



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

OSSERVATORIO NAZIONALE
SULLE POLITICHE DEL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
(Art.1 comma 300 L.244/2007)



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO
ANNO 2015

*Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio
nella seduta del giorno 9 settembre 2015*

Il Presidente
Ing. Amedeo Fumero

Il Direttore Generale TPL
Ing. Virginio Di Giambattista

Il Segretario
Dott. Angelo Mautone

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

Membri del Comitato dell'Osservatorio TPL

- dott. ing. Amedeo Fumero, Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di Presidente;
- dott. ing. Virginio Di Giambattista, Direttore della Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Enrica Pujia, Direttore della Direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Gianni Castiglione, Direttore della Divisione 1 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Angelo Mautone, Direttore della Divisione 3 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. ing. Elena Molinaro, Direttore della Divisione 5 della Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Massimiliano Zazza, ex Direttore della Divisione 1 della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott.ssa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze;
- dott. Federico Filiani, Direttore generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero Dell'economia e delle finanze;
- cons. Cinzia Zaccaria, Coordinatore dell'Ufficio per le autonomie e per gli interventi di valorizzazione, sviluppo e tutela del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- dott. Giovanni Vetrutto, Coordinatore per l'attività internazionale e la cooperazione istituzionale del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- dott.ssa Michelina Petruzzellis della Regione Puglia;
- ing. Emanuela Cecere della Regione Sardegna;
- ing. Giuseppe Pavone della Regione Calabria;
- ing. Dario Gentile della Regione Campania;
- dott. Roberto Laffi della Regione Lombardia;
- dott. Saverio Montella della Regione Toscana;
- ing. Giannicola Marengo, Vice Direttore Area territorio e trasporti della Città Metropolitana Torino in rappresentanza dell'UPI;
- prof. Alessandro Di Graziano, in rappresentanza dell'UPI;
- dott. Massimo Roncucci rappresentanza dell'ANCI;
- dott. Alessandro Gargani in rappresentanza dell'ANCI;
- dott. Antonio Di Bari in rappresentanza dell'ANCI.

Membri della Segreteria Tecnica

- ing. Enzo De Pietro, Direzione Generale TPL Divisione 3;
- ing. Giuseppe Bucca, Direzione Generale TPL Divisione 3;
- dott.ssa Carla Messina, Direzione Generale TPL Divisione 3;
- dott.ssa Marimena Casamassima, Direzione Generale TPL Divisione 3;
- dott.ssa Laura Cinieri, Direzione Generale TPL Divisione 1;
- dott.ssa Rita Ricci, Direzione Generale TPL Divisione 1;
- dott. Giuseppe Sinisi, Direzione Generale INF Divisione 3;
- dott. Ennio Crisci, Direzione Generale TM Divisione 3.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Si ringraziano i referenti delle società Nolan, Norton Italia S.r.l. e HP ES Italia S.r.l. per aver contribuito alla stesura della presente Relazione 2015, in particolare attraverso la realizzazione della Piattaforma Web a supporto della rilevazione dati 2012-2014 e successivamente attraverso l'elaborazione di analisi approfondite dei dati raccolti sul settore di trasporto pubblico locale.



Emanuele Corsale (Associate Partner)
emanuelecorsale@kpmg.it

Vincenzo Santoro (Senior Manager)
vsantoro@kpmg.it

Valerio Mezzapesa (Senior Consultant)
vmezzapesa@kpmg.it

Simone Franciosi (Consultant)
sfranciosi@kpmg.it



Emanuele Buonadonna
emanuele.buonadonna@hp.com

Marco Vita
marco.vita@hp.com

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Sommario

1	Quadro di sintesi del settore del trasporto pubblico locale e regionale.....	6
1.1	Descrizione del settore e delle competenze istituzionali	6
1.2	Servizi storici e spesa storica	6
1.3	Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario.....	7
1.4	Costi Standard	8
1.5	Normativa vigente per l'affidamento dei servizi.....	10
2	Attività dell'Osservatorio Nazionale: elaborazione di sintesi dati 2012, 2013 e 2014.....	11
2.1	Risultati analisi dei dati del triennio 2012-2014.....	11
2.2	Azioni per migliorare l'attività di monitoraggio	41
3	Descrizione della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL	44
3.1	L'avvio della piattaforma	44
3.2	Informazioni tecniche di dettaglio sulla Piattaforma Web	50
4	Costi Standard - Modello Università La Sapienza di Roma	52
5	Situazione del parco autobus destinato al trasporto pubblico locale e regionale.....	55
5.1	La situazione parchi autobus destinati a servizi di trasporto pubblico locale e regionale e l'incidenza della legge di stabilità (190/2014) in relazione al parco automobilistico attuale e al miglioramento della qualità dell'aria	55
5.2	Dati di produzione del trasporto	65
6	Il ruolo dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) per la modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale	68
7	Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014.....	73

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

Allegati

- Allegato 1** Articolo 1 D.P.C.M. 11 marzo 2013
- Allegato 2** Conferenza Unificata 5 agosto 2014
- Allegato 3** Articolo 16 bis D.L. 6 luglio 2012 n. 95
- Allegato 4** Decreto interministeriale 16 novembre 2013 pubblicato sulla G.U.R.I. n. 50 del 1 marzo 2014
- Allegato 5** D.M. Infrastrutture e Trasporti 12 Febbraio 2014 n. 44
- Allegato 6** Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto
- Allegato 7** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014 - Regioni del Nord Italia
- Allegato 7** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014 - Regioni del Centro Italia
- Allegato 7** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014 - Regioni del Sud Italia e isole

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

1 Quadro di sintesi del settore del trasporto pubblico locale e regionale

1.1 Descrizione del settore e delle competenze istituzionali

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del paese. La riduzione delle congestioni urbane provocate dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici ed i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente, e, generalmente lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito soltanto potenziando e rendendo efficiente il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta circa 715 tra imprese, consorzi ed ATI titolari di almeno un contratto di servizio (il numero aumenta a più di 1000 considerando i subaffidatari ed i componenti dei consorzi e delle ATI) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 5,3 miliardi.

Complessivamente la produzione nazionale annuale di bus*km è pari a circa 1,7 miliardi mentre quella di treni*km è di circa 270 milioni.

I compiti istituzionali (di amministrazione e programmazione) in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono attribuiti alle regioni ai sensi del D.lgs 422/97 e del Titolo V della Costituzione; residuano in capo allo Stato le competenze in materia di:

- sicurezza degli impianti fissi di trasporto e dei relativi servizi;
- il concorso finanziario agli oneri di parte corrente sostenuti dalle regioni;
- individuazione degli interventi in conto capitale da ammettere a contribuzione statale;
- monitoraggio sulle modalità di esercizio delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle regioni.

È inoltre rilevante il compito attribuito all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) istituita ai sensi dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.

Storicamente il settore ha un "costo" annuale per la finanza pubblica (inteso come somma dei corrispettivi dei contratti di servizio e dei contributi pubblici) di circa 7,5 miliardi di euro di cui circa 6,7 miliardi di euro relativi ai servizi di TPL e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

1.2 Servizi storici e spesa storica

In merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, è necessario rammentare che, con l'emanazione del D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo n.59", il settore è stato oggetto di una riforma non completata o che, comunque, non ha prodotto gli effetti previsti.

Di fatto, l'applicazione di tale decreto legislativo, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici erogati, ha prodotto servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi peraltro incrementati negli ultimi anni.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

Ciò deve imputarsi alla:

- a) mancata individuazione, da parte delle regioni, dei c.d. "servizi minimi" destinati ad assicurare il diritto alla mobilità mediante una revisione dei "servizi storici", diretta ad un utilizzo razionale e secondo criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) molto limitata liberalizzazione del settore che non ha prodotto la progressiva riduzione dei costi a fronte di una migliore qualità e di una maggiore quantità dei servizi eserciti;
- c) mancata considerazione del rapporto tra ricavi e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, sia per la determinazione dell'offerta di servizio in luogo della domanda reale che per la scelta del vettore con cui prestarla.

A distanza di 18 anni dall'entrata in vigore del richiamato D.lgs., infatti, i servizi minimi risultano individuati (con criteri spesso non trasportistici) confermando sostanzialmente la base "storica", senza prevedere la riduzione dei servizi sopra dimensionati, e la soppressione dei servizi sovrapposti (con il conseguente mancato dirottamento delle risorse liberate sull'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi necessari).

La legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di federalismo fiscale, in considerazione delle criticità sopra evidenziate, ha iniziato ad introdurre criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica e dell'individuazione per il più ampio settore del trasporto pubblico di competenza regionale di "costi standard", "fabbisogno standard" e di "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale". Il percorso legislativo è proseguito con l'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301, della legge 28 dicembre 2012, n. 228, che ha subordinato la ripartizione di circa il 75% (pari a circa 5 miliardi di euro) delle risorse pubbliche destinate al settore, all'adozione da parte delle regioni a statuto ordinario di criteri di efficientamento e di razionalizzazione per la corretta programmazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali.

1.3 Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario

Il DPCM, attuativo del richiamato art.16 bis del decreto legge n.95/2012, che definisce i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore, acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata Stato Regioni, è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei ministri in data 11 marzo 2013 ed è stato pubblicato sulla GURI in data 26.06.2013.

Da tale data di pubblicazione le regioni a statuto ordinario hanno avuto 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Pertanto, entro il 26.11.13, gli stessi enti territoriali hanno rimodulato i servizi di TPL e regionale secondo criteri di efficientamento e razionalizzazione.

L'applicazione di tali criteri è verificata dal MIT per il tramite dell'Osservatorio per le politiche del TPL istituito ai sensi dell'art. 1 comma 300 L.244/07, mediante indicatori quali il "load-factor" (ossia la capacità di occupazione dei posti/Km riprodotti) ed il "rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura".

Tali indicatori in linea con quelli previsti dal legislatore con l'art. 16 bis del D.L. 95/12, sono stati definiti, d'intesa con le Regioni, tenendo conto dello stato iniziale di inefficienza del settore.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

In particolare per quanto attiene il *“rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura”*, si è previsto un miglioramento progressivo dello stesso pari a 3 punti annuali per le Regioni che erano al di sotto del rapporto dello 0,20 nel 2012 e di 2 punti annuali per le Regioni che erano al di sotto del rapporto dello 0,35 nello stesso anno.

Il mancato raggiungimento di tale obiettivo comporta per la regione una riduzione delle risorse attribuite a valere sul fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario del 6%.

Si evidenzia che il D.Lgs. 422/97 prevedeva un *“rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura”* dello 0,35. Tale valore, lontano da alcune realtà in cui era pari addirittura allo 0,11-0,15, ha contribuito ad impedire l’efficientamento del settore. Infatti l’impossibilità di raggiungere immediatamente il prescritto rapporto dello 0,35 ha fornito un potente alibi ad alcune Regioni ed Enti locali per non procedere ad alcun efficientamento costringendo comunque lo Stato ad intervenire per evitare l’interruzione di pubblico servizio.

Al contrario il progressivo avvicinamento al rapporto dello 0,35 e la penalizzazione limitata al 6% delle risorse attribuite al singolo Ente regionale fa venir meno l’alibi di cui sopra costringendo le Regioni ad uno strutturale progresso di efficientamento e razionalizzazione del settore.

Allo stato attuale le Regioni hanno riprogrammato i servizi a fine 2013. Gli effetti di tale riprogrammazione si sono prodotti nel 2014 e saranno verificati dal MIT per il tramite dell’Osservatorio Nazionale nell’anno in corso.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi fissati nell’esercizio 2014 comporterà, per le Regioni interessate, una riduzione delle risorse attribuite nel 2015 sino ad un valore pari al 10% delle stesse. La percentuale di cui sopra tiene conto del 6% a cui l’Osservatorio ha fatto riferimento nel descrivere il *“rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura”*, nonché di un 3% connesso alla previsione di un incremento del numero di passeggeri trasportati di almeno il 2,5% nel triennio 2013-2014-2015 e di un 1% relativo al mantenimento dei livelli occupazionali adeguati ai servizi erogati.

È opportuno rilevare che la verifica degli indicatori di efficientamento e razionalizzazione nel corrente anno è in corso sulla base dei dati riportati nella presente relazione. La qualità di tali dati è garantita dalla certificazione degli stessi da parte delle Imprese di TPL e prescritta dal più volte richiamato art. 16 bis D.L.95/12.

1.4 Costi Standard

La Legge di Stabilità 2014 ha previsto che, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da emanarsi entro il 31/03/2014, (termine ordinatorio) previa intesa con la Conferenza Unificata, siano definiti i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale per tipologia di trasporto e per bacini di traffico omogenei, nonché i criteri per l’aggiornamento e l’applicazione degli stessi.

In sostanza il legislatore nelle more dell’adozione del decreto legislativo di cui all’articolo 2, comma 1, lettera c) della legge 5 maggio 2009, n. 42 e della determinazione dei costi standard, del fabbisogno standard e di un livello adeguato di servizi di trasporto pubblico sull’intero territorio nazionale ai sensi degli articoli 8 e 9 della stessa legge, con l’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013 n. 147, ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e trasporti, previa intesa con

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

la Conferenza Unificata, definisca, con criteri uniformi a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e nazionale.

La determinazione del costo standard in parola è effettuata per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto (ossia autobus/km, treno/km, etc.), tenendo conto dei fattori di contesto con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

Il legislatore, con la medesima disposizione, ha altresì previsto che una quota gradualmente crescente delle risorse statali sia ripartita sulla base del costo standard di produzione.

In attuazione della norma in parola il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha immediatamente attivato l'istruttoria per l'emissione del decreto di cui trattasi redigendo una bozza di decreto che è stata inviata alla Presidenza del Consiglio al fine di avvalersi della collaborazione di una rappresentanza delle regioni, in considerazione della obbligatoria "previa intesa con la Conferenza Unificata". Pertanto, con delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Conferenza Unificata, è stato istituito un tavolo tecnico con la partecipazione di alcuni esponenti di: Regioni, ANCI, UPI, MIT, Osservatorio e MEF al fine di:

- 1) verificare la corretta definizione dei criteri e della metodologia adottata per l'adozione del decreto previsto secondo quanto proposto nella bozza predisposta dal MIT e svolgere una fase di sperimentazione dell'applicazione della metodologia adottata per la definizione dei costi standard dei servizi di TPL e regionale;
- 2) sottoporre lo schema di decreto di attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 1, comma 84 L. 147/13 all'intesa della Conferenza, modificandolo eventualmente sulla base degli esiti delle attività di verifica e sperimentazione di cui al punto precedente.

Nel frattempo, avvalendosi di questo Osservatorio, il MIT ha avviato un'attività di collaborazione e di studio con l'Università "La Sapienza" di Roma, al fine di avvalersi di professionalità universitarie per definire scientificamente le modalità di determinazione dei costi standard dei servizi di TPL e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

È stata, pertanto, stipulata tra l'Osservatorio e l'Università "La Sapienza" di Roma una convenzione avente ad oggetto le seguenti attività:

- individuare le tipologie di dati da rilevare, e da far confluire nella banca dati dell'Osservatorio, per la determinazione dei costi standard dei servizi TPL su autobus;
- predisporre ipotesi metodologiche di elaborazione dei dati medesimi per la determinazione dei costi standard dei servizi TPL su autobus, anche al fine di consentire al MIT di definire il decreto di determinazione dei costi medesimi;
- sperimentare una prima applicazione da parte delle Regioni e degli Enti locali dei costi standard dei servizi TPL su autobus determinati in applicazione della legge.

Al capitolo "Costi Standard - Modello Università La Sapienza di Roma" della presente relazione sono riportati i criteri metodologici proposti dall'Università "La Sapienza" di Roma per la determinazione dei costi in parola.

L'attività svolta fino ad oggi dal tavolo dovrebbe consentire all'Osservatorio entro il 2015 di effettuare una prima simulazione che permetta di verificare gli effetti del modello "costi standard" proposto dall'Università La Sapienza. A seguito di tali simulazioni il MIT, d'intesa con il MEF, con le Regioni, con l'ANCI e l'UPI, provvederà, con il supporto tecnico della predetta Università, ad apportare le eventuali necessarie modifiche al fine di evitare eventuali effetti traumatici sulla

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

finanza pubblica allargata, ovvero effetti repentini di riduzione dei costi non immediatamente sopportabili dalle attuali strutture aziendali del settore con conseguenti riflessi negativi sulla continuità, regolarità e qualità dei servizi di TPL.

Occorre evidenziare che a seguito della simulazione di cui sopra ed alla validazione del modello “costi standard” adottato, si procederà ad una nuova acquisizione di dati economici e trasportistici richiesti alle aziende in forma certificata e all’emanazione del “decreto” previa intesa con la Conferenza Unificata.

È evidente che i tempi originariamente previsti dal legislatore (emanazione del decreto entro il 31.03.14) non sono risultati compatibili con la complessità istruttoria del procedimento di emanazione del decreto stesso, per cui, al fine di non vanificare l’attività sino ad oggi svolta, il termine del 31.03.14 è stato inteso, congiuntamente da MEF – MIT – Affari Regionali, quale termine ordinatorio e non perentorio.

1.5 Normativa vigente per l’affidamento dei servizi

È in atto anche una rilevazione sulle modalità in essere di affidamento dei servizi al fine di incentivare il ricorso al mercato nel rispetto della normativa comunitaria di settore ed in particolare nel rispetto del Regolamento 1370/07. Tale regolamento consente attualmente le seguenti modalità di affidamento:

Tabella 1 - Modalità di affidamento previste dal Regolamento 1370/07

Servizi di trasporto su strada	Servizi di trasporto su ferro
Affidamento “in house” (art. 5, par.2)	Affidamento “in house” (art. 5, par.2)
Affidamento a terzi con gara (art. 5, par.3)	Affidamento a terzi con gara (art. 5, par.3)
Affidamento diretto al di sotto dei valori soglia (art. 5, par. 4)	
Affidamento diretto in casi di emergenza (art. 5, par.5)	Affidamento diretto in casi di emergenza (art. 5, par.5)
	Affidamento diretto servizi ferroviari (art. 5, par.6)

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

2 Attività dell'Osservatorio Nazionale: elaborazione di sintesi dati 2012, 2013 e 2014

2.1 Risultati analisi dei dati del triennio 2012-2014

L'Osservatorio sulle politiche del TPL anche regionale, anche ai fini della presente relazione, ha iniziato nel 2014 ad acquisire una serie di dati economici e trasportistici relativi al settore.

Inizialmente, nei primi mesi del 2014, i dati in parola sono stati richiesti alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed ai relativi enti committenti (Regioni ed Enti locali) con modalità non sufficientemente efficaci per procedere a una loro completa analisi. La scelta di tali modalità è risultata obbligata in quanto la procedura di gara per l'affidamento del servizio informatico e telematico necessario per la costituzione della prevista banca dati si è potuta completare solo nel dicembre 2014. Tali dati, risultati parziali e corrispondenti al 64,8 per cento di quanto richiesto, sono stati comunque elaborati dall'Osservatorio con la collaborazione dell'Università Federico II di Napoli.

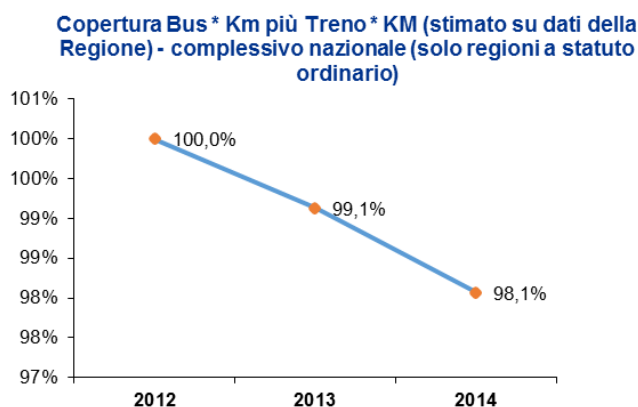
Nei primi mesi del 2015, l'Osservatorio, dotatosi del necessario supporto informatico, ha creato una propria rete telematica con tutte le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale o regionale.

Tale rete, come meglio descritto nel successivo capitolo 3 *"Descrizione della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL"*, si estenderà progressivamente entro i prossimi mesi, agli enti committenti dei servizi in parola (Regioni, Enti locali, etc.) nonché ai soggetti sub-affidatari dei servizi stessi e consentirà di alimentare ed aggiornare "la banca dati" dell'Osservatorio con cadenza semestrale, acquisendo progressivamente dati trasportistici, tecnici ed economici sempre più analitici.

Inizialmente la rete telematica in argomento è stata adoperata per acquisire, entro il 15 luglio 2015, i dati sintetici necessari anche per consentire al MIT, di concerto con il MEF, sentita la Conferenza Unificata, di ripartire tra le Regioni a statuto ordinario le risorse stanziare, per l'esercizio corrente, sul "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale" (pari ad euro 4.925.252.600,00)

Tali dati, riferiti agli esercizi 2012, 2013 e 2014, sono stati acquisiti in forma certificata ed in una percentuale rispetto ai dati richiesti pari a circa il 99% per le Regioni a Statuto ordinario (dati definiti in base a quanto comunicato dalle Regioni in occasione della relazione al parlamento predisposta da questo Osservatorio nel 2014).

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015



Per le aziende che non hanno provveduto alla trasmissione dei dati in parola è stata fatta una formale comunicazione ai corrispondenti Enti committenti del servizio, al fine di sospendere, ai sensi del comma 7, dell'articolo 16 bis del D.L. 95/2012 le erogazioni dei corrispettivi dei relativi contratti sino al rispetto degli obblighi di legge.

Tale sospensione ha consentito il progressivo completamento della trasmissione e dell'acquisizione dei dati richiesti ed ha permesso di testare una procedura che consentirà a regime già nell'anno in corso un monitoraggio completo ed aggiornato del settore indispensabile per le attività istruttorie di tutti i soggetti istituzionali e non che vi operano.

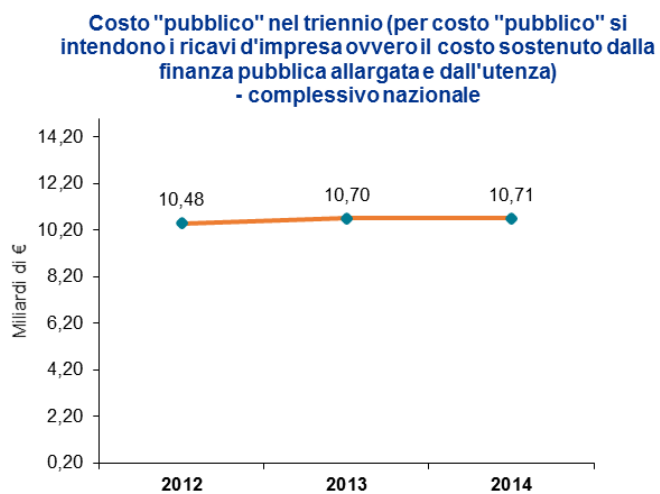
L'elaborazione dei dati in argomento, acquisiti al 15 luglio del corrente anno, ha dimostrato che il processo di riforma del settore, previsto dall'articolo 16 bis del D.L. 95/2012 e s.m.i, volto alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei servizi, deve proseguire nei termini strutturali definiti dal legislatore.

Il processo in parola, attivato mediante la verifica periodica di indicatori di efficacia della "programmazione", previsti dall'articolo 1 del DPCM dell'11 marzo 2013 (all.to 1), definiti in modo uniforme per tutti i servizi di TPL e regionali eserciti sul territorio delle regioni a statuto ordinario, ha confermato la difficoltà di numerose Regioni a superare il concetto di "servizio storico" connesso al soddisfacimento di interessi, non trasportistici, indipendenti dall'analisi della domanda di trasporto.

Permangono in particolare criticità per alcune Regioni che dovranno intervenire sulla propria programmazione al fine di raggiungere gli obiettivi strutturali definiti dal richiamato D.P.C.M. e considerati minimi per la gestione e la programmazione efficiente, efficace ed economica del servizio.

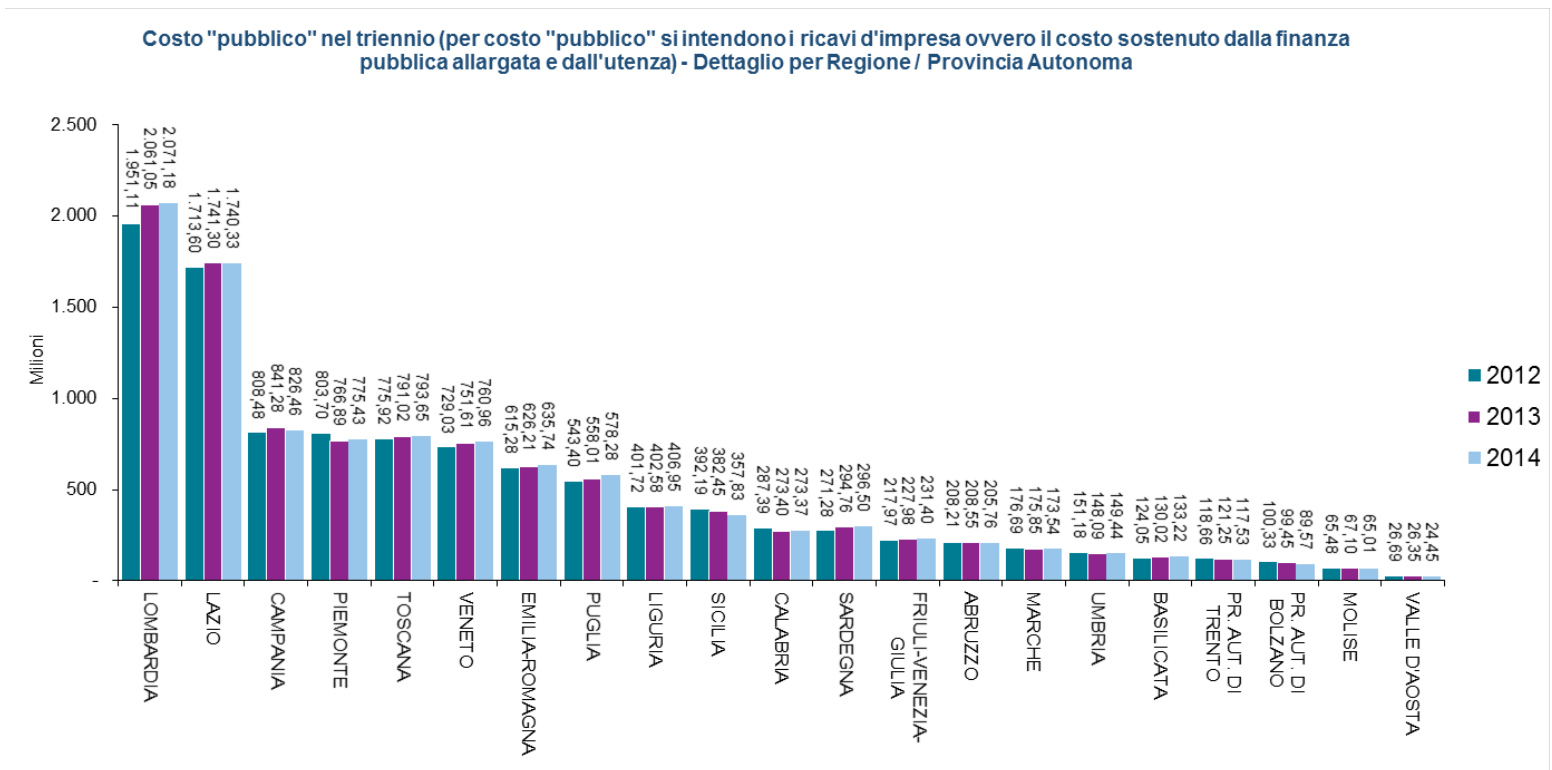
Tra gli indicatori particolare rilevanza si è attribuita al "rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura". Tale rapporto ha consentito di definire l'attuale costo "pubblico" del servizio (ovvero al costo sostenuto dalla finanza pubblica allargata e dall'utenza) che è pari ai complessivi ricavi da impresa ovvero alla somma dei corrispettivi dei contratti di servizio, dei contributi pubblici e dei ricavi da traffico al netto di eventuali ricavi da compensazioni per agevolazioni tariffarie. Tale costo nel triennio in esame è stato mediamente pari a circa 10,63 miliardi.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Nel grafico seguente viene mostrato l'andamento regionale nel dettaglio del costo "pubblico" nel triennio 2012-2014.



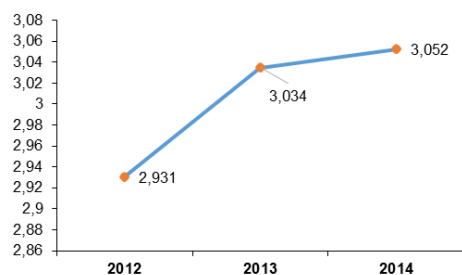
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Di seguito si riportano le elaborazioni effettuate dall'Osservatorio sul trend nel triennio del rapporto tra il costo "pubblico" nazionale del servizio e i "Bus*Km" e "Treno * Km" rilevati.

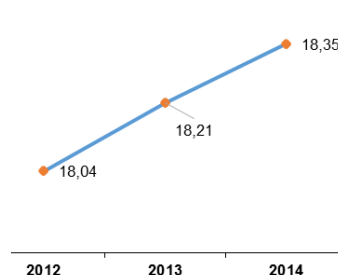
Tale rapporto, definito il costo "pubblico" del servizio come la somma dei corrispettivi dei contratti di servizio, dei contributi pubblici e dei ricavi da traffico al netto di eventuali ricavi da compensazioni per agevolazioni tariffarie, evidenzia a livello nazionale il costo medio di un Bus * Km e/o Treno * Km.

È necessario evidenziare che i dati in parola risultano per il momento indicativi in quanto in alcuni contratti il corrispettivo riconosciuto alle imprese non è distinto in relazione alla tipologia di servizio esercito (ad esempio nei contratti relativi all'esercizio di servizi automobilistici e metropolitani, ovvero nei contratti relativi all'esercizio di servizio automobilistici e ferroviari).

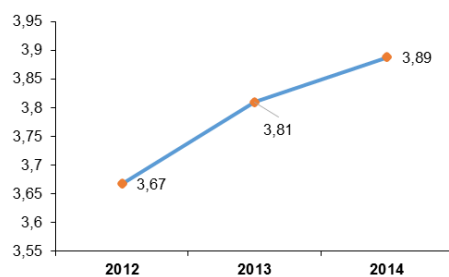
**Rapporto tra Ricavo d'Impresa e Bus * Km (contratti "Autolinee")
- complessivo nazionale**



**Rapporto tra Ricavo d'Impresa e Treno * Km (contratti
"Ferroviario") - complessivo nazionale**



**Rapporto tra Ricavo d'Impresa e Bus * Km (contratti "Autolinee /
Tramvie / Metropolitane / Altro) - complessivo nazionale**



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Di seguito si riporta il trend di dettaglio a livello regionale del rapporto tra il costo “pubblico” nazionale del servizio e i “Bus*Km” e “Treno * Km” rilevati nel triennio.

Rapporto tra Ricavo d'Impresa e Bus * Km (contratti "Autolinee") - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma

