



Il trasporto pubblico locale: il momento di ripartire

Maria Elena Perretti
Cassa depositi e prestiti

Firenze, 24 febbraio 2014

Perchè occuparsi di mobilità urbana

**Nella prospettiva della crescita e della ripresa economica,
la mobilità urbana assume un rilievo particolare**

Milano e Roma, dove in media **si perdono nel traffico rispettivamente circa 72,6 e 47,6 ore/anno**, sono al 1° e al 7° posto nel ranking delle città più congestionate in Europa. La **congestione ha un costo elevato**, stimato dalla Commissione europea in un intervallo compreso fra il **2% e il 3% del PIL**

Le inefficienze del TPL **gravano sulle finanze pubbliche**: (i) il trasporto è per le **Regioni** la seconda voce di spesa dopo la sanità, (ii) con gli attuali meccanismi di allocazione delle risorse, le inefficienze delle aziende pubbliche di TPL ricadono sui bilanci degli **Enti Locali** di riferimento

Un'offerta di TPL inadeguata determina un **maggiore utilizzo dell'auto** dal momento che il TPL è l'unico servizio pubblico per il quale esiste un «bene sostituto». In ragione di ciò le famiglie italiane sostengono un extra-costo rispetto alla media UE di circa **€ 6 mld/anno**. Una sorta di **spread della mobilità inefficiente**



La mobilità urbana è priorità nazionale non tema di mera valenza locale

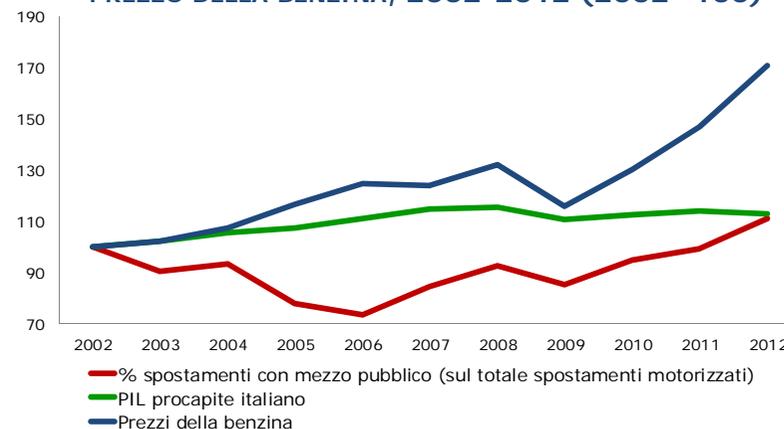


Lo stato dell'arte

A quasi 17 anni dal Decreto Burlando, dopo l'adozione di numerosi interventi di riforma non sempre coerenti e spesso incompleti, **il TPL affronta oggi una fase determinante** per la definizione del suo assetto futuro

- ▶ La crisi economica ha determinato una significativa riduzione delle risorse e una **decisa contrazione della domanda di mobilità delle persone** (tra il 2007 e il 2012 gli spostamenti totali in un giorno medio feriale sono calati del 21,1%) ...
- ▶ ... ma la diminuzione del reddito disponibile e il costo crescente dei carburanti hanno prodotto un **aumento non trascurabile della percentuale di spostamenti effettuati con mezzi pubblici** (+31,3%).

DINAMICA DEGLI SPOSTAMENTI CON TPL, DEL PIL E DEL PREZZO DELLA BENZINA, 2002-2012 (2002=100)



Fonte: Elaborazioni CDP su dati ISFORT e ISTAT

Non può dirsi un cambio modale, ma per l'Italia, dove ci sono 60,6 auto/100 ab. (media UE27 di 47,3 auto/100 ab.), è **un'opportunità rilevante di competitività e sviluppo**



Il «valore» del TPL

In Italia però il TPL è ancora un «bene inferiore» e non, come accade negli altri grandi paesi europei, un «bene di merito»



vs.



Questo si riflette sul livello di **propensione all'uso del TPL**: in media **il 22% degli italiani** utilizza mezzo pubblico rispetto al **32% della UE27**.

Nei Paesi dove è più diffuso il ricorso al mezzo pubblico si determina un **miglioramento del livello di benessere sia del singolo, sia della collettività**.



In Italia, ad oggi, sembra mancare la piena consapevolezza circa il potenziale economico e sociale connesso ad un deciso rilancio della mobilità collettiva



Urge un cambio di prospettiva

Ciò che serve è un cambio di prospettiva, il rilancio del settore non può essere imposto *ex lege* ma passa dalle imprese...

... e le aziende italiane, in generale, sono distanti da quelle degli altri Paesi europei

ALCUNI INDICATORI DI PERFORMANCE DELLE AZIENDE DEL TPL SETTORE GOMMA – UN CONFRONTO EUROPEO

	Italia	Regno Unito	Germania	Francia	Svezia	Paesi Bassi	Belgio	Media panel
EBITDA	6,5%	11,5%	7,1%	12,7%	11,4%	8,0%	9,2%	10,0%
EBIT	-1,1%	8,0%	-0,5%	4,2%	4,3%	2,5%	2,8%	3,5%
Contributi pubblici per Km	2,2	0,6	1,5	1,9	0,9	1,5	2,0	1,4
Ricavi da traffico per Km	1,08	1,49	2,39	1,14	1,07	0,98	1,00	1,34
Ricavi di mercato/Costi operativi	30,7%	84,2%	60,5%	39,2%	55,4%	40,0%	33,1%	52,1%

Fonte: Fondazione Caracciolo

E' dalle aziende che si deve ripartire affinché il trasporto pubblico assuma il carattere di un'industria in senso proprio



E' necessario «endogenizzare» il cambiamento

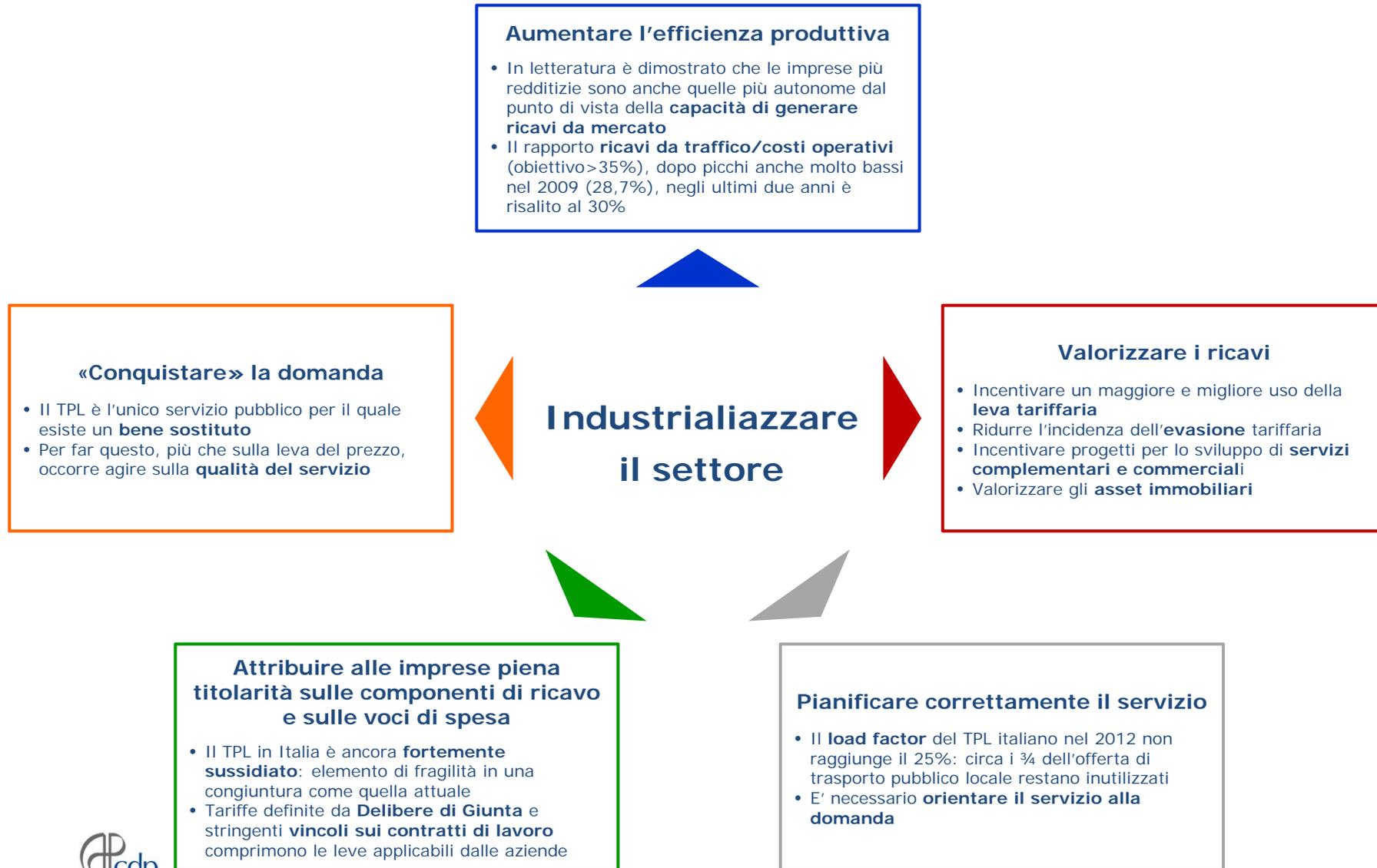


Cassa depositi e prestiti

Le azioni da intraprendere: creare il contesto



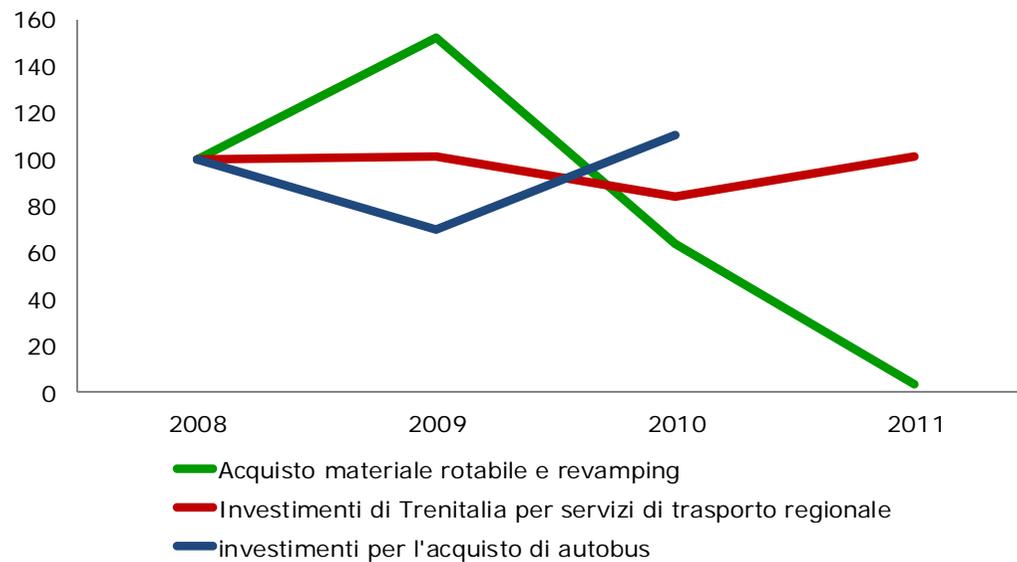
Le azioni da intraprendere: industrializzare il settore



Conquistare la domanda: il nodo degli investimenti

La crisi economica non ha mancato di riflettersi sugli investimenti delle aziende del TPL, la maggior parte delle quali, peraltro, subisce anche i vincoli del Patto di Stabilità Interno

DINAMICA DEGLI INVESTIMENTI NEL TPL, 2008-2011 (NUMERI INDICE 2008=100)



Fonte: ASSTRA-Hermes e Rapporti annuali di bilancio FS



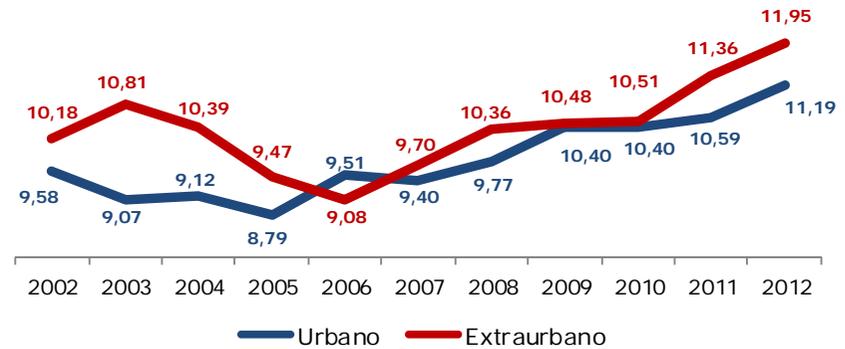
Il circolo vizioso dei mancati investimenti

Investimenti scarsi producono servizi inadeguati e di minore qualità...

CONFRONTO EUROPEO NELLA DOTAZIONE DI METROPOLITANE E FERROVIE SUBURBANE, 2012

	Metro (km)	Metro (n. linee)	Ferrovie Suburbane	Ferrovie Suburbane
Italia	180,0	11	595,7	33
Germania	621,3	43	2.033,7	81
Francia	351,1	27	694,9	32
Regno Unito	552,1	17	1.782,2	77
Spagna	568,0	30	1.392,1	35

EVOLUZIONE DELL'ETÀ MEDIA DEL PARCO AUTOBUS, 2002-2012 (N. ANNI)



Fonte: Legambiente

Fonte: ASSTRA

... innescando un circolo vizioso



Cosa accadrebbe se si proseguisse in questa direzione?

Tagli alle risorse e la mancata realizzazione degli investimenti rischiano di compromettere seriamente la tenuta del settore. Quali sono i rischi?

Cancellazione del servizio e/o il peggioramento della sua qualità. I tagli effettuati dal 2010 in poi hanno comportato già una notevole diminuzione dei servizi, che in alcune Regioni ha raggiunto anche il 10% (Abruzzo e Campania)

Un servizio più costoso per l'anzianità del parco mezzi e del materiale rotabile che: (i) fa lievitare i **costi di manutenzione** (la manutenzione di un autobus con più di 15 anni è 6 volte superiore a quella di un autobus nuovo); (ii) incide sulla **sicurezza dei passeggeri** (il costo della sicurezza in termini di PIL non prodotto, costi sanitari ecc. varia tra l'1% e il 2% del PIL)

Incremento dell'**inquinamento ambientale** e la **congestione** connessi al maggiore utilizzo del mezzo privato. Si stima che in Italia la congestione costi tra il 2% e il 3% del PIL, rispetto a una media europea dell'1%

Contraccollo indiretto sui settori che producono mezzi di trasporto e, in generale, **sul sistema industriale che ruota attorno al TPL**, che vedrebbero contrarsi consistentemente la domanda interna

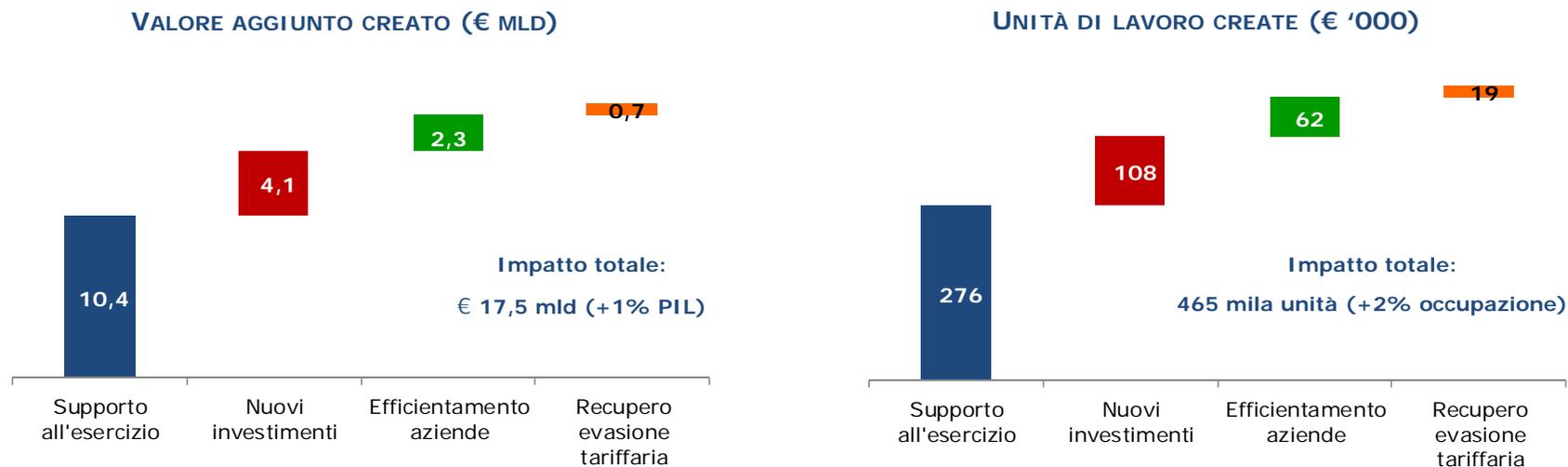


Complessivamente si determina un effetto di perdita di competitività generale per il Paese



Quanto costa il mancato sviluppo del TPL

Un'idea della dimensione economica del mancato intervento nel settore



Fonte: Stime CDP

L'inerzia ha un costo sociale ed economico molto elevato

Frenare gli investimenti per il TPL significherebbe rinunciare a circa € 17,5 mld di valore aggiunto e a 465 mila nuove unità di lavoro



