

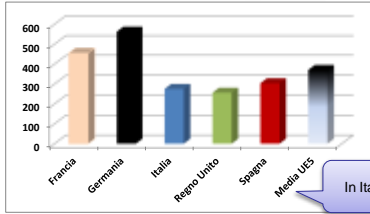


Indice

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali
2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia
3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

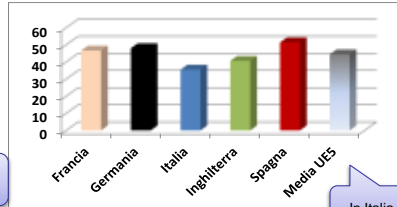
1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali

La dotazione Km rete ferroviaria (esclusa AV) /Mln abitanti



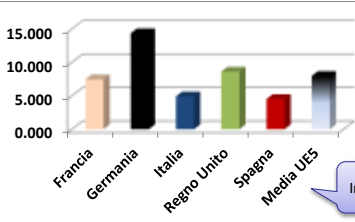
In Italia: -26%

Velocità media servizi ferroviari regionali (2011)



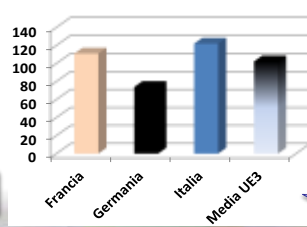
In Italia -38%

Treni Km (escluso AV)/ mln abitanti (2011)



In Italia: -20%

Passeggeri medi per treno, servizio ferroviario regionale (2011)



In Italia: +19%

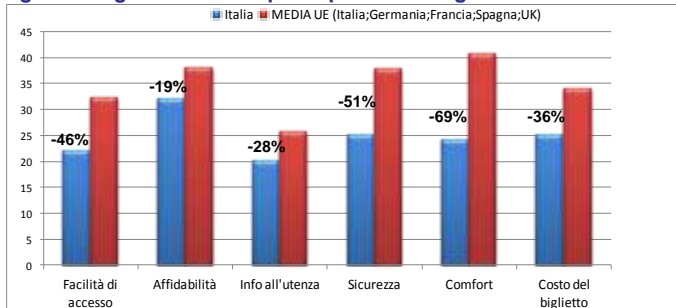
Fonte: elaborazione su dati EUROSTAT

pagina 3

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali

Consumer Satisfaction – Confronti tra Paesi UE(5)

L'indagine ha riguardato il trasporto pubblico su gomma e ferro



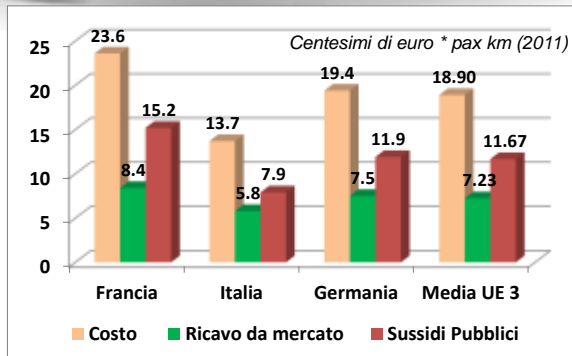
Fonte: IPSOS INRA – "Consumer Satisfaction Survey" for The European Commission

Il costo del biglietto è un fattore di insoddisfazione per l'utente italiano; ... nonostante sia il 55% più basso rispetto alla media dei paesi europei

	Costo abbonamento	Costo per tratte di circa 30Km
Parigi	115,55	9,50
Berlino	154	9,70
Roma	73,50	2,60
Londra	255,10	10,20
Madrid	126	3,25
Media UE 4	162	8,16

Fonte: Pendolaria 2013

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali



Costi, ricavi e sussidi pubblici per Passeggero*Km

Se analizziamo i Costi ed i Ricavi per **Passeggero Km** in Italia:

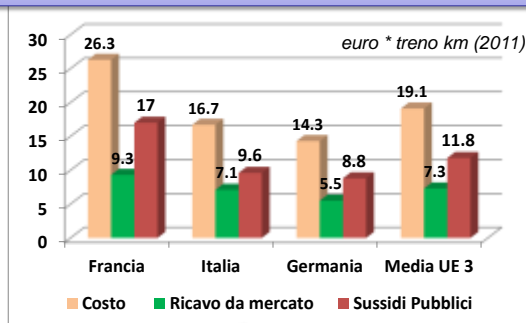
- **Si spende di meno** (il 42% in meno della Francia e il 29% in meno della Germania)
- **Si ricava di meno** (il 32% in meno della Francia e il 23% in meno della Germania)
- **Si hanno meno sussidi pubblici** (il 48% in meno della Francia ed il 34% in meno della Germania)

Fonti: "Les comptes des transports en 2011" 49e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation;
 "Bundesnetzagentur Annual Report 2011";
 "Bilancio di Esercizio Trenitalia 2011" ed elaborazioni su "Relazione Corte dei Conti sulla gestione finanziaria di Trenitalia"

pagina 5

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali

Ma il centro di spesa non è il Passeggero*Km ma il Treno*Km



Costi, ricavi e sussidi pubblici per Treno*Km

Se analizziamo i Costi ed i Ricavi per **Treno Km** in Italia:

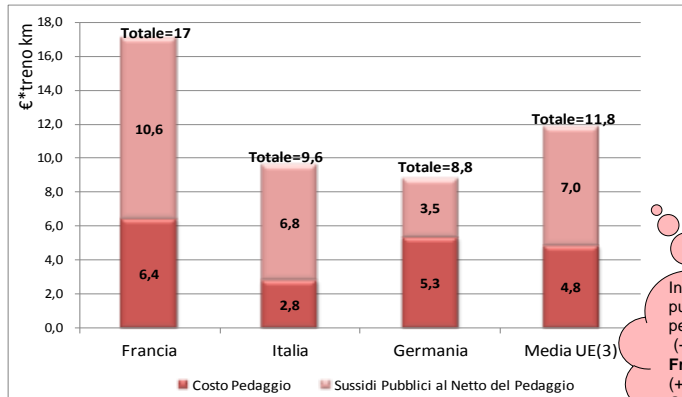
- **Si spende di meno della Francia** (-37%) ma **di più della Germania** (+17%)
- **Si ricava di meno della Francia** (-24%) ma **di più della Germania** (29%)
- **Si hanno meno sussidi pubblici rispetto alla Francia** (il -44%) ma **di più rispetto rispetto Germania** (9%)

Fonti: "Les comptes des transports en 2011" 49e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation;
 "Bundesnetzagentur Annual Report 2011";
 "Bilancio di Esercizio Trenitalia 2011" ed elaborazioni su "Relazione Corte dei Conti sulla gestione finanziaria di Trenitalia"

pagina 6

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali

Il contributo Pubblico al netto del costo del pedaggio



In Italia il contributo pubblico al netto del pedaggio è **inferiore** (-36%) rispetto alla **Francia** ma **maggiore** (+94%) rispetto alla **Germania**

Fonti: "Les comptes des transports en 2011" 49e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation;
 "Bundesnetzagentur Annual Report 2011";
 "Bilancio di Esercizio Trenitalia 2011" ed elaborazioni su "Relazione Corte dei Conti sulla gestione finanziaria di Trenitalia"

pagina 7

Indice

1. Il trasporto Ferroviario Regionale: confronti Internazionali

2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia

3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

pagina 8

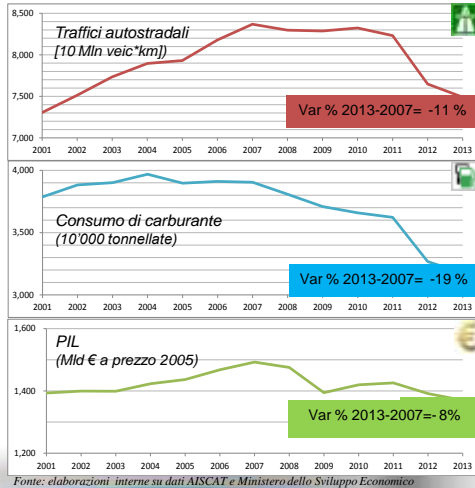
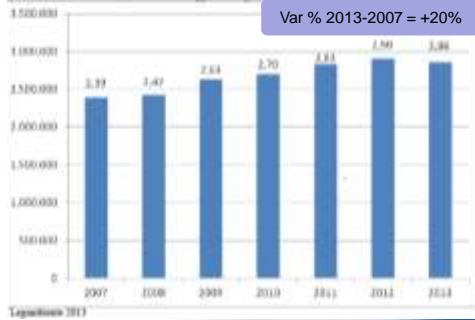
2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia

I confronti interni all'ITALIA

I dati disponibili in Italia sono **poco aggiornati** (es. CNT ultimi dati al 2011, ISTAT per l'offerta dati al 2011, per la domanda al 2001) **e difficili da reperire**

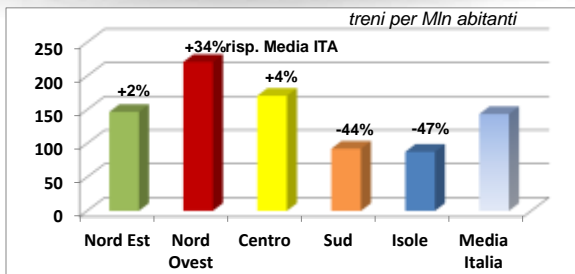
I PENDOLARI IN ITALIA

Mln di viaggiatori al giorno sulla rete regionale

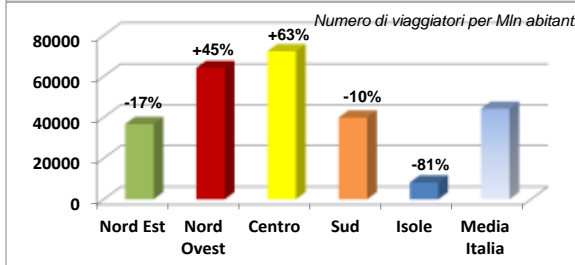


2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia

Fonte: ISTAT



Il Numero di treni rispetto alla popolazione nelle diverse regioni



Il Numero di viaggiatori rispetto alla popolazione nelle diverse regioni

Fonte: Elaborazione su dati Pendolaria, 2013

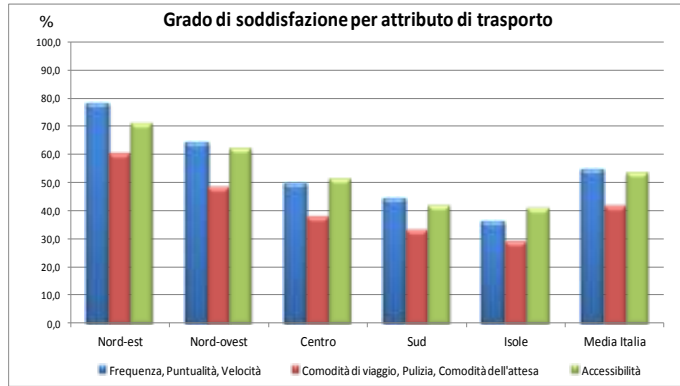
2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia

Consumer Satisfaction Survey – I principali risultati su base nazionale*

* L'indagine ha riguardato il trasporto pubblico su gomma e ferro

- nel Nord in media più soddisfatti:
- *Nord-Est* : +30% rispetto alla media italiana;
 - *Nord-Ovest* : +15% rispetto alla media italiana;
 - *Il Sud e le Isole* : -25% e -40% rispetto alla media italiana

○○○
La Percezione soggettiva è in linea con i dati oggettivi

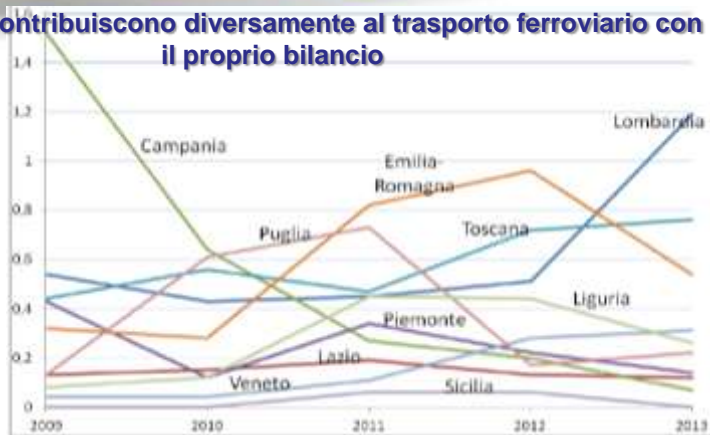


Fonte: ISTAT – "Focus sulla Mobilità Urbana"

2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia

Le Regioni contribuiscono diversamente al trasporto ferroviario con il proprio bilancio

Euro spesi * num pendolari



Fonte Pendolaria, 2013

IL CASO DELLA CAMPANIA

	Δ(2012-2009)		
	Var. % Numero corse	Var. % Spostamenti	Var. % Affollamento treni
Linea 1	-1%	+27%	+29%
SEPSA	-32%	-22%	+6%
Circum	-59%	-40%	+20%
FS	-25%	0%	+26%

Fonte: elaborazioni interne su dati unico

Indice

1. Il trasporto Ferroviario Regionale, confronti Internazionali
2. Il Trasporto Ferroviario Regionale in Italia
3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

pagina 13

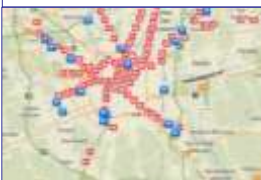
3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

IL TPL è un sistema integrato

- il viaggiatore può scegliere di usare più modalità di trasporto (es. auto+ferro, bus+ferro)
- il trasporto ferroviario è solo una delle fasi dello spostamento
- ferro e gomma hanno costi molto diversi e dovrebbero essere utilizzati nei rispettivi campi di convenienza tecnico-economica (ferro: circa 17 € * treno Km, gomma: circa 1,5 € * bus Km)

ESEMPIO:

auto + ferro:



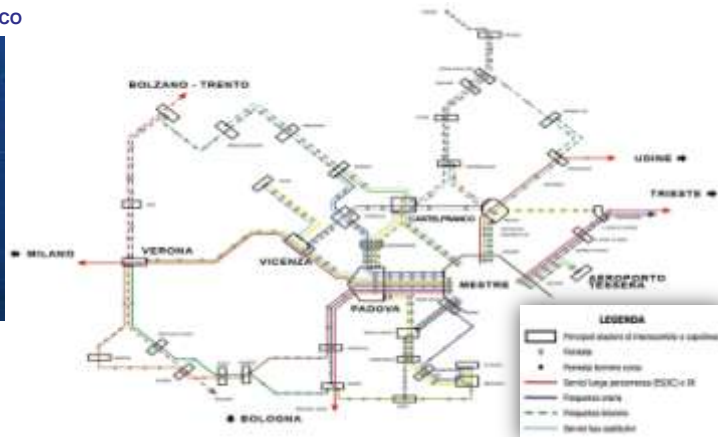
bus + ferro:



3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

SERVIZI AD APPUNTAMENTO

SISTEMA DELLE COINCIDENZE
NEL NODO DI CASTELFRANCO



Fonte: Progetto SFMR. Net eEngineering

pagina 15

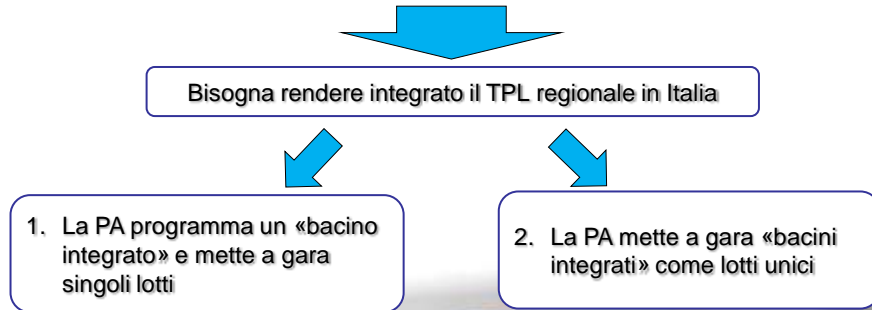
3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

- In Italia per la maggior parte delle regioni i servizi di TPL gomma e ferro **non sono integrati**
 - Gomma e Ferro in competizione su percorsi e tariffe
 - rete su Gomma ha sovrapposizioni storiche
 - complessivamente minore efficacia ed efficienza del sistema
- **Ampi margini di efficientamento** dal 10% al 20% a parità di costi Km (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto e della Campania, Studi per la Regione Emilia-Romagna e Piemonte)
- **L'integrazione tariffaria è una pre-condizione** per l'integrazione dei servizi
 - Si parla d'integrazione tariffaria da venti anni (Libro Bianco UE) ma c'è sempre qualcosa che impedisce la piena attuazione

pagina 16

3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

- È possibile definire
 - **Bacino**: area territoriale minima per la programmazione e regolazione di servizi di TPL efficaci ed efficienti (programmato e regolato da Pubblica Amministrazione I o II livello)
 - **Lotti di affidamento**: unità minima di affidamento contrattuale (individuati dalla Pubblica Amministrazione I o II livello)



pagina 17

3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

1. La PA programma un bacino integrato e mette a gara i singoli lotti
VANTAGGI:
 - La PA può meglio perseguire gli obiettivi di efficienza (minimizzazione dei costi di produzione) ed efficacia dei servizi offerti (massimizzazione dei benefici sociali)
 - È possibile affidare lotti per fasi successive (es. Germania)**CRITICITA':**
 - La PA ha l'onere di programmare/pianificare i servizi gomma e ferro per l'intero bacino (necessità di elevate competenze tecniche)

2. La PA mette a gara un bacino integrato gomma-ferro
VANTAGGI:
 - Meno oneri di programmazione dei servizi per la PA (ma maggiori difficoltà per la redazione del bando di gara)
 - più semplice implementazione di una tariffa integrata
 - possibili economie di scopo e di scala**CRITICITA':**
 - minore apertura all'ingresso di competitori nel mercato
 - È affidato alle aziende la programmazione dei servizi (*massimizzazione del profitto vs. massimizzazione del livello di servizio offerto*)
 - Possibile livellamento in alto dei costi (ed esempio del personale)

pagina 18

3. L'integrazione dei servizi ferro-gomma

Avviare un processo di rinnovamento del TPL stabile nel tempo

FASE 0: Investire sulle competenze tecniche delle Pubbliche Amministrazioni

- una quota adeguata dedicata al monitoraggio, all'analisi dei dati di esercizio e di traffico, al costo delle singole linee, alla progettazione tecnico- economica- amministrativa dei servizi di trasporto ferroviario e su autobus

FASE 1: disponibilità e trasparenza delle informazioni (*coerentemente con la legge di stabilità del 2013*)

- Indicatori per la valutazione (es. ricavi/costi e/o coefficiente riempimento) vanno aggiunti i costi di produzione e i passeggeri trasportati ... comunque vanno disaggregati per singola linea/servizio (*yardstick competition*)
- fissare delle penalità (es. dal 10% di riduzione dei fondi come proposto nella legge di stabilità del 2013)
- definire i costi standard in modo chiaro (a partire dalla legge di stabilità del 2014)

FASE 2: gara per unico lotto o per più lotti (*revisione della Legge n. 148 del 2011*)

- «verifica della convenienza» è un onere a carico della P.A.(unico lotto vs. più lotti anche in tempi diversi)
- Il fattore tempo è molto importante: tempo proporzionale al lotto