

Secondo Rapporto annuale al Parlamento

Conferenza stampa

15 luglio 2015

- **Efficienza economica delle gestioni, contenimento dei costi per gli utenti/contribuenti e nuove condizioni di accesso alle infrastrutture per le imprese**
- **Coerente regolazione delle diverse modalità di trasporto**
- **Passeggeri, merci e logistica al centro del sistema dei trasporti**
- **Infrastrutture al servizio delle nuove esigenze di trasporto integrato**
- **Anticipare e favorire le modifiche strutturali di domanda e offerta**
- **Sviluppo dei nuovi Servizi Intelligenti di Trasporto (ITS)**

- **Adottate tutte le misure di regolazione annunciate nel 2014**
 - Ferrovie**
 - Aeroporti**
 - TPL** (Trasporto Pubblico Locale di linea)
 - Autostrade**
 - Diritti dei passeggeri** (nel trasporto ferroviario)
- Ed inoltre:
 - Esercizio dei poteri di vigilanza e sanzione sulla piena e tempestiva applicazione delle misure adottate**
 - Diritti dei passeggeri nel trasporto su autobus**
 - Atto di segnalazione sulla nuova domanda di mobilità urbana**

- **Nel settore ferroviario il nuovo quadro di regolazione garantisce:**

- Equità nell'accesso alla rete ferroviaria di RFI**
- Incentivo alla concorrenza e all'efficienza dei costi**
- Maggiore utilizzo dell'infrastruttura di trasporto**
- Certezze per gli investitori e per nuove strategie industriali**
- Corrispondenza dei prezzi alla qualità dei servizi e dei costi effettivi**
- Benefici per utenti, imprese e consumatori**

- Il settore AV in Italia ha cambiato la propensione delle persone all'utilizzo del treno

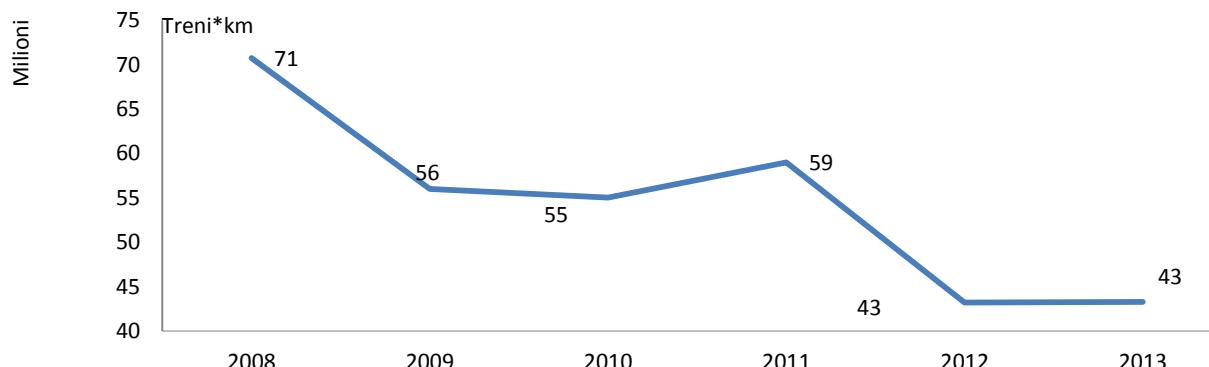
- Es.: modifiche nella scelta delle modalità di trasporto sulla Roma-Milano

| TRATTA ROMA-MILANO | 2008 | 2012 | 2014 |
|--------------------|------|------|------|
| Aereo | 50% | 32% | 24% |
| Treno | 36% | 58% | 65% |
| Gomma | 14% | 10% | 11% |

Analisi variazione quota modale tratta Roma-Milano.

Fonte: Propria rielaborazione http://www.ntvspa.it/ntvupload/utils/10052013_052610Estratto%20libro.pdf;
<http://www.ilgiornale.it/news/economia/italo-frecciarossa-guerra-arriva-sul-tavolo-antitrust-921899.html> (Stime Italo e Trenitalia).

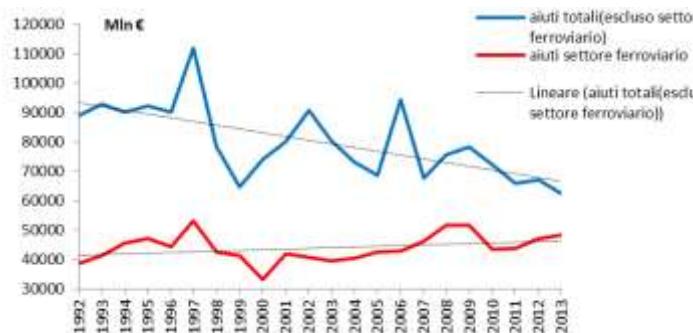
- **Diminuzione della quota traffico merci su ferrovia**



Treni-km cargo ferroviario Italia.

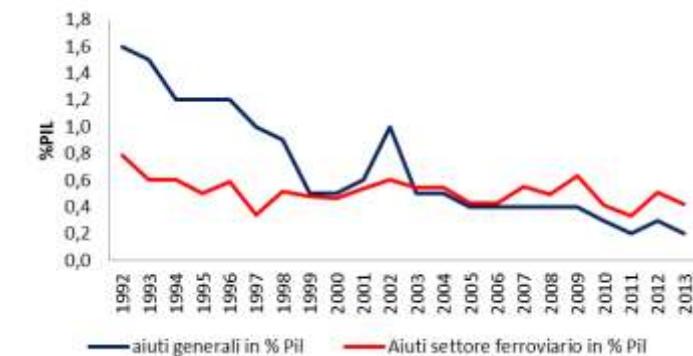
Fonte: elaborazione propria

- **Contributi pubblici nel settore ferroviario**



Andamento del rapporto contributi pubblici/PIL in EU-28 (in % del PIL).

Fonte: Propria rielaborazione dati Eurostat e http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html; GB Rail industry financial information 2013-14



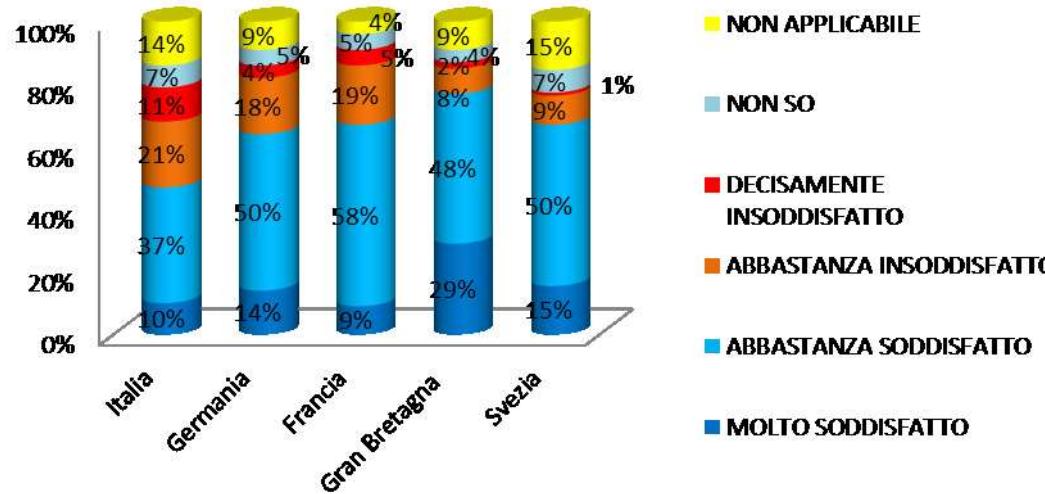
Confronto del rapporto contributi pubblici/PIL in Italia (in % del PIL).

Fonte: Propria rielaborazione da dati http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html, Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni Corte dei Conti

153. (...) «La qualità della vita nelle città è legata in larga parte ai **trasporti, che sono spesso causa di grandi sofferenze per gli abitanti**. Nelle città circolano molte automobili utilizzate **da una o due persone**, per cui il traffico diventa intenso, si alza il livello d'inquinamento, si consumano enormi quantità di energia non rinnovabile e diventa necessaria la costruzione di più strade e parcheggi, che danneggiano il tessuto urbano». (...) (dalla *Lettera Enciclica «Laudato Si' del Santo Padre Francesco sulla cura della casa comune»*)

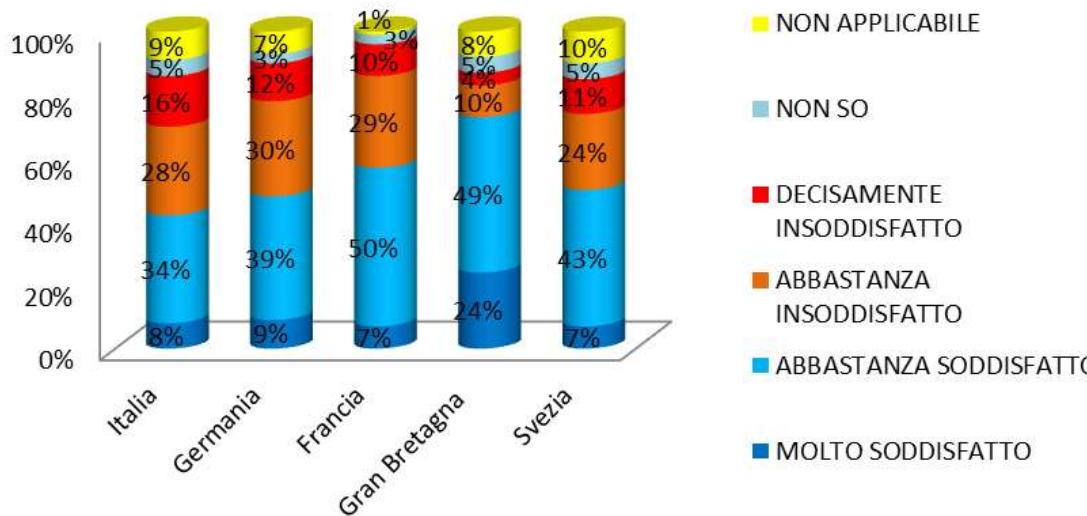
- **La tutela dei diritti dei passeggeri incrocia quella della qualità dei servizi**

- **Garantire livelli di qualità nei trasporti avvantaggia anche la logistica e l'autotrasporto**



Soddisfazione sulla frequenza dei treni.

Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013



Soddisfazione sull'affidabilità e puntualità dei treni

Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

- ***Modifica dell'assetto del mercato TPL***

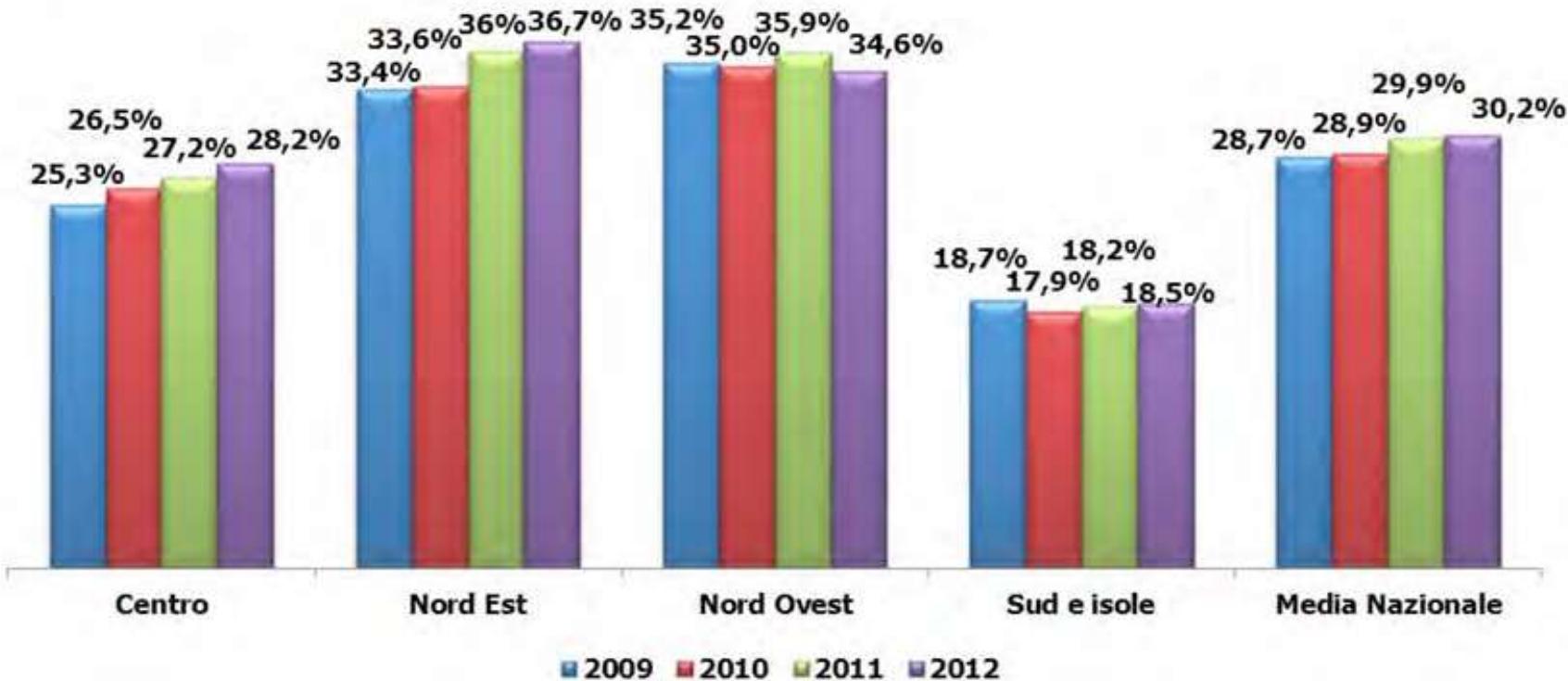
- **Regole per gli affidamenti in esclusiva dei servizi di TPL**
- **Definizione ambiti di servizio pubblico e modalità più efficienti per il loro finanziamento**
- **Livelli minimi della qualità dei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico**

| | Totale aziende | Solo servizio urbano | Solo extraurbano | servizio | Servizio misto |
|--------------------------------------|----------------|----------------------|------------------|------------|----------------|
| Italia Settentrionale | 290 | 41 | 169 | 80 | |
| Italia Centrale | 161 | 102 | 14 | 45 | |
| Italia Meridionale e Insulare | 534 | 104 | 338 | 92 | |
| TOTALE | 985 | 247 | 521 | 217 | |

TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2012).

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

- **Media Ricavi da traffico/Costi inferiore al target del 35%**
- **Forte differenza tra aree del Nord ed aree del Centro-Sud**



Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano.

Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

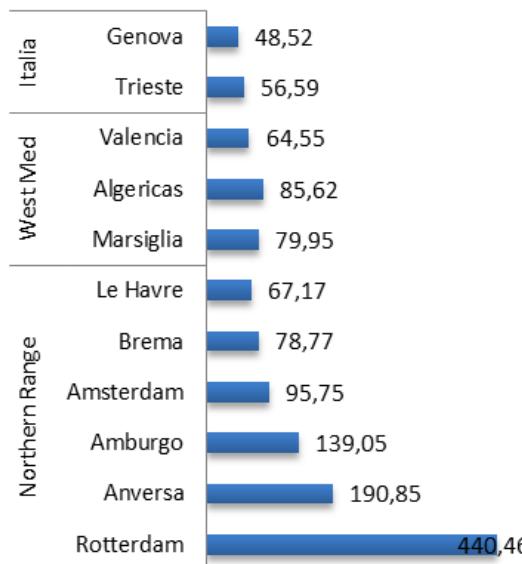
211. ... *L'educazione alla responsabilità ambientale può incoraggiare vari comportamenti che hanno un'incidenza diretta e importante nella cura per l'ambiente ... utilizzare il trasporto pubblico o condividere un medesimo veicolo tra varie persone ... Riutilizzare qualcosa invece di disfarsene rapidamente, partendo da motivazioni profonde, può essere un atto di amore che esprime la nostra dignità.* (...) (dalla Lettera Enciclica «*Laudato Si'* del Santo Padre Francesco sulla cura della casa comune)

- Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento su Taxi, NCC e piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità
 - Integrare servizi «di linea» e «non di linea»
 - Offrire soluzioni su misura alla nuova domanda di servizi di trasporto
 - Favorire lo sviluppo dei nuovi servizi di mobilità urbana
 - Integrare mobilità urbana e mobilità extra-urbana
- «*Disegnare e regolare il futuro*»
 - il ruolo del regolatore ed il ruolo del legislatore
 - Sharing Economy, un'opportunità per il Paese

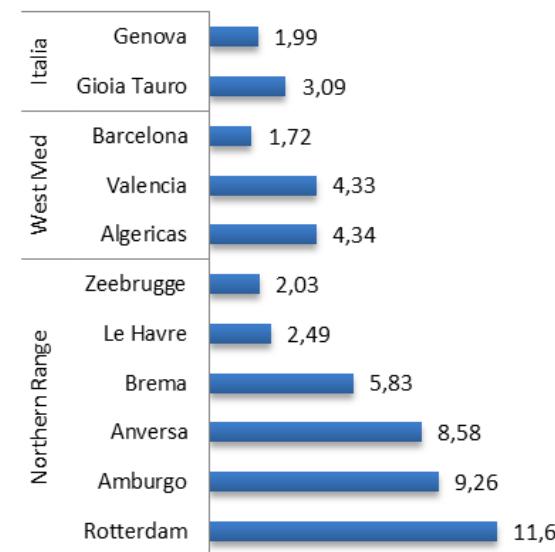
- **Contributo alla realizzazione di «sistemi aeroportuali»**
- **«Best practice» che può agevolare processi di aggregazione**
- **Integrazione industriale degli aeroporti minori**
- **Incentivo al miglioramento della qualità dei servizi**
 - **SAT (Pisa)**: in **104 giorni** nuovo sistema tariffario (fermo al 2009)
 - **ADF (Firenze)**: in **120 giorni**, nuovo sistema tariffario (prima fermo al 2000)
 - **SAB (Bologna)**: autorizzato avvio delle procedure per aggiornamento diritti
 - **GEASAR (Olbia)**: autorizzato avvio delle procedure per aggiornamento diritti

- **Divario del traffico italiano rispetto ai porti nord europei nel traffico merci e container**

Traffico merci 2013 (mil ton)



Numero container 2013 (milioni)



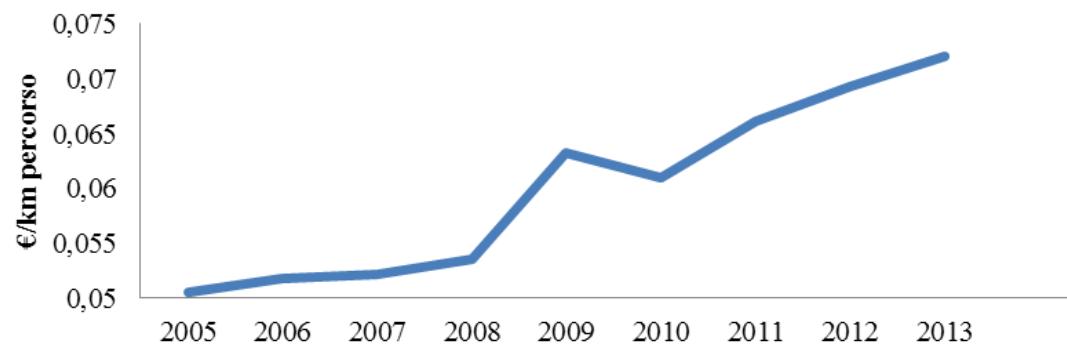
Principali porti europei per traffico merci e container (2013).

Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2013

- **Cabotaggio marittimo e continuità territoriale**

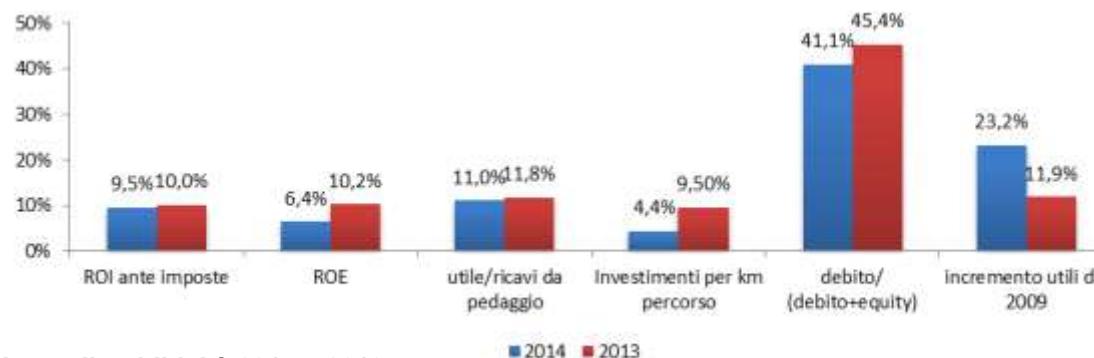
- Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

- Assetto più efficiente del mercato
- Aggregazioni e recupero di produttività strutturale e operativa



Evoluzione ricavi medi da pedaggio su km percorso.

Fonte: Elaborazione propria su dati concessionarie



Misure di redditività 2014 e 2013

Fonte: Elaborazione propria su dati concessionarie

- **L'Autorità ricerca l'efficienza ed il contenimento dei costi a cominciare da sé stessa.**

- **«Autorità costituita in regime di spending review».**

- struttura di costi fissi molto bassi
 - nessuna indennità integrativa di amministrazione
 - sistema di *performance management* curato da un nucleo di valutazione interamente indipendente
 - Adottato Codice etico.

- **«L'Autorità è "nata magra", non c'è bisogno che sia messa a dieta.**

- pianta organica di sole 90 unità a tempo indeterminato
 - nessuna auto blu,
 - nessun pagamento di affitti
 - costi per consumi connessi solo con l'uso delle postazioni di lavoro.

- **«L'Autorità è digitalizzata»**

- tutti i dati su «cloud» ed «on-line».
 - servizi di «*facility management*», informatica e sicurezza condivisi con soggetti pubblici (Politecnico di Torino e AMMS nonché, in una prima fase, Antitrust).

- «*La presenza del regolatore indipendente non ostacola le scelte di investimento, la definizione di obblighi di servizio pubblico e le politiche di sviluppo del Parlamento e del Governo»*
- «*Il regolatore indipendente rende, invece, tali scelte misurabili e confrontabili con i costi di possibili alternative a vantaggio della qualità e della trasparenza dei processi decisionali e nell'interesse di utenti e contribuenti»*
- «*Nessun modello di regolazione economica indipendente può avvalorare la remunerazione di investimenti sovradimensionati e socialmente non giustificati»*
- «*Un regolatore indipendente non può riconoscere azioni di riequilibrio economico delle imprese che erogano i servizi pubblici a prescindere dalla pertinenza e dalla efficienza della struttura dei loro costi»*
- «*Le riforme producono effetti funzionali alla crescita economica se promuovono l'uso più efficiente di risorse e infrastrutture. Proroghe dei regimi di investimento a prescindere da incrementi di efficienza sottraggono risorse alla crescita della produttività dell'economia».*