

# **PIANO DI SVILUPPO DEL TPL IN ITALIA**

Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio, nell'ambito  
della Conferenza nazionale delle Regioni e delle Province Autonome

**Anno 2007**

## INDICE

PROPOSTA TECNICA DELLE REGIONI PER LO SVILUPPO  
DEL TPL (ANNO 2007).....3

QUADRO COMPLESSIVO, SINTETICO E AGGIORNATO DEL  
PIANO SVILUPPO DEL TPL (ANNO 2008).....31

# **PROPOSTA TECNICA DELLE REGIONI PER LO SVILUPPO DEL TPL (ANNO 2007)**

## **1. Nuovi modelli insediativi ed aree urbane sempre più congestionate**

Gli ultimi decenni sono sempre più caratterizzati dalla formazione di grandi aree metropolitane: in Europa già oggi il 75% dei residenti vive nelle grandi aree urbane e per i prossimi 30 anni si prevede un crescita di circa il 30% della popolazione urbana.

Nelle grandi città italiane l'evoluzione insediativa degli ultimi decenni ha determinato una nuova struttura delle periferie, con Comuni e nuclei diventati ormai parte integrante di estese aree metropolitane e spesso luoghi di residenza di persone che continuano a lavorare nei centri, dove si concentrano attività e funzioni. Questi processi hanno contribuito in modo significativo a determinare, negli anni, un notevole aumento della domanda di mobilità ed in particolare dell'uso dell'auto: in Italia, negli ultimi 30 anni, la mobilità complessiva è aumentata del 185% e di contro l'uso dell'auto addirittura del 235%, incremento molto maggiore di quello delle altre modalità di trasporto. Si stima che in Italia circa l'80% degli spostamenti complessivi avviene in auto. Tutto ciò impatta notevolmente sulla vivibilità delle nostre città, visto che dal 70% all'80% degli spostamenti delle persone avviene nelle aree urbane e metropolitane. Congestione, incidentalità, occupazione di spazio e soprattutto inquinamento rischiano di rendere invivibili le nostre città, compromettendo l'ambiente e penalizzando seriamente lo sviluppo economico. Infatti, come evidenziato nel III rapporto APAT (2006) sulla qualità dell'ambiente urbano, l'inquinamento atmosferico risulta piuttosto preoccupante con superamenti significativi, ad esempio, dei livelli di PM<sub>10</sub> registrati in quasi tutte le città sia in termini di concentrazione media annua sia in termini di numeri di giorni di superamento. Si sottolinea, inoltre, nel rapporto come le principali fonti di emissione

di PM<sub>10</sub> primario, ossidi di azoto e composti organici volatili diversi dal metano, siano i trasporti e l'industria e come i trasporti siano inoltre, anche, la principale fonte di emissione di benzene, monossido di carbonio e ammoniaca.

Tutto ciò ha ripercussioni molto gravi sulla salute umana; basta citare il risultato di un recente studio condotto dall'OMS per conto dell'APAT che stima pari a circa 8.000 il numero di morti l'anno, tra il 2002 e il 2004, dovuti agli effetti a lungo termine delle concentrazioni di PM<sub>10</sub> in 13 grandi città italiane.

Il problema dell'inquinamento atmosferico delle aree urbane e metropolitane italiane viene sempre più percepito come una emergenza per il nostro Paese, come testimoniamo i continui blocchi di circolazione del traffico nelle città, non ultima l'iniziativa di fermo avviata contestualmente in tutte le Regioni settentrionali.

D'altro canto, a maggio 2007 il 60% dei 74 capoluoghi italiani monitorati da Legambiente per le concentrazioni di PM<sub>10</sub> aveva già superato la soglia stabilita dalla legge: 35 giorni di superamento del limite giornaliero di 50 microgrammi/m<sup>3</sup>.

## **2. Il trasporto pubblico locale per uno sviluppo “sostenibile”**

Trovare soluzioni ai problemi della mobilità urbana e del trasporto pendolare deve rappresentare, quindi, uno degli obiettivi prioritari delle politiche nazionali analogamente a quanto avviene, da tempo, nei principali Paesi europei.

In tal senso il trasporto pubblico locale rappresenta , di sicuro, l'unica soluzione reale e strutturata ai problemi di congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale, dell'incidentalità, dello sviluppo urbano, del risparmio energetico e, più in generale, del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata nelle grandi aree urbane e metropolitane.

Per avere un'idea dei maggiori impatti prodotti dall'auto rispetto ai mezzi pubblici basti dire che:

- le emissioni di CO<sub>2</sub> per pass/km delle auto sono 3 volte maggiori rispetto a quelle degli autobus e 10 volte rispetto a quelli di una rete di metropolitana;

- il consumo di energia per pass-km di un'auto è 3 volte superiore a quello di un autobus e 7 volte quello di un treno di metropolitana;
- gli spostamenti in auto generano la occupazione di uno spazio urbano 20 volte maggiore rispetto a quella di un autobus e 90 volte rispetto a quello di una rete metropolitana;
- il rischio di mortalità sui mezzi individuali è 22 volte superiore che nel trasporto pubblico.

Il rilancio del trasporto pubblico locale costituisce, quindi, un tema di assoluta valenza che gli fa assumere la dignità di questione di rilevanza nazionale.

Bisogna, inoltre, considerare che l'evoluzione della mobilità nei prossimi anni sarà tale da rendere strategico il TPL, non solo per la qualità della vita nelle aree urbane, ma anche nell'interesse della competitività e del rilancio dell'economia di tutto il Paese, essendo esso stesso un settore a rilevanza economica e una componente essenziale per lo sviluppo dei servizi e delle attività produttive.

Dal punto di vista economico-industriale, un piano di rilancio del settore rappresenta un'occasione di entità e possibilità uniche per l'economia del Paese, sia per gli effetti diretti sia per quelli moltiplicativi indotti.

Inoltre il potenziamento del trasporto pubblico locale consentirebbe di valorizzare appieno la redditività dell'enorme mole di investimenti infrastrutturali in corso e programmati, come ad esempio quelli sulla rete AV/AC che libereranno la rete ferroviaria storica dai treni a lunga percorrenza, ma anche degli investimenti sulla rete ferroviaria storica che in assenza di un programma di potenziamento dei servizi perderebbero di significato e utilità.

### **3. Lo stato del Trasporto Pubblico Locale in Italia**

Attualmente il settore del trasporto pubblico di interesse regionale e locale in Italia manifesta uno stato di grave difficoltà correlato a diversi fattori, quali il crescente costo del servizio, l'inadeguatezza delle risorse destinate agli investimenti e alla gestione del servizio, il tardato completamento del processo di apertura alla

concorrenza con conseguente assenza di quelle significative economie e miglioramento della qualità realizzabili grazie agli effetti della competizione.

Al Trasporto Pubblico Locale nel nostro Paese non è stato riconosciuto, negli anni, un ruolo di valenza strategica nazionale, né è stato predisposto un progetto che nel medio-lungo termine pianificasse gli step dello sviluppo, definisse le infrastrutture necessarie a supportare le successive fasi di crescita e quantificasse le risorse finanziarie e umane necessarie. C'è stato negli ultimi anni uno sforzo notevole per l'efficientamento delle imprese di trasporto che hanno puntato sulla efficienza e sulla qualità dei servizi e hanno registrato significativi incrementi di produttività e di economie gestionali.

E' partito, sia pure tra mille difficoltà e contraddizioni, il processo di liberalizzazione del settore, che sicuramente produrrà un miglioramento dei servizi in termini di efficienza e di qualità, elevando il grado di competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale, consentendo così di conseguire quello split modale che può contribuire alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e di tutte le esternalità negative del trasporto individuale. Questo processo è stato però contrastato da una continua modifica delle regole mentre il mercato, invece, pretende condizioni chiare oltre a programmi definiti e certezza di risorse.

E proprio le risorse finanziarie rappresentano l'elemento di maggiore sofferenza. Nel settore della gomma esse sono bloccate ai valori del 1996, nel settore ferroviario ai valori del 1999, mentre l'ultimo provvedimento per finanziare acquisto di materiale rotabile risale al 2002 e così l'Italia si ritrova un parco rotabile con la più alta età media nell'Europa dei 15.

Il trasporto collettivo oggi offre livelli di offerta sicuramente insufficienti per capacità di copertura del territorio, rapidità di viaggio, standard qualitativi.

Uno studio condotto da *Earchimede* nel 2005 sullo stato del trasporto pubblico locale in Italia (*“La Resa dei Conti: rapporto sul trasporto pubblico locale; situazione attuale e prospettive evolutive”* - 2005) rivela come il nostro Paese, per il settore della gomma, sconti un gap significativo rispetto alla media dei principali

Paesi europei in termini di qualità del servizio (20% in più l'età media del parco rotabile ossia 9,2 anni rispetto a 7,7, 13% in meno la velocità commerciale media, 8% in meno i servizi offerti per abitante, 41% in meno la copertura dei costi attraverso i ricavi, 14% in meno la produttività degli addetti).

Anche per i servizi ferroviari, eserciti dagli operatori nazionali, rapportati agli abitanti emerge per l'Italia un gap negativo del 25%-30% rispetto ai principali Paesi europei in termini di treni-km per abitante.

Particolari problemi caratterizzano le infrastrutture ferroviarie completamente sature nei nodi e nelle tratte di adduzione ai grandi concentratori di destinazioni, con risorse per i servizi bloccate ai valori 1999 e con il blocco dei finanziamenti pubblici per l'acquisto di nuovo materiale rotabile; tutto ciò ha di fatto impedito l'attuazione di adeguati programmi di sviluppo, con particolari disagi per il trasporto ferroviario pendolare il cui bacino di domanda è ben 8 volte superiore a quello che caratterizza i treni a percorrenza nazionale.

#### **4. Riequilibrio della situazione attuale e realizzazione di un piano di sviluppo per il trasporto pubblico locale: organizzazione, regole e risorse.**

Il rilancio del trasporto pubblico locale impone un cambio di prospettiva, rispetto al passato, che conduca, attraverso iniziative strategiche coordinate ed interventi strutturali, e non già sporadici ed occasionali, ad un riequilibrio fra interessi tutelati e risorse da destinare a tale tutela. In questa ottica vanno inquadrati gli elementi fondamentali di un sistema di mobilità pubblica, vale a dire il servizio di trasporto e le infrastrutture che consentono l'esercizio di tale servizio.

##### **4.1 L'organizzazione**

Il settore ha bisogno dell'introduzione di alcuni nuovi criteri base per la sua migliore organizzazione, innovando la mentalità di approccio e i sistemi di governance.

**Innovare la mentalità di approccio.** Il Piano di sviluppo del trasporto pubblico locale, proposto nel documento delle Regioni, deve rientrare all'interno di un processo più ampio di **pianificazione integrata** che coinvolga, anche, aspetti e valutazioni di natura

territoriale, ambientale, urbanistica, economica, industriale con l'obiettivo di ridurre drasticamente il traffico veicolare che attanaglia, in modo particolare, le aree urbane e metropolitane del nostro Paese. Deve cioè ricomprendere gli obiettivi di aumentare la vivibilità del territorio, partecipare al rilancio dell'economia, ma anche e soprattutto di abbattere l'inquinamento atmosferico, i consumi energetici e l'emissione di gas ad effetto serra, con ciò contribuendo significativamente al raggiungimento degli obiettivi stabiliti in sede di Protocollo di Kyoto.

**L'efficacia dei servizi dovrà essere valutata anche sulla base dei livelli di riduzione del congestionamento da traffico e, quindi, dell'inquinamento atmosferico prodotto.** Occorrerà sviluppare quanto più possibile i trasporti ferroviari e conferire ai servizi su gomma, essenzialmente, un ruolo di adduzione alle reti ferroviarie, a parte le connessioni tra le aree non servite dalla modalità ferroviaria. Ciò significa, anche, ampliare il concetto di *servizi minimi*, che, aldilà della definizione del Dlgs. 422/97 ("*servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità*"), vanno intesi come quei servizi in grado di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile, ovverosia i *minimi* sufficienti a garantire un abbattimento significativo dei livelli di inquinamento.

**Innovare i sistemi di governance.** Lo sviluppo del trasporto pubblico locale deve rappresentare l'elemento cardine attorno al quale costruire la più ampia politica di gestione della domanda di mobilità (Travel Demand Management), che preveda l'attuazione di **Piani Urbani della Mobilità (PUM)**, l'introduzione di interventi di incentivazione dell'uso del modo collettivo e di disincentivazione dell'uso dell'auto. Ciò significa, ad esempio, migliorare l'offerta di trasporto pubblico attraverso l'introduzione di zone a traffico limitato (ZTL) e di aree pedonali (AP), di corsie riservate o dei cosiddetti servizi a chiamata – Dial a Ride – ma anche prevedere nuove forme di tariffazione sulla circolazione - road pricing - e sulla sosta. Un contributo importante è fornito dalle nuove tecnologie, in particolare, per il controllo degli accessi a zone protette, per la gestione della sosta, per la regolazione automatizzata del traffico, per l'informazione all'utenza, per l'integrazione tariffaria, per la gestione delle flotte.

Innovare i sistemi di governance significa incentivare il processo di **aggregazione** delle tante piccole e medie imprese di trasporto per superare la improduttiva frammentazione dei servizi e dispersione di risorse in mille rivoli e per favorire, invece, la costituzione di grandi competitor in grado di esprimersi sul mercato nazionale e internazionale. Tale processo è condizione essenziale per garantire il buon esito delle **procedure di gara** per l'affidamento dei servizi che si considerano fondamentali per lo sviluppo del sistema di TPL.

Significa introdurre **sistemi di integrazione tariffaria**, che consentano al cittadino di spostarsi nel bacino utilizzando i diversi vettori del trasporto pubblico indipendentemente dal modo di trasporto e dall'impresa che gestisce creando così la condizione di rete unica.

Significa garantire attraverso gli opportuni interventi infrastrutturali la più **elevata accessibilità** ai singoli sistemi di trasporto. Tutti questi elementi caratterizzano fortemente un sistema di trasporto e qualificano il livello di sostenibilità di un sistema della mobilità.

## **4.2 Le regole**

Con riferimento alle **regole**, si conferma la necessità di definire un quadro normativo chiaro e certo per gli operatori del settore: soltanto un sistema di regole coerenti e trasparenti può assicurare l'effettivo rilancio del trasporto pubblico locale in termini di qualità dei servizi e anche in termini di funzionalità del sistema e di contenimento dei costi. Un insieme di regole credibili, trasparenti e tempestive sono imprescindibili per realizzare l'equilibrio economico-finanziario delle imprese del comparto, per favorire la concorrenza e quindi, lo sviluppo di un mercato contendibile.

In questa direzione appare necessario aggiornare e integrare, in modo organico, l'attuale impianto regolatorio, definito dal Decreto Legislativo n. 422/97 e s.m.i., per renderlo coerente ed adeguato alle complesse esigenze e mutevoli condizioni emerse negli ultimi anni.

Non risulta, viceversa, opportuno ricorrere ad un impianto giuridico regolatorio del tutto nuovo, che rischierebbe, tra l'altro, di richiedere tempi lunghi per la definizione degli assetti normativi, dovuti alla necessità che le Regioni provvedano ad un processo di revisione, delle normative di settore, che sono incompatibili con un concreto e rapido progetto di liberalizzazione. Del resto dal momento che la concorrenza è competenza statale ove le leggi regionali fossero eventualmente in contrasto con norme introdotte dalla legge nazionale quest'ultima prevarrebbe.

Il rilancio del trasporto pubblico locale presuppone infatti l'avvio urgente di un sistema efficace di liberalizzazione prima e di privatizzazione poi, che consenta lo sviluppo di un **progetto industriale** destinato a realizzare l'efficientamento del settore, a favorire la nascita di grandi *competitors* nazionali ed a migliorare significativamente quantità e qualità del servizio offerto.

A tal fine, considerato che è fondamentale la crescita e il rafforzamento delle imprese del trasporto pubblico locale, per creare le condizioni, anche a livello normativo, per lo sviluppo di un mercato liberalizzato, occorre introdurre strumenti idonei all'incentivazione delle operazioni di **aggregazione e/o fusione** di imprese per superare la notevole parcellizzazione del settore e assicurare condizioni di maggiore efficienza.

Il c.d. "nanismo aziendale" costituisce un serio ostacolo alla competitività delle imprese del settore e quindi al raggiungimento di un mercato concorrenziale.

Diverse possono essere le modalità attraverso cui procedere nella direzione della maggiore aggregazione rispetto alla eccessiva frammentazione: la fusione, il conferimento di ramo d'azienda, la sottoscrizione di aumenti di capitale.

Allo scopo di incentivare i descritti fenomeni di aggregazione è possibile prevedere particolari **meccanismi di premialità**, quali, ad esempio, l'estensione della durata dei contratti di servizio o anche la previsione di agevolazioni fiscali.

I processi di aggregazione in uno con le esigenze di ottimizzazione delle gestioni aziendali per migliorare il livello competitivo in sede di gara comportano interventi di riorganizzazione e di ristrutturazione delle imprese. Fermo restando in sede di gara

**il rispetto delle clausole sociali**, così come garantito dalle singole leggi regionali, è facilmente comprensibile l'esigenza delle imprese di ricorrere ad interventi di riorganizzazione gestionale.

Tale quadro composito di riordino del sistema delle imprese richiede un impegno coordinato per l'individuazione condivisa di soluzioni efficaci che possono però essere traumatiche per cui è quanto mai opportuno introdurre finalmente nel settore un sistema di **ammortizzatori sociali**.

Il rilancio del trasporto pubblico locale, nell'ottica di una revisione e riorganizzazione delle regole, presuppone anche la definizione di profili relativi alla organizzazione dei servizi di trasporto oltre che all'individuazione ed all'espletamento delle procedure di gara. Al riguardo occorre, anzitutto, prevedere criteri per l'individuazione e la definizione di **bacini di traffico ottimali** ossia porzioni di territorio che risultino omogenei dal punto di vista delle caratteristiche della domanda e dell'offerta di trasporto, tali da favorire una maggiore efficienza ed efficacia nell'espletamento dei servizi, integrando in maniera idonea quelli su ferro come quelli su gomma, garantendo l'inserimento dei servizi a domanda debole nel quadro dei servizi più redditizi.

Nell'ambito dei bacini come sopra definiti va, altresì, prevista la facoltà di subaffidamento per garantire il diritto alla mobilità ed il contenimento dei costi per tutti quei servizi di natura particolare, quali, ad esempio, quelli notturni. In tal caso va prevista la responsabilità del subaffidatario per la qualità del servizio erogato che non può essere inferiore a quella fissata nel contratto di servizio dell'affidatario sul quale, comunque, ricade la responsabilità del servizio subaffidato.

Bisogna, inoltre, garantire il superamento dei costi storici con l'introduzione dei **costi standard**, ossia di quei costi valutati i minimi sostenibili per ciascun bacino di traffico, in modo da quantificare i costi sulla base di parametri oggettivi che tengano conto delle caratteristiche effettive del servizio, da utilizzare per la definizione corretta dei corrispettivi di servizio. Ciò sia per superare le distorsioni generate dall'adozione di costi storici che di frequente rappresentano il prodotto di gestioni non caratterizzate da principi di efficienza ed economicità, sia per adeguarsi ai nuovi

indirizzi previsti anche nel Disegno di legge delega sul “ federalismo fiscale” il quale, specificatamente, prevede che “ per la spesa del trasporto pubblico locale nella determinazione dell’ammontare del finanziamento si tiene conto anche dei costi standard associati alla fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale”.

Nei casi di società di gestione dei servizi a totale capitale pubblico, in alternativa agli affidamenti *in house*, fermi tutti i vincoli e l’eccezionalità previsti nel DDL “Lanzillotta”, è possibile delineare l’adozione di procedure di **gara ad evidenza pubblica “a doppio oggetto”**, che individuino cioè il gestore dei servizi che contestualmente acquisisce una quota prefissata del capitale della società pubblica. Allo scopo di incentivare l’ingresso di nuovi soggetti nel capitale sociale si può anche prevedere, in una prospettiva di premialità, l’estensione della durata del contratto di servizio sino ad una determinata percentuale della durata massima prevista a livello regionale.

Tale soluzione incentiva gli Enti Locali ad adottare una procedura alternativa agli *affidamenti in house* che garantisce, attraverso l’ingresso di *competitors* privati, maggiore solidità finanziaria, introduzione di know-how gestionali e sicuri miglioramenti dell’efficienza dei servizi.

Sempre nella direzione della identificazione di regole che garantiscono la migliore organizzazione delle gare, occorre meglio definire:

- le dotazioni patrimoniali essenziali per l’effettuazione del servizio ed i criteri e le modalità da adottare per rendere disponibili detti beni in sede di indizione delle gare;
- la titolarità del possesso degli impianti e del materiale rotabile acquistato con contributi pubblici;
- le facoltà ed i vincoli operanti per le imprese nella fase transitoria fino al subentro del nuovo aggiudicatario di gara;
- le modalità ed i presupposti che consentono alle imprese affidatarie in forma diretta dei servizi di partecipare alle gare;

- gli assetti societari in capo ai soggetti partecipanti a gare ed i successivi obblighi in caso di aggiudicazione;
- le modalità di trasferimento dal precedente gestore all'impresa subentrante dei fondi di trattamento di fine rapporto maturati all'atto del subentro (accredito diretto dei fondi maturati, fideiussione, polizza assicurativa ect. ) ;
- la rilevanza e la operatività del *price - cap* quale metodologia per la revisione dei livelli tariffari;
- i meccanismi di indicizzazione delle compensazioni economiche con adeguamenti al tasso di inflazione FOI, prevedendo però l'applicazione di un limite percentuale (per es. 70%) per incentivare l'efficienza e la produttività delle imprese;
- la modalità di revisione degli importi dovuti dagli enti pubblici alle aziende per le prestazioni oggetto del contratto di servizio e il progressivo superamento dei costi storici da sostituire con i costi minimi sostenibili per bacino di traffico.
- la coerenza di tutti i punti richiamati al comma 3 dell'art. 19 del D.Lgs. 422/97, stabilendo anche criteri per l'applicazione di penali a garanzia del rispetto dei principi della Carta dei Servizi e dei livelli di qualità erogata.

Infine una norma da definire, non esaurientemente sviluppata nel D.lgs. 422/97, è quella relativa al trasferimento alle Regioni delle competenze e delle relative risorse afferenti ai **servizi marittimi e lacuali**. Le Regioni sostengono che vanno applicate le identiche procedure utilizzate per il trasferimento dei servizi ferroviari gestiti da Trenitalia e dalle ex gestioni governative ivi compreso il processo di risanamento dei gestori attuali, garantendo nel tempo l'attuale livello di risorse assegnato al settore.

### 4.3 Le risorse

Per quanto attiene alle **risorse**, partendo dagli immediati fabbisogni del settore, vanno messi a punto efficaci strumenti che consentano in tempi brevi:

- il recupero della sostenibilità finanziaria dei servizi di trasporto pubblico e, quindi, il riequilibrio della situazione attuale fortemente compromessa dal blocco dei trasferimenti in atto da dieci anni nel settore del trasporto urbano metropolitano,

tranviario e su gomma e del trasporto interurbano e da sette anni nel settore del trasporto ferroviario. Si sottolinea come l'onere dell'adeguamento annuo all'inflazione di settore, trattandosi di materia delegata, non può che essere in capo allo Stato che deve garantire il mantenimento del livello di servizio in atto al momento del trasferimento alle Regioni (art.20 Dlgs 422/97);

- di coprire i nuovi costi per la manutenzione e la gestione delle infrastrutture realizzate e per quelle in corso di realizzazione per i finanziamenti attivati dalle leggi 211/92, 910/86 e da ultimo dalla legge obiettivo;

- di mettere in campo un piano di sviluppo del trasporto pubblico locale incentrato sul miglioramento della qualità dei servizi e sull'incremento della sua offerta nonché sul potenziamento e rinnovamento del materiale rotabile.

Per raggiungere questi obiettivi emerge con tutta evidenza che il fabbisogno finanziario annuale richiederà l'individuazione di nuove fonti per assicurare risorse continuative e non emergenziali da destinare in parte al conseguimento della stabilità nella gestione dei servizi attuali e in parte a sostegno dello sviluppo di nuovi servizi.

Va, quindi, previsto un pacchetto integrato di misure atte a garantire un flusso costante ed adeguato di risorse per il settore sia per l'esercizio che per gli investimenti, suddividendo l'onere tra tutti gli attori coinvolti, dallo Stato agli Enti Locali, dalle imprese ai singoli cittadini.

Un piano di sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale e di potenziamento e rinnovamento del materiale rotabile rappresentano il necessario completamento e l'opportuna valorizzazione dell'enorme programma di potenziamento infrastrutturale in corso in questi anni nel nostro Paese. Non si può certamente pensare di sviluppare un piano di rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali, come quello delineato dai principali documenti di programmazione nazionale senza valutarne gli effetti sul sistema dei trasporti di persone e di merci e senza considerare le nuove disponibilità di servizi che si creano. E' sicuramente il momento di agganciare ai programmi e ai tempi di sviluppo delle infrastrutture, programmi e tempi per uno sviluppo sostenibile dei sistemi di trasporto pubblico locale, che

registrano, tra l'altro, una domanda potenziale molto elevata e per di più in continua crescita.

I consistenti investimenti, in fase di attuazione, finalizzati al potenziamento della infrastruttura ferroviaria (sistema AV/AC, le opere di penetrazione nei nodi, i raddoppi, i passanti urbani), consentiranno di liberare nuove capacità sull'infrastruttura ferroviaria "storica". Ciò rappresenta l'occasione unica e forse irripetibile per il vero rilancio del trasporto pubblico regionale e metropolitano, creando le condizioni per un salto di qualità e quantità del servizio su ferro suburbano e interurbano, che costituisce senza dubbio l'asse portante del sistema della mobilità sostenibile in quasi tutti i piani regionali di trasporto coerentemente con gli indirizzi comunitari in tema di pianificazione dei trasporti.

Ad esempio, il consistente investimento previsto, circa 30 miliardi di euro solo per la Torino-Milano-Napoli, si giustifica infatti solo se, oltre ai benefici derivanti dalla riduzione dei tempi di viaggio sulle relazioni "intercity", si riuscirà a potenziare e migliorare i servizi di trasporto regionale e metropolitano nelle grandi aree urbane del Paese, che potranno essere meglio effettuati sui binari della linea "storica" non più occupati anche dalle linee nazionali. Tutte le analisi condotte negli ultimi due decenni dimostrano che l'ingente costo complessivo della rete AV/AC potrà essere compensato solo per un terzo dai benefici derivanti dall'aumento della velocità del trasporto di lunga percorrenza, per un altro terzo dal potenziamento, rilancio e riqualificazione del trasporto locale e per un ulteriore terzo dallo sviluppo del trasporto merci.

Il rilancio del trasporto pubblico su ferro su scala locale sicuramente è in grado di generare grandi benefici per la collettività, esaltando la redditività degli investimenti infrastrutturali, facilitando gli accessi e migliorando la mobilità nelle aree ad alta densità di residenza e nei poli ad intensa attività industriale, commerciale ed economica, consentendo un diverso modello di sviluppo del territorio più connesso alla ferrovia.

Inoltre l'offerta di servizio va rideterminata e incrementata: va di molto potenziato il servizio di adduzione ai nodi ferroviari e va ricalibrato l'insieme dei servizi minimi su gomma nei singoli bacini di traffico razionalizzandoli e potenziandoli con servizi aggiuntivi.

Il Piano di sviluppo del Trasporto Pubblico Locale 2007-2015 presentato in questo documento (vedi tabelle in allegato), prevede un incremento progressivo dell'offerta complessiva dei servizi (sia dei servizi resi da Trenitalia, sia di quelli resi dalle ferrovie regionali, sia di quelli metropolitani e su gomma) al quale corrisponde la necessità di un progressivo incremento di risorse aggiuntive annuali per corrispettivi d'esercizio.

L'incremento dei servizi richiede naturalmente il potenziamento del materiale rotabile nei diversi settori del trasporto pubblico locale, e, in considerazione dell'alto indice di vetustà dello stesso, il rinnovamento attraverso la sostituzione o il revamping di quello più obsoleto.

In aggiunta alle risorse stimate per lo sviluppo dei servizi e per il potenziamento e adeguamento del materiale rotabile, ne servono ulteriori per l'implementazione di strumenti di pianificazione integrata, di sistemi tecnologici e di tutti i diversi possibili interventi di gestione integrata della domanda di mobilità.

Abbiamo pertanto aggiornato la tabella delle "Maggiori risorse necessarie" prevedendo ulteriori risorse da destinare al rifinanziamento della L.211/92, agli impianti per la sicurezza ferroviaria, all'incremento dei livelli manutentivi delle reti regionali, alle tecnologie per la regolazione e il controllo del traffico particolarmente nelle grandi aree metropolitane, all'infomobilità e agli interventi per la gestione integrata della domanda di mobilità.

Altro aspetto importante è la ripartizione delle risorse tra le Regioni. La proposta delle Regioni è articolata e prevede due diversi criteri: una ripartizione proporzionata alla quantità dei servizi svolti per le risorse destinate all'adeguamento del costo storico; una ripartizione che prevede una componente premiale, in misura crescente negli anni, legata al grado di applicazione di politiche a favore della mobilità

sostenibile e al grado di raggiungimento di determinati obiettivi, per le risorse destinate allo sviluppo dei servizi e al finanziamento di materiale rotabile, impianti e tecnologie. A titolo di esempio, naturalmente differenziati per i diversi tipi di servizio, alcuni elementi di valutazione premiale potrebbero essere:

- 1) l'attuazione del processo di liberalizzazione dei servizi da parte delle Regioni e degli EE.LL;
- 2) la compartecipazione finanziaria delle Regioni e degli EE.LL. agli investimenti programmati anche con l'applicazione, ove eventualmente previste, di imposizioni fiscali per i cittadini dei propri territori;
- 3) il grado di adeguamento dei livelli tariffari;
- 4) l'introduzione di politiche di integrazione tariffaria;
- 5) l'introduzione di forme di incentivazione alla aggregazione delle imprese di trasporto;
- 6) il livello di efficacia del servizio di TPL valutato in rapporto all'abbattimento degli indici di inquinamento e di congestionamento;
- 7) il grado di attuazione degli interventi di politica di gestione e regolazione della domanda di mobilità, che favorisca, in particolare, il riequilibrio modale attraverso la migliore definizione del livello di intermodalità, nonché la migliore integrazione nel bacino delle aree deboli e disagiate.

## **5. Effetti del piano**

La realizzazione di un piano di rilancio e di sviluppo del Trasporto Pubblico Locale consentirebbe di raggiungere diversi obiettivi, rilanciando diversi settori della nostra economia e garantendo una maggiore vivibilità e qualità della vita soprattutto nelle aree urbane e metropolitane.

Anzitutto, come detto, questo piano comporta un **aumento della redditività degli investimenti infrastrutturali in corso**, ed in particolare di quelli sostenuti per la realizzazione della rete AV/AC, per effetto della valorizzazione della rete ferroviaria storica, attualmente completamente satura che potrà, invece, essere destinata in tutto

o in parte significativa al trasporto pubblico locale, determinando così un significativo incremento quantitativo e qualitativo dei servizi ferroviari suburbani e interurbani.

Gli interventi previsti dal piano determinano, altresì, **il rilancio economico-industriale del settore** rappresentando un'occasione di entità e possibilità uniche sia per gli effetti diretti, sia per quelli moltiplicatori indotti sull'economia del Paese. Gli effetti diretti sono quelli che interessano le imprese che operano nella filiera dei trasporti alle quali verrà affidata la realizzazione delle opere infrastrutturali, del materiale rotabile, degli impianti e delle tecnologie. Gli effetti indotti sono generati invece dalla spesa in materie prime, semilavorati e servizi delle suddette imprese e dalle ulteriori spese delle imprese che realizzano le forniture di questi beni, e così via di seguito in una spirale decrescente di acquisti indotti che determina, come risultato finale, la produzione nell'intero sistema economico di un incremento di valore aggiunto. L'ammontare complessivo degli effetti diretti e di quelli indotti potrebbero essere stimati in maniera dettagliata in uno studio appositamente dedicato.

Ancor più significativi sono, poi, gli effetti positivi del piano connessi al minor uso delle autovetture private e quindi alla **riduzione dell'inquinamento atmosferico, dell'incidentalità, della congestione, della rumorosità, dei consumi energetici** soprattutto nelle grandi aree urbane e metropolitane del nostro Paese. Si tratta di benefici di notevole portata; **la riduzione di costi esterni** prodotta dal piano per effetto del calo dell'inquinamento atmosferico, dei consumi di carburante, dell'incidentalità, della congestione e della rumorosità, è quantificabile in termini annui in 3.606 M€ al 2010 e in 6.396 M€ al 2015 (vedi tabelle allegate).

Un recupero di costi esterni, quindi, ben superiore all'ammontare complessivo delle risorse necessarie per la realizzazione del piano stesso, con un rapporto benefici/costi molto positivo che giustifica ampiamente gli investimenti previsti.

Altro effetto significativo del piano è **l'incremento occupazionale** che esso è in grado di generare nel settore dei servizi di trasporto. Le imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale sono state interessate, negli ultimi anni, da processi pluriennali di

riorganizzazione ed efficientamento che hanno anche determinato, in molti casi, situazioni di esubero del personale e, pertanto, condizioni gestionali ed economiche critiche. Il Piano di sviluppo dei servizi illustrato rappresenta, invece, l'occasione per riassorbire, senza traumi, questa situazione di difficoltà in cui versano diverse imprese di TPL, senza incidere sull'attuale livello occupazionale. Anzi, secondo le previsioni del piano, in aggiunta al completo utilizzo degli esuberanti e alle ordinarie occasioni occupazionali derivanti dal naturale turn over del personale, si determina un incremento occupazionale che, al 2015, raggiunge per Trenitalia un +19%, mentre per le ferrovie regionali, per le imprese di servizio su gomma e metropolitano un +3,8%, al netto del recupero degli esuberanti (vedi tabelle allegate).

L'ipotesi, poi, prospettata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, di far carico al sistema di un ulteriore costo, politico e sociale, rappresentato dall'introduzione di ammortizzatori sociali, riteniamo contribuisca ad assicurare all'intero settore un assetto di ulteriore maggiore stabilità.

Infine, si ritiene di rilevare come i benefici derivanti dallo sviluppo del Piano, in termini di rilancio economico dei singoli settori indicati, di una mobilità più sostenibile soprattutto nelle grandi aree metropolitane col conseguente risparmio dei costi esterni, di incremento occupazionale, ricadano sull'intero Paese e vadano attribuiti al quadro generale del potenziamento qualitativo e quantitativo dei servizi. In tale contesto non appare, pertanto, appropriata la logica del frazionamento del processo di sviluppo, in cui gli incrementi di servizio vengono considerati servizi aggiuntivi di mero interesse regionale, attribuendo pertanto alle Regioni l'onere dei relativi effetti inflazionistici.

## **6. Patto per la mobilità**

In questo documento, come detto, si delinea un piano organico di sviluppo del Trasporto Pubblico Locale esteso ad un arco temporale di nove anni, dal 2007 al 2015, con la previsione dell'introduzione di nuovi servizi, del potenziamento e rinnovamento del materiale rotabile, del miglioramento della qualità complessiva dei

servizi. Per ciascun anno del Piano sono individuate le risorse aggiuntive necessarie e sono ipotizzati alcuni possibili canali di finanziamento (vedi tabelle allegate).

Per l'attuazione del Piano occorre che si concluda un **Patto per la Mobilità** tra tutti i vari soggetti coinvolti, Governo, Regioni, Enti Locali, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria, utenti e cittadini, che, ciascuno per la propria parte, partecipi al Piano in considerazione dei benefici generali che esso produce.

**Lo Stato** assicura il proprio contributo attraverso gli interventi fiscali indicati nel Piano, nonché attraverso l'introduzione di una quota dell'imposta sul gasolio per autotrazione di tipo non professionale, vincolata allo sviluppo del TPL.

**Le Regioni e gli Enti Locali** concorrono alle operazioni finanziarie che vanno attivate per l'acquisto del nuovo materiale rotabile e provvedono all'introduzione della quota regionale dell'imposta sul gasolio per autotrazione di tipo non professionale, vincolata allo sviluppo del TPL. Inoltre devono garantire lo svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi in maniera completa e nei termini prescritti e l'adeguamento delle tariffe nei termini stabiliti.

**Le associazioni di categoria**, con le aziende che rappresentano, partecipano al Patto attraverso l'avvio di percorsi virtuosi di efficientamento, che consentano di ridurre i costi di produzione del servizio creando, in questo modo, le condizioni per assorbire i delta costi non coperti, nonché attraverso una quota del costo per il rinnovo dei contratti di lavoro.

**Gli utenti** partecipano al Patto facendosi carico dell'onere dell'adeguamento progressivo delle tariffe, tra l'altro giustificato dalla maggiore qualità dei servizi.

Infine **i cittadini** concorrono al Patto facendosi carico dell'imposta sul gasolio, per il perseguimento di una mobilità più sostenibile e quindi di una migliore qualità della vita.

Per i soggetti istituzionali si ritiene corretto prevedere un sistema di sanzioni e premialità collegato al rispetto degli impegni che assumono con il Patto. La parziale o nulla applicazione delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei

servizi, dell'imposta regionale sul gasolio, del cofinanziamento alle operazioni finanziarie per il rinnovo del parco o dell'adeguamento delle tariffe sono elementi che devono produrre la limitazione ovvero anche la esclusione dalle misure previste nel Piano.

# TABELLE ALLEGATE AL PIANO

## 1. LA SITUAZIONE ATTUALE

### Dati 2006 sul Trasporto Pubblico Locale

*Tabella 1.1*

<b>FERROVIE REGIONALI - TRASPORTO SU GOMMA E METROPOLITANO</b>		
KM	1.839 milioni	
VIAGGIATORI	5.300 milioni	
RICAVI DA TRAFFICO	2.488 M€	
CORRISPETTIVI D'ESERCIZIO	3.845 M€	712 M€ Ferrovie Reg.
		3.133 Trasp.su gomma e metropolitano
TRASFERIMENTO STATO-REGIONI PER CONTRATTO DI LAVORO AUTOFER.	645 M€	214 M€ biennio 2002-2003
		221 M€ biennio 2004-2005
		210 M€ biennio 2006-2007
<b>TRENITALIA DIVISIONE REGIONALE</b>		
KM	185,4 milioni	
VIAGGIATORI-KM	23.200 milioni	
RICAVI DA TRAFFICO	734,5 M€	
CORRISPETTIVI D'ESERCIZIO	1.440 M€	

*Tabella 1.2*

<b>DISPONIBILITA' ATTUALE DI MATERIALE ROTABILE</b>	
TRENITALIA (singole vetture)	7.970
FERROVIE REGIONALI (treni)	830
TRASPORTO SU GOMMA E METROPOLITANO	48.000

## 2. LO SVILUPPO DEI SERVIZI

In tabella 2.1 si riporta l'incremento dei servizi rispetto al 2006; valori definiti sulla base dei dati previsionali di ciascuna Regione circa l'incremento dei servizi al 2010 e al 2015. Tali incrementi sono stati ripartiti linearmente in ciascun anno per poter quantificare le maggiori risorse occorrenti in termini di corrispettivi di esercizio (tabella 2.2).

Tabella 2.1

INCREMENTO DEI SERVIZI									
<b>TRENITALIA DIVISIONE REGIONALE</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento treni-km rispetto al 2006 (milioni)	7,5	15	22,5	30	35	40	45	50	55
Incremento treni-km (in %) rispetto al 2006	4,0%	8,1%	12,1%	16,2%	18,9%	21,6%	24,3%	27,0%	29,7%
Totale Treni-km (milioni)	192,9	200,4	207,9	215,4	220,4	225,4	230,4	235,4	240,4
<b>FERROVIE REGIONALI</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento treni-km rispetto al 2006 (milioni)	2,0	4,0	6,0	8,0	8,8	9,6	10,4	11,2	12,0
Incremento treni-km (in %) rispetto al 2006	5,1%	10,3%	15,4%	20,5%	22,6%	24,6%	26,7%	28,7%	30,8%
Totale Treni-km (milioni)	41,0	43,0	45,0	47,0	47,8	48,6	49,4	50,2	51,0
<b>TRASPORTO SU GOMMA E METROPOLITANO</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento vetture-km rispetto al 2006 (milioni)	18,0	36,0	54,0	72,0	86,4	100,8	115,2	129,6	144,0
Incremento vetture-km (in %) rispetto al 2006	1,0%	2,0%	3,0%	4,0%	4,8%	5,6%	6,4%	7,2%	8,0%
Totale vetture-km (milioni)	1.818	1.836	1.854	1.872	1.886	1.901	1.915	1.930	1.944

Tabella 2.2

MAGGIORI RISORSE PER CORRISPETTIVI D'ESERCIZIO									
<b>TRENITALIA DIVISIONE REGIONALE</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento corrispettivi per aumento servizi	60,0	60,0	60,0	60,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Adeguamento inflazione incremento corrispettivi		1,0	1,9	2,9	3,8	4,5	5,1	5,8	6,4
Totale incremento rispetto all'anno precedente	60,0	61,0	61,9	62,9	43,8	44,5	45,1	45,8	46,4
Totale incremento rispetto al 2006 (*)	60,0	121,0	182,9	245,8	289,6	334,1	379,2	425,0	471,4
Trasferimenti statali adeguati all'inflazione	1.625,6	1.651,6	1.678,0	1.704,9	1.732,2	1.759,9	1.788,0	1.816,6	1.845,7
Totale corrispettivo	1.685,6	1.772,6	1.860,9	1.950,6	2.021,8	2.094,0	2.167,2	2.241,6	2.317,1
<b>FERROVIE REGIONALI</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento corrispettivi per aumento servizi	38,3	38,3	38,3	38,3	15,3	15,3	15,3	15,3	15,3
Adeguamento inflazione incremento corrispettivi		0,6	1,2	1,8	2,5	2,7	2,9	3,2	3,4
Totale incremento rispetto all'anno precedente	38,3	38,9	39,5	40,1	17,8	18,0	18,3	18,5	18,7
Totale incremento rispetto al 2006	38,3	77,2	116,7	156,8	174,6	192,6	210,8	229,3	248,1
Trasferimenti statali adeguati all'inflazione	723,4	735,0	746,7	758,7	770,8	783,1	795,7	808,4	821,3
Totale corrispettivo	761,7	812,2	863,4	915,5	945,4	975,7	1.006,5	1.037,8	1.069,4
<b>TRASPORTO SU GOMMA E METROPOLITANO</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento per aumento servizi	36,0	36,0	36,0	36,0	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8
Adeguamento inflazione incremento corrispettivi		0,6	1,2	1,7	2,3	2,8	3,2	3,7	4,1
Totale incremento rispetto all'anno precedente	36,0	36,6	37,2	37,7	31,1	31,6	32,0	32,5	32,9
Totale incremento rispetto al 2006	36,0	72,6	109,7	147,5	178,6	210,1	242,2	274,6	307,6
Trasferimenti statali adeguati all'inflazione	3.183,1	3.234,1	3.285,8	3.338,4	3.391,8	3.446,1	3.501,2	3.557,2	3.614,1
Totale corrispettivo	3.219,1	3.306,6	3.395,5	3.485,8	3.570,3	3.656,2	3.743,3	3.831,9	3.921,7
<b>TOTALE</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Incremento per aumento servizi	134,3	134,3	134,3	134,3	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1
Adeguamento inflazione incremento corrispettivi	0,0	2,1	4,3	6,4	8,6	9,9	11,3	12,6	14,0
Totale incremento rispetto all'anno precedente	134,3	136,4	138,6	140,7	92,7	94,1	95,4	96,7	98,1
Totale incremento rispetto al 2006	134,3	270,7	409,3	550,0	642,7	736,8	832,2	928,9	1.027,0
Totale incremento rispetto al 2006 al netto dei servizi Trenitalia	74,3	149,8	226,4	304,3	353,1	402,7	453,0	504,0	555,7
Trasferimenti statali adeguati all'inflazione	5.532,1	5.620,6	5.710,6	5.801,9	5.894,8	5.989,1	6.084,9	6.182,3	6.281,2

(\*) queste risorse sono da considerarsi disponibili a seguito dell'approvazione del Piano industriale FS da parte del Governo

### 3. IL RINNOVAMENTO E POTENZIAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE

In tabella 3.1 si riportano, per ciascun anno dal 2007 al 2015, le nuove immissioni necessarie per il parco rotabile (indicando le singole vetture per Trenitalia, i treni per le ferrovie regionali ed i bus/treni per il trasporto su gomma e metropolitano) sia per coprire l'aumento previsto di produzione sia per adeguare l'età media del parco ai valori europei (per Trenitalia sono state indicate anche le sole immissioni necessarie per mantenere inalterata l'età media attuale del parco).

In tabella 3.2 sono riportati gli investimenti corrispondenti a queste nuove immissioni; nei totali sono state considerate due diverse ipotesi (a seconda se si considerano o meno gli investimenti per l'adeguamento del parco rotabile Trenitalia).

Tabella 3.1

		NUMERO MEZZI AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Trenitalia Divisione regionale	Per aumento produzione	210	199	173	210	200	160	170	180	150	1.652
	Per mantenimento età media	70	60	60	30	50	70	70	80	100	590
	Per adeguamento età media	220	230	230	240	250	260	260	260	260	2210
	<b>Totale</b>	<b>500</b>	<b>489</b>	<b>463</b>	<b>480</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>500</b>	<b>520</b>	<b>510</b>	<b>4.452</b>
		NUMERO TRENI AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Ferrovie regionali	Per aumento produzione	42	42	42	42	20	20	20	20	20	268
	Per adeguamento età media	28	28	28	28	30	30	30	30	30	262
	<b>Totale</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>530</b>
		NUMERO BUS/TRENI AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Trasporto su gomma e metropolitano	Per aumento produzione	450	450	450	450	320	320	320	320	320	3.400
	Per adeguamento età media	1.800	1.800	1.800	1.800	1.280	1.280	1.280	1.280	1.280	13.600
	<b>Totale</b>	<b>2.250</b>	<b>2.250</b>	<b>2.250</b>	<b>2.250</b>	<b>1.600</b>	<b>1.600</b>	<b>1.600</b>	<b>1.600</b>	<b>1.600</b>	<b>17.000</b>

Tabella 3.2

		INVESTIMENTI PER MEZZI AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI (M€)									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Trenitalia Divisione regionale (*)	Per aumento produzione	501	400	324	448	432	353	378	409	345	3.590
	Per mantenimento età media	142	119	129	78	115	153	156	184	239	1.315
	Per adeguamento età media	472	502	510	541	574	611	621	631	641	5.103
	<b>Totale</b>	<b>1.115</b>	<b>1.021</b>	<b>963</b>	<b>1.067</b>	<b>1.122</b>	<b>1.117</b>	<b>1.155</b>	<b>1.224</b>	<b>1.225</b>	<b>10.009</b>
		INVESTIMENTI PER TRENI AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI (M€)									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Ferrovie regionali	Per aumento produzione	171	171	171	171	92	92	92	92	92	1.142
	Per adeguamento età media	114	114	114	114	138	138	138	138	138	1.145
	<b>Totale</b>	<b>284</b>	<b>284</b>	<b>284</b>	<b>284</b>	<b>230</b>	<b>230</b>	<b>230</b>	<b>230</b>	<b>230</b>	<b>2.287</b>
		INVESTIMENTI PER BUS AGGIUNTIVI E SOSTITUTIVI (M€)									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Trasporto su gomma e metropolitano	Per aumento produzione	90	90	90	90	64	64	64	64	64	680
	Per adeguamento età media	360	360	360	360	288	288	288	288	288	2.720
	<b>Totale</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>3.400</b>
		TOTALE INVESTIMENTI PER MATERIALE ROTABILE (M€)									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
I° ipotesi (senza adeguamento età media Trenitalia)		1.377	1.253	1.187	1.260	1.098	1.056	1.084	1.143	1.135	<b>10.593</b>
II° ipotesi (con adeguamento età media Trenitalia)		1.849	1.755	1.697	1.801	1.672	1.667	1.705	1.774	1.775	<b>15.695</b>

(\*) Per il materiale rotabile di Trenitalia sono da considerarsi disponibili 1.500 M€a seguito dell'approvazione del Piano industriale FS

## 4. LE RISORSE OCCORENTI PER LO SVILUPPO DEL PIANO

In tabella 4.1 si riportano, per ciascun anno dal 2007 al 2015 le maggiori risorse necessarie per lo sviluppo del piano: le risorse aggiuntive per corrispettivi d'esercizio compresi gli oneri per il rinnovo del C.C.N.L.; le risorse necessarie per il potenziamento del materiale rotabile; ed infine le risorse necessarie per il rifinanziamento della L.211/92 e per le nuove tecnologie destinate alla regolazione e al controllo del traffico nelle aree metropolitane ed urbane.

Tabella 4.1

	MAGGIORI RISORSE NECESSARIE (M€)								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Risorse aggiuntive per corrispettivi d'esercizio compresi gli oneri per il rinnovo C.C.N.L.	74,3	209,7	366,4	504,2	633,1	742,7	873	983,9	1.115,6
Risorse necessarie per potenziamento e ammodernamento materiale rotabile (I ipotesi: 10.593M€, di cui 1.500 M€ già disponibili per l'approvazione del Piano industriale FS) da reperire attraverso un'operazione finanziaria quindicennale (2007-2021) ad un tasso attuale del 4 %	759,0	759,0	759,0	759,0	759,0	759,0	759,0	759,0	759,0
Risorse necessarie per il rifinanziamento della L. 211/92, per la sicurezza ferroviaria e per le nuove tecnologie destinate alla regolazione e al controllo del traffico nelle aree metropolitane ed urbane (2.200M€) da reperire attraverso un'operazione finanziaria quindicennale (2007-2021) ad un tasso attuale del 4 %	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.033,3</b>	<b>1.168,7</b>	<b>1.325,4</b>	<b>1.463,2</b>	<b>1.592,1</b>	<b>1.701,7</b>	<b>1.832</b>	<b>1.942,9</b>	<b>2.074,6</b>

## 5. GLI EFFETTI DEL PIANO

In tabella 5.1 si riporta la riduzione di costi esterni prodotta dal piano per effetto del calo dell'inquinamento atmosferico, dei consumi di carburante, dell'incidentalità, della congestione e della rumorosità.

In tabella 5.2 si riportano i dati relativi all'incremento occupazionale che questo piano è in grado di generare nel settore dei servizi di trasporto.

*Tabella 5.1*

RIDUZIONE DEI COSTI ESTERNI (M €)		
	2010	2015
Riduzione effetto serra ed inquinamento	-811	-1483
Riduzione consumi carburante (al netto dei maggiori consumi del tpl)	-900	-1600
Riduzione incidentalita'	-449	-808
Riduzione congestione	-1344	-2324
Riduzione rumorosita'	-101	-181
<b>Totale</b>	<b>-3.606</b>	<b>-6.396</b>

*Tabella 5.2*

INCREMENTO LIVELLO OCCUPAZIONALE		
	2010	2015
Personale Trenitalia	2.971 (14%)	+ 4.073 (+19%)
Personale autoferrotranviari (al netto del recupero degli esuberi)	1.655 (1,5%)	+ 4.310 (+3,8%)

## 6. IPOTESI SU POSSIBILI FONTI DI REPERIMENTO DELLE RISORSE

In tabella 6.1 si riportano, per ciascun anno dal 2007 al 2015 le possibili fonti di reperimento delle risorse. Una prima parte delle risorse proviene dall'interno del sistema stesso attraverso l'incremento dei ricavi conseguente all'aumento dei passeggeri e all'aumento delle tariffe. Una seconda parte è invece recuperabile attraverso provvedimenti di natura fiscale. Ed infine una terza parte, a completamento delle prime due fonti, può derivare da una imposta di scopo sul gasolio per autotrazione privata.

Tabella 6.1

	RISORSE RECUPERABILI (M€)								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Incremento dei ricavi conseguente all'aumento di passeggeri stimato nell'1,8% annuo (media ponderata degli incrementi previsti nel settore ferroviario e in quello metropolitano e su gomma) a partire dal 2008 (rispetto al 2006)	0,0	59,2	120,6	184,4	250,6	319,4	390,8	465,0	542,0
Incremento dei ricavi conseguente all'aumento delle tariffe del 2% annuo a partire dal 2008 (rispetto al 2006)	0,0	64,5	131,4	200,9	273,0	347,9	425,7	506,5	590,4
<b>SUBTOTALE (Maggiori ricavi per azioni interne al sistema)</b>	<b>0,0</b>	<b>123,7</b>	<b>252,0</b>	<b>385,3</b>	<b>523,6</b>	<b>667,3</b>	<b>816,5</b>	<b>971,5</b>	<b>1132,4</b>
Maggiori risorse per rimborso dell'IVA a carico delle Regioni sui contratti di servizio	244,1	252,9	261,8	270,9	278,1	285,5	293,0	300,6	308,4
Maggiori risorse per rimborso dell'IVA sui titoli di viaggio (in misura pari al 6%)	214,8	223,1	231,6	240,5	249,7	259,3	269,3	279,6	290,3
<b>SUBTOTALE (Maggiori ricavi per provvedimenti fiscali)</b>	<b>458,9</b>	<b>476,0</b>	<b>493,4</b>	<b>511,4</b>	<b>527,8</b>	<b>544,8</b>	<b>562,3</b>	<b>580,2</b>	<b>598,7</b>
Imposta di scopo sul prezzo del gasolio per autotrazione privata nella misura del 2,5%	536,0	536,0	536,0	536,0	536,0	536,0	536,0	536,0	536,0
<b>TOTALE</b>	<b>994,90</b>	<b>1.135,70</b>	<b>1.281,40</b>	<b>1.432,70</b>	<b>1.587,40</b>	<b>1.748,10</b>	<b>1.914,80</b>	<b>2.087,70</b>	<b>2.267,10</b>



## **QUADRO COMPLESSIVO, SINTETICO E AGGIORNATO DEL PIANO SVILUPPO DEL TPL (ANNO 2008)**

In questo quadro sintetico ed aggiornato sono anche inclusi gli investimenti necessari per le infrastrutture ferroviarie regionali e metropolitane

### **Sviluppo dei servizi**

A regime il piano di sviluppo dei servizi di tpl prevede:

- + 30% (55 milioni di treni-km) per i servizi di Trenitalia Regionale;
- + 30% (+ 12 milioni di treni - km) per i servizi delle ferrovie regionali;
- + 8% (+ 144 milioni di vett - km) per il trasporto su gomma e metropolitano.

### **Potenziamento e rinnovamento materiale rotabile**

- per Trenitalia Regionale 1.000 convogli medi incrementali;
- per le ferrovie regionali 530 nuovi treni;
- per le imprese su gomma e di trasporto metropolitano 17.000 tra nuovi bus e vetture metropolitane.

### **Nuove infrastrutture per le reti urbane e metropolitane, sicurezza ferroviaria, nuove tecnologie**

## **PIANO INCREMENTO SERVIZI**

**Risorse aggiuntive annuali a regime (2015) per sostenere lo sviluppo dei servizi:**

Servizi Trenitalia (+30%): + 730 M€ (da Piano industriale FS)

Servizi Ferrovie regionali (+30%): + 250 M€

Trasporto su gomma e metropolitano (+8%): + 320 M€

**Totale sviluppo: 1.300 M€**

Quanto appostato con la Finanziaria 2008 e con il decreto legge n.185/2008 rappresenta un primo step che consente solo un adeguamento al 2008 delle risorse senza coprire alcuno sviluppo.

## **PIANO STRAORDINARIO INVESTIMENTI 2008-2015**

**1) Per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie regionali e metropolitane: 21.000 M€ (di cui 3,5 miliardi per completare i 17 miliardi di investimenti in corso di realizzazione)**

**2) Per gli investimenti nei nodi RFI: 2.700 M€**

**3) Per la sicurezza ferroviaria e per le nuove tecnologie: 4.000 M€**

**4) Potenziamento e ammodernamento materiale rotabile:**

Trenitalia: 6.400 M€ (da Piano industriale FS)

Ferrovie regionali: 2.500 M€

Trasporto su gomma e metropolitano: 3.400 M€

**Totale: 12.300 M€**

**TOTALE: 40.000 M€**