

ANAV

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

gli ANAC ed ENAT

ANAV

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI
gli ANAC ed ENAT

Roma

*19 giugno
2008*

TPL

...l'anno che verrà



Il ruolo centrale e strategico del TPL

- ✓ Il trasporto pubblico locale è un settore di enorme rilevanza economica e sociale ed una componente essenziale delle attività produttive del Paese
- ✓ L'inquinamento ambientale connesso alle emissioni del trasporto privato ha oramai raggiunto livelli di guardia. Il trasporto pubblico locale rappresenta l'unica soluzione reale ai problemi dell'inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico), della congestione del traffico, dell'incidentalità, dello sviluppo urbano sostenibile, costituendo quindi un fattore determinante per una significativa e drastica riduzione dei costi indotti dal traffico
- ✓ Investire nel trasporto pubblico locale significa dunque risparmiare e migliorare la qualità della vita dei cittadini
- ✓ **Occorre pertanto riaffermare la centralità del TPL ed introdurre una politica industriale nel settore con interventi mirati a incentivare l'uso del trasporto collettivo, facendo leva sugli strumenti della pianificazione (piani regionali dei trasporti, piani provinciali di bacino, piani triennali dei servizi, piani urbani del traffico)**

Occorre dunque una politica della mobilità che crei le condizioni di sistema idonee al miglioramento dell'efficienza e della qualità del servizio e risponda alla evoluzione della domanda di mobilità dei cittadini:

- ✓ recupero di quote di mobilità a favore del TPL, incentivando gli investimenti in qualità del servizio e disincentivando l'uso del mezzo privato;
- ✓ riduzione del congestionamento del traffico nelle aree urbane;
- ✓ creazione di corsie preferenziali, sistemi semaforici intelligenti, infrastrutture per aumentare la velocità commerciale dei mezzi di trasporto e per supportare l'interscambio modale, sistemi d'informazione all'utenza;
- ✓ coordinamento di tutti gli strumenti di programmazione;
- ✓ cura della logistica e implementazione delle tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, nei comuni e nelle aree densamente urbanizzate;
- ✓ azioni di sensibilizzazione e formazione nei confronti dei cittadini finalizzate a creare una cultura della mobilità sostenibile

Certezza della cornice regolatoria [1]

Il quadro di incertezza normativa che ha caratterizzato gli ultimi dieci anni, e la totale impossibilità per le imprese di fare affidamento su stanziamenti finanziari adeguati e certi, hanno ritardato l'attuazione del processo di liberalizzazione e condizionato pesantemente gli sviluppi e la crescita del comparto

Occorre intervenire rapidamente sul quadro regolatorio rimuovendone le incertezze, traducendo in norma le linee di riforma condivise al tavolo interistituzionale:

- ✓ **Principio di reciprocità** – intervenire sull'art. 18, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 422/97 chiarendo che l'esclusione dalla partecipazione alle gare delle società che gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica *“non si applica nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto servizi forniti dalle società partecipanti alla gara”*
- ✓ **Regolazione unitaria dei contenuti dei bandi di gara** – evitare distorsioni concorrenziali definendo i criteri generali da osservare nella predisposizione dei bandi di gara e nella definizione dei relativi contenuti

Certezza della cornice regolatoria [2]

- ✓ **Ampiezza dei bacini di traffico** – definire l'ampiezza dei bacini di traffico da mettere a gara in base a criteri oggettivi ed in funzione della dimensione minima efficiente a livello di impresa per la gestione degli obblighi di servizio universale, sì da favorire la concorrenza per comparazione e incentivando l'aggregazione tra aziende laddove ciò sia funzionale alla gestione ottimale del bacino
- ✓ **Metodologia dei costi standard** – introdurre il metodo dei costi standard per la determinazione ed aggiornamento automatico dei corrispettivi in funzione dell'andamento dei costi connessi all'erogazione del servizio e basati esclusivamente su parametri oggettivi (ampiezza dei bacini di traffico, caratteristiche territoriali, densità abitativa, caratteristiche stradali, velocità commerciale, costi del servizio, del personale, del carburante, di assicurazione, degli ammortamenti, ecc.) e, dunque, totalmente neutri rispetto alle performance di gestione. Il costo standard deve costituire il limite per la quantificazione dell'importo a base d'asta che l'amministrazione affidante è tenuta a fissare
- ✓ **Determinazione empirica del rapporto ricavi/costi** – prevedere una parametrizzazione flessibile del rapporto ricavi/costi in grado di tenere conto delle caratteristiche di domanda dei diversi bacini, individuando il rapporto costi/ricavi allo 0,35% come parametro di riferimento

Certezza della cornice regolatoria [3]

- ✓ **Aggiornamento delle tariffe** – adozione obbligatoria del meccanismo di *price cap* per l'aggiornamento automatico delle tariffe, così come previsto, in linea di principio, dall'articolo 18, comma 2, lettera g) del D.Lgs. 422/1997
- ✓ **Disponibilità delle dotazioni patrimoniali** – intervenire sull'art. 18, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 422/97 in modo da garantire che la disponibilità delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte concorrenti, ma senza che ciò implichi la sottrazione della disponibilità diretta dei mezzi alle imprese poiché significherebbe frenarne gli investimenti in potenziamento e rinnovamento del materiale rotabile ed in manutenzione. Gli investimenti in dotazioni patrimoniali da parte delle imprese devono essere sostenuti prevedendone la compensazione al momento della determinazione dei corrispettivi di esercizio
- ✓ **Modernizzazione delle garanzie sociali** – rendere maggiormente flessibili le clausole sociali facilitando l'armonizzazione in caso di trattamenti differenziati e sostenendo i processi di riorganizzazione attraverso meccanismi di finanziamento e sostegno degli interventi di riqualificazione e riconversione del personale

Indipendenza della governance

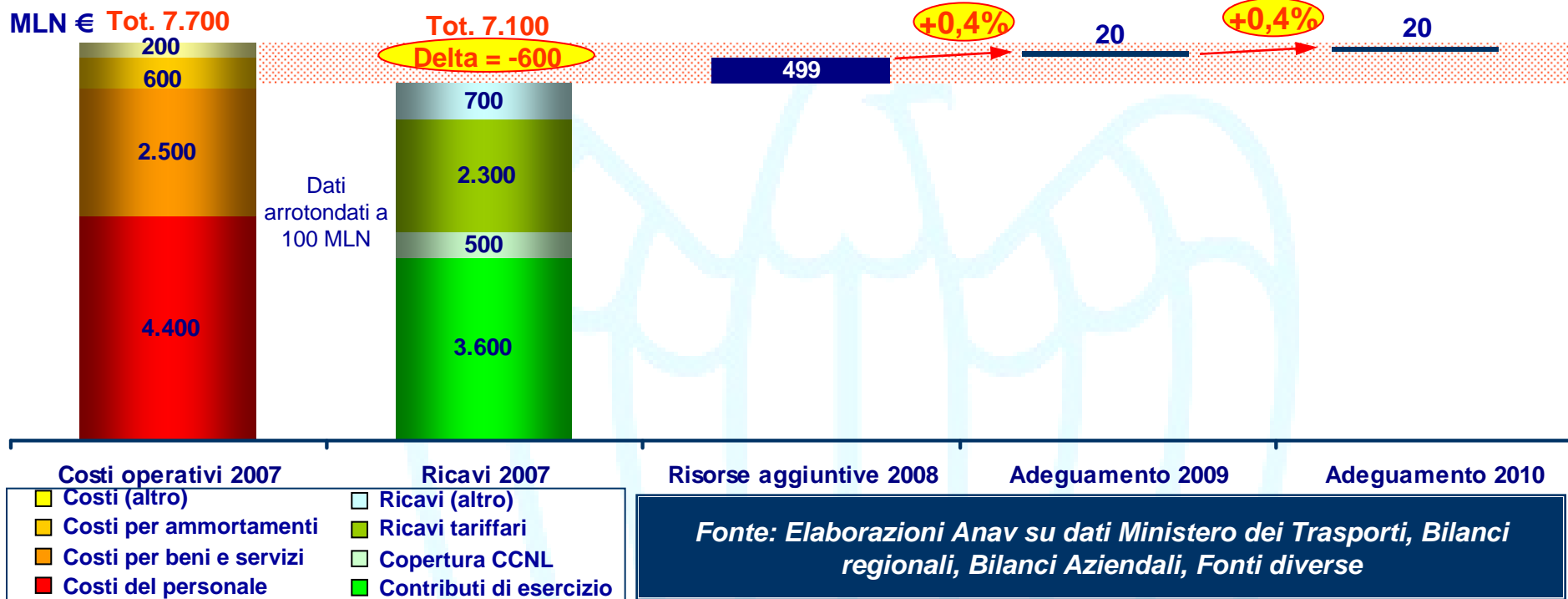
Precondizione indispensabile per il corretto funzionamento dell'intero sistema di regolazione del settore basato sull'affidamento dei servizi attraverso procedure concorsuali e sulla centralità dello strumento del contratto di servizio è:

LA SEPARAZIONE DELLE FUNZIONI DI REGOLAZIONE DALLE FUNZIONI DI GESTIONE

Occorre impedire a monte che nello stesso soggetto convergano competenze di pianificazione, programmazione e controllo e competenze di gestione

Nel percorso di raggiungimento di tale obiettivo occorre attribuire ad una Autorità realmente indipendente (AGCM, Autorità-Osservatorio dei contratti pubblici, Autorità di settore da istituire) le funzioni di regolamentazione del settore: determinazione e aggiornamento dei costi standard e dei livelli tariffari; garanzia dei principi di correttezza e trasparenza nelle procedure di scelta del contraente; garanzia di esecuzione efficiente e dinamica dei contratti di servizio in un'ottica di sviluppo

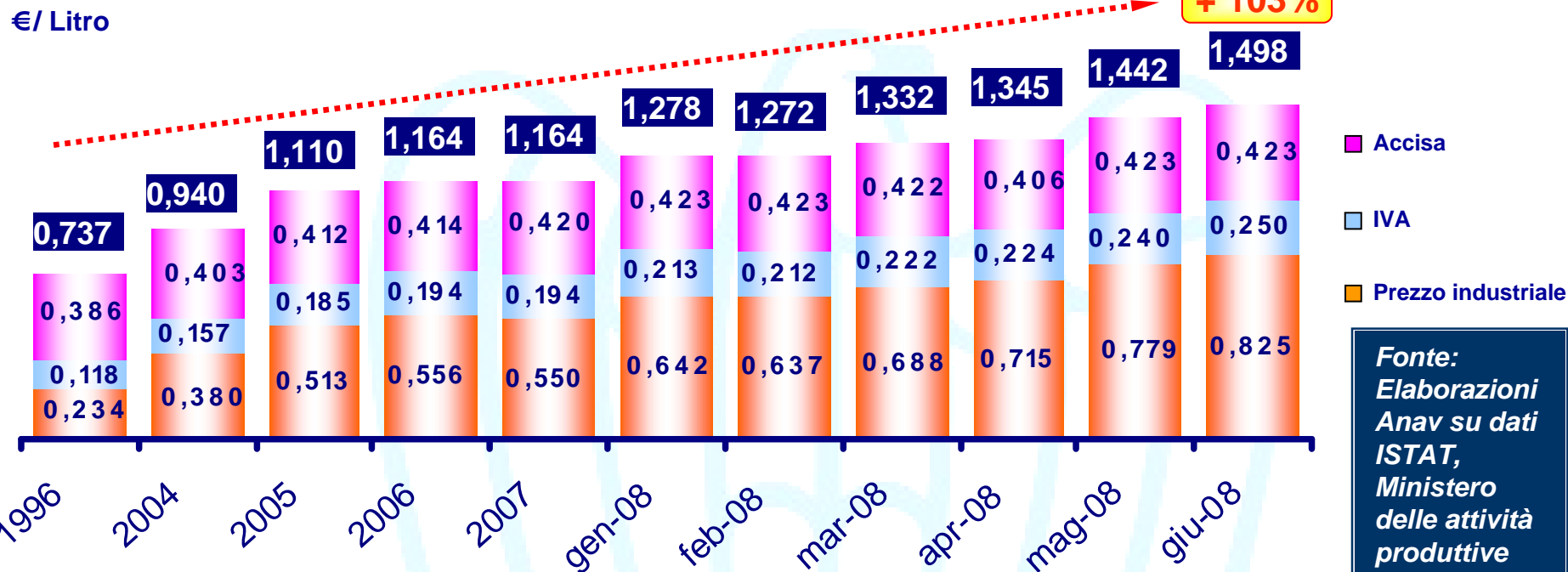
Le risorse aggiuntive destinate all'esercizio sono insufficienti



Il costo medio del personale nel 2007 è di 44.000 euro per addetto, per un totale nelle Regioni a statuto ordinario di **4,4 miliardi** (il 57% dei costi operativi). A fronte di **7,7 miliardi di costi operativi** (coperti per il 30% in media dai ricavi tariffari) i trasferimenti pubblici hanno assicurato solo **4,1 miliardi** (il 53% dei costi operativi). La legge finanziaria 244/07 ha assicurato **499 milioni in più nel 2008**, persino non sufficienti a neutralizzare il delta del 2007 (**600 milioni**). L'insufficienza delle risorse stanziare per il 2008 è ulteriormente aggravata da un adeguamento annuo dei trasferimenti pubblici per il 2009 e il 2010 di soli **20 milioni (0,4% annuo)**.

Le risorse destinate all'esercizio continuano quindi ad essere largamente insufficienti, tanto più se si considera che occorre garantire alle aziende il ragionevole margine di utile (10% dei costi operativi) ed in previsione del prossimo rinnovo del CCNL

Andamento del costo del gasolio e del gettito fiscale connesso

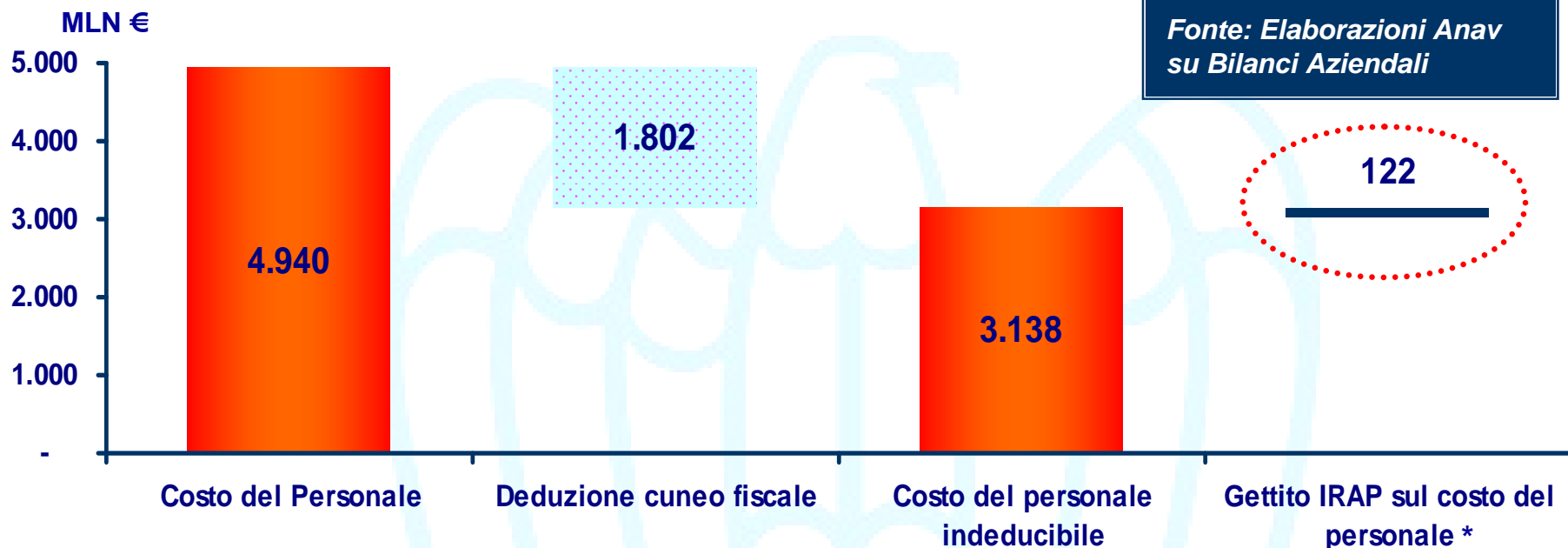


Nel mese di giugno 2008 il prezzo al consumo del gasolio ha toccato quota **1,498 euro** di cui **0,250 di IVA** e **0,423 di accisa**, ossia **0,673 euro per litro (il 45% del totale)** che alimentano il gettito fiscale dello Stato

Poiché il consumo medio di un autobus adibito a servizi di TPL è di 3 Km a litro, per ogni Km di servizio effettuato ritornano allo Stato **0,224 euro** per un totale annuo di oltre **400 milioni di euro**

L'incremento dei costi del gasolio oltre ad incidere in modo rilevante sui costi di produzione delle imprese di TPL, rischia di incidere negativamente sull'adeguamento delle risorse destinate al settore ai sensi del comma 298 della legge finanziaria. A fronte di un verosimile decremento dei consumi occorre aumentare la quota di compartecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione

Deducibilità dei costi del personale dalla base imponibile IRAP



* Nota: Aliquota IRAP 3,9%

L'IRAP, non consentendo la deduzione dei costi sostenuti per il personale (il **57%** dei costi di esercizio), impatta in maniera rilevante sul settore del TPL che, al fine di adempiere agli obblighi di servizio affidati, conta, al 2007, circa **112.000 addetti** con un **costo medio per addetto** di **44.000 euro** ed un **costo complessivo** annuo di quasi **5 miliardi**

In questa situazione la previsione della deducibilità totale dei costi sostenuti per il personale dalla base imponibile IRAP si andrebbe ad aggiungere agli effetti della deduzione del cuneo fiscale da tale base (**1,8 miliardi di euro**) comportando una riduzione degli oneri fiscali sostenuti dalle aziende pari a circa **122 milioni di euro**

Le risorse da destinare allo sviluppo

Oltre alle risorse finanziarie destinate all'esercizio strutturali e adeguate lo sviluppo del trasporto pubblico locale richiede l'attuazione di un programma pluriennale di investimenti tanto in materiale rotabile (per aumentare la quantità e la qualità del servizio) che in infrastrutture (per aumentare la velocità commerciale e per supportare l'intermodalità)

Il D.L. n. 93/2008 a copertura degli interventi in esso previsti (esenzione ICI, ecc.) ha ridotto, invece, per 406 milioni di euro le autorizzazioni di spesa a sostegno del TPL che erano state disposte nella legge finanziaria 2008:

RISORSE FINANZIARIE	2008	2009	2010	Totale tagli
Fondo investimenti	113.000.000,00	130.000.000,00	110.000.000,00	353.000.000,00
Osservatorio nazionale politiche TPL	1.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	5.000.000,00
Sistemi innovativi di trasporto urbano	12.000.000,00	12.000.000,00	12.000.000,00	36.000.000,00
Fondo mobilità alternativa Unesco	4.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	12.000.000,00
				406.000.000,00

Il D.M. Trasporti 19 marzo aveva ripartito il 50% di risorse destinate agli investimenti in veicoli di TPL (176,5 mln nel triennio)

Occorre invece, non solo che i tagli siano rimossi all'atto della conversione definitiva del D.L. n. 93/2008, ma anche che le risorse stanziare siano sufficienti ad attuare i piani di investimento in infrastrutture e materiale rotabile e a compensare i costi di ammortamento degli investimenti in dotazioni patrimoniali sostenuti dalle imprese

Certezza, adeguatezza e strutturalità delle risorse finanziarie

La crisi del trasporto pubblico locale in Italia è in gran parte dovuta al mancato adeguamento inflativo dei conferimenti posti a copertura dei contributi/corrispettivi di esercizio, ciò che ha pesantemente condizionato le possibilità di investimento e sviluppo delle imprese ritardando, anche, il processo di liberalizzazione

Il meccanismo di compartecipazione introdotto con la legge finanziaria del 2008 costituisce un primo passo per garantire la necessaria certezza, adeguatezza e strutturalità delle risorse finanziarie

Occorre, tuttavia, completare il percorso:

- ✓ **Lo Stato deve intervenire quantomeno sul meccanismo di adeguamento annuo delle risorse tenendo conto del tasso annuo di inflazione di settore**
- ✓ **Le Regioni a statuto ordinario devono destinare in maniera diretta ed esclusiva al TPL tutte le maggiori risorse finanziarie ad esse trasferite dallo Stato con tale fine**
- ✓ **Le Regioni a statuto speciale devono utilizzare la propria leva finanziaria per garantire anch'esse risorse sufficienti a compensare le imprese di TPL di tutti i costi connessi agli obblighi di servizio assolti, tenuto conto dei ricavi tariffari e di un ragionevole margine di utile**