



**Regione Lombardia**

---

**Scenari di gestione degli impatti derivanti dalla  
Finanziaria**

*Milano, 30 Luglio 2010*

## Manovra finanziaria: impatti sul TPL.

### *Gli articoli della manovra*

#### **Art. 1: definanziamento delle leggi di spesa totalmente non utilizzate**

- Le autorizzazioni di **spesa inutilizzate nel triennio 2007-2009** sono definanziate per recuperare risorse da destinare al fondo ammortamento titoli di Stato

#### **Art. 2: riduzione e flessibilità degli stanziamenti di bilancio**

- Si prevede dal 2011 una riduzione del 10% degli stanziamenti di ciascun Ministero, tra cui **231 mln €** per il diritto alla mobilità e **79 mln €** per le infrastrutture pubbliche e logistica (MEF), **10 mln €** per la mobilità e **18 mln €** per le infrastrutture pubbliche e logistica (MIT)

#### **Art. 6: riduzione dei costi degli apparati amministrativi**

- Si stabiliscono misure per la riduzione della spesa della PA; si prevede dal 2011 un accantonamento pari al 10% dei trasferimenti erariali della l. 59/97 (Bassanini) da destinare, in funzione premiale, alle Regioni a statuto ordinario che attuano volontariamente le misure di riduzione delle spese

#### **Art. 14: Patto di Stabilità e risorse servizi ferroviari**

- Riduzione dei trasferimenti statali spettanti a qualunque titolo alle Regioni a statuto ordinario (4 mld € per il 2011 e 4,5 a decorrere dal 2012)
- Abrogazione del comma 302 della Finanziaria 2008

### *Le principali implicazioni*

**Possibili criticità per risorse non ancora utilizzate**

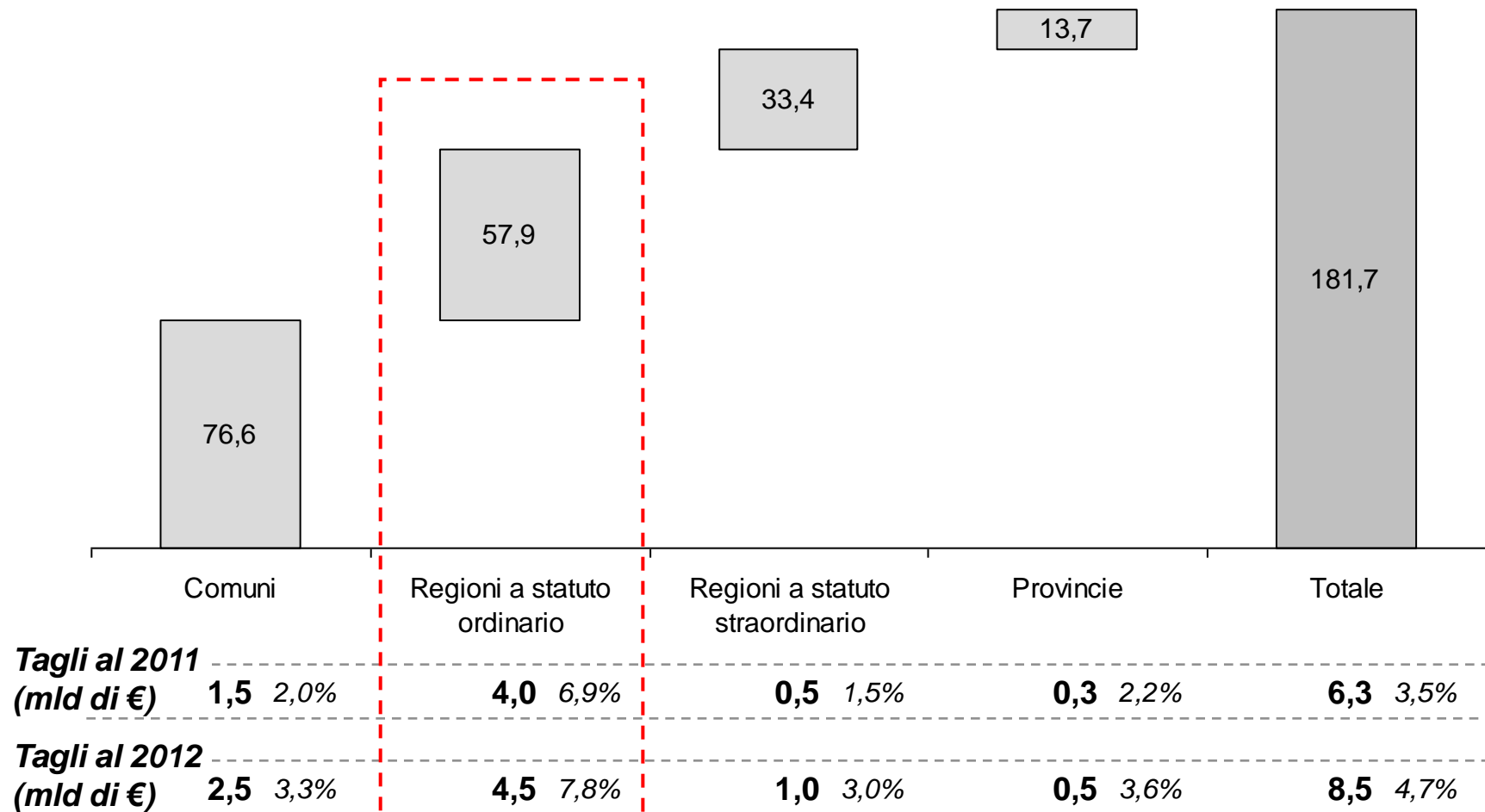
**A rischio 37,9 mln € circa per il TPL regionale**

**Accantonamento pari a circa 23 mln € a livello regionale**

**Ipotizzabile un taglio complessivo fino a 700 mln € di cui fino ad un max di 314 per il TPL e 55 per la viabilità**

## I tagli ipotizzati dalla Finanziaria colpiscono soprattutto i trasferimenti alle Regioni.

— *Trasferimenti e relativi tagli di spesa per soggetti istituzionali* —  
(mld di euro\*)



(\*) I trasferimenti non comprendono la quota relativa al Servizio Sanitario Nazionale

## I macro numeri del sistema TPL lombardo.

— Segmento —	— Ricavi da traffico —		— Corrispettivi/contributi —		— Totale —	
	Mln di euro	%	Mln di euro	%	Mln di euro	%
<b>TOTALE</b>	<b>625</b>	<b>100%</b>	<b>1.044</b>	<b>100%</b>	<b>1.669</b>	<b>100%</b>
<b>FERRO</b>	<b>190</b>	<b>30%</b>	<b>401*</b>	<b>38%</b>	<b>591</b>	<b>35%</b>
<b>GOMMA</b>	<b>435</b>	<b>70%</b>	<b>643**</b>	<b>62%</b>	<b>1.078</b>	<b>65%</b>
<b>COMUNI</b>	<b>342</b>	<b>55%</b>	<b>418</b>	<b>40%</b>	<b>760</b>	<b>46%</b>
<b>PROVINCE</b>	<b>93</b>	<b>15%</b>	<b>225</b>	<b>22%</b>	<b>318</b>	<b>19%</b>

(\*) Valore CdS Trenitalia (294 mln) al netto di risorse L. 2/2009 (60,9 + 25,0 mln)

(\*\*) Comprende corrispettivi, contributi, accisa, tessere regionali, integrazione tariffaria, ripiano disavanzi, al netto del CCNL



## Il settore del TPL italiano nel contesto europeo presenta i peggiori indicatori sia di struttura sia di performance.

— Variabili chiave di sistema —

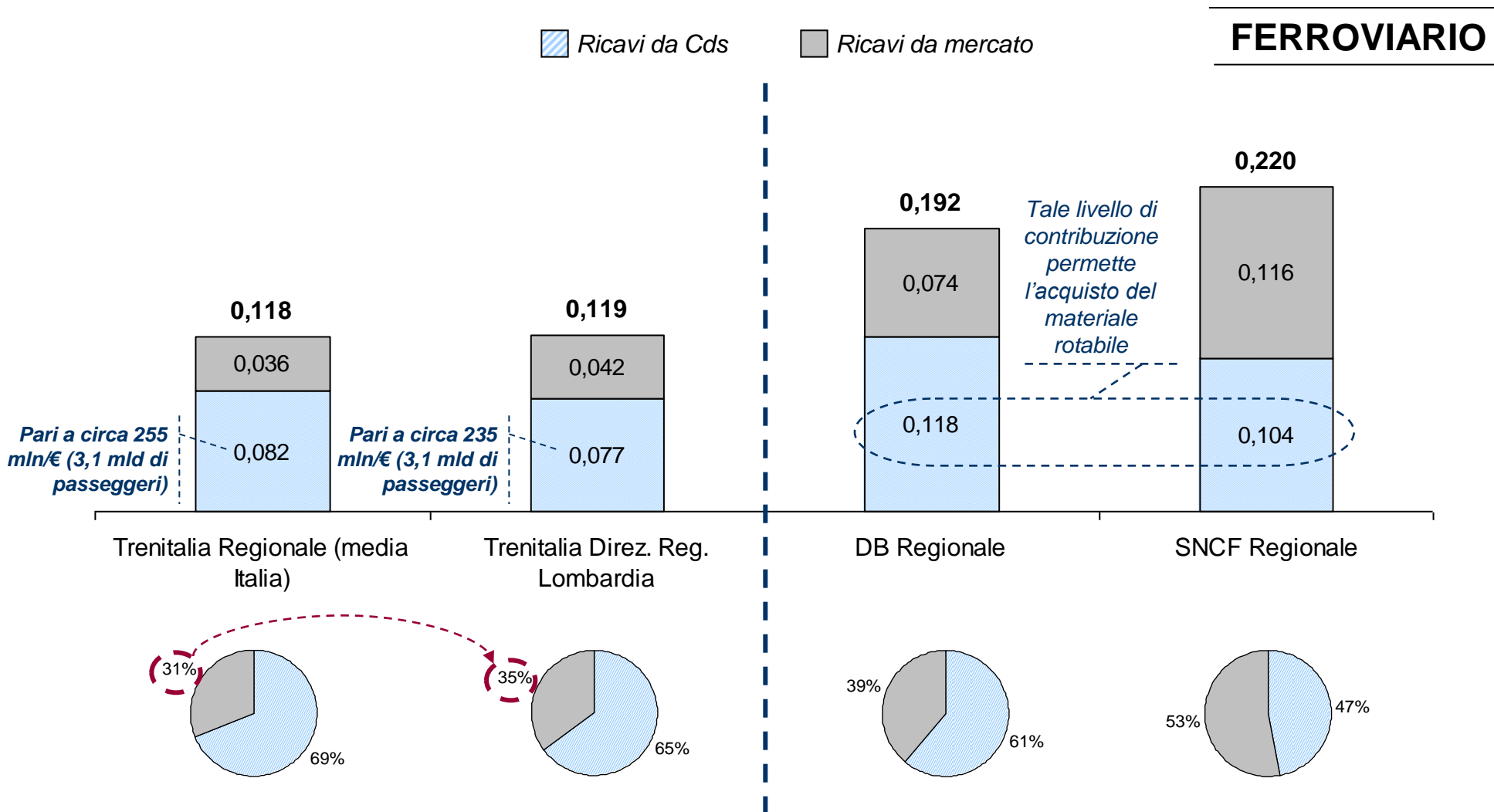
**AUTOMOBILISTICO**

	<i>Italia</i>	<i>Europa *</i>	<i>Delta</i>
Margine Operativo Lordo % (MOL/VdP)	6,5%	10,0%	-35%
Ricavi da traffico per km	1,1	1,4	-21%
Biglietto ordinario urbano	1,0	2,0	-50%
Abbonamento mensile urbano	31	72	-56%
Grado di copertura costi	31%	52%	-39%
Contributi per km	2,2	1,4	+57%
Costi operativi per km	3,5	2,7	+37%
Costo del personale (% sui CO)	64%	59%	+8%
Grado di concentrazione**	29%	64%	-54%
Velocità commerciale sistema Paese	20	23	-13%
Corsie preferenziali***	80	140	-43%
Costo del personale per km	2,3	1,6	+44%
Km per addetto	17.000	20.000	-15%

(\*) Media sistemi Paese UK Germania Francia Svezia Olanda Belgio (\*\*) Quote di mercato dei primi 5 operatori (\*\*\*) metri per 1.000 abitanti  
Fonte: Elaborazioni Axteria su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti







## Ripartizione dei ricavi operativi per passeggero km dei principali player europei.

(dati 2008; € per passeggero-km)



## Posizionamento nel settore gomma aree metropolitane.

— *Prezzo dei servizi di trasporto pubblico urbano* —  
(2010; euro)









	<b>Londra (TfL)</b> 	<b>Parigi (RATP)</b> 	<b>Berlino (BVG)</b> 	<b>Madrid (CTM)</b> 	<b>Stoccolma (SL)</b> 	<b>Media panel</b>	<b>Milano</b> 	<b>Δ Media</b>
<b>Biglietto ordinario</b>	2,1*	1,6	2,1	1,0	3,1	2,0	1,0	- 50%
<b>Biglietto settimanale</b>	19,8	18,4	26,2	22,6	27,5	22,9	9,0	- 61%
<b>Abbonamento mensile</b>	116	57	72	46	72	72	30	- 58%
<b>Abbonamento annuale</b>	1.210	575	670	506	757	743	300	- 60%

(\*) tariffa legata al possesso della tessera Oyster che conta una diffusione pari ad oltre il 90% degli spostamenti

Fonte: elaborazioni Axteria su dati operatori

## Posizionamento nel settore ferroviario regionale.

— Prezzo dei servizi di trasporto pubblico ferroviario —  
(2010; euro/km)

	<b>Londra</b> 	<b>Parigi</b> 	<b>Amburgo</b> 	<b>Madrid</b> 	<b>Stoccolma</b> 	<b>Amsterdam</b> 	<b>Zurigo</b> 	<b>Media panel</b>	<b>Lombardia</b> 	<b>Δ Media</b>
<b>Breve distanza (5-16 km)</b>										
Corsa semplice	0,36	0,25	0,24	0,15	0,51	0,22	0,33	0,29	0,14	- 52%
Abb. settimanale	0,25	0,21*	0,21	N.D.	N.D.	0,21	0,27**	0,23	0,08	- 65%
Abb. mensile	0,20	0,19	0,18	0,07	N.D.	0,15	0,20	0,17	0,06	- 65%
<b>Media distanza (17-40 km)</b>										
Corsa semplice	0,25	0,20	0,16	0,09	0,13	0,17	0,33	0,19	0,10	- 47%
Abb. settimanale	0,22	0,14*	0,13	N.D.	N.D.	0,16	N.D.	0,16	0,05	- 69%
Abb. mensile	0,19	0,13	0,10	0,05	N.D.	0,12	0,13	0,12	0,04	- 67%
<b>Lunga distanza (41-80 km)</b>										
Corsa semplice	0,20	0,12	0,20	0,07	0,12	0,16	0,30	0,17	0,08	- 53%
Abb. settimanale	0,14	0,12*	0,12	N.D.	N.D.	0,15	N.D.	0,13	0,04	- 69%
Abb. mensile	0,14	0,06	0,09	0,03	N.D.	0,12	0,08	0,08	0,03	- 63%

(\*) Abbonamento settimanale non disponibile, tariffe relative al carnet 10 corse

(\*\*) Abbonamento valido 6 giorni

Fonte: elaborazioni Axteria su dati operatori



## Gap tra la Lombardia e le altre aree regionali europee lato tariffe nei settori gomma e ferro.

— *Differenza di prezzo dei titoli di viaggio tra Lombardia ed Europa* —  
(scostamento % rispetto alla media)

	<b>GOMMA</b>	<b>FERRO ***</b>		
	Aree Metrop.*	Tratta breve (11-15 km)	Tratta media (26-30 km)	Tratta lunga (61-70 km)
<b>Titolo ordinario</b>	<b>- 50%</b>	<b>- 52%</b>	<b>- 47%</b>	<b>- 53%</b>
<b>Titolo settimanale</b>	<b>- 61%</b>	<b>- 65%</b>	<b>- 69%</b>	<b>- 69%</b>
<b>Titolo mensile</b>	<b>- 58%</b>	<b>- 65%</b>	<b>- 67%</b>	<b>- 63%</b>
<b>Titolo annuale</b>	<b>- 60%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**A livello lombardo, la tariffa TUR gomma rispetto alla TUR ferro è allineata per le corse semplici, mentre è superiore del 30% per gli abbonamenti**

(\*) Differenza tra Milano ed un Panel di città metropolitane composto da Londra, Parigi, Berlino, Madrid, Stoccolma

(\*\*) Differenza tra la media delle città lombarde ed un panel composto da Friburgo, Edimburgo, Nottingham, Montpellier e Lione

(\*\*\*) Differenza tra Lombardia ed un Panel composto da Londra, Parigi, Amburgo, Madrid, Stoccolma, Amsterdam, Zurigo

Fonte: Elaborazioni Axteria su dati aziendali

**In questo contesto sono stati elaborati tre diversi scenari di impatto a supporto del processo di costruzione delle decisioni.**

**— Impatti dell'applicazione "lineare" dei tagli nei diversi scenari —**  
(2010; mln di €)

	<b>Totale risorse</b>	<b>% sul tot</b>	
Risorse correnti per CdS TPL	1.044	100%	
- TPL ferro	401	38%	<i>Comprende CdS Trenitalia, LN, FN, S5 e pedaggi LN e S5</i>
- TPL gomma – metro – tram	643	62%	<i>Comprende corrispettivi, contributi, accisa, tessere regionali, integrazione tariffaria, ripiano disavanzi</i>

<b>-100 mln</b>			<b>-200 mln</b>			<b>-300 mln</b>		
TPL ferro	38	10%	TPL ferro	76	20%	TPL ferro	114	30%
TPL gomma – metro – tram	62	10%	TPL gomma – metro – tram	124	20%	TPL gomma – metro – tram	186	30%
<i>di cui:</i>			<i>di cui:</i>			<i>di cui:</i>		
• Comuni	40	10%	• Comuni	81	20%	• Comuni	121	30%
• Province	22	10%	• Province	43	20%	• Province	65	30%

**È inoltre da considerare un gap di risorse pari a 40 mln euro per mantenere i nuovi servizi attivati**






## In linea teorica, le leve potenzialmente attivabili per mitigare l'impatto sui servizi sono molteplici.

### — Leve potenzialmente attivabili e relative competenze —

		<i>Regione</i>	<i>Province</i>	<i>Comuni</i>	<i>Operatori</i>	
1	<b>Razionalizzazione servizi</b>	• Rimodulazione dei servizi attuali	✓	✓	✓	
		• Razionalizzazione delle reti eliminando le sovrapposizioni	✓	✓	✓	
2	<b>Politiche tariffarie</b>	• Tariffe TPL	✓	✓	✓	
		• Differenziazione tariffaria	✓	✓	✓	
		• Politiche commerciali	✓	✓	✓	✓
		• Integrazione tariffaria	✓	✓	✓	
3	<b>Efficientamento costi</b>	• Efficientamento costi				✓
		• Ottimizzazione dei modelli di esercizio	✓	✓	✓	
4	<b>Disincentivi mezzo privato</b>	• Park pricing			✓	
		• Road pricing			✓	
		• ZTL - Isole pedonali - Aree car free			✓	
		• Corsie preferenziali			✓	
		• Regolazione semafori			✓	



## Nel breve periodo le leve attivabili sono essenzialmente le prime due.

Leve	– Leve attivabili nel breve periodo –	Impatti nel breve periodo
	Azioni	
<p>1</p> <p><b>RAZIONALIZZAZIONE SERVIZI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Eliminazione sovrapposizioni</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gomma area urbana – area extraurbana</li> <li>• Gomma – ferro</li> </ul> </li> <li>■ <b>Eliminazione linee – corse non sostenibili</b> eventualmente da servire con modelli più sostenibili (servizi a chiamata)</li> </ul>	
<p>2</p> <p><b>POLITICHE TARIFFARIE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Incremento tariffe</b></li> <li>■ <b>Differenziazione tariffaria</b></li> <li>■ <b>Politiche di sostegno sociale e relativi criteri di accesso agli sconti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasce di reddito</li> <li>• Quoziente familiare</li> <li>• Specifiche categorie</li> </ul> </li> <li>■ <b>Integrazione tariffaria</b></li> <li>■ <b>Potenziamento politiche di mercato e commerciale</b></li> </ul>	  
<p>3</p> <p><b>EFFICIENTAMENTO COSTI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Efficientamento costi operativi</b></li> <li>■ <b>Disegno nuovi modelli di esercizio</b></li> </ul>	  



## Criteri per una gestione strategica dei tagli come alternativa alle ipotesi lineari.

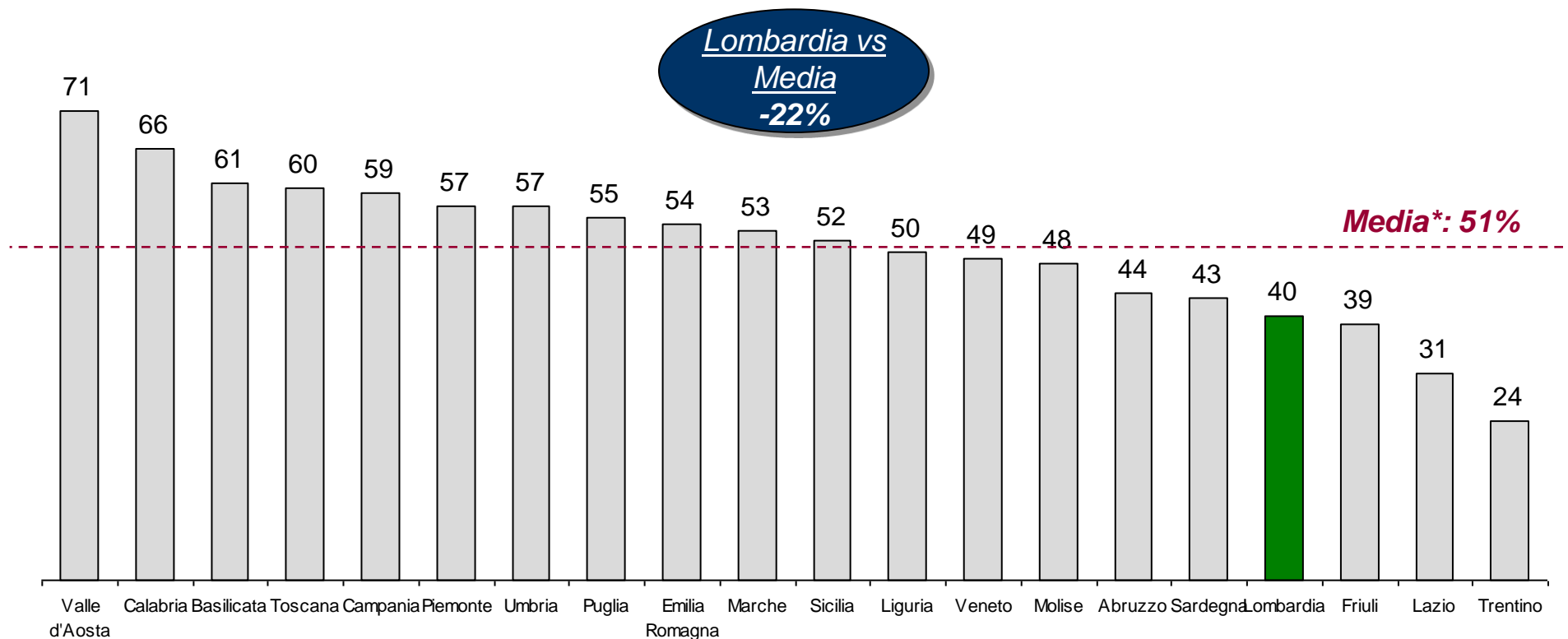
– Variabili di posizionamento strategico –

<i>Segmenti</i>	<i>Principali analisi di posizionamento</i>
<b>FERRO</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Ripartizione modale</li><li>■ Offerta modale per abitante</li></ul>
<b>GOMMA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Offerta gomma per abitante<ul style="list-style-type: none"><li>• Urbano</li><li>• Extraurbano</li></ul></li></ul>



## La Lombardia si posiziona in coda alle regioni italiane in termini di rapporto tra offerta treno e offerta complessiva.

— Offerta TPL treno sul totale regionale —  
(2007; %)



(\*) Non include la Lombardia

Nota: offerta calcolata come rapporto tra posti.km treno (Trenitalia e operatori locali) e posti.km totali (autobus urbano, autobus extraurbano, treno, metro, tram)

Fonte: elaborazioni Axteria su dati Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Pendolaria



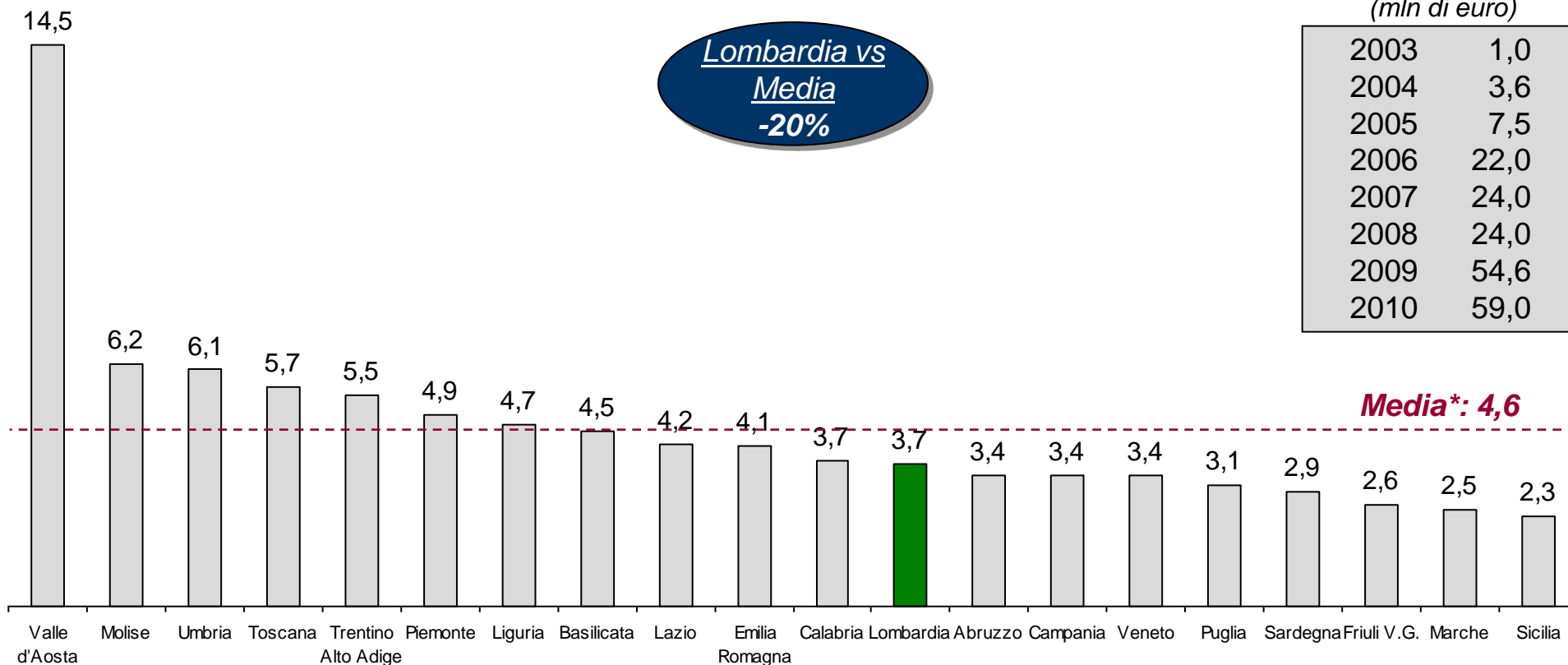
## Il potenziamento dell'offerta ferroviaria realizzata in Lombardia è coerente con la necessità di colmare il gap con le altre Regioni.

— **Ampiezza dell'offerta ferroviaria per abitante** —  
(2008; Treni-km per abitante)

**Risorse correnti RL autonome per CdS**  
(mln di euro)

**Lombardia vs  
Media  
-20%**

2003	1,0
2004	3,6
2005	7,5
2006	22,0
2007	24,0
2008	24,0
2009	54,6
2010	59,0

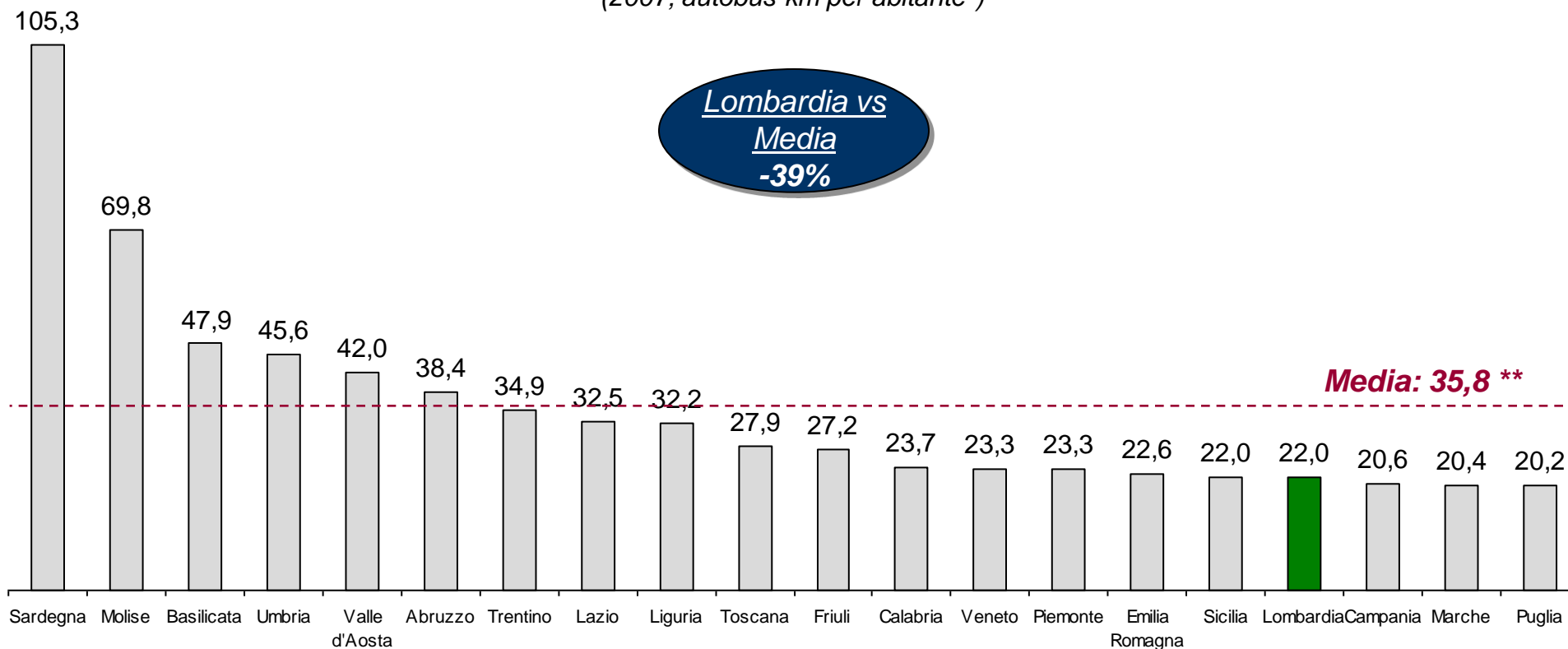


(\*) Non include la Lombardia

Fonte: Elaborazione Axteria su dati Legambiente, Rapporto Pendolaria 2008

## L'offerta su gomma procapite in ambito extraurbano presenta valori al di sotto della media nazionale.

— **Ampiezza dell'offerta gomma per abitante: trasporto extraurbano** —  
(2007; autobus-km per abitante\*)



Fonte: Elaborazione Axteria su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti e ISTAT

(\*) Calcolato come rapporto tra popolazione residente al di fuori dei Comuni Capoluogo e autobus.km extraurbani

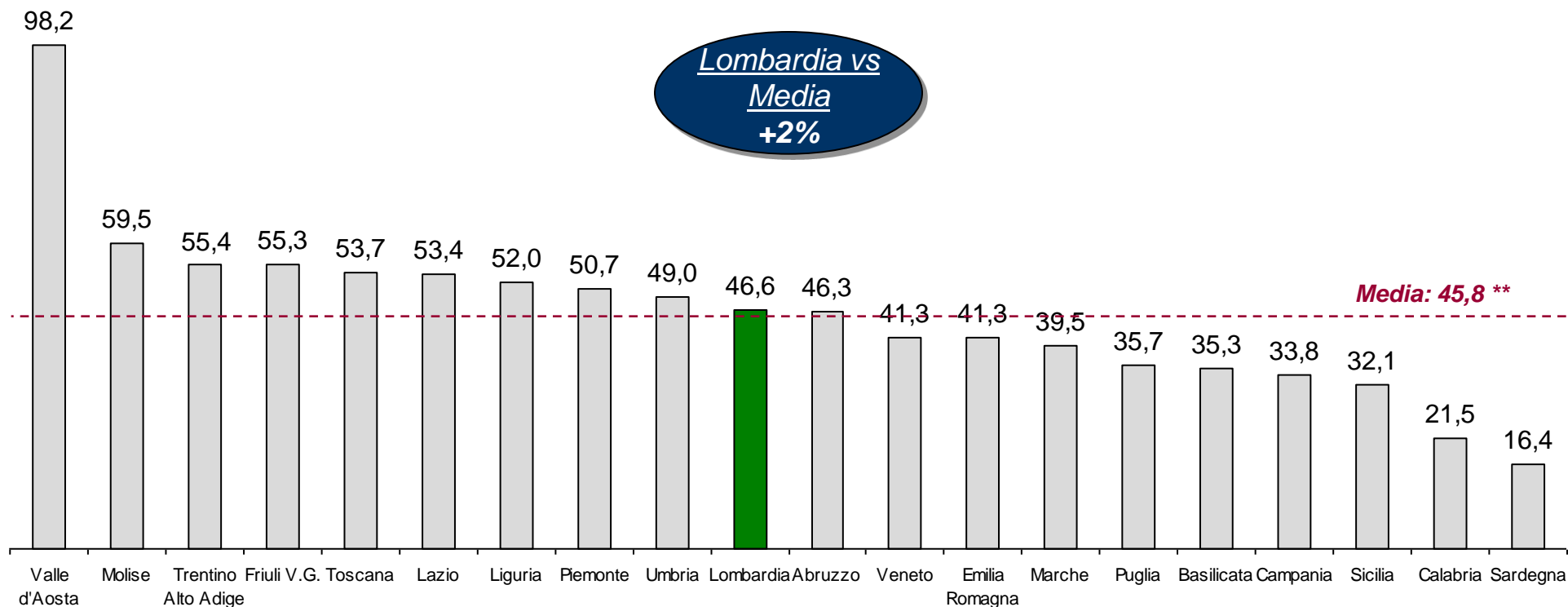
(\*\*) Media semplice, non include la Lombardia





## Mentre l'offerta su gomma in ambito urbano risulta in linea con gli standard italiani.

— Ampiezza dell'offerta gomma per abitante: trasporto urbano —  
(2007; autobus-km per abitante\*)



Fonte: Elaborazione Axteria su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti e ISTAT

(\*) Calcolato come rapporto tra popolazione residente nei Comuni Capoluogo e autobus.km urbani

(\*\*) Media semplice, non include la Lombardia



## Sensitività dell'effetto della leva tariffaria.

— **Effetto della leva tariffaria** —  
(2009; mln di euro)

SITUAZIONE ATTUALE				
	Risorse complessive*	Ricavi da traffico	Ricavi da traffico/ Totale ricavi	Ipotesi +20% ricavi da traffico**
<b>GOMMA URBANO – COMUNI</b>	507	342	40%	+44
<b>GOMMA EXTRAURBANO – PROVINCE</b>	273	93	25%	+13
<b>TOTALE</b>	780	435	36%	+57

*Note: A red circle highlights the values +44 and +13 with the multiplier x3,4.*

(\*) Comprende corrispettivi, contributi, accisa, CCNL, ripiano disavanzi, tessere regionali e integrazione tariffaria

(\*\*) Ipotesi di incremento tariffario lordo che prevede una riduzione della domanda del 7%

Fonte: Elaborazioni Axteria su dati Regione Lombardia

## Possibili leve di intervento di competenza delle amministrazioni comunali.

### – Leve di intervento –

- **Leve fiscali autonome** con possibili significativi incrementi, anche a seguito dell'attuazione del Federalismo fiscale
- Politiche di **incentivi e disincentivi** per la gran parte di competenze delle amministrazioni comunali (es. corsie preferenziali, regolazione semaforica, ZTL, park pricing, road pricing)
- Minore impatto dei **tagli programmati** dalla Manovra per i Comuni (2,0% nel 2011 e 3,3% nel 2012 rispetto a quello previsto per le Province 2,2% nel 2011 e 3,6% nel 2012)



## Indicazioni dall'analisi di posizionamento.

— Segmento —	— Evidenze dal posizionamento —
■ <b>Ferroviario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A seguito dell'analisi di posizionamento si evidenzia come il servizio ferroviario sia <b>da rafforzare</b> per colmare il gap rispetto alle altre regioni italiane (-20%), nonostante gli sforzi già compiuti da Regione Lombardia</li><li>▪ È inoltre da considerare che il servizio ferroviario parte da un gap di risorse pari a <b>40 mln euro</b> per mantenere i <b>nuovi servizi attivati</b></li></ul>
■ <b>Automobilistico</b>	
▪ <b>Extraurbano</b>	▪ Il servizio automobilistico su gomma in ambito extraurbano evidenzia un <b>forte deficit</b> rispetto alla media nazionale (-40%)
▪ <b>Urbano</b>	▪ Il servizio automobilistico su gomma in ambito urbano è <b>sostanzialmente allineato</b> alla media nazionale (+2%)

*A fronte delle evidenze emerse dall'analisi di posizionamento, i **tagli** a seguito della Manovra **potrebbero essere ripartiti tra i diversi segmenti in modo non lineare***



## Stima degli “impatti lordi” sui ricavi da traffico ottenibili a livello di sistema e per segmento nei diversi scenari.

— Benefici lordi da incrementi tariffari —

— Segmento —	— Ipotesi incremento tariffario lordo —			— Impatti sulla domanda —
	Min (10%)	Med (30%)	Max (50%)	
<b>GOMMA – COMUNI</b>	24	61	92	} ipotesi di riduzione della domanda di 3% (min) 12% (med) e 23% (max)
<b>GOMMA – PROVINCE</b>	7	17	25	
<b>FERRO</b>	13	35	52	
<b>TOTALE</b>	44	113	169	

NOTA: le ipotesi di riduzione della domanda sono state calcolate considerando un indice di elasticità pari a -0,3 coerentemente con i modelli di simulazione internazionale

**Ricavi da traffico (mln di euro): 625 mln**

- 190 mln per il ferro (30%)
- 435 mln per la gomma (70%) di cui
  - 342 urbano (80% tot gomma)
  - 93 extraurbano (20% tot gomma)

**Tra il 10 e il 20% di questi valori in funzione dei diversi scenari saranno erosi dalle politiche di adeguamento tariffario che dovranno accompagnare gli adeguamenti a favore di determinate categorie, delle soglie di accesso e del fatto che si riconosca completamente il beneficio o solo in quota parte**