



# Regole e sostenibilità per il Trasporto Pubblico Locale veneto. Prospettive future.

**Cecilia Pavan**

Servizio Trasporto Pubblico Locale  
Direzione Mobilità – Regione del Veneto

Venezia, 29 maggio 2012





UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## **Pianificazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale: la sfida della sostenibilità.**

*La sfida a cui le Istituzioni sono oggi chiamate a rispondere è quella di garantire ad ogni cittadino dei servizi di trasporto che soddisfino i suoi bisogni di mobilità in modo sicuro, efficiente e compatibile con l'ambiente”*

*Obiettivi di sostenibilità*

*Strategie di sostenibilità*

*Strumenti di sostenibilità*

**Quali modelli di regolazione?**

PIMMS / CAPITAL

 **INTERREG IVC**  
INNOVATION & ENVIRONMENT  
REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS



**European Union**  
European Regional Development Fund





UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## Gli obiettivi di sostenibilità.

### Sostenibilità ambientale



- ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera
- ridurre l'utilizzo e la distruzione di risorse naturali

### Sostenibilità economica



- incrementare l'efficienza dei servizi
- supportare lo sviluppo economico del territorio

### Sostenibilità sociale



- garantire un'offerta di servizi di trasporto universalmente accessibile tutelando l'utenza e i contesti territorialmente svantaggiati (approccio inclusivo)
- garantire al cittadino standards di qualità elevati sotto il profilo dell'affidabilità, sicurezza e confortevolezza del viaggio



UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## Le strategie per la sostenibilità.

Nel quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, la Regione del Veneto ha sviluppato in anni recenti strategie orientate al riassetto delle reti, all'integrazione intermodale, alla flessibilità dell'offerta.



- **integrazione tra modalità (ferro-gomma) e reti (gomma-gomma)**
- **integrazione applicata ad orari/sistemi di tariffazione**

- **programmazione di un'offerta di servizi flessibile e calibrata sulle esigenze della domanda.**





UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## I modelli di regolazione.

**Regolazione dei monopoli**  
(regulated regime)



**Concorrenza per il mercato**  
(limited competition regime)



**Concorrenza nel mercato**  
(deregulated regime)

*In Europa, il trasporto pubblico locale ha subito negli ultimi anni processi di trasformazione rilevanti: il passaggio maggiormente significativo ha riguardato l'introduzione di strumenti competitivi per l'erogazione dei servizi ed un orientamento progressivo al mercato*



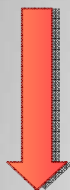
UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## La concorrenza nel mercato.

Implica la fiducia nella possibilità di garantire il perseguimento degli obiettivi di servizio pubblico tramite l'applicazione dei meccanismi di mercato



Modello introdotto in Inghilterra (ad eccezione dell'area londinese) con il Transport Act del 1984

L'offerta di trasporto collettivo prevede l'erogazione di:

- servizi commerciali non sussidiati da parte di operatori privati in possesso dei requisiti di idoneità;
- servizi non commerciali sussidiati (a carattere sociale) da parte di operatori selezionati con procedure competitive.

**Salvaguardia dell'interesse pubblico**

**Salvaguardia del mercato**



UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## L'esperienza di CENTRO – Integrated Transport Authority.

CENTRO è l'autorità pubblica responsabile dei servizi di trasporto integrato nell'area delle West Midlands.

E' responsabile nel definire le politiche per il trasporto pubblico e nello sviluppare e promuovere il trasporto collettivo in tutte le West Midlands.

La struttura è finanziata con la fiscalità generale e locale; gode inoltre di finanziamenti privati.

E' governata da un *board* di 27 membri rappresentativi dei sette *Metropolitan District Councils*.

Svolge un ruolo di programmazione, coordinamento e monitoraggio dei servizi su autobus e metro.

Coordina e monitora gli operatori privati che svolgono servizi commerciali non sussidiati.

Finanzia i servizi a “carattere sociale” (“servizi che sono necessari ma che non rendono profitti”) e ne gestisce lo schema tariffario, assumendo l'onere di sconti e viaggi gratuiti per anziani, disabili e studenti; espleta le procedure competitive per l'affidamento di detti servizi.

E' proprietaria della linea Midland Metro Line One (21 Km) gestita sotto contratto dalla Travel Midland Metro e di tutti gli impianti di fermata (12 autostazioni e 11.500 fermate).

Gestisce direttamente l'informazione all'utenza, attività che viene svolta con oneri a carico degli operatori.

Svolge inoltre attività specificamente tecniche di manutenzione e gestione delle infrastrutture.



European Union  
European Regional Development Fund





# L'esperienza di CENTRO – Integrated Transport Authority. Il modello di regolazione.

**West Midlands Local Transport Plan**

statutory document: definisce la strategia, individua le priorità, identifica le caratteristiche dei servizi



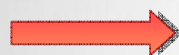
**Monitoraggio dei risultati da parte della Integrated Transport Authority**





## L'esperienza di CENTRO – Integrated Transport Authority. I numeri.

Nell'area metropolitana delle West Midlands risiedono 2,6 milioni di abitanti

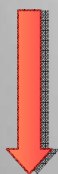


Il numero totale di passeggeri trasportati su **autobus** nel 2010/2011 è stato pari a 300,2 milioni; di questi i viaggiatori trasportati su servizi sussidiati sono stati 96,1 milioni, i viaggiatori su servizi commerciali sono stati 204,1 milioni.

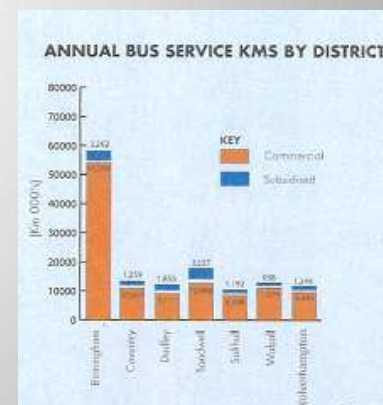
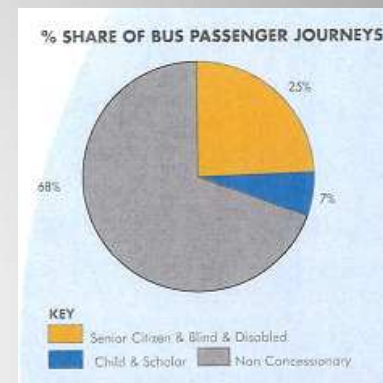
La produzione chilometrica complessiva nel 2010/2011 è stata di 129,3 milioni di chilometri. La percentuale di produzione sussidiata è stata pari al 10,3%.

I finanziamenti erogati nel 2010/2011 per l'esercizio dei servizi 'a carattere sociale' sono stati pari a 8,7 milioni di sterline.

Gli operatori di trasporto sono 58: di questi 6 operatori coprono il 92,1% della produzione chilometrica.



I passeggeri trasportati sulla **Midland Metro** sono stati nel 2010/2011 pari a 5 milioni.





UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

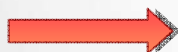
## Il quadro normativo italiano. Regolazione e contesto competitivo.

D.L. n. 138/2011 convertito nella legge n. 148/2011

D.L. n. 1/2012 convertito nella legge n. 27/2012

“Gli enti locali, nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione di servizi, dopo aver individuato i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, verificano la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica ( ...) liberalizzando tutte le attività economiche compatibilmente con le caratteristiche di universalità e accessibilità del servizio e limitando, negli altri casi, l’attribuzione dei diritti di esclusiva alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità” (art. 4)

verifica di mercato



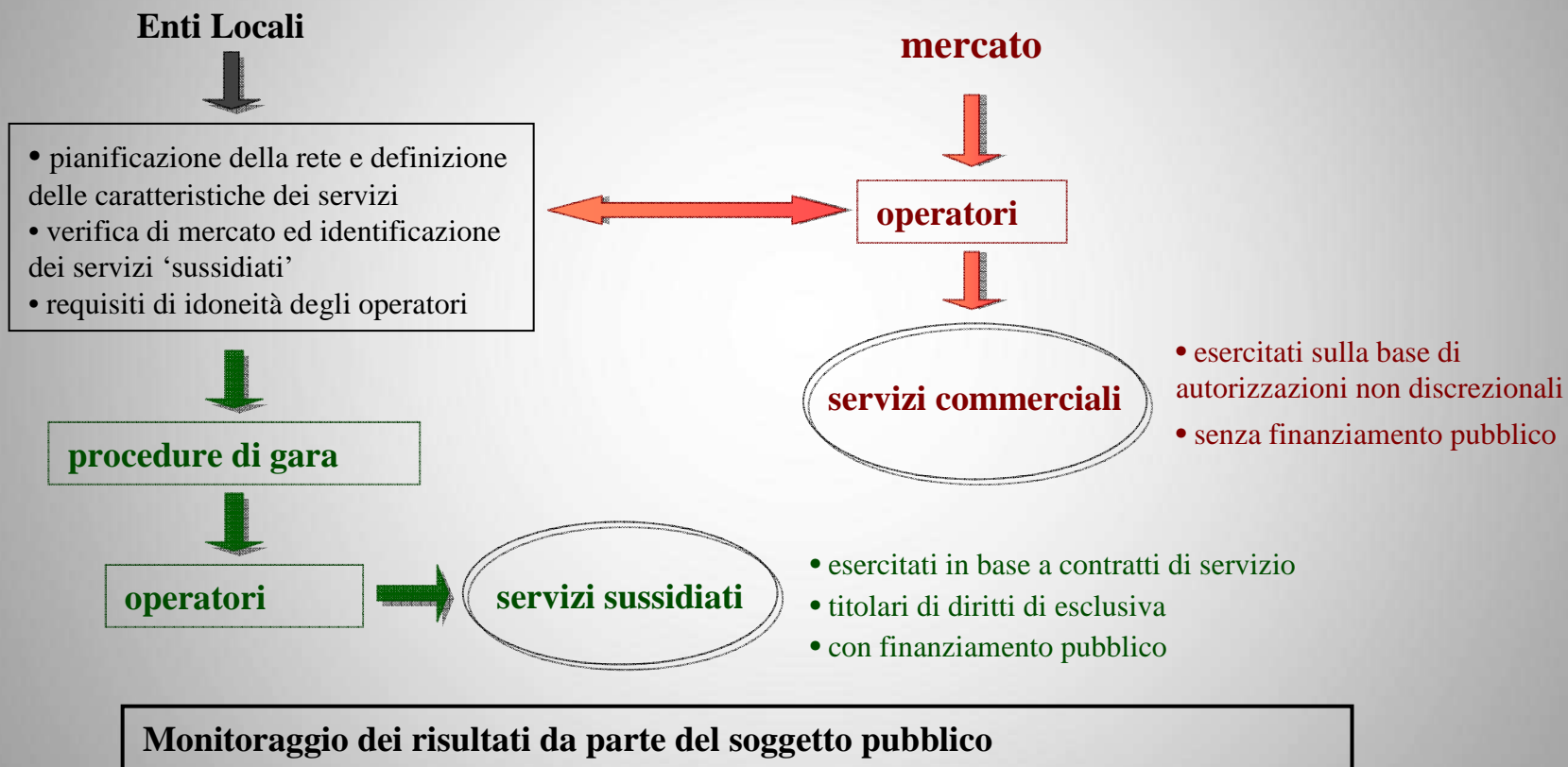
liberalizzazione dei servizi di rilevanza economica



attribuzione dei diritti di esclusiva – tramite gara, conferimenti a società mista o affidamenti a società *in house providing* – limitata alle sole ipotesi in cui la libera iniziativa privata non risulti idonea a soddisfare i bisogni di mobilità



## Il quadro normativo italiano. Un nuovo modello di regolazione?





UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## Un modello da implementare. I profili critici.

Il modello delineato dalle norme presuppone:

- una struttura amministrativa ed un assetto delle competenze non frammentato, in grado di svolgere attività di pianificazione e coordinamento per macro ambiti territoriali, con competenze forti in materia di programmazione e monitoraggio dei servizi
- una diversa allocazione di competenze e funzioni che preveda l'attribuzione al soggetto pubblico di compiti anche operativi ora in capo a soggetti diversi (programmazione orari/percorsi, informazione all'utenza, monitoraggio servizi sono ora svolti dagli operatori)

I profili critici

- necessità di una attenta attività di coordinamento/integrazione dei servizi da parte del soggetto pubblico e di una altrettanto attenta attività di rilevazione dei risultati
- possibile non continuità nell'erogazione dei servizi commerciali qualora l'operatore ravvisi una situazione di mercato 'sfavorevole'
- possibile 'cattura del regolatore': situazioni di accordi fra operatori finalizzati ad ostacolare l'ingresso nel mercato di nuovi operatori a svantaggio dei consumatori

Una riforma incompleta?

il legislatore ha delineato un nuovo modello di erogazione dei servizi facendo un passo deciso verso la concorrenza ma non ha al contempo costruito le condizioni amministrative che ne consentirebbero una efficace implementazione



UNIONE EUROPEA



REGIONE DEL VENETO

## Nuove regole e sostenibilità. Quali prospettive per il Veneto?

### Una questione aperta

quali impatti sotto il profilo della sostenibilità complessiva dell'offerta di servizi di trasporto pubblico in Veneto?

ovvero in termini di:

- **livello di efficacia ed integrazione dei servizi**
- **qualità erogata ai cittadini**
- **tutela dell'utenza debole e dei territori svantaggiati**
- **consolidamento delle scelte di innovazione tecnologica**
- **efficienza dei servizi e livello di spesa pubblica**

- 36 enti locali affidanti
  - 39 aziende affidatarie di servizi automobilistici
  - 43.512.713,86 Km di percorrenze urbane su autobus e su tram
  - 90.901.956,27 Km di percorrenze automobilistiche extraurbane
  - 475.425,26 ore di moto per il servizio di navigazione
  - 372.588.391 passeggeri trasportati
- due gestori ferroviari
- 15.561.977 treni-Km offerti
- 2.115.095.826 passeggeri - Km trasportati