



IL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO NEI SETTORI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DEL SERVIZIO DI GESTIONE INTEGRATA DEI RIFIUTI URBANI: DUE MODELLI A CONFRONTO

GRUPPO DI LAVORO:
GIOVANNI BIAGINI
SOFIA DEASTIS
ADELE STANZIONE
DANIELA VERTENZI

RELATORE: PROF.SSA LAURA MARTINIELLO



REOPEN SPL
ACADEMY
ACQUA RIFIUTI TRASPORTI

Luiss
Business
School

IL CONFRONTO TRA I DUE MODELLI RISULTATI (1/3)



Molte differenze tra il settore dei rifiuti urbani e del trasporto pubblico locale tra i due settori sulla pianificazione economico finanziaria, sulla natura e strutturazione della tariffa agli utenti e sulla durata degli affidamenti.

		Gestione Rifiuti Urbani	Trasporto Pubblico Locale
TARIFFA	Natura del servizio	Servizio tariffabile, non escludibile, non rivale	Servizio tariffabile, escludibile (pagamento tariffa), non rivale (nei limiti della capienza)
	Regolazione del settore	Regolatore nazionale (dal 2020)	Regolazione nazionale e regionale
	Finanziamento pubblico	Assenza di un finanziamento pubblico	Presenza di un finanziamento pubblico oltre la tariffa quale corrispettivo o compensazione riconosciuti al gestore
	Natura della tariffa	Tributo/tassa sui rifiuti (Ta.Ri), o tariffa avente natura corrispettiva (Ta.Ri.C)	Corrispettivo diretto dall'utente al Gestore
	Confronto europeo	Necessario allineamento (<u>in ribasso</u>) della tariffa alla media europea	Necessario allineamento (<u>in aumento</u>) della tariffa alla media europea
	Criticità della fase di riscossione	Alto tasso di evasione in virtù della non escludibilità del servizio	Necessario un significativo impegno impegno nel contrasto all'evasione (free-riding)
	Universalità dotazione reti	Universalità tendenzialmente raggiunta (e garantita anche dalla prevalente natura tributaria del prelievo)	Necessità di ridefinizione delle reti per consentire il pagamento di tariffe sia in centro città che in periferia a parità di offerta del servizio
	Aspetti concorrenziali	Piena equivalenza (della scelta) delle forme di affidamento -gara, in-house, partenariato pubblico privato istituzionalizzato)	Progressiva apertura alla concorrenza che favorisca la gestione di linee appetibili a cura di privati e senza costi per la collettività



IL CONFRONTO TRA I DUE MODELLI RISULTATI (1/3)



		Gestione Rifiuti Urbani	Trasporto Pubblico Locale
INVESTIMENTI	Investimenti leggeri / mobili	Necessità di rinnovo flotte gestori. Molti capitolati prevedono mezzi con vetustà max da 7 anni	Necessità di rinnovo flotte (età media degli autobus di linea nel 2033 sarà di 17 anni) con previsione di avere in servizio autobus immatricolati al max da 7 anni (come indicato dalla UE)
	Investimenti infrastrutturali	Forte necessità di impiantistica, principalmente al centro sud, con particolare riferimento all'impiantistica del recupero.	Necessità di investimenti sulle infrastrutture del trasporto su rotaia
	Investimenti tecnologici	Necessità di investimenti su tecnologia e innovazione sia lato utente che lato gestione e controllo	Necessità di investimenti su tecnologia e innovazione sia lato utente che lato gestione e controllo



IL CONFRONTO TRA I DUE MODELLI RISULTATI (1/3)



		Gestione Rifiuti Urbani	Trasporto Pubblico Locale
DURATA	Normativa	non inferiore ai 15 anni	<ul style="list-style-type: none"> • non > 10 anni per servizi di trasporto con autobus; • non > 15 anni per servizi di trasporto per ferrovia o rotaia; • non > 15 anni per i servizi misti (ferro/gomma) se i trasporti su ferro sono maggiori del 50%.
	Prassi	Estremamente eterogenea, da 1 anno a 5/7 con limitati casi di rispetto dei 15 anni minimi con casi di 20/25 anni ove previste realizzazioni impiantistiche	Sono previsti affidamenti come sopra specificato. Non sono ancora a regime affidamenti di durata inferiore agli 8 anni per trasporto su gomma.
	Criticità concorrenziali	Da un lato l'AGCM spinge per contratti brevi e limitati strettamente al mero rientro degli investimenti (leggeri). Dall'altro ARERA auspica pianificazione di impianti con concessioni di durate congrue al rientro dell'investimento	La previsione di una minore durata dei contratti potrebbe favorire la concorrenza nel mercato, salvaguardando il congruo periodo di ammortamento dell'investimento. Il settore nel quale è più realizzabile tale obiettivo è quello del trasporto su gomma, agendo sia sulla pianificazione delle reti dei servizi essenziali minimi che sulla durata dei contratti.



CONCLUSIONI



Dalla centralità dell'Equilibrio economico finanziario discende l'importanza della pianificazione economico-finanziaria che si traduce in un'attività pianificatoria dell'amministrazione pubblica nella fase istruttoria di programmazione di un'opera o servizio e in un'attività di progettazione analitica per un operatore economico che tale opera o servizio vuole candidarsi a realizzare o gestire.

Due obiettivi:

- i. individuare le capacità di generare reddito tramite l'attività che si intende gestire con la realizzazione dell'opera/gestione del servizio;
- ii. definire i fabbisogni finanziari (l'eventuale livello di contribuzione pubblica) correlati alla realizzazione delle opere e dell'investimento nel suo complesso.

	Gestione Rifiuti Urbani	Trasporto Pubblico Locale
TARIFFA	Necessità di una piena implementazione della regolazione nazionale e superamento della polverizzazione gestionale	Necessità di pianificazione di reti di servizi minimi smart con previsione di tariffe allineate in aumento alla media europea.
INVESTIMENTI	Forte necessità di impiantistica, con particolare riferimento all'impiantistica del recupero.	Necessità di implementare innovazione tecnologica per la gestione e il controllo dell'offerta dei servizi.
DURATA	Necessità di un riallineamento da previsioni normative e prassi operative	Necessità di prevedere una adeguata durata contrattuale per salvaguardare l'offerta di servizio ottimale nelle diverse realtà territoriali e verso diversi poli attrattivi di mobilità.

