

# Bus e treni, servono 1,4 miliardi l'anno per rifare il parco

Fino al 2033 già disponibili 1,1 miliardi annui

Giuseppe Latour

ROMA

Qualcosa si muove sul fronte degli investimenti nel trasporto pubblico locale. A cavallo tra la fine del 2016 e l'inizio del 2017, è iniziata una piccola svolta, guidata dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio: prima sono arrivati gli stanziamenti del Mit per legare regionali autobus da 352 milioni (più cofinanziamento), poi ha preso forma la gara nazionale da altri 255 milioni. Masoprattutto c'è stata la legge di Bilancio, che ha messo sul piatto un piano da 3,7 miliardi fino al 2033. Senza contare gli sforzi delle aziende, come il piano industriale 2017-2026 del Gruppo Ferrovie dello Stato, che prevede l'acquisto di 500 nuovi treni e 3 mila autobus.

Tutti tasselli che, adesso, vengono messi in fila da uno studio firmato da Cassa depositi e prestiti ed Asstra, l'associazione delle aziende di Tpl, che sarà presentato venerdì a Roma, nella giornata finale di un convegno di due giorni dedicato proprio allo stato del trasporto pubblico locale. Per la ricerca una parte del lavoro è stata fatta, ma qualcosa resta da fare, per arrivare ad allineare i nostri mezzi agli standard europei: lo sforzo necessario è quantificato in circa 1,4 miliardi che, in parte, sono ancora da coprire. Se consideriamo anche le reti, il fabbisogno sale a 3,9 miliardi. Uno sforzo che potrebbe avere un impatto stimato in 5,6 miliardi di Pil aggiuntivo.

I numeri dell'analisi fotografano la difficile situazione del parco mezzi. Sono gli autobus a rappresentare il caso più emblematico: la loro età media è di 11,4 anni contro uno standard Ue di sette. Il numero dei mezzi, poi, è in costante discesa: siamo passati dalle 58 mila unità del 2005 alle 50 mila del 2015. E, anche se in numero calano, non c'è rinnovo: il grosso dei mezzi urbani è ancora alimentato con il diesel (71%), cresce il metano (27%) ma l'elettrico e l'ibrido, messi insieme,

non superano il 2 per cento. Questo incide sulle emissioni: un quarto dei mezzi circa è ancora in classe euro 2 o inferiore, un altro 21% è euro 3, mentre i mezzi di ultima generazione sono solo il 27%. Discorso simile per i treni: la loro età media, considerando tutto il

## GLI INVESTIMENTI

La spesa per potenziare reti e servizi «restituisce» all'economia 5,6 miliardi di Pil aggiuntivo annuo e 137 mila posti di lavoro

trasporto regionale, è di circa 19 anni. Troppo per mezzi con una vita utile di 25-30 anni.

Per invertire queste tendenze, allora, servono investimenti che la ricerca quantifica. Considerando la prospettiva dell'ultima legge di Bilancio, che arriva fino al 2033, nei prossimi 17 anni servono 11,8

miliardi, 695 milioni l'anno, per portare gli autobus a un'età media di sette anni. Per il rinnovo e la messa in sicurezza del materiale rotabile, invece, servono 770 milioni ogni dodici mesi. Il totale dei fabbisogno per i mezzi, quindi, è di circa 1,4 miliardi annui che, però, con gli impegni della manovra sono in larga parte coperti: le risorse statali mancanti sono pari a 300 milioni, 100 dei quali per la parte gomma. Se è vero che c'è una lunga programmazione da fare, allora, la buona notizia è che la manovra si è mossi nella direzione chiesta dalle aziende, come spiega il presidente di Asstra, Massimo Roncucci: «Il piano strategico per la mobilità e la legge di Bilancio 2017 segnano un'inversione di tendenza nell'approccio a questi investimenti. C'è volontà di programmare e di abbassare l'età media dei mezzi. Anche se chiediamo un ulteriore sforzo, per avvicinare il più possibile l'obiettivo ottimale dei sette anni, e auspichiamo che tutti gli stanziamenti nei prossimi anni vengano confermati».

Ma la ricerca fa un passo ulteriore. E calcola quanto costerebbe allineare agli standard Ue sia i mezzi che le infrastrutture di Tpl, come le ferrovie locali "ex concesse", le metropolitane e le tranvie. Ne parla Simona Camerano, responsabile Ricerca e studi di Cdp: «Per adeguare mezzi e reti agli standard europei servirebbero 3,9 miliardi di euro l'anno per i prossimi 17 anni, uno sforzo notevole dal quale si attende però un elevato beneficio per il sistema paese». Questi investimenti, infatti, potrebbero avere un forte impatto in termini di Pil aggiuntivo. «Oltre al miglioramento della qualità della vita nelle città che una mobilità collettiva efficiente porta con sé, abbiamo stimato un impatto sul sistema economico di 5,6 miliardi di euro l'anno di valore aggiunto in più e 137 mila nuove unità di lavoro ogni anno».



Tpl

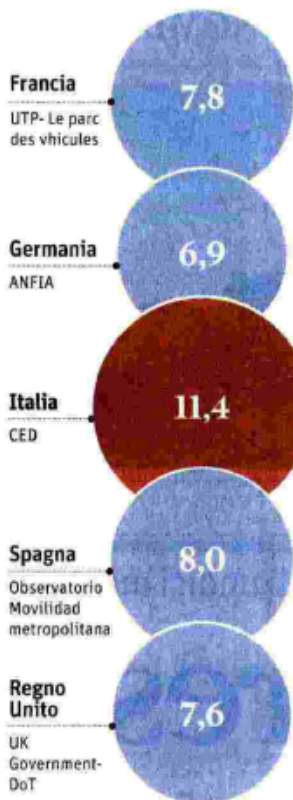
● Tpl è l'abbreviazione di Trasporto pubblico locale. Ecco i numeri chiave del settore: un giro d'affari complessivo di oltre 12 miliardi di euro l'anno, più di 1.000 imprese attive, oltre 126 mila addetti occupati e 5,2 miliardi di passeggeri trasportati ogni anno. Cifre in grado di restituire la rilevanza di un settore cruciale per lo sviluppo e la crescita, che tuttavia senza investimenti importanti, non è in grado di raggiungere gli standard europei

# Investire nel trasporto pubblico

## IN ITALIA I BUS PIÙ VECCHI

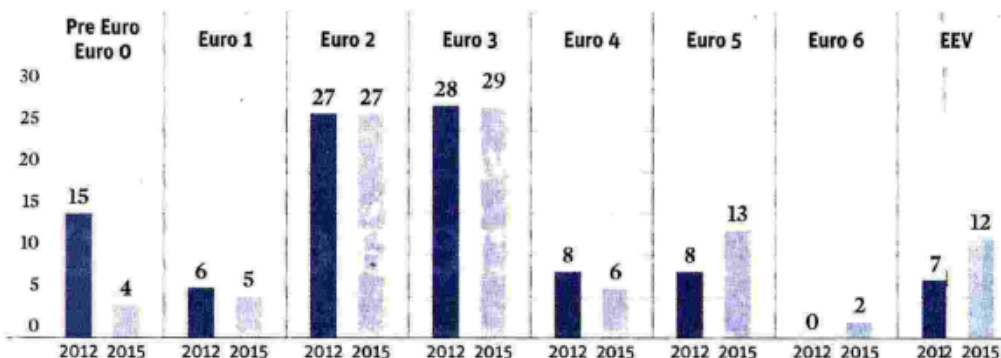
Età media autobus in Europa

Dati 2015



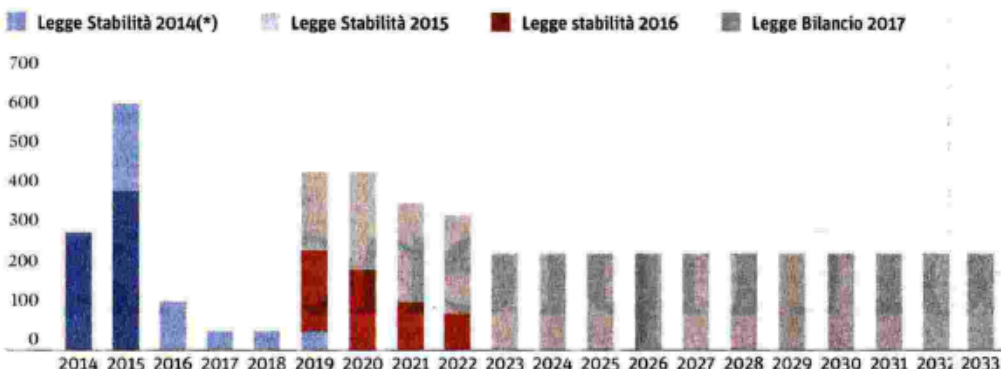
## L'IMPATTO SULL'AMBIENTE DEL PARCO AUTOBUS

Parco autobus extraurbano per livelli di emissioni. Dati 2012-2015 in percentuale



## I FINANZIAMENTI PER AMMODERNARE IL SETTORE

Le risorse destinate al rinnovo del parco mezzi. Dati 2014-2033 in milioni di €



(\*) Le risorse stanziare dalla Legge di Stabilità 2014, in seguito ad un accordo sancito in Conferenza Stato Regioni, sono state utilizzate dalle Regioni a statuto ordinario per concorrere al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica. Fonte: elaborazioni CDP e ASSTRA

# Gara unica, primo bando al via

Far transitare per la prima volta l'acquisto degli autobus da una gara centralizzata a livello nazionale, per rendere più efficace la spesa dei fondi dedicati al Tpl. È l'obiettivo della procedura che gli uffici del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio stanno definendo in questi giorni e che dovrebbe partire a febbraio. Un decreto, approvato dalle Regioni e alla firma del ministro, fornisce tutti i dettagli sull'operazione.

Ci saranno nove lotti per mezzi sia urbani che extraurbani. In questo round saranno messi sul piatto 255 milioni (cofinanziamento incluso) per acquistare 1.600 veicoli, che si aggiungeranno al mezzo miliardo stanziato a dicembre per le gare regionali. Tutto questo, poi, darà inizio a un processo di lungo periodo: la legge di Bilancio 2017, infatti, ha già rifinanziato la gara nazionale, facendone per il futuro l'asse prioritario per gli investimenti nel parco autobus. Avrà a disposizione 3,7 miliardi fino al 2033.

È stato lo stesso ministro Delrio a indicare il rinnovo del parco autobus tra le sue priorità per il 2017. Al momento siamo molto sopra la media europea per età dei nostri mezzi. Per svechiare questi veicoli, arriva lo strumento della gara nazionale. Sarà utilizzato per dare una mano a Regioni e società di

## DECRETO DELRIO

Prima tranche da 255 milioni: alla firma la ripartizione della quota nazionale con cui le Regioni acquisteranno i mezzi tramite centrale unica

Tpl che hanno problemi a gestire procedure così complesse, aumentando i risparmi e abbattendo i contenziosi. Per le forniture di autobus ci saranno a disposizione fondi statali dedicati agli acquisti di bus e, in più, una quota di cofinanziamento minimo assicurata da ogni governatore. La disponi-

bilità attuale del Fondo acquisti è di 150 milioni per il periodo 2017-2019, ai quali vanno aggiunti altri 35,5 milioni di cofinanziamento ogni dodici mesi: il totale è di 255 milioni di euro. Una cifra che è in grado di garantire l'acquisto di circa 1.600 mezzi. In prospettiva, però, la potenza di fuoco del fondo è destinata a crescere. L'ultima legge di Bilancio, infatti, ha già messo sul piatto finanziamenti per 3,7 miliardi, in grado di alimentare queste gare centralizzate fino al 2033. Nel 2019, per la precisione, lo stanziamento sarà pari a 200 milioni, mentre tra il 2020 e il 2033 arriveranno 250 milioni ogni dodici mesi.

Tutto questo denaro sarà utilizzato attraverso una centrale unica di committenza, identificata dal decreto in Consip, che bandirà una gara basata su nove lotti: sei per mezzi urbani e tre per gli extraurbani. I lotti sono divisi per lunghezza dei veicoli, ma anche per tipologia di alimentazione: contemplano bus elettrici, a gasolio,

ibridi benzina-elettrico e a metano. Tutti devono garantire la più recente classe di emissione disponibile e un equipaggiamento standard che, tra le altre cose, comprende un dispositivo di conteggio passeggeri, la videosorveglianza, un dispositivo di rilevamento della posizione, la predisposizione per il wi-fi

Per ogni lotto ci sarà un vincitore che, nella sostanza, sarà un produttore in grado di garantire la fornitura massima indicata dal provvedimento. Ogni fornitore firmerà una convenzione con Ccnsip e, a valle di questa, riceverà gli ordinativi dalle singole Regioni. I governatori, poi, comunicheranno al ministero i loro ordini, ricevendo i fondi statali in due tranche: la seconda (pari al 60%) sarà pagata solo al momento del completamento delle forniture. Consip, in questi giorni, sta limando i dettagli tecnici della gara che dovrebbe decollare già a febbraio.

Gi. L.