

XVIII CONVEGNO NAZIONALE



asstra

INNOVATING MOBILITY

Le imprese di trasporto pubblico tra lavoro,
transizione energetica e intelligenza artificiale

**Guidare il cambiamento
“Azioni prioritarie per il
trasporto pubblico”**

www.asstra.it

GUIDARE IL CAMBIAMENTO



Non possiamo dirigere il vento, ma possiamo orientare le vele.

Seneca

Il trasporto pubblico, **elemento essenziale** dell'intero sistema di trasporti nazionali, sta vivendo una fase di **grande cambiamento**, che avrà un'**accelerazione** negli anni a venire.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza ed i documenti di programmazione di finanza pubblica affermano la **centralità del trasporto pubblico**, che è concretamente dimostrata da una politica di investimenti europea e nazionale, avviata già diversi anni fa, che afferma il settore come **fattore strategico** per la politica ambientale e la politica industriale degli Stati membri, settore verso cui sono state destinate risorse ingenti e straordinarie per sostenere la **transizione energetica e digitale**.

Occorre riconoscere che la **politica nazionale di ristori**, sia per mancati ricavi che per maggiori costi dei carburanti e dell'energia elettrica, ha consentito alle imprese di trasporto pubblico di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla pandemia. Tuttavia, le imprese da un lato ancora risentono a livello medio nazionale di una **perdita strutturale di passeggeri** (stimabile nel -5%/-10% rispetto ai livelli pre Covid-19 e che ha ridotto la quota modale del trasporto pubblico di 3 punti percentuali rispetto al 2019¹) e dall'altro l'**inflazione**, seppur in diminuzione, si è comunque strutturata sui livelli del 2022, e ha aggredito parti rilevanti dei costi della produzione, tra cui i costi per i carburanti e per servizi (es. assicurazioni, ricambi, ...).

Per la sua natura di **settore labour intensive**, la transizione energetica e digitale, ed in particolare l'intelligenza artificiale, determinerà un'importante evoluzione delle **caratteristiche industriali** e dei **modelli di business** legati al **mondo del lavoro** e allo sviluppo di **nuove professionalità**, che porterà ad una ridefinizione del concetto stesso di lavoro, nel breve e medio periodo legato a figure professionali amministrative, in un'ottica di incremento di qualità, produttività, efficienza ed efficacia.

¹ Distribuzione degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato - 20° Rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani

GUIDARE IL CAMBIAMENTO

ORA CHE

- Le imprese di trasporto pubblico godono delle opportunità derivanti dagli eccezionali, seppur non ancora pienamente sufficienti, investimenti europei e nazionali per affrontare la rivoluzione **ambientale/energetica** e quella **digitale**, che vede negli sviluppi dell'**intelligenza artificiale** la sua ultima frontiera, che ha il potenziale di trasformare il **mondo del lavoro** aprendo a nuove sfide ed opportunità
- Gli **obiettivi ambientali sono chiari e condivisi**, definiti a livello europeo con il *Green Deal*, la Strategia per la Mobilità Intelligente (SSMS) e il Quadro per la Mobilità Urbana dell'UE, e recepiti a livello nazionale
- Le **trasformazioni del mondo del lavoro** e di quello dei consumi stanno incidendo in modo considerevole sugli **stili di mobilità e sulle caratteristiche della domanda**, creando delle grandi opportunità e sfide per l'intero sistema dei trasporti
- Le recenti **crisi sanitarie e belliche** hanno dimostrato ancora una volta che solamente con un settore del **trasporto pubblico forte, resiliente e innovativo**, l'Europa e ciascun Stato membro sarà capace di rispondere efficacemente ai **cambiamenti radicali in atto** e di raggiungere gli obiettivi del *Green Deal*
- L'**inversione della tendenza della ripartizione modale** a favore del trasporto pubblico, che purtroppo gli effetti pandemici hanno abbassato fino al 7,8%, contro il 10,8% del 2019¹, rappresenta l'**obiettivo primario stabilito dal Piano nazionale di ripresa e resilienza**, che prevede uno spostamento di **almeno il 10 per cento** del traffico relativo alle auto private verso il sistema di trasporto pubblico

È TEMPO DI

Rafforzare e stabilizzare, sia sotto il profilo normativo che economico, il sistema del trasporto pubblico per garantire **il progressivo cambio modale** dal trasporto privato al trasporto collettivo, e per creare le condizioni abilitanti affinché **le imprese di trasporto** si consolidino come **driver di innovazione energetica e digitale, motore di sviluppo socio-economico e occupazionale** delle città e dei territori.

Il trasporto pubblico è il perno della mobilità. In Italia²:

15 Mln

PERSONE TRASPORTATE
OGNI GIORNO



124 mila

LAVORATORI TP

12 mld €

DI FATTURATO ANNUI



≈ 33 mld €

DI INVESTIMENTI AL 2033

≈ 220 mln

TRENO KM ANNUI



1,8 mld

VETTURA KM ANNUI

I benefici del trasporto pubblico

AUTO TOLTE DALLA STRADA:



40

AUTO PER OGNI
AUTOBUS



600

AUTO PER OGNI
METROPOLITANA



1.500

AUTO PER OGNI
TRENO REGIONALE



100 mld €

COSTO ANNUO IN EUROPA
DELLA CONGESTIONE
STRADALE



0,7%

QUANTO INCIDE L'AUTOBUS
IN TERMINI DI EMISSIONI
CLIMALTERANTI A FRONTE DEL
16,1% RELATIVO ALL'AUTO PRIVATA



4-a-1

RITORNO ECONOMICO
GENERATO PER EURO INVESTITO



+25%

POSTI DI LAVORO GENERATI
CON INVESTIMENTI NEL TP
RISPETTO ALLA
VIABILITÀ PRIVATA



1-a-16

SPESA INDIVIDUALE PER IL TP
RISPETTO A QUELLA SOSTENUTA
PER IL POSSESSO DELL'AUTO

Meno dell'1%



DELL'INCIDENTALITÀ È RICONDUCEBILE
AL TRASPORTO PUBBLICO

Fonti: Elaborazioni ufficio studi Asstra su dati UITP (Public transport benefits) e Ispra

² Asstra rappresenta il 60% della quota di mercato del trasporto pubblico

LE AZIONI PRIORITARIE

Politica industriale e lavoro

- Coerenza della normativa nazionale con quella europea per mettere le aziende nelle condizioni di pianificare le **strategie industriali su un orizzonte di lungo periodo** attraverso contratti di servizio di lunga durata
- **Incremento dei livelli di produttività del lavoro**, dove anche l'intera economia italiana sconta un gap rispetto ai principali Stati europei, associato ad un sistema di relazioni industriali adeguato alle sfide del **processo tecnologico**
- Promozione, secondo logiche industriali e sulla base dei contesti di mercato, di **sinergie tra imprese** per la realizzazione di obiettivi comuni (ad es. centralizzazione degli acquisti), produttivi (ad es. sinergie sulla flotta), organizzativi (ad es. personale di staff condiviso e circolarizzazione delle competenze) allo scopo di favorirne la crescita e la competitività
- Favorire l'**incontro tra domanda ed offerta di lavoro** nel settore e la maggiore **attrattività della professione** nonché la **fidelizzazione del personale**, in considerazione del fenomeno della **carenza del personale di guida**, ormai riscontrabile a livello nazionale ed europeo, attraverso azioni quali ad esempio:
 - Accordi collettivi che **ottimizzino la prestazione lavorativa** prevedendo la redistribuzione ai conducenti di una parte dei ritorni economici generati dai recuperi di efficienza
 - Offerta di **piattaforme aziendali di flexible benefit** per rendere più **attrattivo il luogo di lavoro** e migliorare il clima aziendale
 - Formazione/riqualificazione per **agevolare l'accesso alla professione** ed assicurare la **riconversione e l'upgrade delle competenze del personale** relativamente all'uso delle nuove tecnologie digitali

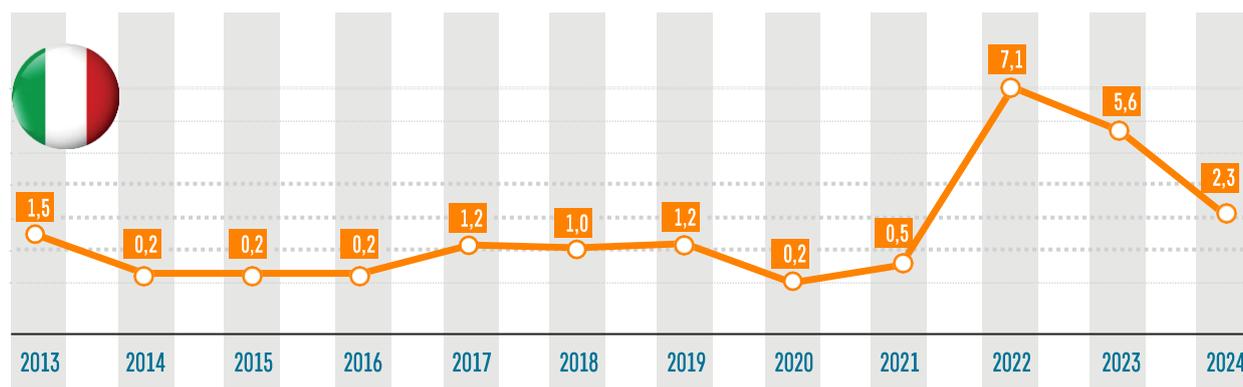
LE AZIONI PRIORITARIE

Fondo nazionale trasporti

- **Indicizzazione** del Fondo Nazionale Trasporti al fine di creare un **sistema automatico e strutturale** di adeguamento delle risorse all'andamento dell'inflazione. L'attuale dotazione del FNT, nonostante un incremento progressivo disposto nella Legge di Bilancio 2022, sconta un **gap inflattivo strutturale** di circa **700 mln di € annui** che occorre integrare per garantire nel tempo l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio a parità di produzione chilometrica, e per evitare, quindi, di mettere a repentaglio la tenuta dei conti delle imprese del trasporto pubblico e la garanzia degli attuali livelli di servizio. Sono, inoltre, da considerare ulteriori tre elementi destinati ad incidere in modo rilevante sulla spesa corrente del TPL:
 - l'incremento dei **costi operativi e di esercizio dei nuovi mezzi ad alimentazione alternativa** progressivamente immessi nel parco rotabile, incremento riassorbibile solo nel medio/lungo periodo
 - l'**aumento dei servizi** di trasporto pubblico legato, ad esempio, alle nuove linee di trasporto rapido di massa
 - il **rinnovo del CCNL** autoferrottranvieri per un maggior costo che le richieste contenute nella piattaforma sindacale quantificano in 900 mln di € annui
- È, inoltre, indispensabile **accelerare i processi di pagamento** a tutti i livelli, sia centrale che regionale, i cui ritardi rischiano di generare un incremento esponenziale degli oneri finanziari per le imprese, soprattutto in una congiuntura economica caratterizzata da un rialzo del tasso di interesse
- Definizione di un **sistema di ripartizione** del Fondo Nazionale Trasporti attraverso i costi standard e i livelli adeguati di servizio, in aderenza a quanto previsto dalla normativa vigente, ispirato a **principi di equità, di perequazione** e di garanzia dell'erogazione del servizio nelle **aree interne** a bassa domanda, in ragione delle caratteristiche della domanda e socio-economiche dei territori, e che sia di stimolo per **l'efficacia dei servizi e l'efficienza delle gestioni**

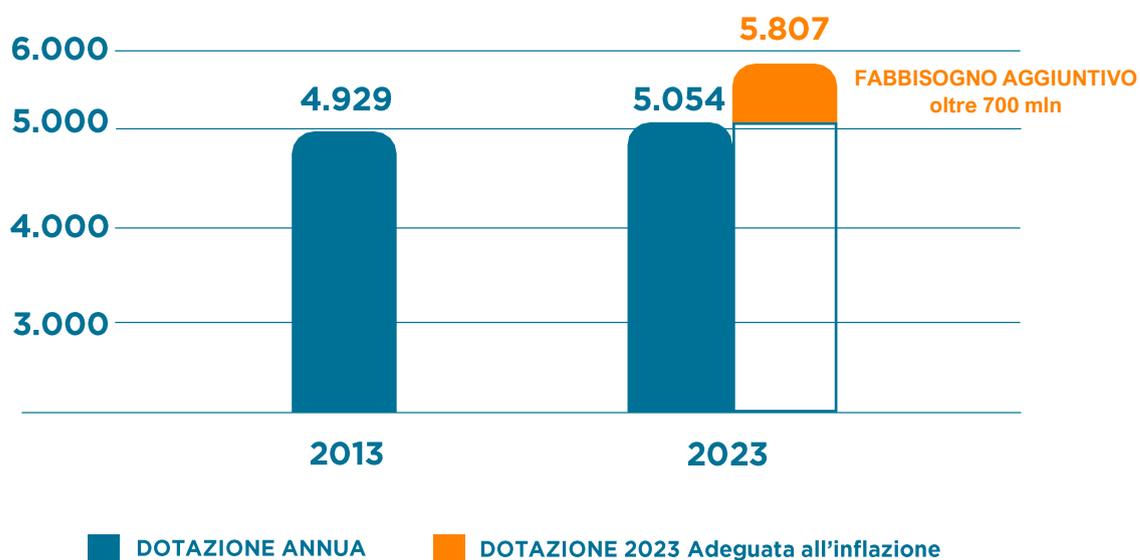
LE AZIONI PRIORITARIE

TASSO DI INFLAZIONE PROGRAMMATO
(VARIAZIONI % IN MEDIA D'ANNO)



Fonte: Dipartimento del Tesoro TIP – Tasso di inflazione programmata

FNT E ADEGUAMENTO INFLATTIVO
(MLN EURO)



Fonte: Elaborazioni Asstra su dati MIT e previsioni inflattive

LE AZIONI PRIORITARIE

Investimenti, transizione energetica e digitale

- **Previsione delle quote di ammortamento direttamente nei contratti di servizio**, al fine di creare un sistema certo e stabile per l'erogazione delle risorse in conto investimenti alle imprese e contestuale **aggiornamento dei costi standard** tenendo conto delle innovazioni tecnologiche, degli obiettivi programmatori e delle evoluzioni dei costi
- Definizione di un **sistema di anticipazioni delle risorse in conto investimenti** maggiormente favorevole per le imprese, posto che attualmente l'anticipazione garantita dallo Stato alle Regioni ed Enti locali, in assenza di quietanze di pagamento, è solamente del 20%; percentuale che diminuisce ulteriormente nel rapporto fra Ente pubblico ed imprese di TP che rivestono il ruolo di soggetti attuatori. Situazione questa che determina un rilevante costo finanziario a carico delle imprese, peraltro crescente nell'ultimo periodo a causa dell'aumento dei tassi di interesse
- **Aggiornamento delle regole e dei principi definiti a livello ministeriale** (es. Piano Strategico della Mobilità Sostenibile) in funzione delle innovazioni tecnologiche e in aderenza alle normative europee, che ad oggi risultano meno stringenti di quanto previsto a livello nazionale, al fine di consentire maggiore flessibilità alle imprese nelle scelte di investimento per il rinnovo del parco mezzi
- Possibilità di **finanziamento di autobus ad alimentazione tradizionale/ibrida** di ultima generazione, anche prevedendo i carburanti innovativi, al fine di rendere concreto il raggiungimento dei target ambientali europei, sempre nel rispetto dei principi di: **innovazione** per l'economia dei territori e delle filiere produttive, **neutralità** tecnologica in funzione delle caratteristiche territoriali e **gradualità** nel rispetto delle finalità sociali e degli obiettivi di sostenibilità economica e finanziaria delle imprese di TP, nonché per consentire un uso ottimale delle risorse pubbliche
- Estensione agli operatori del trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, delle agevolazioni sui prodotti energetici di cui godono le **imprese "energivore"** per supportare le aziende nel processo di transizione alle tecnologie a zero emissioni
- Potenziamento degli **investimenti nella digitalizzazione** del servizio e **dematerializzazione dei titoli di viaggio** (MaaS, sistemi EMV, ecc.), favorendo al contempo **standard comuni a livello nazionale** per la realizzazione di sistemi di emissione di biglietti multimodali e di infomobilità

LE AZIONI PRIORITARIE

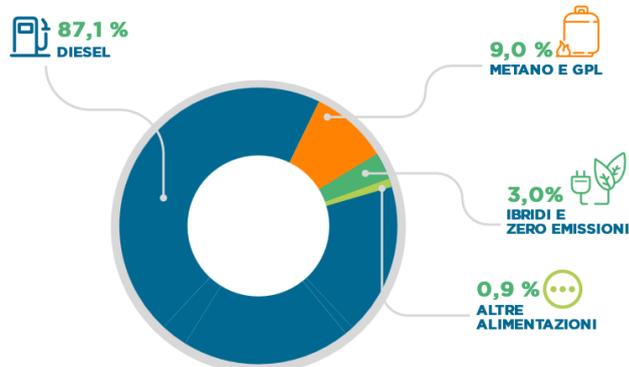
- Sviluppo dell'**intelligenza artificiale** e dei **Big Data** nell'ambito dei principali processi industriali, ed in particolare, nel *real time operation management*, nel *customer analytics*, nell'*intelligent ticket system*, e nella manutenzione predittiva, nella sicurezza, nonché nei sistemi di assistenza alla guida, nei relativi sistemi di controllo digitalizzati (traffico), e nelle sperimentazioni dei veicoli con guida automatica e autonoma
- Implementazione di un **modello neutrale di governance per il MaaS** in cui il soggetto pubblico ricopra il ruolo sia di regolatore delle **condizioni di accesso** che garante della **trasparenza** dei MaaS Integrator e degli operatori che forniscono servizi di mobilità nel MaaS, e dove venga garantita la **protezione dei dati e della privacy**, attraverso la creazione di accordi commerciali *ad hoc* che **tutelino le informazioni commercialmente sensibili** e che hanno rilevanza industriale
- Sviluppo e sostegno ad iniziative e pratiche volte ad **incrementare il livello di accessibilità** alle reti infrastrutturali, ai servizi di trasporto pubblico e alle informazioni di mobilità, anche attraverso l'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale

I FINANZIAMENTI IN CONTO INVESTIMENTI PER IL SETTORE DEL TP (periodo 2015-2033)



LE AZIONI PRIORITARIE

PARCO AUTOBUS (% SETTEMBRE 2022)



ETÀ MEDIA PARCO AUTOBUS



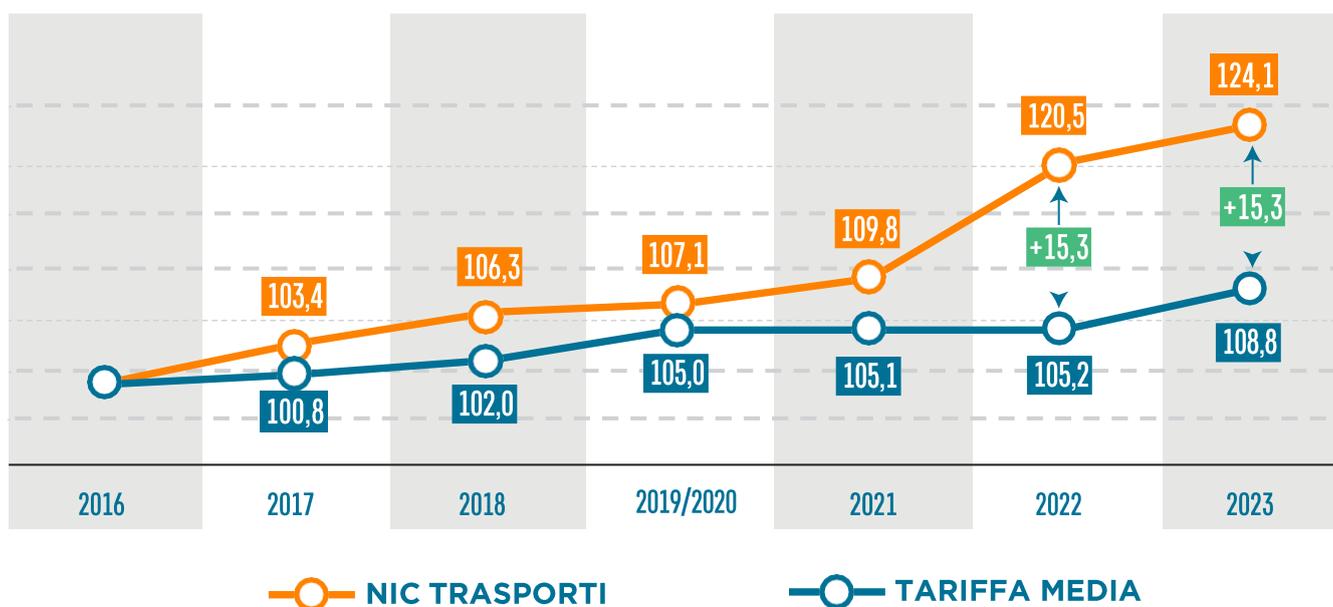
Fonti: elaborazioni dell'ufficio studi di Asstra su dati MIT

Tariffe

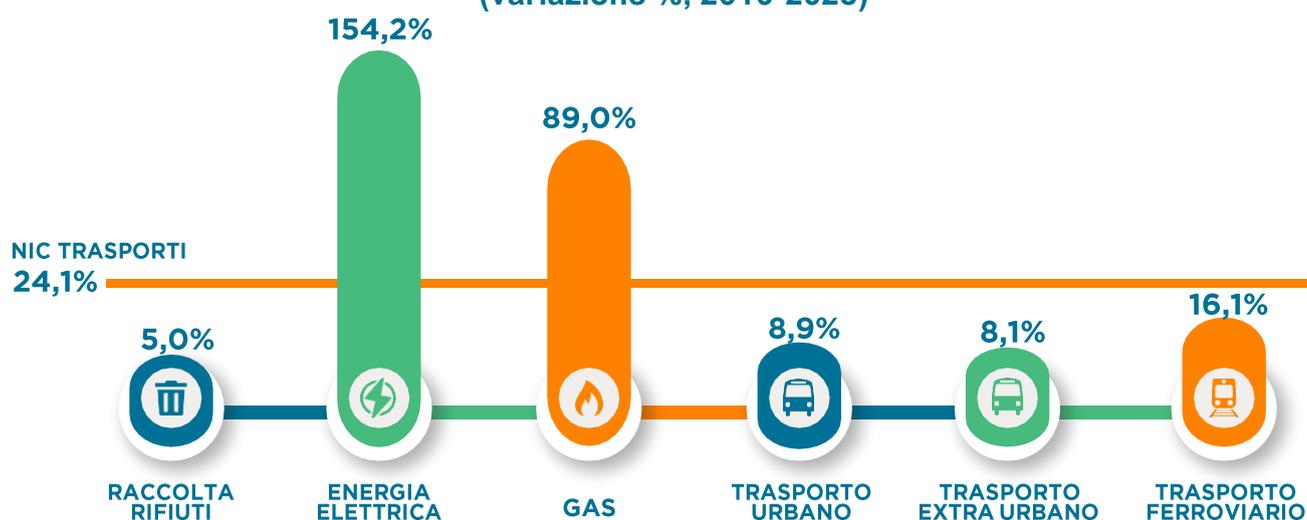
- Definizione di una **politica tariffaria caratterizzata da un giusto equilibrio** tra esigenze economiche, esigenze ambientali, ed esigenze sociali evitando scelte di gratuità totale che potrebbero presentare criticità in termini di equità e redistribuzione del reddito nonché effetti non sostenibili dalla finanza pubblica locale e dagli attuali livelli di infrastrutturazione e di capienza
- Piena applicazione nei contratti di servizio di un **meccanismo automatico di aggiornamento delle tariffe** (*price cap*)
- **Meccanismi compensatori automatici in caso di nuove agevolazioni** (sconti tariffari non previsti) e iniziative di gratuità tariffaria non previste in fase di affidamento, al fine di garantire una compensazione aggiuntiva all'impresa affidataria strutturale nel tempo
- **Maggiore flessibilità per le imprese** nell'applicazione della politica tariffaria nei limiti stabili a livello regionale
- Reale valutazione della *willingness to pay* (**propensione a pagare**)
- Rafforzamento delle norme che consentono di **contrastare l'evasione tariffaria**
- Incentivazione alla redistribuzione della domanda nelle fasce di morbida attraverso **politiche tariffarie innovative e dinamiche**

LE AZIONI PRIORITARIE

DINAMICHE EVOLUTIVE DELL'ANDAMENTO DEI PREZZI
(numeri indice; anno base 2016)



VARIAZIONE % TARIFFE PUBLIC UTILITIES
(variazione %; 2016-2023)

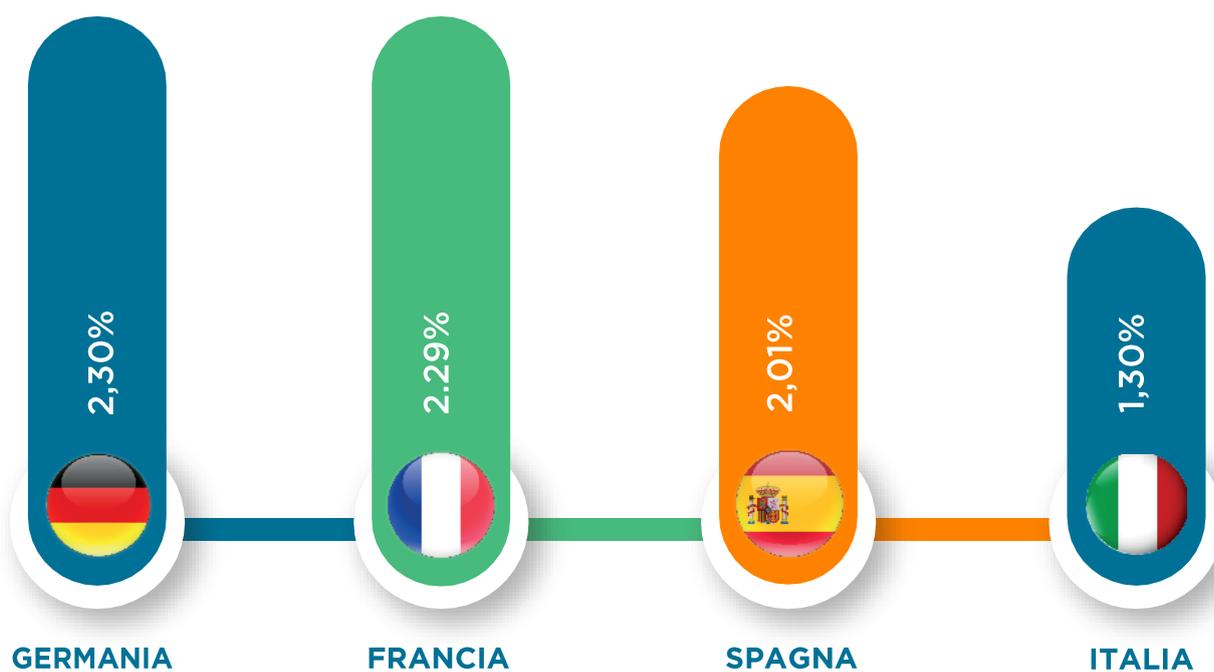


³ Tariffe aggiornate a settembre 2023; Indice NIC trasporti 2023 (dato ISTAT) calcolato come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-agosto 2023

⁴ Per l'anno 2023 gli indici ISTAT relativi alle public utilities sono calcolati come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-agosto 2023

LE AZIONI PRIORITARIE

RAPPORTO ABBONAMENTO MENSILE SU REDDITO PRO CAPITE MENSILE (redditi 2021; tariffe 2023)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati Eurostat e dati su siti aziendali

KEY POINTS



1

Fondo nazionale adeguato all'**inflazione**, ai nuovi **fabbisogni tecnologici** ed all'**incremento dei servizi**



2

Regole coerenti con la normativa europea e che promuovano **politiche industriali di medio-lungo periodo**



3

Relazioni industriali e accordi collettivi che diano reale **impulso alla produttività** e alla capacità del sistema di **attrarre e fidelizzare la forza lavoro**, in considerazione del fenomeno della **carenza del personale di guida** ormai riscontrabile a livello nazionale ed europeo



4

Processo di **transizione energetica** improntato ai principi di **innovazione**, di **gradualità** e di **neutralità tecnologica**



5

Implementazione di **strumenti digitali** capaci di **attrarre la domanda** e di integrare il sistema della mobilità dei territori secondo principi di non discriminazione, trasparenza e **protezione dei dati commercialmente sensibili**



6

Sviluppo di **sistemi di intelligenza artificiale** che siano in grado di incidere sui **processi** e sui **fattori produttivi**, ed in particolare del lavoro, in un'ottica di incremento della **qualità** e dell'**efficacia** dei servizi, della **produttività** dei fattori e dell'**efficienza** delle gestioni



7

Politiche tariffarie che attraverso dei **meccanismi automatici** di aggiornamento consentano da un lato di contribuire all'**equilibrio economico-finanziario** del sistema, e dall'altro di **stimolare la domanda di trasporto** nel rispetto delle esigenze sociali e di equità redistributiva