

A network diagram with nodes and connecting lines, featuring icons for various transportation modes: airplane, train, bus, ship, car, person, and bicycle.

connettere
l'italia



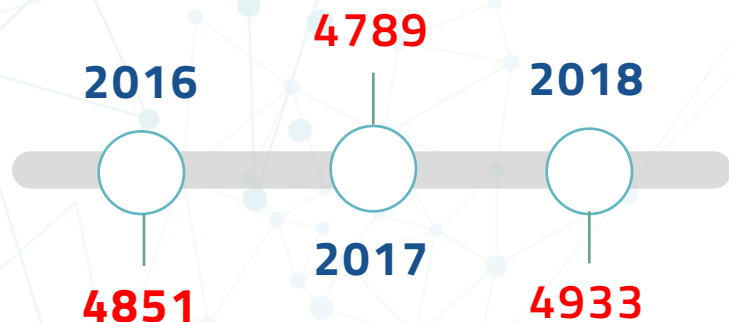
Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

Prof. Andrea Boitani
Università Cattolica, Milano
e
Struttura Tecnica di Missione, MIT

Le nuove regole di riparto
delle risorse statali tra le regioni
e i costi standard

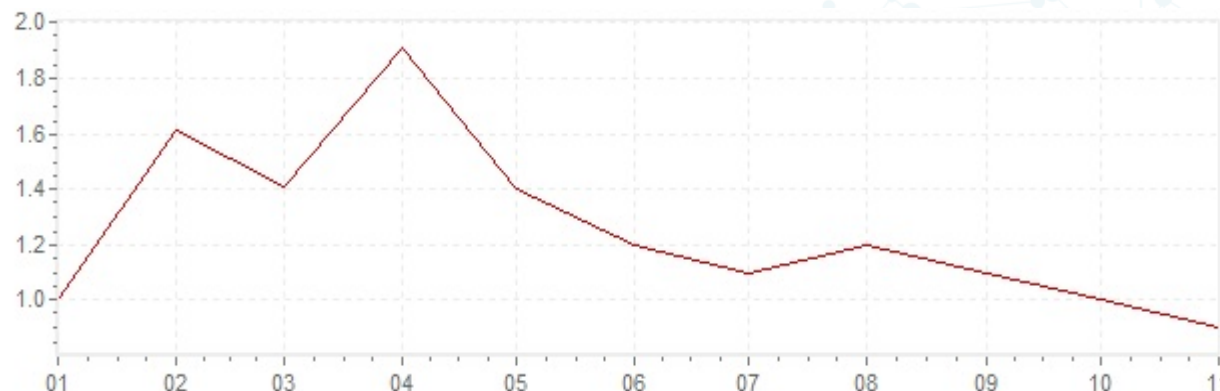
Un fondo stabilizzato

D.L. 50/2017



Sganciato dalle accise sui carburanti
Libero dai congruagli
Nel 2018 incrementato in termini reali

**80% del fondo in
rate mensili**



L'inflazione media del Italia nel 2017: 1,26 %
CPI (base annua)

RIPARTIZIONE TRA REGIONI

Entro giugno di ogni anno; ma 80% ripartito provvisoriamente a gennaio su base quote anno precedente



- Rideterminazione della soglia minima del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi

- 10-15-20%: ricavi da traffico e incrementi dei medesimi

- 10-15-20%: costi standard, tenendo conto di reti ferroviarie

- 80-70-60%: spesa storica e poi, tra due anni livelli adeguati di servizio (da definire)

- *Riduzione dei fondi alle regioni in cui non si sono fatte le gare, ma non superiore al 5% della quota anno precedente*

Perché tutto questo



▶ Superare la spesa storica, che riflette costi e servizi non sempre ottimizzati

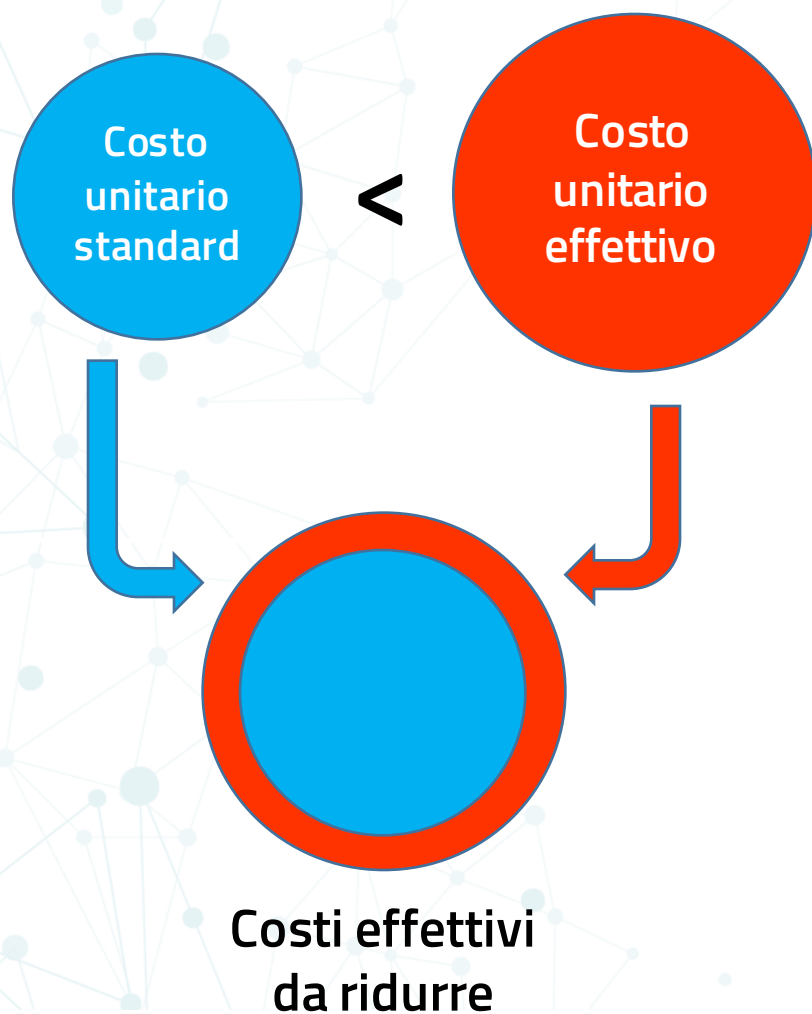
▶ Incentivare allineamento dei costi almeno allo standard, creando benchmark per contratti di servizio

▶ Incentivare aumento dei ricavi da traffico, aumentando passeggeri trasportati e/o tariffe

▶ Incentivare affidamenti tramite gara



La ratio dei costi standard



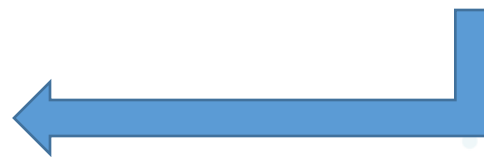
Ratio I



Sia dal lato dei ricavi che dal lato dei costi
non va bene la «taglia unica»



WHY ONE-SIZE-FITS-ALL DOESN'T WORK.

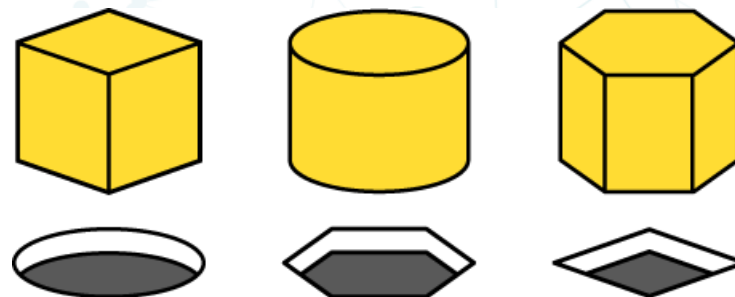


(esempio)

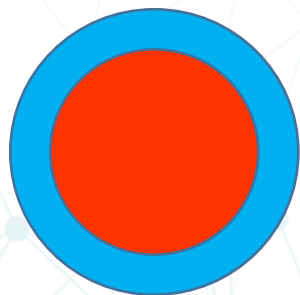
La velocità commerciale può
essere molto diversa da città a città

Ratio II

I costi di produzione possono essere differenti per «buone ragioni», cioè non a causa di inefficienze

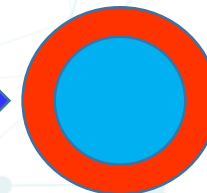


I costi standard rispettano le differenze, non le inefficienze:



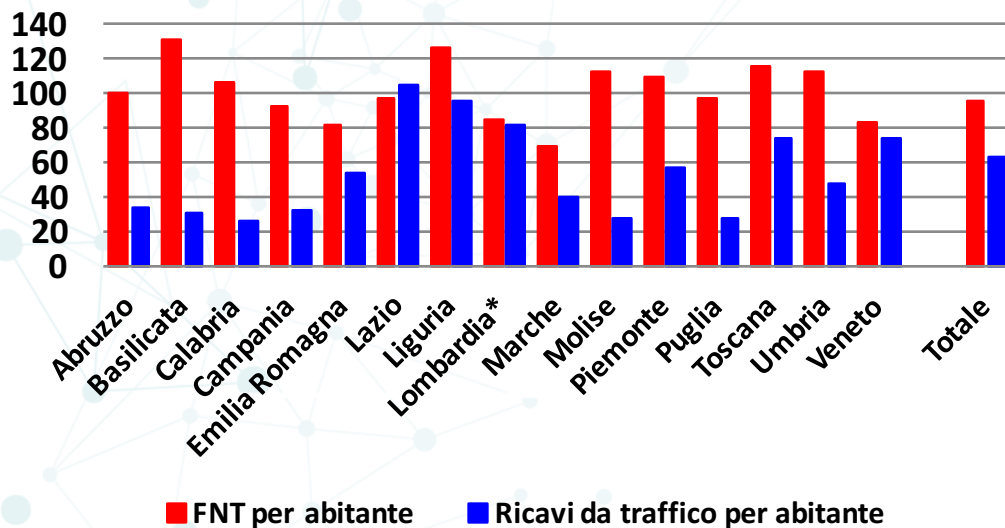
situazione **efficiente**
anche se il costo
standard è elevato

situazione **inefficiente**
anche se il costo
standard è basso

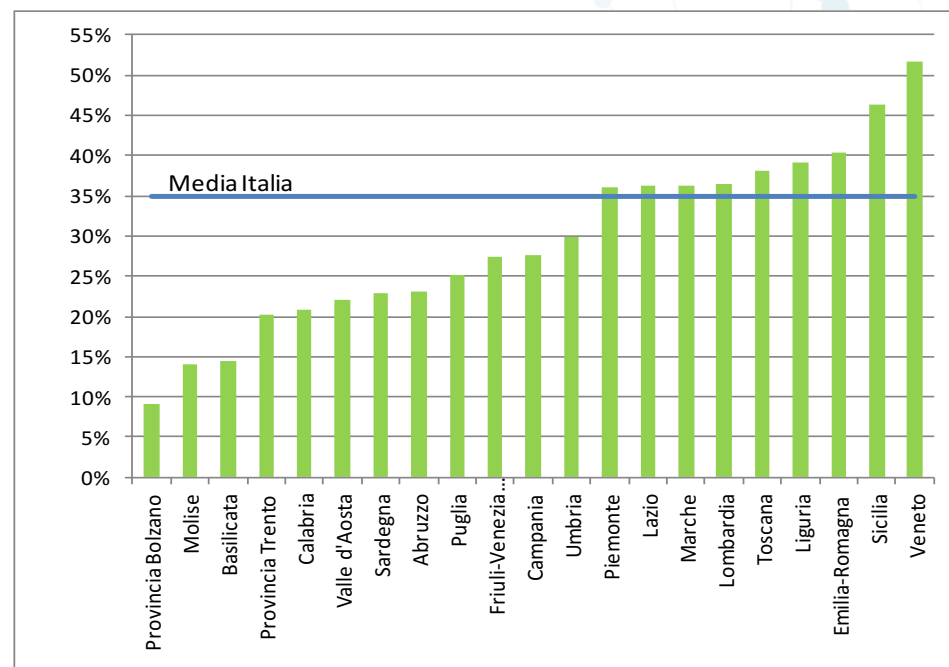


Ricavi da traffico e risorse FNT

FNT: € per abitante
Ricavi da traffico: € per abitante



Rapporto ricavi da traffico / Costo
"pubblico" anno 2014



Il 35%: si cambia

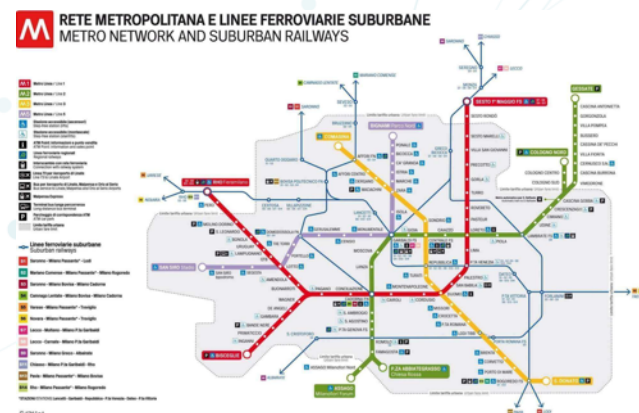
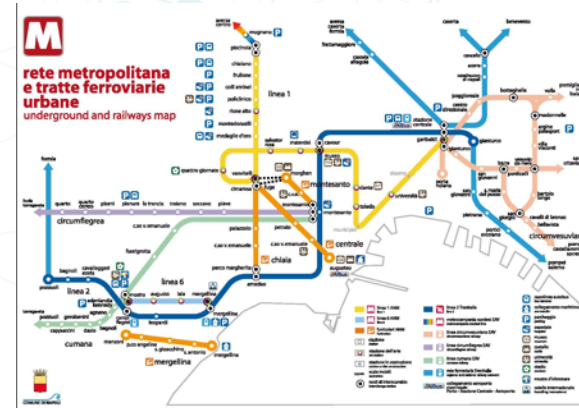
Soglia minima del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi **per i contratti di servizio**



la soglia minima del rapporto ricavi/costi può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali

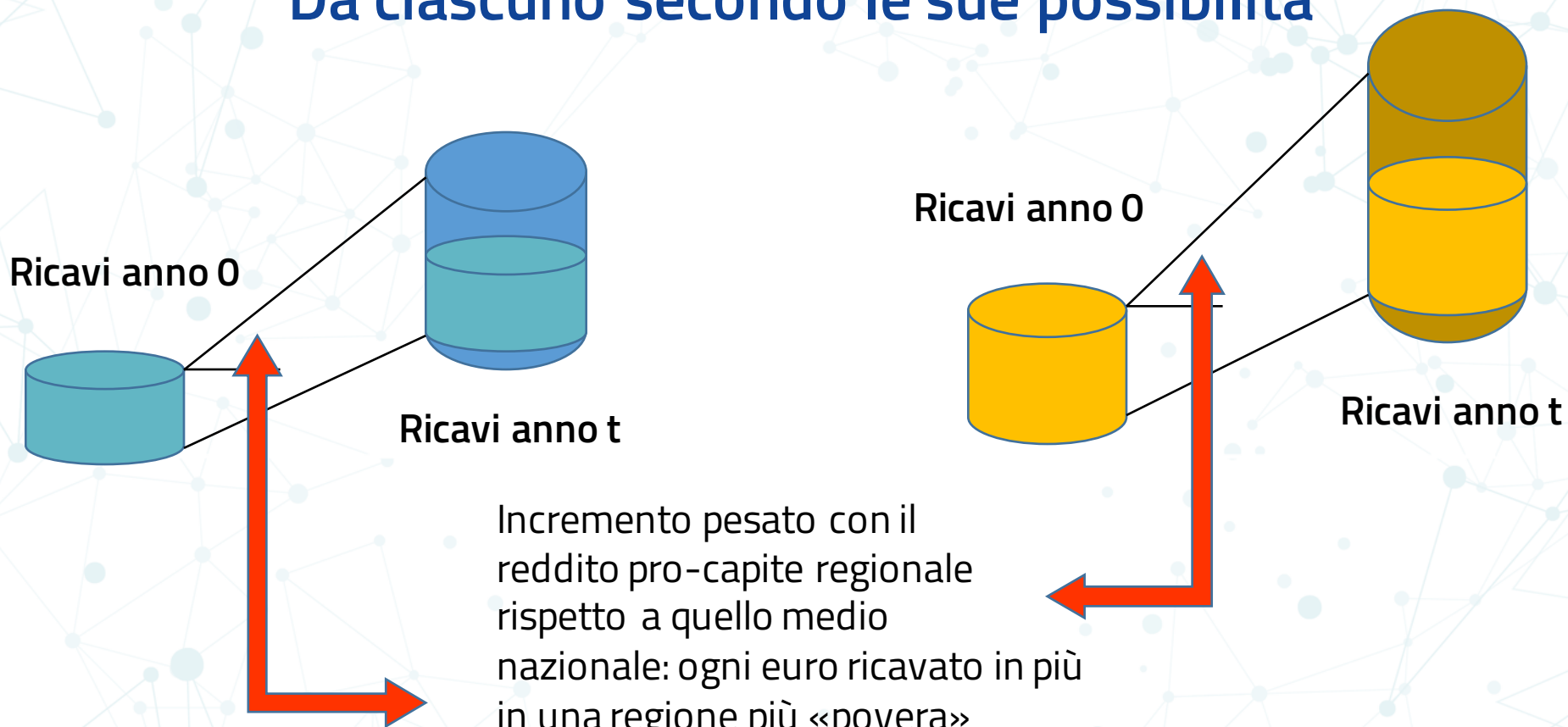
Si terrà conto di:

- 1) livello di reddito medio pro-capite;*
- 2) densità abitativa;*
- 3) presenza di una linea o rete di metropolitana.*



Aumento dei ricavi

Da ciascuno secondo le sue possibilità



Incremento pesato con il reddito pro-capite regionale rispetto a quello medio nazionale: ogni euro ricavato in più in una regione più «povera» pesa di più di quello realizzato in una regione più «ricca»

A network diagram consisting of a central hub connected to several peripheral nodes. Each node contains a circular icon representing a different mode of transport: an airplane, a train, a bus, a ship, a car, a building (likely a port or station), a person walking, and a bicycle. The background of the entire image is a complex, light blue network of interconnected dots and lines.

connettere
l'italia



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

#connetterelitalia

mit.gov.it