Fare di più con meno

Leopoldo Montanari

Amministratore delegato Arriva Italia

ARRIVA

Agenda

- Arriva: chi siamo
- Liberalizzazione in Europa: risultati
- Mercato italiano
- Quali gare per fare di più con meno?

ARRIVA

Agenda

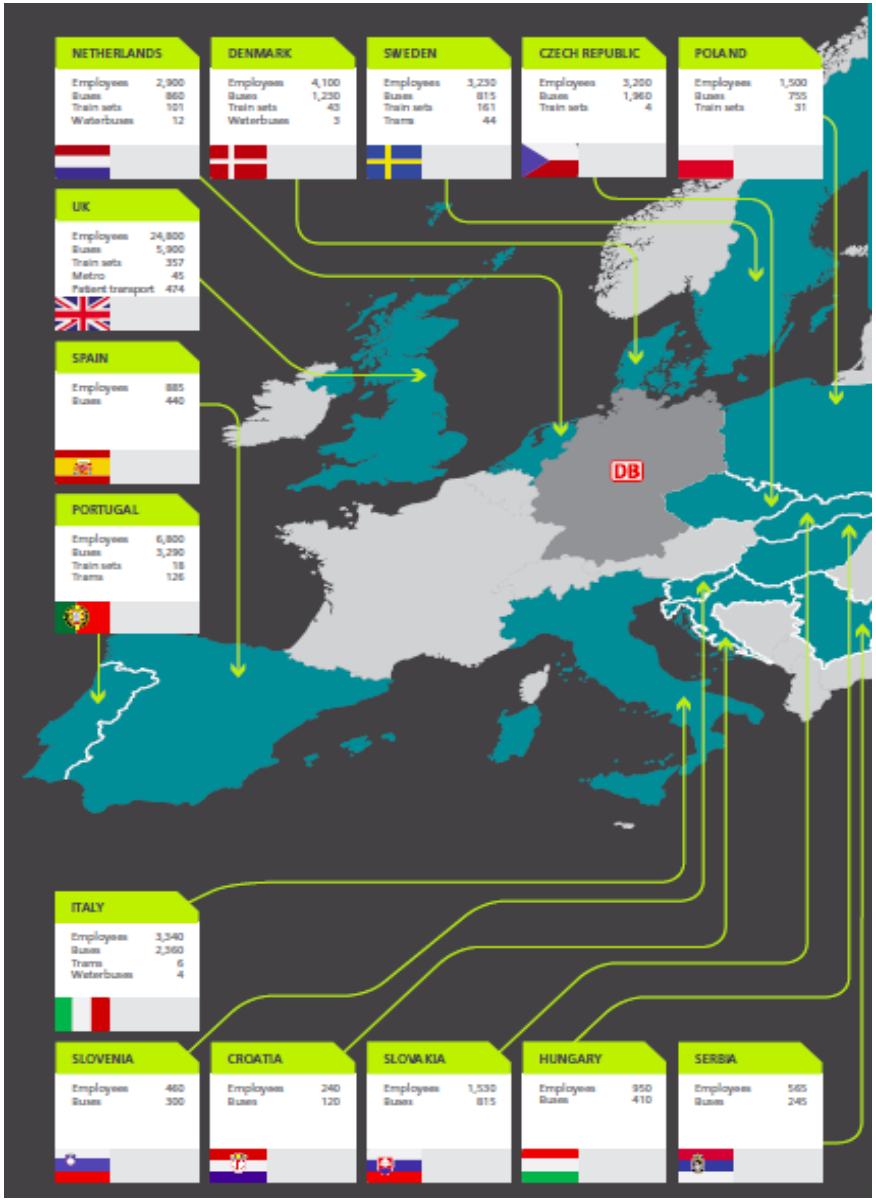
- **Arriva: chi siamo**
- Liberalizzazione in Europa: risultati
- Mercato italiano
- Quali gare per fare di più con meno?

ARRIVA

Chi siamo

→ Tra i maggiori gruppi di trasporto passeggeri in Europa

→ Più di **54.500*** addetti
→ **2,2 miliardi** di passeggeri all'anno
→ Presenza in **14** paesi
→ **4 miliardi** di € di ricavi
→ **19.500** bus*
→ **715** treni*
→ **221** tram/metro*
→ **474** veicoli per trasporto pazienti
→ **15** navebus*



ARRIVA

* Incluse società partecipate

La nostra capogruppo: Deutsche Bahn

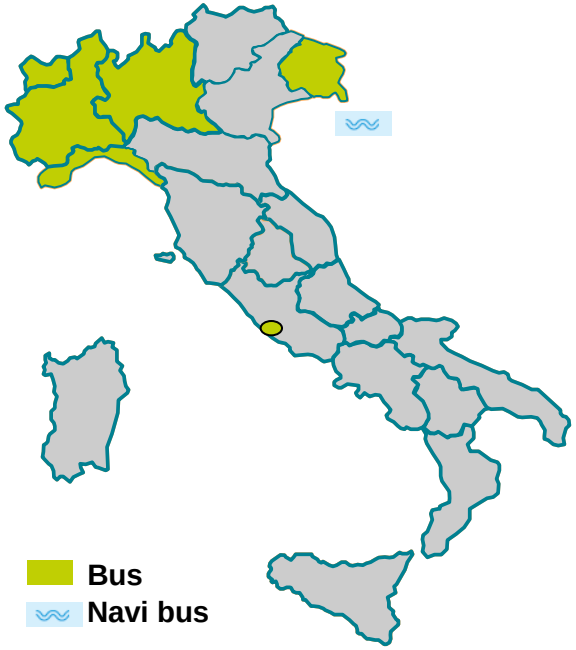
- Deutsche Bahn, fondata nel 1994, è leader mondiale nei servizi di trasporto e logistica
- Opera in più di **130 paesi**
- Registra **39,3 miliardi** di € di ricavi e **2,7 miliardi** di € di Ebit (2012)
- Impiega **300.000** persone
- Controlla (100%) Arriva

DB BAHN		Leader del mercato europeo del trasporto passeggeri • servizi regionali, urbani e di lunga distanza • 10 milioni di passeggeri al giorno
DB NETZE		Gestore della più grande rete ferroviaria in Europa • 5.700 stazioni • 64.000 km
DB SCHENKER		Tra i leader mondiali di trasporto merci e logistica

DB Mobility Networks Logistics

ARRIVA

Arriva Italia



- Entrata nel mercato nel 2002
- Dimensioni raddoppiate in 10 anni
- **4° operatore in Italia**, con il **5%** del mercato del TPL
- **100 mil** di vett-km annue
- **340 milioni** di € di ricavi gestiti
- **3.350** dipendenti
- **2.300** bus
- **6** tram
- **2** navi bus

- Servizi urbani e extraurbani nel Nord Italia
- Connessioni con aeroporti di Milano e Torino
- Servizi per studenti portatori di handicap a Roma
- Servizi speciali e di noleggio
- Avvio Arriva Italia Rail
- Miglioramento continuo dell'indice di customer satisfaction, attualmente a livello 7 su 10

ARRIVA

Arriva Italia

→ **Società controllate** in

- Lombardia
- Piemonte
- Liguria
- Friuli Venezia-Giulia

→ **Joint Ventures con Enti Locali** a

- Trieste
- Como
- Cremona

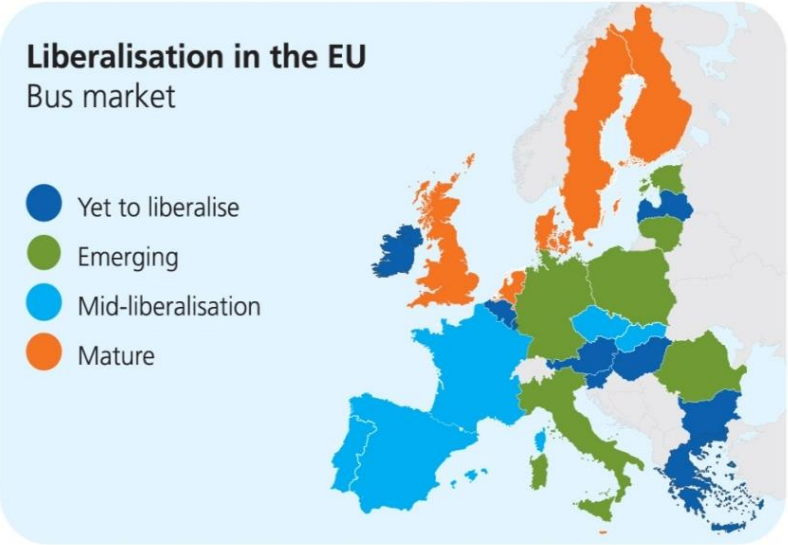
Agenda

- Arriva: chi siamo
- **Liberalizzazione in Europa: risultati**
- Mercato italiano
- Quali gare per fare di più con meno?

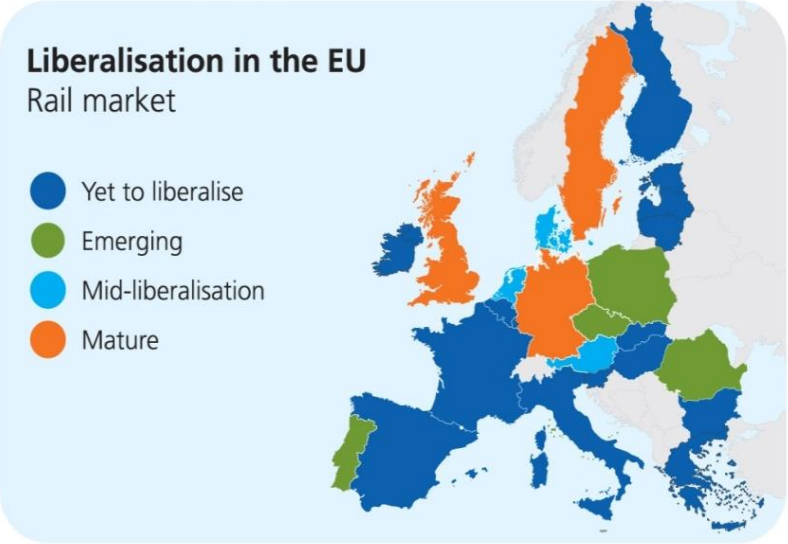
ARRIVA

Liberalizzazione in Europa

- Il tasso di liberalizzazione varia a seconda dei Paesi Europei



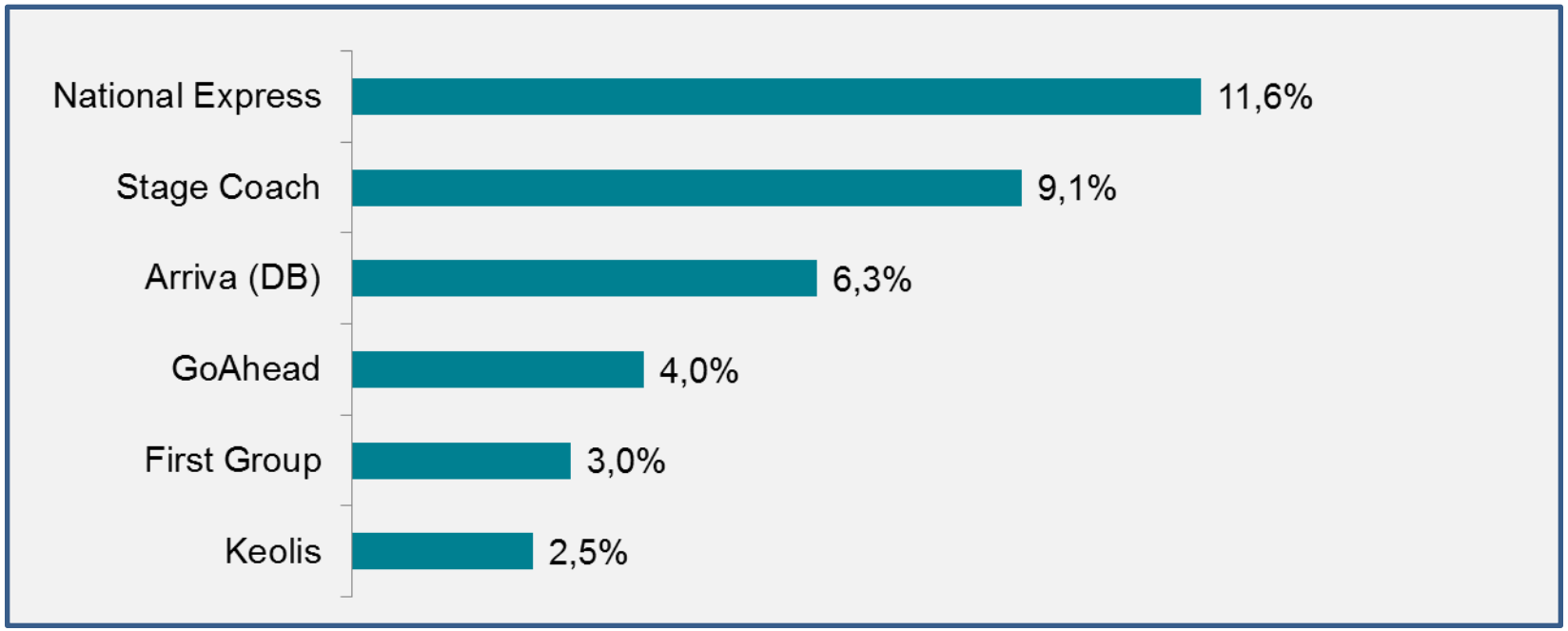
- Nel **settore ferroviario**, il processo di liberalizzazione è più arretrato rispetto ai servizi su gomma



ARRIVA

La concorrenza genera redditività…

I gruppi europei sono redditivi (in Italia quasi tutte le aziende pubbliche e il settore nel suo complesso generano perdite)



EBIT/Valore della Produzione dei principali gruppi europei che operano in concorrenza nel TPL

(Fonte: Annual Report; dati 2012; %)

ARRIVA

… qualità per il cliente (esempio Arriva)

Regno Unito

- **92%** dei passeggeri dei servizi bus soddisfatto
- **60%** incremento passeggeri di cui **87**% soddisfatti dei **servizi ferroviari in Galles**
- **23%** incremento customer satisfaction dei **servizi ferroviari a Londra**
- **80%** utenti soddisfatti della **metro leggera della Contea di Tyne & Wear** (nord-est)

Danimarca

- **12%** incremento customer satisfaction (indagine della Danish National Audit Office) e **81%** passeggeri soddisfatti nei **servizi ferroviari**
- **7%** crescita customer satisfaction (indagine dell'Autorità Trasporti), **7%** crescita passeggeri, **83%** soddisfatti nei **servizi bus della Greater Copenhagen**

Portogallo

- **73%** dei passeggeri della **metro leggera nella città di Porto** soddisfatto

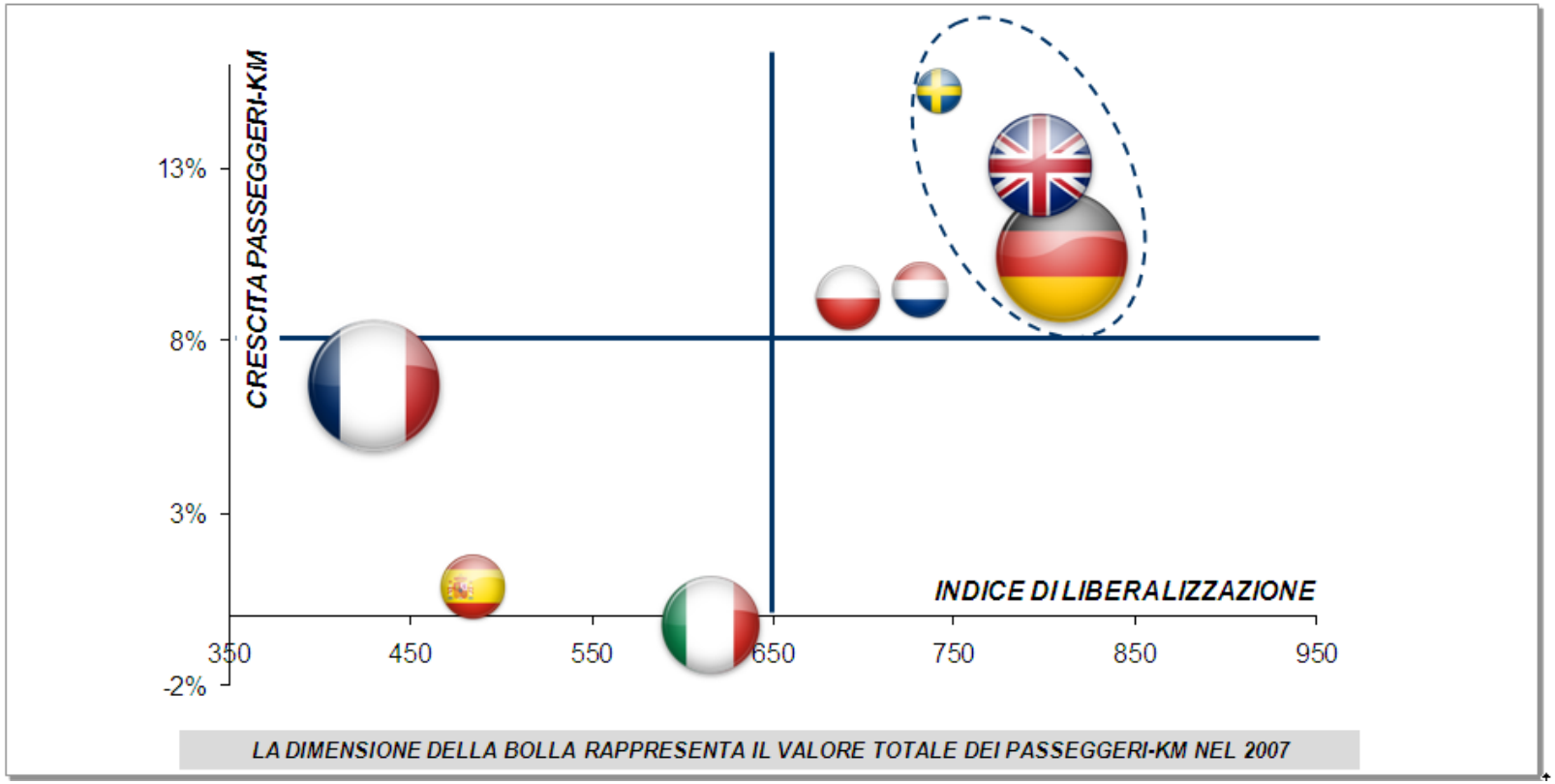
ARRIVA

… crescita dei passeggeri (es. servizi ferroviari)

I paesi che hanno liberalizzato di più registrano **una maggiore crescita dei passeggeri**

— Indice di liberalizzazione del mercato ferroviario e crescita mercato passeggeri —

(LIB 2007; crescita % 2005-2007 dei pax-km)



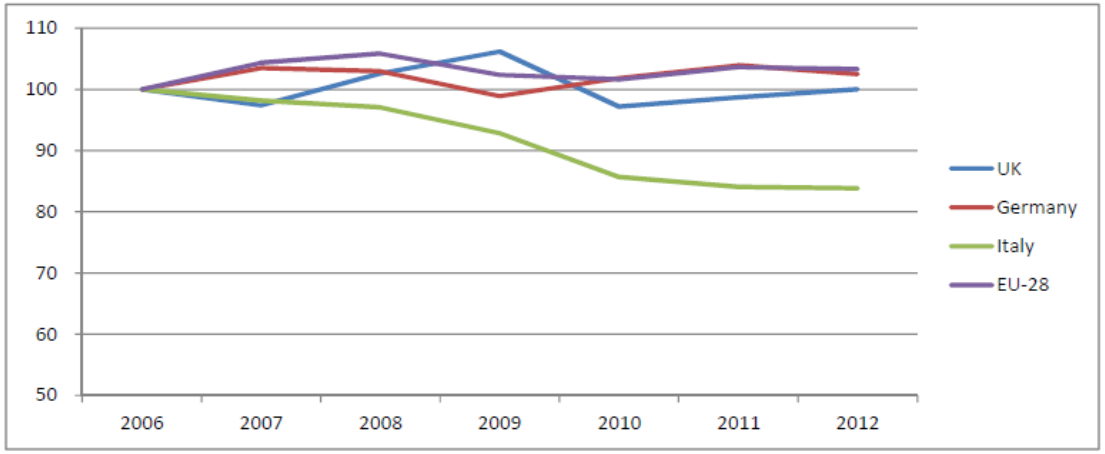
ARRIVA

… crescita dei passeggeri (es. servizi ferroviari)

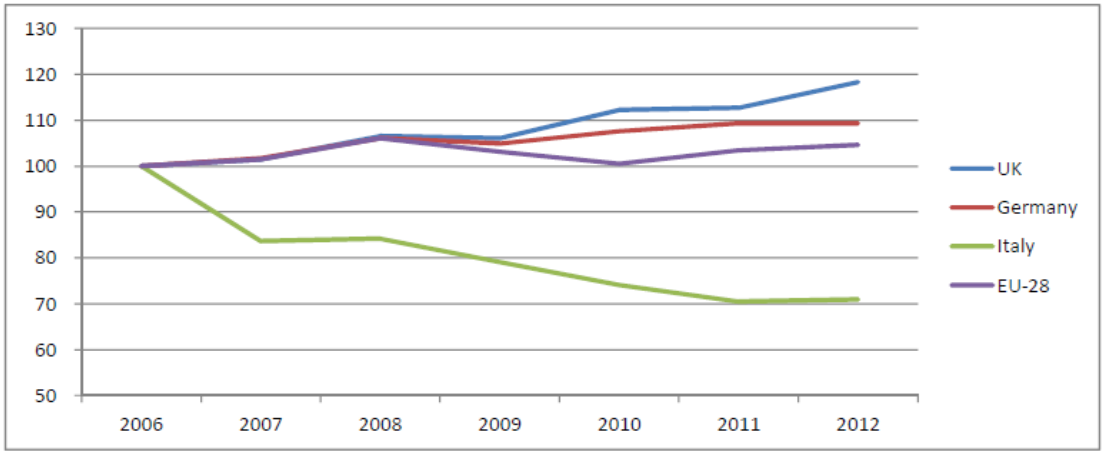
I servizi ferroviari italiani hanno subito **maggiori riduzioni di offerta** e **una elevata perdita di passeggeri-km**

I paesi che hanno aperto al mercato, come UK e più di recente Germania, hanno registrato:

- un andamento altalenante dell'offerta, ma che nel 2012 è pari (UK) o lievemente superiore (Germania) a quella del 2006
- una crescita continua dei passeggeri-km



Treni-km (milioni) 100=2006*



Passeggeri-km (milioni) 100=2006*

**Fonte*: *European Railway Agency, Railway Safety Performance in the European Union 2014*

ARRIVA

Gare: in Europa funzionano perché…

La competizione genera **valore** e aiuta ad **allentare la pressione sulla finanza pubblica**

Crescita della **qualità**, aumenti dei **passeggeri trasportati** e **riduzioni dei contributi pubblici** nell'ordine del 20-30%

Possibilità di **superamento delle rendite di posizione**

L'esperienza dimostra che i migliori risultanti si ottengono con **un'apertura progressiva al mercato (10-15 anni)**

ARRIVA

Lotti di gara: fattore di contendibilità

- **Dimensionamento del lotto** determinante per la contendibilità della gara
- Nella prima tornata di gare, lotti di **dimensioni medio-piccole** per garantire la massima contendibilità e **una curva di apprendimento per Autorità di programmazione/Stazioni appaltanti e operatori**
- In Germania (27,3% dei servizi regionali svolti da concorrenti di DB nel 2014) la **dimensione ottimale dei lotti ferroviari** è individuata in **2-5 mln. treni-km** (Fonte: KCW GmbH, *Erste Ergebnisse der Studie «Bieterengagement im deutschen SPNV-Markt»*, 23/02/2012)

Agenda

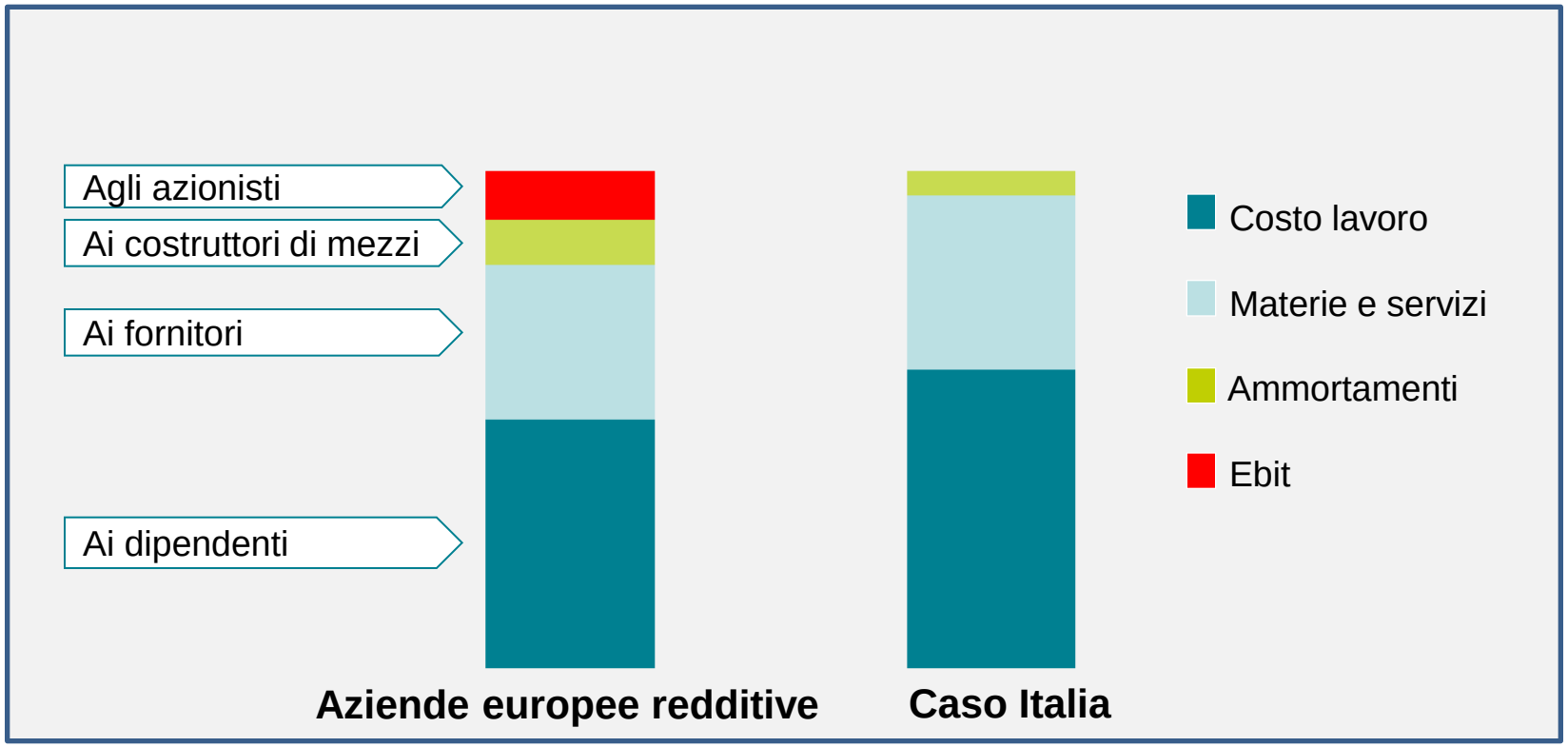
- Arriva: chi siamo
- Liberalizzazione in Europa: risultati
- **Mercato italiano**
- Quali gare per fare di più con meno?

ARRIVA

Distribuzione iniqua di valore (settore servizi bus)

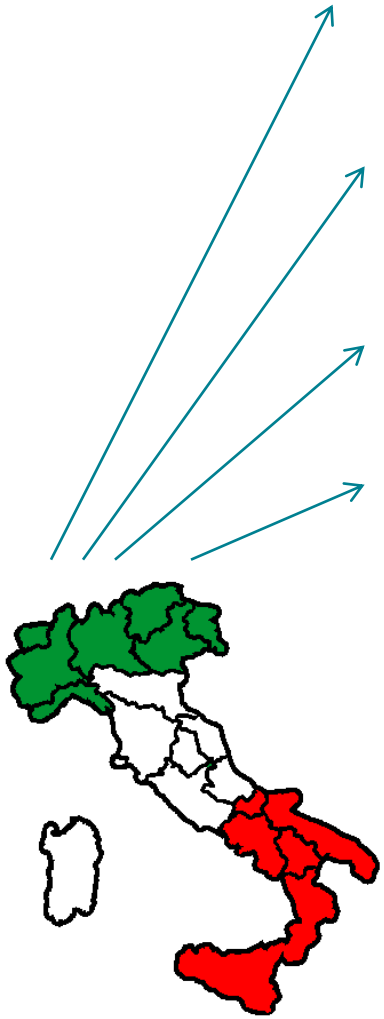
Il settore sconta **uno squilibrio** nella **distribuzione di valore** tra i portatori d'interesse

I **minori livelli tariffari** rispetto ai riferimenti europei e gli squilibri sul fronte dei costi si scaricano sulla fiscalità generale



ARRIVA

Gare in Italia: elementi di criticità



- Nessuna pianificazione della riforma (progressione), ma **implementazione per scadenze legislative** (incerte)
- Per i servizi ferroviari, **tempi di gara** e di **presa in carico dei sevizi** non compatibili con gli standard europei e con l'acquisto di nuovi treni
- **Regole poco chiare** su subentro/disponibilità/valorizzazione dei beni essenziali al servizio (rotabili, officine, depositi)
- **Clausole sociali** eccessivamente rigide
- Monito della **Commissione Trasporti della Camera**: «*evitare, laddove si scelga l'affidamento previo espletamento di gara pubblica, ambiti di gara eccessivamente ampi, che non favoriscono la concorrenza*»

ARRIVA

Agenda

- Arriva: chi siamo
- Liberalizzazione in Europa: risultati
- Mercato italiano
- **Quali gare per fare di più con meno?**

ARRIVA

Mercato italiano ferro: fare di più con meno

Gli studi che applicano nuovi criteri di programmazione dei servizi e considerano **treni nuovi** per tutta la flotta, effettuati su bacini regionali del Nord, Centro e Sud Italia, evidenziano **un elevato potenziale di incremento dell'efficienza dei servizi e della qualità** (parco nuovo autofinanziato, cadenzamenti, miglioramento tempi di viaggio)

	Caso A	Caso B	Caso C
Parco	**Parco nuovo**	**Parco nuovo**	**Parco nuovo**

Scenario "più servizio"

% incremento produzione (treni-km) rispetto all'attuale	**10 - 12%**	**16 - 18%**	**5 - 7%**
Calo del corrispettivo totale annuo in % rispetto all'attuale: risparmio per la Regione	**1 - 12%**	**1 - 4%**	**2 -10%**

Scenario "pari servizio, meno risorse"

Calo del corrispettivo totale annuo in % rispetto all'attuale: risparmio per la Regione	**13 - 23%**	**12 - 22%**	**6 -16%**

ARRIVA

Che tipo di gare per fare di più con meno?

- **Attrattive dal punto di vista del ritorno dell'investimento**
- **Con margini di flessibilità su marketing, tariffe (nell'ambito delle politiche di competenza degli Enti), programmi di esercizio**
- **Che promuovano una crescita dei ricavi da traffico, che assorba l'inevitabile riduzione di contributi pubblici**
- **Con regole chiare su beni essenziali**
- **Che abbiano basi d'asta in linea con costi standard (e relativi corrispettivi) definiti secondo logiche industriali e che contribuiscano a un riequilibrio della distribuzione di risorse a livello nazionale e regionale**
- **Che garantiscano l'occupazione ma superando rigidità non più sostenibili**

ARRIVA

Leopoldo Montanari
Managing Director
ARRIVA ITALIA S.r.l.
montanaril@arriva.it