

IL SISTEMA INDUSTRIALE DELLE UTILITY DEL NORD-OVEST

CONFSERVIZI NORD-OVEST EXECUTIVE SUMMARY

a cura di
ref.
ricerche

con la collaborazione di

Utilitatis
pro acqua energia ambiente



 **UTILITALIA**
imprese acqua ambiente energia

**ASSTRA**
ASSOCIAZIONE TRASPORTI

 **Confservizi**
PIEMONTE - VALLE D'AOSTA

 **Confservizi Cispel Liguria**
Associazione Regionale dei Servizi Pubblici Locali

 **CONFSERVIZI**
CISPEL Lombardia

ANNUAL STAKEHOLDER REPORT CONFSERVIZI NORD-OVEST



con il contributo di



**Il sistema industriale
delle utility del Nord-Ovest
Confservizi Nord-Ovest
Executive summary**

Copyright 2017©
Confservizi Nord-Ovest

Il presente Rapporto è stato realizzato da REF Ricerche con la collaborazione di Utilitatis. Tutti i diritti sono riservati a Confservizi Nord-Ovest.
Tutte le parti di questo libro possono essere riprodotte e utilizzate citando la fonte e dandone comunicazione anche a mezzo e-mail a ciascuna delle rappresentanze Confservizi del Nord-Ovest, facendo salvi i diritti di parti terze.

SOMMARIO

NASCE “CONFSERVIZI DEL NORD-OVEST”: UNITI E PIÙ FORTI	4
I SERVIZI PUBBLICI LOCALI COME “FATTORI ABILITANTI” DELLO SVILUPPO E DELLA RIGENERAZIONE URBANA	6
IL NORD-OVEST: AREA FORTE TRA LE AREE INDUSTRIALI DELL’EUROPA CHE CONTA	7
LE AZIENDE IDRICHE TRA PRESENTE E FUTURO: UN’ECCELLENZA EUROPEA	9
LE GARE GAS SONO OCCASIONE PER CONSOLIDARE E FARE EFFICIENZA	12
RIFIUTI URBANI: LE OPPORTUNITÀ VENGONO DALL’ECONOMIA CIRCOLARE	16
MOBILITÀ PUBBLICA: CRESCE LA DOMANDA, LANGUONO GLI INVESTIMENTI	19

NASCE “CONFSERVIZI DEL NORD-OVEST”: UNITI E PIÙ FORTI

Le aziende dei servizi pubblici locali sono presidio industriale e avamposto

in settori ove ancora forte è il desiderio di assicurare un ruolo di indirizzo e controllo delle istituzioni pubbliche su aspetti che incidono sulla qualità della vita e dell’ambiente economico dei territori, con ricadute per i cittadini e per le imprese che in quei territori risiedono e operano.

Negli ultimi 20 anni questo complesso sistema ha attraversato fasi di profondo mutamento, le aziende hanno assecondato il processo di industrializzazione tracciato dai numerosi interventi normativi, un disegno incardinato sulla regolazione indipendente, sul raggiungimento di dimensioni minime, sulla responsabilità delle scelte di autoproduzione e/o di concorrenza per il mercato, e sulla maturazione di una cultura organizzativa e manageriale.

In questo cammino le **Confservizi territoriali sono chiamate a rinforzare il loro ruolo**, favorendo la circolazione delle buone pratiche, agendo da collettore delle istanze, aiutando le realtà minori a crescere e a organizzarsi, potendo contare sulla vicinanza ai soggetti industriali più forti, sul dialogo con i tanti portatori di interessi, su una **rappresentanza più incisiva e in grado di orientare le scelte**.

Per sostanziare questo presidio le confederazioni regionali hanno dato vita ad un coordinamento strategico denominato “Confservizi del Nord-Ovest”: **una rappresentanza associativa più forte e coesa**, in grado di dare voce alle imprese presso le istituzioni e i regolatori locali. Confservizi del Nord-Ovest è **un’iniziativa costituente** sancita su un programma di lavoro comune e intende **riaffermare il ruolo guida che l’area nord occidentale del Paese** intende esercitare rispetto alle sfide del prossimo futuro. Un territorio che ha la sua forza nel suo tessuto sociale di area più integrata del Paese, vicina alle altre aree forti dello sviluppo, e che ciononostante manca ancora di un riferimento istituzionale e di un adeguato riconoscimento del proprio contributo.

Il lavoro è una fotografia del Nord-Ovest, dei suoi punti di forza e delle sue ambizioni, attraverso la quale Confservizi Liguria, Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta, e le federazioni nazionali Utilitalia e Asstra, intendono valorizzare **i settori di servizio pubblico locale come fattori abilitanti dello sviluppo**, veicolo di investimenti e componente essenziale per la modernizzazione del Paese.

Questo studio nasce dalla **consapevolezza dell'importanza del legame con i territori, di cui le aziende dei servizi pubblici locali sono espressione**, e della necessità di affrontare le sfide impegnative mantenendo un radicamento nelle comunità locali, di operare in nome e per conto dei territori, preservandone l'identità come valore fondante. Un impegno fatto di risposte a bisogni che cambiano, di investimenti e delle loro ricadute economiche e occupazionali, di miglioramento della qualità della vita.

Un messaggio che parla al futuro, del quale queste aziende vogliono essere allo stesso tempo il teatro, perché il rinnovamento deve iniziare nelle aziende ancora prima che nei territori, e gli attori, cioè innovatori e interpreti del cambiamento.

I SERVIZI PUBBLICI LOCALI COME “FATTORI ABILITANTI” DELLO SVILUPPO E DELLA RIGENERAZIONE URBANA

“La via del Nord è smarrita (...) la società settentrionale ha perso il suo ruolo di leadership del Paese”, così afferma in modo provocatorio lo storico economico Giuseppe Berta in un suo recente saggio¹. Uno sprone alle aree economicamente più forti del Paese ad esercitare quel ruolo di guida, che almeno sul piano economico, non è mai venuta meno, e a trasformarlo in una leadership, anche culturale, basata sull'autorevolezza della sua classe dirigente e sulla capacità di governare il cambiamento.

Al Nord-Ovest e alle sue trasformazioni anche Banca d'Italia ha dedicato un articolato lavoro di ricerca² giungendo alla conclusione che il divario economico che il Nord-Ovest ha accumulato negli ultimi due decenni rispetto alle aree “industriali avanzate” dell'Europa è causato dal ritardo dello sviluppo nei settori manifatturieri ad alta intensità tecnologica e nei servizi a elevato contenuto di conoscenza.

Un divario che origina da fattori che frenano la crescita e l'innovazione, come le piccole dimensioni delle imprese, la minore dotazione di capitale umano, la debolezza finanziaria delle imprese, ancora troppo dipendenti dal sistema del credito.

Questo lavoro ha l'ambizione di riassumere i tratti dell'identità del Nord-Ovest. Un Nord-Ovest che attraverso i propri servizi pubblici locali, certamente all'avanguardia nel panorama nazionale, intende essere motore dello sviluppo del Paese, “pensare se stesso come area forte tra le aree forti d'Europa”.

I servizi pubblici locali dunque come “fattori abilitanti” dello sviluppo, come volano di investimenti e innovazione, di creazione di valore e lavoro, di benessere e qualità delle vita nei territori.

1 G. Berta (2015), La via del Nord, Il Mulino.

2 Banca d'Italia (2015), Deindustrializzazione e terziarizzazione: trasformazioni strutturali nelle Regioni del Nord-Ovest, Questioni di economia e finanza, Occasional Papers, n.282.

IL NORD-OVEST: AREA FORTE TRA LE AREE INDUSTRIALI DELL'EUROPA CHE CONTA

A Nord-Ovest, 558 imprese di servizi pubblici locali compongono un ipotetico Gruppo industriale che fattura ogni anno 17 miliardi di euro e occupa circa 42.000 addetti, un tessuto di imprese che genera utili per 332 milioni e realizza ogni anno investimenti per oltre 1,6 miliardi di euro. Una realtà industriale che contribuisce ogni anno a sostenere per un punto percentuale il Pil nazionale e per oltre tre punti percentuali quello del Nord-Ovest.

Il sistema delle utilities presenti in Liguria, Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta, opera nei settori di servizio pubblico locale a rilevanza economica: il servizio idrico, l'igiene urbana, la filiera dell'energia elettrica e del gas naturale, il trasporto pubblico locale e, a dispetto del nome, si configura come un aggregato industriale e di servizio rilevante per l'economia locale in uno dei territori più dinamici del Paese.

La particolare caratterizzazione territoriale di questi settori, necessariamente radicati a livello locale, e la quota di investimenti generata hanno ampie e dirette conseguenze sulla creazione di un vasto indotto di servizio. Sulla base di valori ragionevoli e prudenziali del cosiddetto moltiplicatore Keynesiano si possono stimare **ricadute economiche attivate dagli investimenti nei territori per oltre 3,3 miliardi di euro**, corrispondenti a 0,6 punti percentuali del Pil del Nord-Ovest, e un sostegno addizionale all'occupazione per circa 27.800 addetti, includendo gli occupati indiretti (nelle industrie che forniscono impianti, materiali e servizi) e l'indotto (attraverso i beni e i servizi acquistati con i redditi da lavoro percepiti dagli occupati diretti e indiretti).

Il lavoro è organizzato sulla base di monografie illustrate con modalità di *infodata journalism*.

Le realtà industriali rappresentate dalle Confservizi territoriali sono l'esito di una profonda trasformazione

occorsa nell'ultimo ventennio: dalle aziende speciali e municipalizzate degli anni '90 si giunge alle moderne realtà dell'in house industriale e alle multi-utility quotate. Un percorso evolutivo, innescato dai cambiamenti dell'ambiente economico, del contesto organizzativo e dalla governance dei servizi, e non ultima, dall'evoluzione del loro ruolo di presidio territoriale, al servizio della collettività.

Una trasformazione che parte dal contesto nel quale le aziende dei servizi pubblici locali operano, dall'uscita dall'alveo della pubblica amministrazione, dal restringimento delle finanze pubbliche, dalla necessità di approdare a corrispettivi che coprano i costi, di abbracciare logiche di efficienza ed efficacia. Una trasformazione che ha cambiato il DNA delle aziende municipalizzate in soggetti industriali in grado di coniugare un servizio di qualità e costi contenuti, in un delicato passaggio culturale dove gli utenti divengono clienti, soggetti attivi, che domandano servizi di qualità, ascolto e partecipazione alle scelte.

Un cambiamento ispirato dalle istituzioni comunitarie e interpretato poi dai governi nazionali, che vuole restituirci aziende più grandi e più solide, in grado di affrontare le sfide del futuro, dalla crescente antropizzazione del pianeta, alle migrazioni e al cambiamento climatico, alla trasformazione del lavoro e delle smart cities, sfide con le quali i servizi pubblici locali saranno chiamati a misurarsi, dall'industria 4.0 alle tecnologie digitali e allo smart metering, dal lavoro agile alle applicazioni di work force management, per aumentare l'efficienza, l'efficacia e la qualità dei servizi, per essere più vicine ai loro clienti, famiglie e imprese.

Un percorso incardinato sul raggiungimento di dimensioni minime, dagli ambiti territoriali ottimali dell'idrico e quelli minimi del gas, condizione necessaria per sviluppare economie di varia natura, di scala e finanziarie, sulla responsabilità delle scelte di autoproduzione e/o di concorrenza per il mercato, e sulla maturazione di una cultura organizzativa e manageriale.

LE AZIENDE IDRICHE TRA PRESENTE E FUTURO: UN'ECCELLENZA EUROPEA

Il Nord-Ovest è l'area del Paese che può vantare le percentuali più elevate di copertura del servizio idrico nei propri capoluoghi di provincia: oltre il 98% dei residenti è servito da acquedotto, collettamento dei reflui ed è collegato a un depuratore. Le irregolarità nella fornitura interessano meno del 4% della popolazione. Rispetto ad un dato nazionale ove il 39% dei volumi immessi non raggiunge le utenze finali, il Nord-Ovest merita la palma dell'area più virtuosa del Paese (24%).

Le sfide del futuro sono quelle del cambiamento climatico e della crescente antropizzazione, con la necessità di gestire la scarsità della risorsa e garantire l'approvvigionamento di acqua di buona qualità, monitorando i nuovi inquinanti, insieme al miglioramento della tutela ambientale e alla necessità di assicurare la rigenerazione della risorsa.

Si tratta poi di aspetti che richiedono investimenti nella conoscenza delle reti, nella interconnessione delle fonti primarie, nel monitoraggio permanente dell'acqua destinata al consumo umano (water safety plans), con un importante ruolo per le nuove tecnologie, mentre il potenziamento e la manutenzione delle infrastrutture esistenti rimarranno fondamentali per assicurare un sistema idrico efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Gli investimenti sono la chiave di volta per garantire un sistema idrico adeguato e resiliente, per tramandare un "patrimonio comune" di infrastrutture in buono stato alle generazioni future.

La regolazione indipendente ha fatto molto in questi anni in termini di sostegno all'equilibrio economico e finanziario delle gestioni, assicurando tariffe coerenti con la copertura dei costi di gestione e di investimento. Tuttavia ad oggi, gli investimenti realizzati non risultano ancora proporzionati al reale fabbisogno.

Il settore soffre di un deficit infrastrutturale le cui cause vanno ricercate in un lungo periodo nel quale gli investimenti sono stati sacrificati per contenere le tariffe. Il confronto della spesa mostra che le tariffe del Nord-Ovest sono più contenute rispetto a quelle applicate nei maggiori Paesi europei, a dimostrazione dello scambio tra investimenti e tariffe e degli spazi di autofinanziamento ancora presenti, senza minare la sostenibilità della spesa di famiglie e imprese.

L'ingente fabbisogno di investimenti richiede una crescita delle dimensioni delle gestioni e il raggiungimento di una scala finanziaria efficiente. **La gestione unica d'ambito provinciale o di città metropolitana è ancora lungi dal potersi dire conseguita.** L'assetto gestionale risulta ancora molto frammentato come documentato dalla presenza di più di 400 soggetti operanti del Nord-Ovest.

Le dimensioni sono un fattore determinante delle performance delle aziende idriche. Le aziende più grandi sono economicamente e finanziariamente più solide, e mostrano anche una maggiore produttività. Per la loro solidità tali aziende palesano anche un potenziale di indebitamento "inespresso", che le qualifica come soggetti in grado di sostenere lo sviluppo degli investimenti. Le aziende di minori dimensioni mostrano invece un indebitamento praticamente nullo, derivante dalle maggiori difficoltà di accesso al credito, con ripercussioni importanti sulla capacità di realizzare gli investimenti programmati.

Le aziende più grandi e patrimonializzate investono di più e hanno programmi di investimento più ambiziosi: negli anni 2014-2015 hanno investito 34 euro/abitante/anno rispetto ai 29 euro/abitante/anno delle gestioni di minori dimensioni e hanno programmato investimenti per 66 euro/abitante/anno nel periodo 2016-2019, contro i 32 degli operatori minori.

A confronto con le aree industriali più sviluppate del continente europeo l'industria idrica del Nord-Ovest è meno concentrata: le maggiori dieci aziende per fatturato sono accreditate del 55% del fatturato totale. Un dato inferiore a quello della Regione Est della Spagna (66%), Baden-Württemberg, Vestfalia e Baviera (72%), Sud della Francia (77%), Belgio (85%) e assai distante dall'area con la concentrazione più elevata, i Paesi Bassi (95%).

L'analisi delle maggiori aziende per fatturato in ciascuna area europea evidenzia una solidità economica e finanziaria superiore delle aziende del Nord-Ovest: la redditività espressa in termini di margine operativo lordo raggiunge il 28%, contro il 24% di media del campione europeo, superata solo dal 38% dei Paesi Bassi. Anche per quanto riguarda la produttività del lavoro le aziende del Nord-Ovest mostrano performance migliori, con un valore aggiunto per addetto di 195mila euro a fronte di un costo del lavoro per addetto, pari a 56mila euro, inferiore a quello dalle aziende europee (pari a 65mila euro).

Le maggiori aziende idriche del Nord-Ovest presentano una buona solidità patrimoniale, e un rapporto tra posizione finanziaria netta e patrimonio coerenti con l'accesso al credito e ai mercati dei capitali. Indicatori molto buoni e coerenti con la **possibilità di raccogliere la provvista finanziaria necessaria a sostenere quel "salto di qualità" degli investimenti auspicato per i prossimi anni.**

Il potenziale di investimento "inespresso" raggiunge il miliardo di euro, cui si aggiunge la capacità finanziaria delle società quotate. **Sono numeri che consentirebbero di spingere gli investimenti sino a 56 euro pro capite**, colmando gran parte della distanza che ancora separa gli investimenti del Nord-Ovest dalle migliori esperienze europee (la Francia investe 101 euro pro capite, la Germania 82 euro e il Belgio 70 euro).

LE GARE GAS SONO OCCASIONE PER CONSOLIDARE E FARE EFFICIENZA

La distribuzione di elettricità e gas è il punto di contatto con l'utente finale, famiglia o impresa, di una filiera che parte dalla generazione o dall'approvvigionamento, e che passa per il trasporto, assicurato dalla rete di trasmissione nazionale, per l'energia, e dai gasdotti che collegano l'Italia ai Paesi produttori di gas (principalmente dalla Russia e dal Mare del Nord) e che proprio attraverso la rete di distribuzione giunge ai clienti finali. La distribuzione, attività elettiva delle società dei servizi pubblici locali, si fonda sulla realizzazione, la gestione e la manutenzione delle reti locali.

Sono 87 gli operatori della distribuzione di gas naturale presenti nel Nord-Ovest, ed esercitano il servizio sulla base di concessioni rilasciate dagli enti locali. I distributori elettrici operanti nel Nord-Ovest sono invece 23. Tra i servizi pubblici locali, la distribuzione di energia elettrica è l'industria meno frammentata: un assetto che discende dalla presenza storica di un operatore dominante, a cui nel secondo dopoguerra fu affidato il compito di elettrificare il Paese.

La dotazione infrastrutturale è adeguata: il 91% delle famiglie del Nord-Ovest è allacciata alla rete di distribuzione di gas naturale e il territorio è percorso da quasi 78 mila chilometri di rete. La distribuzione di energia elettrica del Nord-Ovest consta di 258 mila chilometri di reti in bassa e media tensione.

Tanto per la distribuzione elettrica quanto per quella di gas naturale **il gradimento sulla qualità del servizio espresso dalle utenze è elevato, vicino al 90%** in tutte le Regioni e in miglioramento negli anni. I dati tecnici confermano le migliori performance del Nord-Ovest, in termini di continuità del servizio, con una durata media delle interruzioni che è pari a circa la metà della media del territorio italiano (53 minuti contro i 110 del Paese). Il numero medio di interruzioni senza preavviso è pari a 1,7 rispetto ad una media italiana di 2,9. Anche le società attive nella distribuzione di gas del Nord-Ovest registrano indicatori di qualità tecnica adeguati, come testimoniato da un numero di chiamate per pronto intervento inferiore alla media (12,4 casi ogni 1.000 clienti finali contro i 13,5 della media) e percentuali di rete ispezionata e di perdite individuate nella media delle maggiori gestioni del Paese.

A distanza di oltre 15 anni **la vendita al dettaglio di gas naturale ha raggiunto un buon livello di maturità e concorrenzialità, mentre quella di energia elettrica presenta ancora margini di miglioramento.** Nel mercato della vendita di gas la quasi totalità delle imprese si rifornisce sul mercato libero: dal luglio 2014 infatti è caduto anche l'ultimo presidio rappresentato dal servizio di maggior tutela. Diverso è il caso delle famiglie laddove solo una ogni tre sceglie il proprio fornitore sul mercato libero.

Nell'ultimo anno il 12% delle famiglie del Nord-Ovest ha cambiato fornitore o ha rinegoziato il contratto con il proprio fornitore su base annuale; una quota che sale al 16% tra le piccole e medie imprese e al 27% tra le imprese di maggiori dimensioni. In seguito alla liberalizzazione della vendita l'abitudine di procedere annualmente alla scelta del fornitore più confacente per condizioni economiche e qualità è divenuta una prassi per tutti i grandi consumatori non domestici e inizia a riguardare anche una buona quota di famiglie.

Il mercato della vendita di energia elettrica è invece meno maturo, con solo il 48% delle imprese e il 31% delle famiglie che si serve sul mercato libero. Le imprese del Nord-Ovest sono più avvezze al mercato, il 54% si rifornisce sul mercato libero, mentre la quota di famiglie è allineata alla media nazionale. Nell'ultimo anno il 13% delle famiglie del Nord-Ovest ha cambiato fornitore o ha rinegoziato le condizioni del proprio contratto, rispetto ad un 15% delle piccole-medie imprese.

In questi mesi si stanno avviando le gare per la distribuzione di gas, con l'assegnazione delle concessioni nei 62 ambiti territoriali minimi (ATEM). Le procedure sono ancora in corso. Gli ATEM del Nord-Ovest sono tra i primi che sarebbero dovuti andare a gara, almeno sulla base delle scadenze previste. Ad oggi l'unica gara che potrebbe giungere presto ad una assegnazione è quella per ATEM Milano 1, per quasi 900 mila clienti. Un ritardo causato dai tempi per definire le regole sulla base delle quali le gare possono essere bandite e ai rallentamenti nelle procedure accumulati dalle stazioni appaltanti, impreparate a gestire questo delicato passaggio.

Una situazione che ha dilazionato i benefici in termini di efficienza che si auspica potranno giungere dalla concorrenza per il mercato, in esito all'assegnazione delle concessioni sulla base di procedure competitive.

Da una analisi degli ultimi bilanci disponibili il valore della produzione dei distributori di gas naturale del Nord-Ovest è pari a oltre 3 miliardi di euro. Gli addetti sono circa 7.600.

I dati di bilancio evidenziano la polarizzazione che ancora caratterizza il comparto: **accanto ad una moltitudine di gestioni che operano su scala locale figurano un numero ristretto di grandi distributori**.

I distributori di maggiori dimensioni mostrano livelli di redditività e produttività ragguardevoli, con un margine operativo lordo che raggiunge il 45% del valore della produzione e un valore aggiunto per addetto di quasi 214 mila euro: questi pochi numeri sintetizzano la “cifra industriale” di queste gestioni e documentano l'elevata intensità di capitale, in ragione degli investimenti necessari a mantenere in efficienza e sicurezza le reti. Una redditività che al netto di ammortamenti e svalutazioni delle infrastrutture rimane elevata, intorno al 27%, generando un surplus dall'attività caratteristica coerente con la sostenibilità dell'indebitamento richiesto.

Sono infatti le aziende di maggiori dimensioni ad avere i livelli di indebitamento e redditività più elevati, a riprova della loro maggiore capacità di accesso al credito e di realizzazione degli investimenti programmati. Le aziende di medie dimensioni mostrano un buon livello di solidità economica e patrimoniale, mentre gli indicatori negativi relativi alla posizione finanziaria sembrano palesare una minore capacità di accesso al credito e di riflesso una minore attività di investimento.

Con l'adozione della Strategia energetica nazionale (D.M. 8 marzo 2013) è stata individuata una sede di programmazione e indirizzo per il settore energetico nazionale, pensata per governare il processo che deve condurre alla diversificazione delle fonti di energia e delle aree di approvvigionamento, al potenziamento della dotazione infrastrutturale e alla promozione delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica. Con ogni probabilità il Paese beneficerebbe di una sede programmatica anche per tutti gli altri settori, dall'idrico, all'ambiente, alla mobilità, ovvero di una Strategia nazionale per i servizi pubblici locali, che coordini l'azione di tutti i soggetti coinvolti e “governi” il cambiamento.

L'Italia è oggi tra i Paesi a più elevata incidenza di energia rinnovabile

d'Europa: circa un terzo dell'energia consumata proviene infatti da fonti rinnovabili. Al contrario l'Italia è tra i Paesi ove l'incidenza dei costi di rete è più bassa, inferiore al 20%, mentre la componente energia, ossia la componente di mercato liberalizzata, pesa per il 37% sul costo finale. Una quota ancora prevalente del conto sostenuto da famiglie e imprese è ancora rappresentato da costi passanti, come oneri impropri e tasse, ovvero da voci sulle quali le aziende non possono incidere e che limitano gli spazi di concorrenza nel mercato.

La direzione dello sviluppo dei settori energetici, tradizionalmente incentrata sulla sicurezza dell'approvvigionamento, sulla resilienza del sistema e sulla competitività dei prezzi, **è oggi orientata a obiettivi ambientali:** dalla riduzione delle emissioni di gas serra, alla diffusione delle fonti rinnovabili, attraverso i nuovi paradigmi della mobilità sostenibile e dell'economia circolare. Per sostanziare questo cambiamento di approccio, i settori energetici tradizionali sono chiamati ad **un rinnovamento che passa attraverso le iniziative di efficientamento energetico, la diffusione del teleriscaldamento e la mobilità alternativa.**

In particolare il teleriscaldamento si sta dimostrando un fattore di successo nella lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico per molte città del Nord Italia, aree a maggior intensità di riscaldamento e dove sono prevalentemente localizzate le reti (Torino, Milano e Brescia). I maggiori benefici sono riscontrabili in termini di efficienza energetica, da non intendere esclusivamente come riduzione dei consumi ma di uso più efficiente dell'energia prodotta dalle centrali termiche a cogenerazione. Secondo i dati più recenti, pur servendo attualmente solo il 4% della popolazione italiana, il teleriscaldamento permette di risparmiare ogni anno 442 ktep di energia e 1.386 kton di CO₂.

Si tratta di servizi ancora poco diffusi ma ad elevato potenziale. L'Associazione Italiana Riscaldamento Urbano (AIRU) ha recentemente quantificato in 1.064 ktep all'anno di energia primaria risparmiata e in 5.343 kton all'anno di minori emissioni di CO₂ i benefici raggiungibili grazie alla diffusione del teleriscaldamento.

Queste poche cifre testimoniano **il contributo che le utilities possono apportare alla rigenerazione urbana, in considerazione del loro ruolo di "fattori abilitanti" della qualità e dello sviluppo urbano.**

RIFIUTI URBANI: LE OPPORTUNITÀ VENGONO DALL'ECONOMIA CIRCOLARE

Negli ultimi decenni le istituzioni europee sono state impegnate a disegnare una strategia comune in materia di rifiuti, orientata a ridurre l'impatto della loro produzione sulla salute umana e sull'ambiente e più di recente anche a promuovere una crescita economica più sostenibile.

La direzione di marcia per gli anni a venire è ancora una volta indicata dalle direttive comunitarie attualmente in discussione (il c.d. "Pacchetto economia circolare") che prevedono che entro il 2030 almeno il 65% dei rifiuti urbani sia preparato per essere riutilizzato o riciclato. A questo si aggiunge la previsione di una percentuale massima di rifiuti urbani che potranno essere smaltiti in discarica e il divieto di conferimento in discarica dei rifiuti provenienti dalla raccolta differenziata.

Nel Nord-Ovest nell'ultimo anno sono state prodotte 7,6 milioni di tonnellate di rifiuti. Il Nord-Ovest non è ancora riuscito a disaccoppiare il binomio tra consumi e produzione di rifiuto: l'andamento della spesa per beni non durevoli indica che la minor produzione di rifiuto trova una giustificazione soprattutto nell'evoluzione del ciclo dei consumi, piuttosto che nell'attuazione di politiche di prevenzione e contenimento dei rifiuti. In termini pro capite, la produzione di rifiuti nel Nord-Ovest si è attestata a 473 kg/abitante/anno, ben al di sotto dei 625 kg/abitante/anno della Germania e dei 523 kg/abitante/anno dei Paesi Bassi, ma superiore a quella di Belgio e Spagna.

A fronte di una produzione in riduzione, la raccolta differenziata ha raggiunto in media nel Nord-Ovest una incidenza del 55%, che ancora non raggiunge gli obiettivi previsti dalla normativa nazionale. A soffrire sono in particolare i grandi centri metropolitani, che pure sono eccellenze in ambito internazionale: Milano con il suo 52% di raccolta differenziata supera di gran lunga realtà come Berlino (42%), Londra (34%), Madrid (17%) e Parigi (13%).

Anche nel Nord-Ovest **la situazione è ancora ben lontana dal sostanziare la “circolarità del ciclo del rifiuto”**, ovvero dalla completa possibilità di riutilizzare, recuperare o riciclare i rifiuti prodotti. Considerando la destinazione finale dei rifiuti urbani, il ricorso alla discarica, la soluzione di ultima istanza secondo la strategia europea, rappresenta ancora una modalità prevalente di smaltimento nel Paese.

Nel Nord-Ovest il ricorso alla discarica è pari al 12%, in linea con la media europea. Un valore che sintetizza una situazione regionale molto diversificata, con la Lombardia che si dimostra la Regione più virtuosa. Il basso ricorso alla discarica della Liguria, pari al 12%, sia conseguito grazie all'export di rifiuti verso Regioni limitrofe, a testimonianza di un deficit impiantistico nella capacità di trattamento e compostaggio.

Il Nord-Ovest presenta una dotazione impiantistica complessivamente adeguata. Con riferimento alla capacità degli impianti per il recupero di energia, che permettono di assicurare il trattamento del rifiuto indifferenziato minimizzando il ricorso alla discarica, il consistente surplus registrato dalla Lombardia (20 impianti) può essere reso disponibile alle Regioni che non hanno inceneritori (Liguria, Valle d'Aosta), mentre il Piemonte (2 impianti) è autosufficiente. Per quanto riguarda gli impianti di compostaggio, il cui fabbisogno cresce con la diffusione della raccolta differenziata della frazione organica, le Regioni del Nord-Ovest si distinguono tra territori autosufficienti, come Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta, e territori ove è necessario investire nella realizzazione di più di un impianto di compostaggio, segnatamente in Liguria.

La frammentazione dei bacini di affidamento, assai di sovente su base comunale, **ha ostacolato lo sviluppo di un modello industriale di gestione integrata del ciclo dei rifiuti**: l'industria dei rifiuti del Nord-Ovest conta oggi oltre 200 operatori, in prevalenza impegnati nella sola fase di raccolta del rifiuto.

Le aziende partecipate del Nord-Ovest del settore dei rifiuti urbani **realizzano un fatturato di oltre 900 milioni, occupando circa 5.700 addetti**. Il valore economico generato è distribuito per il 52% alle imprese che forniscono beni e servizi, per il 32% al personale alle dipendenze, per il 4% alla pubblica amministrazione e un 1,4% ai finanziatori, mentre un 11% è trattenuto dalle aziende per la remunerazione del capitale proprio e sotto forma di ammortamenti, riserve e accantonamenti. I dati sugli investimenti, a disposizione per un campione di aziende che servono circa 1/3 della popolazione residente, restituiscono un impegno di risorse per 81,6 milioni di euro, corrispondenti a 20 euro pro capite, e in calo negli anni più recenti. Utilitalia stima in 5 miliardi di euro il fabbisogno di investimenti per lo sviluppo della raccolta differenziata e dell'impiantistica necessaria al recupero e alla valorizzazione dei rifiuti.

L'analisi delle performance economico-finanziarie mostra una buona redditività delle aziende di maggiori dimensioni, accreditate di un margine operativo lordo tra il 12% e il 14%, e una buona solidità finanziaria. Le performance si invertono nelle aziende di dimensioni minori, dove la redditività si ferma al 9% e la salute finanziaria è precaria a causa di uno squilibrio tra capitale proprio e di terzi.

Accanto alle dimensioni gli indicatori di redditività e solidità finanziaria sono influenzati dalla fase della filiera in cui le aziende operano. Come rilevato anche da analisi di settore di Cassa depositi e prestiti e Utilitatis, i gestori proprietari di impianti di trattamento dei rifiuti, fase a più elevata intensità di capitale della filiera, presentano una maggiore redditività, come contropartita della maggior incidenza degli ammortamenti, e un valore della produzione per addetto più elevato, rispetto agli operatori della raccolta e del trasporto dei rifiuti urbani.

MOBILITÀ PUBBLICA: CRESCERE LA DOMANDA, LANGUONO GLI INVESTIMENTI

L'industria del trasporto pubblico locale (TPL) identifica l'offerta di tutti i mezzi di trasporto collettivo (bus, treni, tram, metropolitane) che contribuiscono al soddisfacimento del bisogno di mobilità in ambito urbano, regionale o infra-regionale. I servizi di TPL sono complementari al trasporto privato, ai servizi di mobilità pubblica non di linea (quali taxi e noleggi con conducente) e, soprattutto, alle innovative piattaforme digitali che mettono in contatto domanda ed offerta di mobilità (car sharing, bike sharing, car pooling).

Non sembra azzardato affermare che **la mobilità urbana è il servizio pubblico locale ove per prime si stanno manifestando le conseguenze della cosiddetta digital disruption** o “discontinuità digitale”, quel fenomeno di sconvolgimento degli assetti organizzativi e di mercato che scaturisce dalla diffusione dell'innovazione tecnologica e dalla connessione in mobilità.

A queste macro tendenze si associa, il ripensamento degli stili di vita, che va dallo sviluppo della cosiddetta “mobilità dolce” e sostenibile alle nuove forme di organizzazione dell'attività lavorativa in chiave smart e agile: fenomeni che tendono a ridisegnare la mobilità e a ridurre le distanze all'interno delle quali vengono a esplicarsi i rapporti sociali in senso ampio (lavoro, parentali, amicali, tempo libero, eccetera).

In questo contesto in profonda evoluzione, **proprio la mobilità pubblica sembra intercettare le preferenze degli individui**, in una lenta e costante progressione in atto dall'inizio degli anni Duemila: il peso del trasporto pubblico urbano ed extra urbano su gomma e rotaia è arrivato ad approssimare un quarto delle percorrenze complessive, arrivando a mettere in discussione il primato del trasporto privato (auto). È evidente che questo fenomeno si presenta con intensità e diffusione assai eterogenea: il mezzo pubblico tende ad esercitare una reale concorrenza al mezzo privato solo in presenza di reti capillari e efficienti, e in questo il territorio nazionale unisce le eccellenze di alcune realtà metropolitane e ritardi siderali.

In Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia e Liguria l'offerta di trasporto pubblico è significativamente più capillare che nel resto del Paese e in crescita e anche la domanda: nell'ultimo anno 23 individui su 100 che si sono spostati per motivi di studio o lavoro, lo hanno fatto a bordo di bus, treni e metropolitane, contro i 20 su 100 della media Italia ed i 16 del Nord-Est.

Secondo una ricognizione effettuata sulle più recenti informazioni disponibili, nel nostro Paese si contano circa mille operatori nel settore della mobilità pubblica (di cui poco più del 10% è partecipato dagli enti locali) ed oltre 120 mila addetti, per un giro d'affari di oltre 12 miliardi di euro l'anno. **Nel Nord-Ovest le imprese che erogano il TPL sono circa 180**, di cui circa 40 servono soltanto le aree urbane di competenza.

Benché l'orientamento degli ultimi anni sia stato quello dell'aggregazione (agli inizi degli anni Duemila si contavano 200 imprese in più in confronto ad oggi), **il settore sconta ancora una forte parcellizzazione, che ne penalizza lo sviluppo in chiave industriale**. In questo contesto, il Nord-Ovest sembra anticipare le tendenze nazionali, dal momento che il 30% degli operatori ricade nella classe di addetti superiore alle 50 unità, circa il doppio rispetto alle altre macro aree geografiche: una dimensione che appare coerente con un progresso su larga scala ma anche con un approdo a mercati extra nazionali.

Dal punto di vista delle modalità con cui il servizio viene offerto, **l'organizzazione del TPL è prevalentemente orientata al trasporto su gomma**, dal momento che circa il 70% del servizio viene realizzato mediante autolinee urbane (18,1%) ed extraurbane (53,6%). Si tratta di una distribuzione peculiare nel più ampio contesto europeo, dal momento che in Francia, Germania e Regno Unito i due terzi del TPL viaggia su rotaia. In tutto il Paese le reti metropolitane sono sette e si concentrano proprio nelle grandi città delle Regioni del Nord-Ovest (Milano, Torino, Genova, Brescia), soprattutto in termini di estensione (60% dei chilometri di rete).

Anche per quel che attiene agli aspetti dell'offerta, **il Nord-Ovest si afferma come la *best practice* in Italia**: l'indicatore dei posti-km, che offre una misurazione sintetica della dotazione del servizio sul territorio, è di oltre il 60% più elevato della media nazionale e circa il doppio di quanto registrato nel Nord-Est. Più nel dettaglio la Lombardia, con 10 mila posti-km per abitante, è per distacco il mercato più capillare di tutto il panorama nazionale.

Tutto ciò si traduce in **una percezione ampiamente soddisfacente del servizio da parte degli utenti finali**: oltre i due terzi dei passeggeri manifestano infatti apprezzamento rispetto ad alcune caratteristiche fondamentali quali frequenza dei passaggi, puntualità delle corse e velocità dei collegamenti.

Benché il Nord-Ovest presenti un grado di sviluppo significativamente superiore al resto del Paese, **non mancano profili di criticità**: il deterioramento dei fondamentali di mercato, con l'invecchiamento del parco circolante, l'arresto del tasso di sostituzione dei mezzi e lo sviluppo di nuove forme di offerta, ha prodotto rilevanti conseguenze lungo tutta la filiera, dalle imprese di produzione dei mezzi, che hanno subito un ingente contingentamento dei margini, agli operatori del settore, che hanno dovuto fronteggiare una significativa flessione dei ricavi, sino agli utenti finali, ai quali è stato offerto un servizio spesso lontano dagli standard europei.

Su questa situazione si sono poi innestate le conseguenze della crisi e delle sofferenze della finanza pubblica: agli enti territoriali, titolari della gestione della mobilità in ambito urbano, sono stati imposti stringenti vincoli all'indebitamento, oltre a dover compensare una riduzione sostanziale dei trasferimenti da parte delle amministrazioni centrali.

Tra gli indicatori che illustrano più efficacemente gli squilibri del sistema appare utile riportare la distanza tra domanda e offerta (0,6 passeggeri-km a fronte di una offerta di 2,8 posti-km), che si traduce in un minore coefficiente di carico (load factor pari al 22%), valore simile a quello osservato in Germania, 20%, ma più basso di quello del Regno Unito, 28%, e pari alla metà di quello spagnolo, 45%, e francese, 42%.

L'insieme di tali fattori concorre a determinare un tasso di copertura dei costi da parte dei ricavi tariffari molto più contenuto rispetto a quello dei principali partner europei, con la conseguenza che **l'Italia è il Paese in cui il settore della mobilità dipende maggiormente dalla contribuzione pubblica**: nel nostro Paese i ricavi tariffari riescono a remunerare in media circa il 30% dei costi (considerando esclusivamente il TPL su gomma) che arriva a circa il 40% considerando tutte le modalità di trasporto (la situazione migliora marginalmente nelle aree metropolitane). Una percentuale che sale al 46% in Francia, al 58% in Spagna, al 64% nel Regno Unito ed addirittura all'83% in Germania.

In uno scenario di scarsità di risorse, tende ad innescarsi un meccanismo non virtuoso che penalizza ulteriormente tutti i principali stakeholder: **un parco veicoli obsoleto ed inefficiente** si traduce in un aggravio di costi operativi per effetto di un incremento dei costi medi di manutenzione (si stima che quelli di un autobus nuovo siano sei volte inferiori rispetto a quelli di un autobus con una vita di 15 anni) e contribuisce a deprimere la domanda di mobilità, riducendo a sua volta i ricavi.

Se ne deduce che il tema centrale per assicurare la sostenibilità di un settore importante dell'economia italiana come quello del TPL, è pertanto quello dell'attivazione di nuovi investimenti: **il fabbisogno di risorse è certamente ingente**, sia per colmare il ritardo dai migliori modelli europei, sia per proseguire lungo il percorso di evoluzione del parco circolante in chiave "green".

Secondo le quantificazioni di Cassa Depositi e Prestiti, che nello scenario centrale prospetta un abbassamento dell'età media dei mezzi di trasporto ai valori medi europei (da oltre 11 a meno di 7), si stima che siano necessari investimenti per circa 4 miliardi di euro l'anno fino al 2033: si tratta di un totale di 68 miliardi, corrispondenti a oltre 4 punti percentuali del Pil. Ben più modeste sono le risorse rese disponibili dal Piano strategico nazionale della mobilità, previsto dalla Legge di Bilancio 2017, ove lo stanziamento complessivo fino al 2033 si attesta a 3,7 miliardi di euro, meno di 300 milioni l'anno.

Distribuendo il monte sulla base dei posti-km offerti in ciascuna Regione per le linee urbane ed extra urbane, è possibile stimare il fabbisogno di investimenti relativi all'intero Nord-Ovest in poco più di 20 miliardi di euro entro i prossimi quindici anni: un fabbisogno che chiama **una programmazione degli investimenti su base pluriennale, sorretta da un contesto normativo e regolatorio stabile e chiaro.**

