

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

## 2 Descrizione evoluzioni della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL

### 2.1 Evoluzioni della Piattaforma informatica

L'Osservatorio ha implementato e si avvale di una banca dati contenente informazioni relative ai servizi di trasporto pubblico locale articolate a livello territoriale, alle norme vigenti, ai flussi finanziari e ai comportamenti dell'utenza, e di un sistema informativo idoneo a consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore e a supportare le azioni mirate al completamento del processo di riforma del trasporto pubblico locale.

Al fine quindi di consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore, a partire da febbraio 2015 è stata realizzata una Piattaforma Web a supporto della procedura di Rilevazione dei dati di produzione ed economico-finanziari relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario svolti dalle aziende. Grazie a tale Piattaforma è stato possibile informatizzare una procedura svolta precedentemente tramite acquisizione dati in formato Excel dalle aziende e richiedere per due anni consecutivi alle Aziende TPL mandatarie una serie di dati di consuntivo relativi agli atti di affidamento per la quale risultano titolari.

La realizzazione e le successive evoluzioni della Piattaforma Web sono state rese possibili in tempistiche brevi grazie al contratto per l'affidamento dei servizi di gestione e sviluppo del sistema informativo del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale, stipulato in data 31 dicembre 2014 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale e l'RTI DXC Technology (mandataria)/Postecom S.p.A./Postel S.p.A./Nolan, Norton Italia S.r.l./Gepin Contact S.p.A./Infoblu S.p.A..

Grazie alle evoluzioni implementate nel 2017, la Piattaforma Informatica Web è accessibile non solo all'Osservatorio TPL per un monitoraggio del settore e alle Imprese Titolari di contratti di servizio per le Rilevazioni dati di consuntivo, nonché ai Referenti di ogni singola Regione e Provincia Autonoma, ma anche ai **Referenti degli Enti Committenti** (Regioni, Province e Comuni), al fine di rendere più agevole ed efficace il supporto alle attività di governo e monitoraggio del settore TPL a livello regionale, tramite la diretta gestione dei contratti di competenza.

A partire da Marzo 2017 sono già state quindi fornite le macro-funzionalità sia a Regioni e Province Autonome per il censimento degli Enti Committenti, sia agli Enti Committenti stessi, affinché provvedessero al governo e monitoraggio del settore TPL.

In particolare agli Enti Committenti sono state fornite istruzioni per le seguenti funzionalità:

- gestione dell'anagrafica dei contratti di servizio TPL e Trasporto Ferroviario Regionale e di gestione infrastruttura stipulati sul territorio regionale. Per ogni contratto è possibile, inoltre, verificare la Composizione Societaria dell'Impresa Titolare e la presenza di eventuali soggetti Amministratori di Tariffazione Integrata. Tale funzionalità ha permesso **l'aggiornamento al 31.12.2016 dei contratti** presenti in banca dati, condizione necessaria per effettuare tramite le Imprese la rilevazione dati "sintetici" sui contratti validi nel 2016.
- gestione dell'anagrafica delle Imprese TPL e Trasporto Ferroviario Regionale, nonché delle Imprese Gestori di Infrastruttura, operanti nel territorio regionale sia in qualità di Titolari del servizio che di mandanti/sub-affidatarie;

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

- monitoraggio dello stato della Rilevazione dati TPL tramite le Imprese per l'esercizio 2016 e futuri, nonché piena visibilità dei dati trasportistici ed economico-finanziari per gruppi di modalità di trasporto (e relative certificazioni) comunicati dalle Imprese per ogni contratto di servizio TPL;
- censimento e certificazione dei dati TPL attraverso l'inserimento di dati per l'esercizio 2016 relativi a vari ambiti tra cui l'adozione di piani urbani della mobilità e della mobilità sostenibile, contribuzioni e investimenti e reti viarie stradali, quindi tramite la certificazione di quanto dichiarato in piattaforma;
- oltre alle funzionalità sopra esposte, la Piattaforma Informatica mette a disposizione degli Enti Committenti specifica reportistica in formato Excel per agevole consultazione ed elaborazione dei dati di competenza.

La rilevazione dei dati TPL per l'anno di analisi ha introdotto anche una importante novità per le Imprese titolari di servizio, ovvero la certificazione del dato attraverso **certificati di firma digitale**, al fine di garantire l'immodificabilità, l'autenticità e la reperibilità dei documenti. I dati richiesti e inseriti nella Piattaforma Web dalle aziende operanti nel settore sono e saranno certificati con modalità espressamente indicate nel decreto interministeriale 16 novembre 2013 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 50 dell'1 marzo 2014; l'obbligo della trasmissione del dato da parte delle aziende è rafforzato dalla previsione di una "sanzione" corrispondente al divieto per l'ente pubblico committente di erogare il corrispettivo contrattuale alle aziende che non hanno ottemperato.

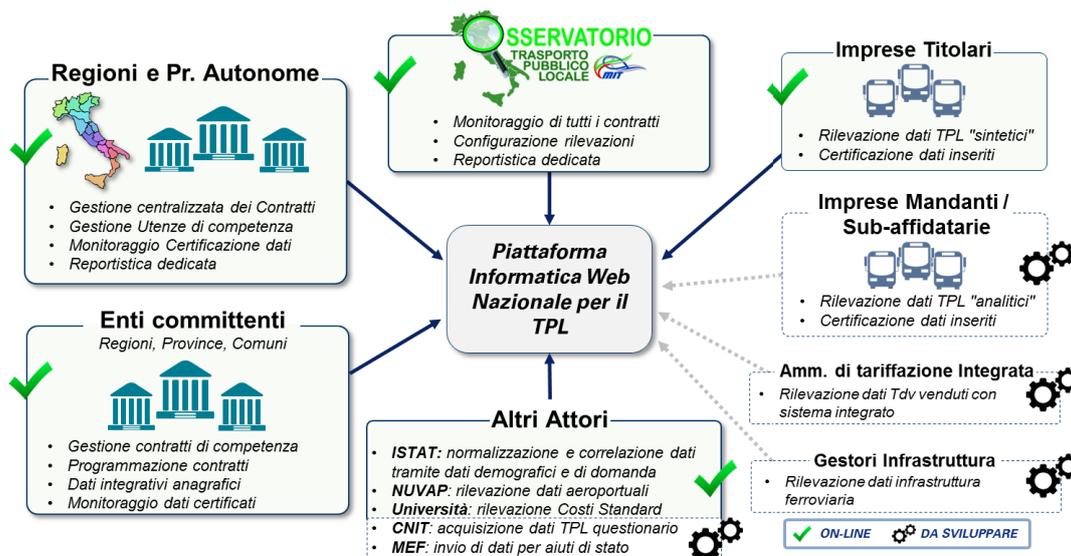
Grazie anche agli ottimi risultati raggiunti dall'Osservatorio TPL tramite il nuovo sistema informativo, sono emerse nuove esigenze di ampliamento dell'attuale platea di utenti del sistema e dell'attuale patrimonio informativo sul settore TPL, sia scaturite da *stakeholder* esterni all'Osservatorio sia internamente alla Direzione Generale nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale. Tali esigenze saranno soddisfatte attraverso la **prosecuzione del percorso evolutivo** definito per il sistema informativo dell'Osservatorio che si poggia su *driver* di intervento tra cui:

- **prosecuzione con l'approccio incrementale nell'estensione dei dati TPL da rilevare tramite Imprese ed Enti del servizio TPL**, già sperimentato con successo nelle prime Fasi di avvio della Piattaforma, con le seguenti priorità:
  - a. rilevazione *dati analitici* (a consuntivo) sia trasportistici sia economico-finanziari TPL per ogni modalità di trasporto (Autolinee, Metropolitana, Tranvia, etc.) di maggior dettaglio rispetto ai dati "sintetici" (di sintesi) richiesti finora alle aziende (es. per l'attuale voce di richiesta del "*numero Addetti totali*" sarà richiesto anche il dettaglio relativo agli "*numero Addetti al servizio* (di cui Guida, Movimento, Manutenzione etc.)" e "*numero Addetti alla gestione dell'infrastruttura* (di cui Circolazione, Manutenzione, Amministrativi etc.)");
  - b. rilevazione dati di Integrazione Tariffaria per contratti che prevedono servizi multimodali;
- **prosecuzione con l'apertura incrementale della Piattaforma ad altri attori del settore TPL**, tenendo in considerazione le necessarie tempistiche di attivazione delle nuove utenze e la necessità di effettuare Formazione agli utenti stessi sulla Piattaforma:
  - a. attivazione *Imprese mandanti e sub-affidatarie di 1° Livello* per la Rilevazione dati analitici per gli atti di affidamento;
  - b. attivazione *Gestori di Integrazione Tariffaria* per la Rilevazione dati relativi alla vendita dei titoli di viaggio;

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

- **Incremento della sicurezza introducendo la Certificazione dei dati tramite Firma Digitale anche per gli Enti Committenti**, al fine di garantire la “non ripudiabilità” di dati e documenti inviati in via telematica dagli utenti anche per tale tipologia di utenti.

Per completezza, di seguito è riportata una panoramica della “rete telematica” avviata dall’Osservatorio con il dettaglio delle funzionalità previste per ciascun attore a regime:



## 2.2 Informazioni tecniche di dettaglio sulla Piattaforma Web

Le evoluzioni della Piattaforma Informatica dell’Osservatorio sono state implementate integralmente sulla infrastruttura hardware e software esistente. Pertanto, si riportano per completezza le informazioni tecniche descritte nella Relazione dello scorso anno.

La Piattaforma Web ha una architettura client/server *Web-based* per consentire l’accesso da parte delle aziende di trasporto pubblico locale attraverso un *Web Browser* e senza necessità di installare specifici software.

Si è scelto di creare un’applicazione integrata al Sistema informativo della Motorizzazione per usufruire del processo esistente di creazione e diffusione delle utenze e delle credenziali per l’accesso delle imprese di trasporto pubblico, rispettando i livelli di sicurezza attualmente applicati.

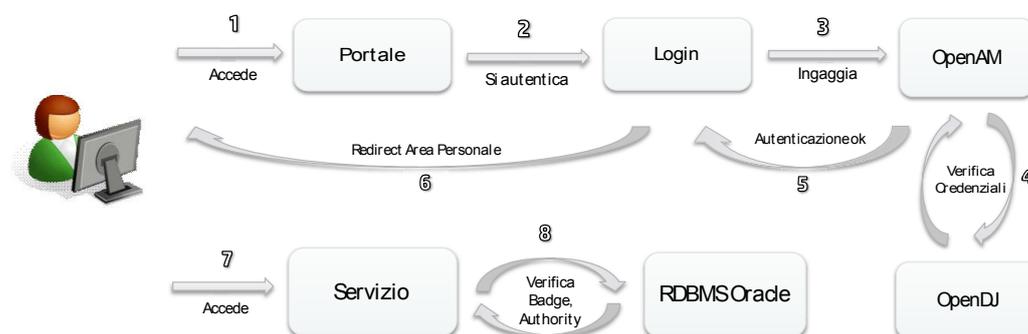
L’organizzazione del sistema di sicurezza è quello presente per tutte le applicazioni del Portale dell’Automobilista. Si basa quindi sui seguenti punti:

- *OpenAM* per la gestione dell’autenticazione e la protezione degli accessi a risorse non pubbliche, siano applicazioni web, portali o contenuti;
- *OpenDJ* come *User Store* per la memorizzazione delle credenziali degli utenti del sistema informativo del Dipartimento dei Trasporti (come per esempio utenti della Direzione Generale, Ufficio della Motorizzazione Civile, Agenzie, Imprese, etc.) e la gestione delle identità degli utenti di portali come Cittadini e Imprese, registrati sul portale esterno ma senza *grant* di accesso ai servizi core della motorizzazione;

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

- schema dati, gestito tramite RDBMS Oracle, contenente tutte le informazioni riguardanti aspetti di sicurezza come, identità, ruoli e *grant* di accesso degli utenti con autorizzazione all'uso delle applicazioni core del dipartimento;
- area applicativa Osservatorio TPL.

Nella figura seguente è descritto un tipico scenario di accesso, dietro autenticazione, al servizio "Osservatorio TPL" e l'illustrazione dell'ingaggio delle tre componenti.



Questo scenario si completa in otto passi, e cioè:

- l'utente accede al Portale;
- l'utente si autentica tramite il modulo di Login;
- il modulo di login ingaggia *OpenAM* per la verifica delle credenziali inserite dall'utente;
- *OpenAM* interroga *OpenDJ* per verificare la corrispondenza delle credenziali con quelle memorizzate nel *Directory Server*;
- *OpenAM* notifica al modulo di Login che l'autenticazione ha avuto successo;
- il modulo di Login rimanda l'utente alla sua Area Personale del Portale;
- l'utente accede ad un Servizio SIDT protetto, essendo autenticato può farlo;
- il Servizio recupera le informazioni su diritti di accesso alle funzioni, Badge dallo schema dati memorizzato nel database Oracle.

Un altro obiettivo importante ottenuto attraverso l'integrazione con il Sistema Informativo della Motorizzazione è stato quello di aver creato la relazione tra i dati anagrafici delle imprese di trasporto pubblico di interesse per l'Osservatorio TPL e i dati anagrafici delle aziende già censite per l'utilizzo di altre applicazioni del Sistema informativo della Motorizzazione.

I dati di produzione ed economico-finanziari inseriti dalle aziende di trasporto pubblico locale sono stati raccolti in una porzione della base dati del Sistema informativo della Motorizzazione. Questo ha dato la possibilità di effettuare ricerche e statistiche sui dati inseriti in tempi contenuti.

Tale Piattaforma Web comprende anche un componente software per la gestione e l'invio delle comunicazioni tramite PEC ai diversi attori quali aziende di trasporto pubblico locale, Enti committenti del servizio e Regioni / Province autonome. Le tipologie di comunicazione gestite dalla Piattaforma sono le seguenti:

- informative alle Imprese sulle tempistiche previste per l'accesso e la raccolta dei dati di produzione ed economico-finanziari;

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

- comunicazione su modalità di accesso al Portale dell'Automobilista, credenziali per l'autenticazione, accesso all'applicazione;
- informative agli Enti committenti del servizio per notificare il divieto di erogare il corrispettivo contrattuale alle aziende che non hanno ottemperato alla procedura di Rilevazione dati TPL;
- informative agli Enti committenti del servizio per notificare lo sblocco del divieto di erogare il corrispettivo contrattuale per le aziende che hanno completato il processo di certificazione dei dati richiesti dall'Osservatorio.

Come descritto nel capitolo precedente, nei primi mesi del 2014 i dati in parola relativi all'esercizio 2012 sono stati richiesti alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale e ai relativi enti committenti (Regioni ed Enti locali) con modalità non sufficientemente efficaci per procedere a una loro completa analisi, ossia tramite questionari Excel.

In particolare, è stato possibile reperire i seguenti dati:

- *dati identificativi dell'impresa*, ovvero dati dell'impresa, estremi contrattuali, ubicazione territoriale etc.;
- *dati di produzione*, ovvero parametri caratteristici dell'offerta di trasporto (veicoli\*km, posti\*km, posti a sedere\*km, quantità di vetture utilizzati, età media delle vetture etc.);
- *indicatori di produzione* come indicazione delle velocità commerciali;
- *dati relativi all'utenza* relativi a quantità di passeggeri e di passeggeri\*km.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

### 3 Evoluzioni nel settore dei piani urbani della mobilità sostenibile 2015, 2016

I Piani Urbani di Mobilità sono stati introdotti con l'articolo 22 della legge n. 340 del 2000 come "progetti del sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi da attuare nelle aree urbane per il governo della mobilità". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha successivamente elaborato le relative linee guida, nelle quali ha rafforzato il principio della connessione tra la pianificazione della mobilità urbana e la politica del territorio nelle sue diverse componenti.

Nel mentre nel contesto europeo, l'Unione Europea (UE) ha indirizzato i contenuti e le modalità di redazione dei piani della mobilità verso due concetti guida: la sostenibilità e la concertazione degli interventi. L'UE ha, infatti, posto al centro delle sue politiche la mobilità urbana, quale componente di una complessiva strategia di gestione sostenibile delle città e definito principi e obiettivi di riferimento per esaminare e risolvere le problematiche della mobilità urbana, lasciando alle realtà locali l'individuazione delle soluzioni più idonee. Questo approccio alle tematiche della mobilità urbana, già prospettato nel Libro bianco sui trasporti (2001), è stato successivamente ripreso nel Libro verde: per una nuova cultura della mobilità urbana (2007), nel Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) e nel Libro bianco sui trasporti (2011).

Il 4 agosto 2017 è stato istituito un decreto per l'adozione delle linee guida per la redazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile ai sensi dell'articolo 3 comma 7 del decreto legislativo del 16 dicembre del 2016, n. 257.

Entrando in merito al decreto sopracitato, secondo l'articolo 3 comma 1, "le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS), secondo le linee guida di cui all'articolo 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto".

Relativamente alle attività dell'Osservatorio per l'anno 2016, agli Enti Committenti è stata data la possibilità di inserire nella piattaforma i dati e le informazioni riguardo all'adozione dei Piani urbani della mobilità o dei Piani urbani della mobilità sostenibile, in modo da avere un quadro generale della situazione italiana. Gli Enti Committenti hanno indicato l'adozione o meno di un piano Piano Urbano della Mobilità (di seguito PUM) o PUMS e, in caso di adozione di un piano, hanno rilevato:

il numero e la tipologia dell'atto di approvazione relativo all'ultimo piano adottato, e l'identificazione dell'Ente Capofila nell'eventuale situazione di un piano redatto unitamente ad altri Comuni in Associazione / Consorzio o ad altri Enti di Bacino o della Comunità;

la data di adozione dell'ultimo piano oggetto di approvazione, considerando l'ultimo piano adottato entro la fine dell'anno di riferimento (2016).

Per poter rappresentare graficamente i dati raccolti si necessita, tuttavia, di una rilevazione più consistente, non avendo la maggior parte degli utenti ancora inserito le informazioni sulla piattaforma dell'Osservatorio. Il motivo per cui il processo di rilevazione si è svolto in tal maniera risiede nel fatto che prima del 4 agosto 2017 non era presente nessun decreto.

Di seguito viene riportata una tabella con i comuni che sono tenuti ad adottare un PUM o un PUMS per evidenziare quanti di loro lo abbiano già fatto con la relativa data dell'ultimo piano adottato.

Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Ancona	PUM ex art.22 legge 340/2000	20/04/2015

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

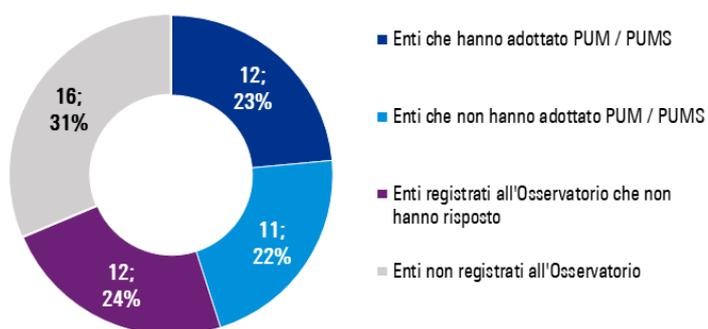
Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Andria	Piano non ancora adottato	-
Aosta	L'Ente non è registrato	-
Bari	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/10/2009
Bergamo	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2018
Bologna	L'Ente non è registrato	-
Bolzano	L'Ente non è registrato	-
Brescia	Piano non ancora adottato	-
Cagliari	L'Ente non è registrato	-
Campobasso	L'Ente non è registrato	-
Catania	Piano non ancora adottato	-
Catanzaro	L'Ente non è registrato	-
Ferrara	L'Ente non è registrato	-
Firenze	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Foggia	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Forlì	L'Ente non è registrato	-
Genova	PUM ex art.22 legge 340/2000	18/01/2020
Giuliano in Campania	L'Ente non è registrato	-
L'Aquila	PUM ex art.22 legge 340/2000	20/03/2022
Latina	PUM ex art.22 legge 340/2000	12/12/2007
Livorno	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Messina	PUM ex art.22 legge 340/2000	01/09/2017
Milano	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2010
Modena	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Monza	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Napoli	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Novara	PUM ex art.22 legge 340/2000	14/07/2018
Padova	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/12/2018
Palermo	Piano non ancora adottato	-
Parma	L'Ente non è registrato	-
Perugia	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2016
Pescara	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Piacenza	L'Ente non è registrato	-
Potenza	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Prato	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Ravenna	L'Ente non è registrato	-
Reggio Calabria	L'Ente non è registrato	-
Reggio Emilia	L'Ente non è registrato	-
Rimini	L'Ente non è registrato	-
Roma	Piano non ancora adottato	-
Salerno	Piano non ancora adottato	-
Sassari	L'Ente non è registrato	-
Siracusa	Piano non ancora adottato	-
Taranto	Piano non ancora adottato	-

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Terni	Piano non ancora adottato	-
Torino	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Trento	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Trieste	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Venezia	Piano non ancora adottato	-
Verona	Piano non ancora adottato	-
Vicenza	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/10/2022

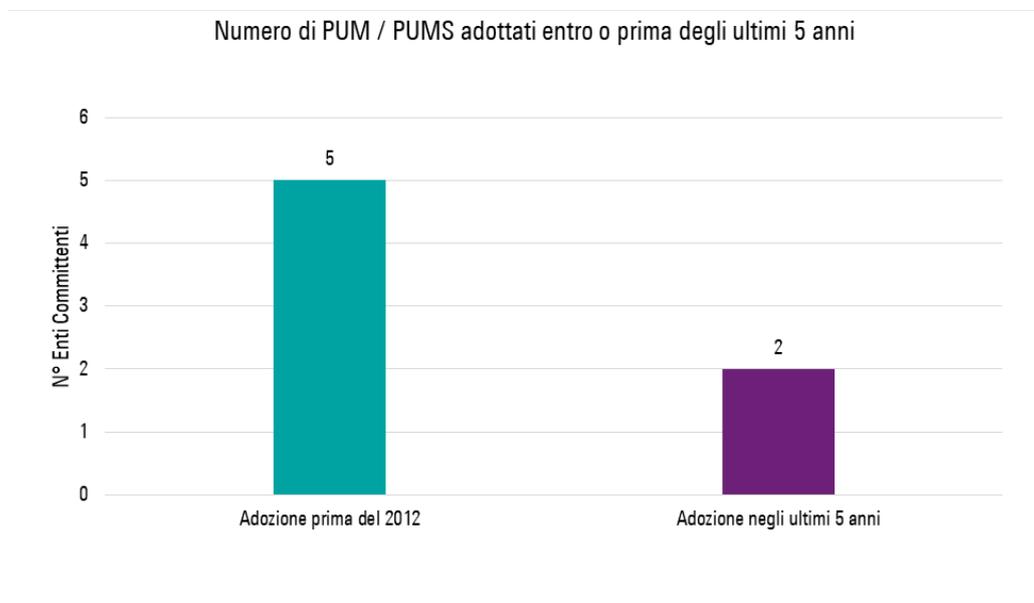
Si riporta di seguito un grafico che rappresenta lo stato di rilevazione dei PUM / PUMS da parte degli Enti Committenti, per sintetizzare quanto descritto nella tabella precedente.

**Stato rilevazione Osservatorio 2016 sull'adozione PUM / PUMS**



Un ulteriore grafico è stato inoltre progettato per evidenziare il numero di PUM / PUMS adottati prima o negli ultimi 5 anni, tenendo in considerazione anche gli Enti Committenti che non erano tenuti ad adottarlo. Tuttavia per alcuni piani della mobilità, la data di adozione dell'ultimo piano non è stata rilevata, pertanto il grafico si riferisce solamente ai dati disponibili nella piattaforma dell'Osservatorio.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017



Il decreto legislativo in questione ad oggi in vigore recante: *“l’individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”* si pone i seguenti obiettivi:

- promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile;
- adottare procedure uniformi per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- individuare delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all’attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS e per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

In particolare ciò che viene evidenziato nei sei articoli del medesimo decreto è:

- il compito da parte delle città metropolitane, in coerenza con quanto definito nell’Allegato al Documento di economia e finanze 2017, di definire i PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa;
- lo stabilire dei macro obiettivi minimi obbligatori con i relativi indicatori che saranno monitorati per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale;
- l’individuazione dell’ambito di applicazione e dei destinatari del decreto, ovvero le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, nonché le tempistiche;
- la disciplina dell’aggiornamento e del monitoraggio dei Piani urbani della mobilità sostenibile e l’istituzione di un tavolo tecnico istituzionale con il compito di monitorarne lo stato di attuazione ed al fine di proporre le eventuali modifiche.

Invece per quanto riguarda i due allegati del decreto:

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

- l'allegato 1 individua le procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile e contiene premesse, inquadramento programmatico, indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS, un esempio di cronoprogramma e un esempio di indice di un PUMS.
- l'allegato 2 individua obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS, definisce gli obiettivi minimi obbligatori per le quattro aree di interesse e ne elenca i relativi indicatori e riporta tre differenti tabelle contenenti i macro-obiettivi, gli obiettivi specifici e le strategie ed azioni.

Per le attività di aggiornamento e monitoraggio di cui all'articolo 4, l'Osservatorio si dovrà adeguare nella rilevazione dei dati per il 2018 raccogliendo i dati relativi ai macro obiettivi minimi obbligatori, con i relativi indicatori elencati dal decreto e sulla base di tali dati dovrà fare un rapporto ogni due anni alle Camere. Pertanto sarà possibile stabilire quanti Enti Committenti stanno facendo il PUMS secondo le linee guida dettate. Ovviamente questo comporterà una variazione delle domande da rivolgere in sede di rilevazione dei dati, delle informazioni e dei destinatari della rilevazione stessa. Infine per ciò che concerne la raccolta degli indicatori, si dovrà studiare e stabilire una nuova metodologia uniforme che permetta di inserire i dati, per poter infine verificare il raggiungimento o meno dei macro obiettivi.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

## 4 Le risorse statali stanziare per il materiale rotabile e la sicurezza del trasporto pubblico locale

### 4.1 Rinnovo del parco autobus

Per il rinnovo del parco autobus sono stati già ripartiti tra le Regioni risorse statali pari a 502,4 milioni di euro, di cui 352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 e altri 150 per il triennio 2017-2019 (Tabelle 1 e 2). Per quanto riguarda quest'ultima tranche di finanziamenti si è deciso di sperimentare, per la prima volta nel nostro Paese, modalità innovative di acquisto centralizzate, con l'obiettivo di una riduzione dei costi finanziari e amministrativi e una standardizzazione dei mezzi di elevata sostenibilità ambientale ed elevato contenuto tecnologico.

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	9.193.170,71	3.064.390,23	12.257.560,94
BASILICATA	7.633.645,43	8.131.834,60	15.765.480,03
CALABRIA	11.974.812,16	3.991.604,05	15.966.416,21
CAMPANIA	29.025.304,65	27.664.743,50	56.690.048,15
EMILIA-ROMAGNA	22.696.946,96	22.696.946,96	45.393.893,92
FRIULI-VENEZIA GIULIA	28.686.070,66	48.843.850,04	77.529.920,70
LAZIO	15.120.700,14	5.040.233,38	20.160.933,52
LIGURIA	14.563.466,76	14.563.466,76	29.126.933,52
LOMBARDIA	37.331.338,18	37.331.338,18	74.662.676,36
MARCHE	8.649.541,35	3.706.946,29	12.356.487,64
MOLISE	2.807.006,61	701.751,65	3.508.758,26
PIEMONTE	20.633.817,00	8.843.064,43	29.476.881,43
PUGLIA	25.697.236,62	11.013.101,40	36.710.338,02
SARDEGNA	20.550.757,08	627.075,62	21.177.832,70
SICILIA	51.055.209,00	12.779.118,82	63.834.327,82
TOSCANA	8.755.074,98	7.163.243,16	15.918.318,14
UMBRIA	9.195.812,56	13.793.718,84	22.989.531,40
VALLE D'AOSTA	3.838.000,56	-	3.838.000,56
VENETO	25.041.711,18	16.694.474,13	41.736.185,31
<b>TOTALE</b>	<b>352.449.622,59</b>	<b>246.650.902,04</b>	<b>599.100.524,63</b>

Tabella 1

(\*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	3.658.425,33	1.219.475,10	4.877.900,43
BASILICATA	3.037.811,70	3.236.066,25	6.273.877,95
CALABRIA	4.765.380,45	1.588.460,16	6.353.840,61
CAMPANIA	11.550.629,55	11.009.193,78	22.559.823,33
EMILIA-ROMAGNA	11.497.292,94	11.497.292,94	22.994.585,88
FRIULI-VENEZIA GIULIA	5.737.214,13	9.768.770,01	15.505.984,14
LAZIO	18.144.840,18	6.048.280,05	24.193.120,23
LIGURIA	7.377.223,20	7.377.223,20	14.754.446,40
LOMBARDIA	18.910.443,39	18.910.443,39	37.820.886,78
MARCHE	4.381.484,04	1.877.778,87	6.259.262,91
MOLISE	1.117.049,19	279.262,29	1.396.311,48
PIEMONTE	10.452.200,40	4.479.514,47	14.931.714,87
PUGLIA	6.431.871,60	2.756.516,40	9.188.388,00
SARDEGNA	4.110.151,41	125.415,12	4.235.566,53
SICILIA	10.211.041,80	2.555.823,75	12.766.865,55
TOSCANA	10.506.089,97	8.595.891,78	19.101.981,75
UMBRIA	4.658.201,43	6.987.302,13	11.645.503,56
VALLE D'AOSTA	767.600,10	-	767.600,10
VENETO	12.685.049,19	8.456.699,46	21.141.748,65
<b>TOTALE</b>	<b>150.000.000,00</b>	<b>106.769.409,15</b>	<b>256.769.409,15</b>

*Tabella 2*

(\*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

Nel Piano Operativo MIT (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione), approvato dalla delibera Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 1° dicembre 2016, n. 54, è previsto l'impegno di 200 milioni di euro, con un cofinanziamento regionale del 40%, per l'attuazione di una mobilità sostenibile nelle aree urbane mediante l'acquisto di autobus destinati al trasporto pubblico locale. Le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno e per il 20% alle altre Regioni (**Tabella 3**).

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	7.680.000,00	5.107.200,00	12.787.200,00
BASILICATA	7.008.000,00	4.660.320,00	11.668.320,00
CALABRIA	16.496.000,00	10.969.840,00	27.465.840,00
CAMPANIA	38.256.000,00	25.440.240,00	63.696.240,00
EMILIA-ROMAGNA	3.824.000,00	2.542.960,00	6.366.960,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.360.000,00	904.400,00	2.264.400,00
LAZIO	6.156.000,00	4.093.740,00	10.249.740,00
LIGURIA	1.756.000,00	1.167.740,00	2.923.740,00
LOMBARDIA	7.284.000,00	4.843.860,00	12.127.860,00
MARCHE	2.072.000,00	1.377.880,00	3.449.880,00
MOLISE	3.856.000,00	2.564.240,00	6.420.240,00
PR. AUT. DI BOLZANO	924.000,00	614.460,00	1.538.460,00
PR. AUT. DI TRENTO	620.000,00	412.300,00	1.032.300,00
PIEMONTE	5.164.000,00	3.434.060,00	8.598.060,00
PUGLIA	28.512.000,00	18.960.480,00	47.472.480,00
SARDEGNA	17.104.000,00	11.374.160,00	28.478.160,00
SICILIA	41.088.000,00	27.323.520,00	68.411.520,00
TOSCANA	4.404.000,00	2.928.660,00	7.332.660,00
UMBRIA	1.672.000,00	1.111.880,00	2.783.880,00
VALLE D'AOSTA	348.000,00	231.420,00	579.420,00
VENETO	4.416.000,00	2.936.640,00	7.352.640,00
<b>TOTALE</b>	<b>200.000.000,00</b>	<b>133.000.000,00</b>	<b>333.000.000,00</b>

Tabella 3

Nell'ambito dei Patti territoriali (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione) sono state stanziati ulteriori risorse per l'acquisto di nuovi autobus (**Tabella 4**). Tali risorse non prevedono un cofinanziamento da parte delle Regioni.

PATTI TERRITORIALI	Categoria Regione	Delibera CPE	Interventi strategici	Risorse finanziarie (Mln€)
PUGLIA	Meno sviluppate	agosto 2016 n. 26	Rinnovo parco rotabile su gomma	30,00
MILANO	Più sviluppate	agosto 2016 n. 27	Acquisto di 42 bus elettrici	15,00
GENOVA	Più sviluppate	agosto 2016 n. 27	Acquisto mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano	10,00
<b>TOTALE</b>				<b>55,00</b>

Tabella 4

(\*) Il costo di acquisto totale dei 42 mezzi elettrici è di 22,5 Mln € di cui 7,5 Mln € sono risorse comunali e locali mentre 15 Mln € sono risorse FSC 2014-2020.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017*

In una prospettiva di medio-lungo periodo la legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di Bilancio 2017) ha previsto la predisposizione di un Piano strategico della mobilità sostenibile, incrementando le risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ed estendendone le finalità. La dotazione del Fondo (istituito dalla Legge di Stabilità 2016) è stata incrementata di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascun anno dal 2020 al 2033 per un totale di 3,7 miliardi di euro che, se consideriamo il cofinanziamento regionale, consentono di attivare più di 6 miliardi di euro destinati al rinnovo del parco per il TPL su gomma, anche attraverso investimenti nelle tecnologie di alimentazione alternative, in attuazione di quanto previsto dal Decreto Legislativo n. 257 del 2016 di recepimento della Direttiva DAFI.

La legge di Bilancio 2017 prevede inoltre lo stanziamento di ulteriori risorse a sostegno della filiera produttiva del settore. Più in particolare sono previsti circa 2 milioni di euro (risorse 2017) per studi e analisi dei costi e benefici conseguenti alle diverse ipotesi di rinnovo dei mezzi (Convenzione MISE-MIT-INVITALIA), in base alle differenti tipologie di alimentazioni alternative, e 100 milioni (50 per il 2018 e 50 per il 2019) per il sostegno alla filiera produttiva in Italia attraverso lo strumento dei contratti di sviluppo (Decreto interministeriale del 5 ottobre 2017).

Nella **Tabella 5** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziato per il rinnovo del materiale rotabile, ripartite e da ripartire.

PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
<b>Già ripartite per rinnovo mezzi su gomma</b>			
DM del 28 ottobre 2016, n.345, riparto risorse 2015-2016	352.449.622,60	246.650.902,04	599.100.524,64
DM del 23 gennaio 2017, n. 25, riparto risorse 2017-2019	150.000.000,00	106.769.409,15	256.769.409,15
PO MIT (Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n. 54)	200.000.000,00	133.000.000,00	333.000.000,00
Patti territoriali (Delibere CIPE del 10 agosto 2016, n. 26 e 27)	55.000.000,00	-	55.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>757.449.622,60</b>	<b>486.420.311,19</b>	<b>1.243.869.933,79</b>
<b>Da ripartite per rinnovo mezzi su gomma</b>			
Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016	370.000.000,00		
<b>TOTALE PER RINNOVO MEZZI SU GOMMA</b>	<b>4.457.449.622,59</b>		
<b>TOTALE RISORSE PER STUDI E RICERCHE SU ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE</b>	<b>2.000.000,00</b>		
<b>TOTALE PER LA FILIERA PRODUTTIVA</b>	<b>100.000.000,00</b>		

Tabella 5

A queste risorse vanno aggiunte quelle del PON Metro (Fondi strutturali e di investimento europei) e del POC Metro (Fondo di rotazione), gestite dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, pari complessivamente a 93.478.441 euro, e quelle stanziato da alcune Regioni nell'ambito dei loro Programmi Operativi Regionali, sempre finalizzate al rinnovo dei mezzi su gomma per il Trasporto Pubblico Locale.

## 4.2 Rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario la legge di stabilità per il 2016 (articolo 1, comma 866, della Legge 28 dicembre 2015, n.208) ha stanziato 640 milioni di euro ripartiti tra il 2019 e il 2022. Con il cofinanziamento regionale minimo del 40% si raggiunge una somma complessiva pari ad un miliardo di euro.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

Il decreto di riparto delle risorse è stato emanato lo scorso 10 agosto (**Tabella 6**).

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	11.986.389,06	7.990.926,03	19977315,09
BASILICATA	6.483.682,44	4.322.454,97	10806137,41
CALABRIA	14.823.968,90	9.882.645,93	24706614,83
CAMPANIA	66.135.467,74	44.090.311,83	110225779,6
EMILIA-ROMAGNA	41.734.302,77	27.822.868,51	69557171,28
FRIULI-VENEZIA GIULIA	10.777.825,20	7.185.216,80	17963042
LAZIO	79.716.167,94	53.144.111,96	132860279,9
LIGURIA	32.819.703,50	21.879.802,33	54699505,83
LOMBARDIA	125.340.847,09	83.560.564,73	208901411,8
MARCHE	13.719.421,48	9.146.280,99	22865702,47
MOLISE	4.782.203,45	3.188.135,63	7970339,08
PIEMONTE	45.015.100,30	30.010.066,86	75025167,16
PUGLIA	37.779.332,61	25.186.221,74	62965554,35
SARDEGNA	10.703.644,36	7.135.762,91	17839407,27
SICILIA	23.218.063,98	15.478.709,32	38696773,3
TOSCANA	54.381.349,40	36.254.232,93	90635582,33
UMBRIA	12.531.880,17	8.354.586,78	20886466,95
VALLE D'AOSTA	5.414.524,05	3.609.682,70	9024206,75
VENETO	42.636.125,56	28.424.083,70	71060209,26
<b>TOTALE</b>	<b>640.000.000,00</b>	<b>426.666.666,65</b>	<b>1.066.666.666,65</b>

Tabella 6

(\*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

Il Piano Operativo MIT (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione) prevede il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso il rinnovo del materiale rotabile, con un investimento di 800 milioni di Euro ripartiti tra il 2017 e il 2021. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari ad almeno il 40% e le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno (**Tabella 7**).

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale  
Relazione al Parlamento – anno 2017

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	30.720.000,00	20.428.800,00	51.148.800,00
BASILICATA	28.032.000,00	18.641.280,00	46.673.280,00
CALABRIA	65.984.000,00	43.879.360,00	109.863.360,00
CAMPANIA	153.024.000,00	101.760.960,00	254.784.960,00
EMILIA-ROMAGNA	15.296.000,00	10.171.840,00	25.467.840,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	5.440.000,00	3.617.600,00	9.057.600,00
LAZIO	24.624.000,00	16.374.960,00	40.998.960,00
LIGURIA	7.024.000,00	4.670.960,00	11.694.960,00
LOMBARDIA	29.136.000,00	19.375.440,00	48.511.440,00
MARCHE	8.288.000,00	5.511.520,00	13.799.520,00
MOLISE	15.424.000,00	10.256.960,00	25.680.960,00
PR. AUT. DI BOLZANO	3.696.000,00	2.457.840,00	6.153.840,00
PR. AUT. DI TRENTO	2.480.000,00	1.649.200,00	4.129.200,00
PIEMONTE	20.656.000,00	13.736.240,00	34.392.240,00
PUGLIA	114.048.000,00	75.841.920,00	189.889.920,00
SARDEGNA	68.416.000,00	45.496.640,00	113.912.640,00
SICILIA	164.352.000,00	109.294.080,00	273.646.080,00
TOSCANA	17.616.000,00	11.714.640,00	29.330.640,00
UMBRIA	6.688.000,00	4.447.520,00	11.135.520,00
VALLE D'AOSTA	1.392.000,00	925.680,00	2.317.680,00
VENETO	17.664.000,00	11.746.560,00	29.410.560,00
<b>TOTALE</b>	<b>800.000.000,00</b>	<b>532.000.000,00</b>	<b>1.332.000.000,00</b>

Tabella 7

Nella **Tabella 8** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziata per il rinnovo del materiale rotabile, ripartite e da ripartire.

PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale risorse disponibili
DM del 10 agosto 2017, n. 408	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65
PO MIT, Delibera CIPE n.54/2016	800.000.000,00	532.000.000,00	1.332.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>1.440.000.000,00</b>	<b>958.666.666,65</b>	<b>2.398.666.666,65</b>

Tabella 8

Complessivamente, nel quadriennio 2017-2020 si prevede l'entrata in circolazione di circa 210 nuovi treni.

#### 4.3 Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale

Sul Fondo TPL (ex articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) per la prima volta vengono messe a disposizione risorse per il TPL marittimo, lacuale, Lagunare e fluviale.

Le risorse statali disponibili sono pari a € 262.648.951 ripartite dal 2017 al 2030 (derivanti dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, che istituisce il "Fondo per assicurare il finanziamento