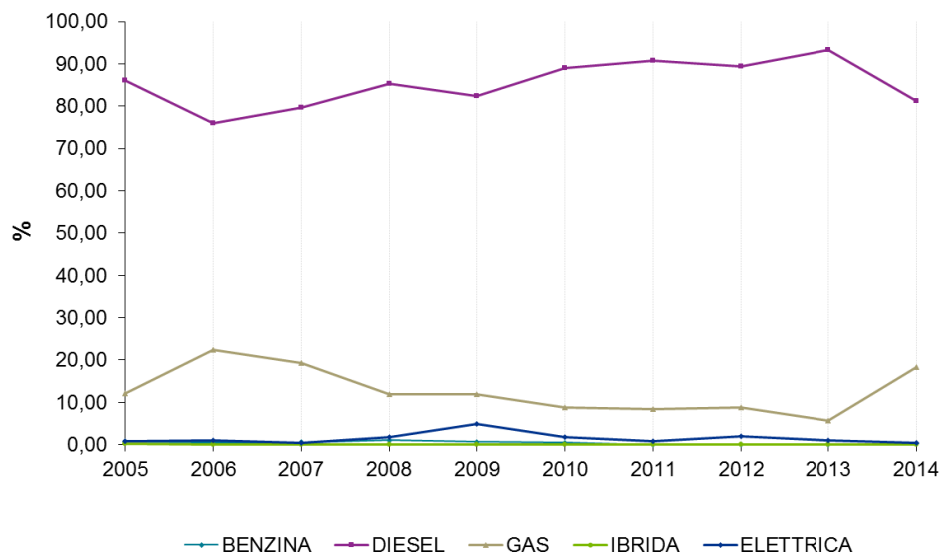


Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

AUTOBUS IMMATRICOLATI NEGLI ANNI 2005-2014 PER TIPO DI ALIMENTAZIONE

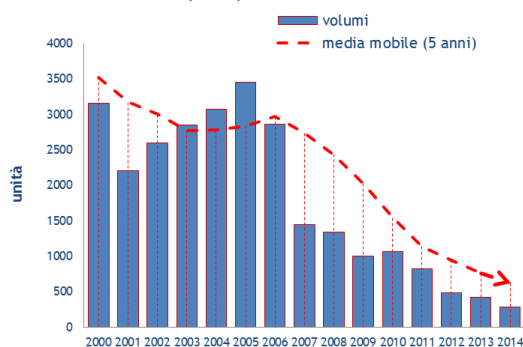


Dati CED– Elaborazioni Osservatorio TPL

5.2 Dati di produzione del trasporto

I dati forniti dall'ANFIA evidenziano come il mercato degli autobus sia andato ridimensionandosi di anno in anno a causa della crisi economica finanziaria. Nel 2014 la produzione domestica di autobus si è ridotta a 1/5 di quella del 2007, che era già la metà di quella del 2000. Nel 1° semestre 2015 sono stati prodotti 479 autobus contro 87 dello stesso semestre 2014, i volumi riguardano soprattutto il segmento dei minibus prodotti dal costruttore nazionale.

ITALIA - PRODUZIONE NAZIONALE AUTOBUS
Volumi e media mobile (5 anni)

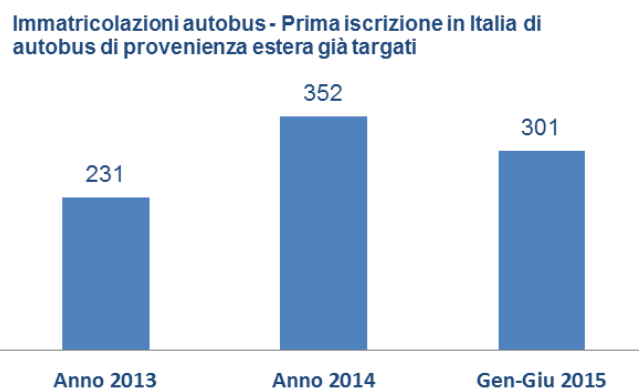


fonte: dati raccolti ed elaborati da ANFIA, sulla base dei dati dichiarati dalle Case produttrici ad ISTAT

ANFIA ha realizzato un nuovo portale web sulle immatricolazioni di autobus nuovi con i dati a partire dal 2013. Dall'analisi dei dati elaborati si nota come sia in aumento il numero di autobus, immatricolati all'estero e poi immatricolati per la prima volta in Italia. Si tratta di autobus usati, purtroppo molti di questi autobus hanno almeno 10 anni di anzianità: nel 1° semestre 2015 sono

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

301 gli autobus usati entrati in Italia, 108 dei quali hanno sono stati immatricolati all'estero prima del 2006.



Elaborazione ANFIA su dati presenti in archivio del MIT (Aut.Min. D07161/H4)

Nel triennio 2012-2014 sono stati immatricolati mediamente 2.300 autobus l'anno, 3.300 nel triennio precedente 2009-2011 e 4.500 nel triennio 2006-2008.

Nel 2014 sono stati rilasciati appena 2.152 libretti di circolazione, il 15% in meno rispetto al 2013:

- le immatricolazioni di autobus/midibus specifici includono sia i veicoli turistici (coach) che quelli adibiti a TPL, complessivamente nel 2014 questo comparto ha subito una flessione del 12% circa;
- le immatricolazioni di minibus (oltre il 95% ha struttura derivante da veicolo commerciale) calano del 25%;
- le immatricolazioni degli scuolabus calano del 16%.

In gennaio-giugno 2015 il mercato del nuovo segna un recupero sia per gli autobus urbani che interurbani e turistici, aumentano le vendite anche di midibus e minibus, forte contrazione degli scuolabus. Complessivamente la crescita è del 16%.

I dati ANFIA evidenziano in particolare come il comparto degli autobus urbani sia influenzato dai fondi utilizzati dalle Regioni per il rinnovo del parco. Il volume degli autobus messi a bando è andato riducendosi di anno in anno.

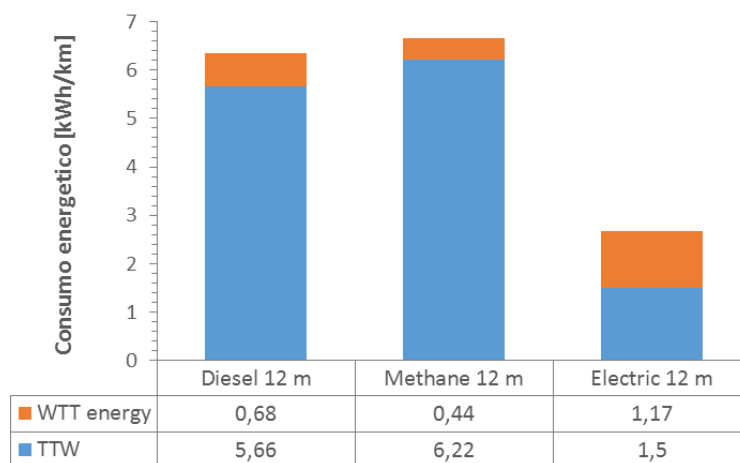
In tale contesto è opportuno anche sottolineare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ritiene necessario complementare il Piano nazionale delle Infrastrutture di Ricarica con un piano per la diffusione dei veicoli elettrici stessi ed è stato elaborato, nell'ambito dell'Accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano del 19 dicembre 2013, uno studio per sostenere lo sviluppo e la promozione del veicolo elettrico. Tra gli obiettivi specifici proposti nello studio c'è quello di incrementare il numero dei veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica destinati ai servizi di trasporto pubblico di linea e non di linea.

Nel 2014 gli autobus/minibus con alimentazione a gasolio hanno rappresentato l'89% del totale, quelli a metano o a doppia alimentazione benzina/metano il 10%, si contano solo 7 autobus elettrici. Il 37% delle nuove immatricolazioni riguarda minibus, midibus e scuolabus, veicoli derivati in gran parte da veicoli commerciali e adibiti verosimilmente al traffico urbano o extraurbano, che prevede fermate frequenti in orari di punta.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

Considerato che il parco circolante in Italia risulta particolarmente vetusto, sarebbe opportuno infatti creare le condizioni per un suo rinnovamento in parte attraverso la sostituzione degli autobus con nuovi veicoli a trazione elettrica in parte attraverso la riconversione dei veicoli stessi mediante l'inserimento di motori elettrici in autobus tradizionali. Per il raggiungimento di tale obiettivo, lo studio propone diverse misure e i relativi indicatori (come ad esempio, destinare risorse per l'acquisto di autobus esclusivamente elettrici, prevedere politiche di incentivazione della mobilità elettrica anche per le vie d'acqua, favorire la sostituzione delle flotte dei TAXI e NCC con veicoli elettrici, estendere il meccanismo dei Titoli di Efficienza Energetica agli autobus elettrici).

Da studi dell'Enea sull'argomento già citati nel precedente capitolo emerge quanto riportato in tabella, ovvero un risparmio enorme con riferimento ai costi operativi dell'energia per le aziende di trasporto pubblico passando da un bus alimentato a gasolio ad uno elettrico.



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

6 Il ruolo dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) per la modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale

Il miglioramento dell'attrattività e della qualità del servizio di TPL passa certamente anche attraverso l'uso estensivo di soluzioni ITS. Gli ITS, infatti, sono in grado di favorire la riduzione dei tempi di percorrenza delle singole linee ed il miglioramento della regolarità dei passaggi e quindi dei tempi di attesa alle fermate, una gestione più efficiente delle flotte e del personale addetto alla guida e, in generale, una migliore qualità percepita del servizio grazie anche alla disponibilità per gli utenti di informazioni in tempo reale sullo stato dei mezzi.

Il rispetto della regolarità del servizio e la disponibilità di informazioni precise (orari delle linee, tempi di attesa alle fermate, coincidenze) aumentano il soddisfacimento delle esigenze dell'utenza e rappresentano, pertanto, una componente essenziale per aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico sull'utente, nonché favorire il riequilibrio tra TPL e auto privata. La conoscenza di tali parametri di servizio è, inoltre, uno strumento essenziale per favorire lo sviluppo di sistemi di mobilità integrati multimodali, quindi per realizzare l'obiettivo di spostamenti "senza soluzione di continuità" (*seamless*) da origine a destinazione. I servizi ITS, inoltre, consentono di generare dati continuamente aggiornati sul servizio effettivamente erogato dalle aziende. La disponibilità di questi dati è fondamentale perché permette di conoscere la domanda reale di servizio necessaria ai fini di una corretta pianificazione, nonché della rendicontazione del servizio stesso.

Nel consegue pertanto che un utilizzo diffuso su larga scala degli ITS nelle flotte di TPL darebbe alle aziende la possibilità di rendicontare all'Osservatorio il servizio effettivamente reso.

In particolare per quanto riguarda gli interventi di possibile impatto per il TPL contenuti nel Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 che ha recepito la Direttiva Europea 2010/40/UE sul "Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto", occorre evidenziare che l'articolo 6 comma b) prevede, entro 18 mesi dalla entrata in vigore del Decreto stesso, l'obbligo per le flotte regolamentate di trasporto merci e passeggeri di:

- dotarsi di sistemi di localizzazione e tracciamento mediante i servizi di posizionamento EGNOS;
- utilizzare tecnologie per il rilevamento delle informazioni sullo stato del veicolo e, nel caso di trasporti merci, del carico;
- introdurre piattaforme aperte a bordo veicolo, in modo da consentire la connessione di servizi telematici non condizionati da sistemi di bordo proprietari;
- utilizzare protocolli standard ed architetture ITS aperte ed interoperabili per garantire lo scambio dati efficiente tra i soggetti coinvolti in ambito urbano ed extraurbano, e la creazione di servizi a valore aggiunto;
- garantire le condizioni di trasparenza per l'effettuazione delle verifiche di qualità e di integrità.

I temi del Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 sono integralmente ripresi nel Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto, adottato con DM del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a Febbraio 2014 (allegati 6 e 7).

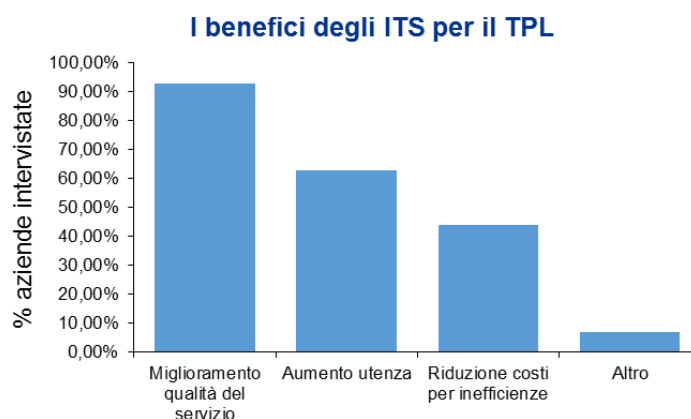
Come riportato nell'Azione Prioritaria 6 "Favorire l'uso degli ITS per la gestione del trasporto pubblico locale" del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto del Ministero

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

delle Infrastrutture e dei Trasporti, le applicazioni ITS maggiormente significative ai fini della modernizzazione e razionalizzazione del settore del TPL sono sostanzialmente le seguenti:

- sistemi AVL/AVM per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi;
- sistemi di conteggio passeggeri;
- sistemi di priorità semaforica in corrispondenza degli incroci semaforizzati, fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee;
- sistemi di enforcement per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;
- sistemi di informazione all'utenza in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite paline alle fermate e/o sui dispositivi personali (smartphone/tablet);
- sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard *contactless*, via SMS, app da cellulare, NFC, internet, ecc.) che permettono al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati;
- sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi, alle fermate del trasporto pubblico, e nelle stazioni delle metropolitane con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL;
- sistemi V.E.D.R (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici, che consentono di migliorare il livello di sicurezza stradale e l'impatto sul contenimento delle frodi assicurative.

I vantaggi derivanti dall'applicazione degli ITS per il TPL sono significativi sia per il cittadino, che vede migliorata la regolarità e l'affidabilità del servizio, sia per l'azienda che per l'ente programmatore dei servizi. A questo proposito, un'indagine condotta da TTS Italia nel 2008 su 81 aziende di trasporto pubblico locale ha permesso di riscontrare che per il 93% delle aziende intervistate l'adozione degli ITS ha avuto come risultato un miglioramento della qualità del servizio offerto, il che per il 63% del campione si è tradotto in un incremento dell'utenza. I risultati dell'indagine sono sintetizzati nel seguente grafico dei benefici.



Fonte: TTS Italia, 2008

I risultati dell'indagine di TTS Italia, anche se datati, dimostrano con chiarezza come gli ITS rivestano un ruolo assolutamente primario nel processo di modernizzazione e razionalizzazione del

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

settore del Trasporto Pubblico Locale e da cui non si può più prescindere. Basti pensare che la sola estensione dei sistemi AVL/AVM all'intera flotta circolante potrebbe portare a risparmi dovuti alla regolarità dei mezzi dell'ordine di milioni di Euro in termini di risparmio di carburante, ottimizzazione dell'uso dei veicoli e della turnazione degli autisti. Sempre TTS Italia nei suoi studi, nel sottolineare, che, grazie ai benefici che generano, di fatto gli ITS si ripagano da soli prende come riferimento il caso della linea 3 operativa nella città di Torino: grazie all'aumento della velocità commerciale e della regolarità dei mezzi, con conseguente riduzione dei costi operativi dovuta al sistema di gestione della flotta e alla priorità semaforica, il tempo di ritorno dell'investimento per l'azienda di trasporto pubblico locale è stato di 922 giorni (Fonte: GTT Torino e 5T).

Sempre TTS Italia in un suo documento evidenzia come una delle maggiori criticità per l'attuazione del Piano d'Azione Nazionale sugli ITS e del Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 sia dovuta alla mancanza di risorse dedicate. Il Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 prevede infatti che l'attuazione delle disposizioni identificate non deve comportare maggiori oneri per l'amministrazione. Pertanto, la mancanza di idonei strumenti di finanziamento di fatto non favorisce la realizzazione delle azioni del Piano da parte degli Enti Locali, che sono i veri attuatori del Piano stesso. L'Associazione pertanto ipotizza la necessità di prevedere un Fondo di Finanziamento apposito che va a sommarsi alle risorse già previste per gli ITS nell'ambito delle programmazioni regionali e locali a valere sulla Programmazione Europea 2014-2020. Un Fondo dedicato agli ITS per il TPL potrebbe incentivare le Amministrazioni Locali a sviluppare e adottare soluzioni ITS per il TPL coerenti ed interoperabili su tutto il territorio nazionale grazie all'azione di coordinamento operata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in piena rispondenza con quanto previsto dalla Direttiva Comunitaria 2010/40/UE sugli ITS e dalle politiche espresse dalla Commissione Europea nel Pacchetto sulla Mobilità Urbana pubblicato a Dicembre 2013.

TTS Italia in particolare propone la definizione di un Piano Operativo per la modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale che, partendo da quanto contenuto nel Decreto ITS del 1 Febbraio 2013 e nell'azione prioritaria 6 "Favorire l'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale" del settore prioritario II "Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci" del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto, dovrebbe porsi l'obiettivo di rivisitare le politiche del TPL sugli ITS, orientandole maggiormente verso la diffusione su tutto il territorio italiano di soluzioni ITS interoperabili e in linea con gli standard, e legandole ai benefici che gli ITS generano per l'azienda di TPL e per l'utente, in un orizzonte temporale di breve-medio periodo comunque non superiore ai cinque anni.

Il Piano Operativo deve inoltre contenere le indicazioni per definire le modalità di raccolta dei dati del servizio effettivamente esercito da parte dell'Osservatorio sul TPL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della rendicontazione del servizio effettivamente svolto sulla base di dati reali e coerenti a livello nazionale.

In particolare, quindi, il Piano dovrebbe sviluppare e definire nel dettaglio le seguenti azioni prioritarie:

- Contratti di servizio: definire già in fase di gara i servizi ITS minimi che gli operatori di trasporto pubblico devono garantire per la fornitura del servizio. In particolare tali tecnologie dovranno consentire anche il monitoraggio puntuale del servizio esercito e la consuntivazione secondo protocolli standard ad un centro di monitoraggio definito dagli enti affidanti. I contratti di servizio devono anche prevedere in modo esplicito la valutazione dei parametri di prestazione del servizio prima e dopo l'intervento, al fine di quantificare in modo oggettivo i benefici che il sistema ITS ha effettivamente generato. Tale dato consente di misurare in modo concreto il ritorno degli investimenti in termini non solo economici ma anche sociali.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

- Monitoraggio del servizio: con gli ITS il servizio può essere migliorato anche attraverso la certificazione di quanto effettivamente erogato e la rilevazione dell'effettivo uso del TPL da parte dei cittadini. Questo consente una corretta programmazione del servizio e la rendicontazione del TPL all'Osservatorio sul TPL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Raccolta dei dati del servizio: Occorre elaborare delle linee guida comuni per regolare le modalità di raccolta dei dati da rendicontare all'Osservatorio sul TPL al fine di evitare dati disomogenei o incoerenti che non consentono di monitorare il servizio in maniera coordinata per tutto il territorio nazionale.
- Sistemi integrati di bigliettazione elettronica: queste soluzioni ITS consentono di raggiungere la massima integrazione dei servizi in modo da favorire le migliori condizioni per lo scambio modale, di ottimizzare l'accessibilità al servizio di trasporto pubblico, di attuare politiche tariffarie più flessibili e di contenere l'evasione, semplificando le operazioni di rendicontazione e di ripartizione dei proventi.
- Sicurezza nel trasporto pubblico: implementazione di sistemi di video sorveglianza e di allarme a bordo dei mezzi, alle fermate del trasporto pubblico, e nelle stazioni delle metropolitane con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL.
- Informazione all'utenza: gli ITS favoriscono l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico attraverso la disponibilità e l'integrazione dell'informazione erogata a bordo, alle fermate, alle stazioni e sui dispositivi mobili. È pertanto fondamentale favorire l'implementazione o l'estensione di sistemi AVL/AVM a tutta la flotta di TPL in esercizio, per garantirne il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi anche attraverso sistemi di posizionamento GPS/EGNOS come previsto dal Decreto ITS del 1 Febbraio 2013.
- Gestione della mobilità urbana: i servizi ITS per la regolazione del traffico consentono la priorità semaforica per il trasporto pubblico, ai fini della riduzione dei tempi di viaggio delle corse.
- Corsie riservate al TPL: i sistemi ITS di *enforcement* scoraggiano l'utilizzo delle corsie da parte di veicoli non autorizzati, aumentando la velocità media del trasporto pubblico.

Per tutti gli interventi sopra riportati è in ogni caso fondamentale garantire la sostenibilità finanziaria sia per la fase di investimento iniziale che per la fase di gestione e manutenzione, in modo da scongiurare lo scarso utilizzo, la rapida obsolescenza e quindi l'abbandono dei sistemi tecnologici che dovrebbero innovare il TPL nonché l'uscita dal mercato di aziende fornitrici a causa di problemi di insolvenza finanziaria come accaduto negli ultimi anni.

Per quanto riguarda un ordine di grandezza delle risorse da prevedere per questo Piano Operativo, una prima possibile stima effettuata da TTS Italia potrebbe essere quantificata sulla base dei costi necessari per l'adozione di sistemi AVM/AVL e di bigliettazione elettronica. Riferendosi ad una flotta di circa 100-200 veicoli per i sistemi AVL/AVM, il costo dell'installazione del sistema sul veicolo comprende il costo del dispositivo di bordo e relativi sensori, il costo di installazione e manutenzione, la quota parte del costo della centrale di controllo per elaborazione e comunicazione dati, ed è pari secondo le stime di TTS Italia a:

- Euro 3.500/4.500 per mezzo per servizio autobus extraurbano
- Euro 4.500/5.500 euro per mezzo per servizio autobus urbano
- Euro 8.000/10.000 euro per carrozza di treno/metro

Per i sistemi di bigliettazione elettronica, il costo dell'installazione di un sistema su un veicolo, considerando città di una certa dimensione, quindi con una flotta di veicoli comprendente più di

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

200 mezzi, e con incluso il software di centrale di back-office, gli apparati di bordo compresa l'installazione e la manutenzione e gestione, può variare secondo le stime di TTS ITALIA da Euro 2000 a Euro 3500 per mezzo a seconda delle configurazioni da adottare per il sistema.

Pertanto, sulla base di tali numeri, una prima ragionevole stima del fondo per la modernizzazione del TPL, effettuata da TTS Italia considerando che il parco mezzi nazionale è di 45.000 mezzi, potrebbe essere di circa 500 Milioni di euro, considerando che molti mezzi sono già attrezzati e considerando anche i sistemi di priorità semaforica e i sistemi di info-mobilità. È da considerare, inoltre, che la stima media per singolo mezzo non fa differenza fra mezzo nuovo e mezzo già in esercizio dal momento che l'allestimento non varia.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

7 Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014

Alla data del 15 luglio 2015, termine inizialmente indicato per la rilevazione dei dati, 649 Imprese (91% su un totale di 715 imprese) avevano effettuato l'accesso e la registrazione all'Applicazione Web dell'Osservatorio mentre al 28 ottobre, data ultima della rilevazione ai fini della presente relazione, sono 670 (94% sul totale) le Imprese registrate alla piattaforma.

I calcoli degli indicatori suddivisi per Regione sono stati elaborati sul maggior numero di dati possibili e quindi includendo non solo i dati certificati dalle imprese, ma anche quelli completati (in attesa quindi della certificazione) e al 15 luglio risultavano complessivamente pari al 86% della totalità dei dati richiesti per il triennio 2012-2014. A fronte delle successive richieste di rettifica dei dati pervenute all'Osservatorio da parte di alcune Imprese, l'analisi del settore è stata svolta sui dati aggiornati al 28 ottobre. Tali dati corrispondono al 92% della totalità dei dati richiesti per il triennio 2012-2014. Il dato complessivo è risultato adeguato per le analisi del settore in quanto tali dati raccolti tramite le Imprese TPL corrispondono al 99% dei servizi eserciti (valore relativo alla copertura dei Bus*Km e Treno*Km basato su dati regionali).

Le elaborazioni sono state effettuate per ciascuna Regione e Provincia autonoma e sono rappresentate nell'Allegato 7 in tre parti (Regioni del Nord Italia, Regioni del Centro Italia e Regioni del Sud Italia e isole).

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

OSSERVATORIO NAZIONALE

SULLE POLITICHE DEL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(Art.1 comma 300 L.244/2007)



Allegato 1

Articolo 1 D.P.C.M. 11 marzo 2013

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 11 marzo 2013

Definizione dei criteri e delle modalita' con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. (13A05483)

(GU n.148 del 26-6-2013)

IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto il decreto legislativo n. 422/97 del 19 novembre 1997 con il quale sono stati conferiti alle regioni le funzioni ed i compiti in materia di Trasporto pubblico locale, anche ferroviario a norma dell'art. 4, comma 4 della Legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto legislativo n. 400/97 del 20 settembre 1999 modificativo ed integrativo del decreto legislativo n. 422/97 del 19 novembre 1997;

Visto l'art. 1, comma 300 della Legge 244/07 con il quale e' stato istituito l'Osservatorio per il trasporto pubblico locale;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, con il quale a decorrere dall'anno 2011 e' stato istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo e' escluso dai vincoli del Patto di stabilita';

Visto l'art. 30, comma 3 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con il quale e' stato disposto l'incremento di 800 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2012, del fondo di cui all'art. 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98;

Visto l'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, cosi' come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il quale prevede che i criteri e le modalita' con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi, ai sensi dell'art. 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

Visto l'art. 3, comma 12 della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

Visto l'art. 16-bis del citato decreto-legge n. 95/2012 secondo il quale i criteri di cui al comma 3 del medesimo articolo sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:

- a) un'offerta di servizio piu' idonea, piu' efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;

e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

Visto il comma 9 del richiamato art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 per effetto del quale «la regione non può avere completo accesso al fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3» dello stesso articolo.

Considerato il ruolo fondamentale svolto dall'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 quale organismo tecnico di raccordo fra lo Stato centrale e gli enti territoriali ai fini del monitoraggio dei dati del settore.

Considerata, altresì, la necessità di definire, d'intesa con le Regioni, percentuali di ripartizione iniziali delle risorse stanziato sul fondo che consentano un progressivo e strutturale efficientamento del settore evitando, nell'immediato, criticità che possano incidere gravemente sulla regolarità e continuità dei servizi pubblici esercitati all'atto dell'entrata in vigore del presente D.P.C.M.;

Valutato pertanto opportuno prevedere modalità che diano per un triennio certezza alle Regioni su una quota parte del fondo, pari al 90% dello stesso, da ripartire sulla base delle percentuali definite d'intesa con le Regioni stesse, subordinando la ripartizione della quota residua al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati;

Acquisito il concerto del Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con legge 7 Agosto 2012 n. 135, come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012 n. 228;

Vista la proposta formulata con nota 5 febbraio 2012 alla segreteria della Conferenza unificata per acquisirne l'intesa diramata a tutte le amministrazioni interessate con nota CSR 855 P-4.23.2.13 del 5 febbraio 2013;

Vista il nuovo schema di D.P.C.M. contenente le modifiche discusse in sede tecnica nell'ambito della apposita riunione indetta dalla segreteria della Conferenza Unificata, diramato con nota CSR 902 P-4.23.2.13 del 6 febbraio 2013;

Vista l'intesa della Conferenza unificata (Rep. Atti n. 24/CU del 7 febbraio 2013) sancita nella seduta del 7 febbraio 2013 che prevede alcune modifiche, concordate in sede di conferenza, allo schema di D.P.C.M. diramato con la citata nota 6 febbraio 2013;

Decreta:

Art. 1

Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico" e del punto c) finalizzato a conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata" è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente D.P.C.M. ai sensi del successivo art. 4.

Nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" e' verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM ai sensi del successivo art. 4.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "la definizione di livelli occupazionali appropriati" e' verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilita' del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" e' verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi, relativi all'intero complesso dei servizi TPL anche ferroviari, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalita' di cui al successivo art. 5.

Gli obiettivi di cui ai punti precedenti si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.

Art. 2

Ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato
agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata, sono ripartire entro il 30 giugno di ciascun anno le risorse stanziare sul Fondo.

La ripartizione delle risorse di cui al comma precedente e' effettuata per il 90 % sulla base delle percentuali riportate sulla Tabella 1 e per il residuo 10% sulla base di quanto previsto al successivo art. 3.

A decorrere dall'anno 2015 la percentuale da ripartire sulla base di quanto previsto al successivo Articolo 3 e' incrementata biennialmente di due punti percentuali, con conseguente riduzione della quota inizialmente prevista nella misura del 90 % del fondo.

A titolo di anticipazione il 60% delle risorse stanziare sul Fondo e' ripartito ed erogato alle regioni sulla base delle percentuali di cui alla Tabella 1 e con le modalita' indicate al comma 6 dell'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95.

Il residuo 40% delle risorse stanziare sul fondo, al netto delle eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1, e' erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno.

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

Con le medesime modalita' le regioni provvedono ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

Art. 3

Riparto quota risorse subordinata
al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1

La quota del 10% delle risorse stanziata sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario e' attribuita a ciascuna regione prendendo a riferimento la percentuale di cui alla Tabella 1.

Qualora la regione raggiunga tutti gli obiettivi indicati all'art. 1, la quota di cui al comma precedente e' assegnata integralmente.

Nel caso in cui gli obiettivi di cui all'art. 1 sono raggiunti parzialmente, alla regione e' assegnata parte della quota di cui al comma 1, con le percentuali di seguito riportate:

a) 30% per un'offerta di servizio piu' idonea, piu' efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

b) 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

c) 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati;

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi si provvede ai sensi del successivo art. 5.

Qualora la regione non trasmetta all'osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'art. 1, la quota di cui al comma 1 non viene assegnata.

Per l'anno 2013 ai sensi di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 16-bis del decreto-legge 95/12 gli obiettivi di cui al comma precedente si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 del medesimo art. 16-bis entro quattro mesi dall'emanazione del presente D.P.C.M.. A tal fine, le Regioni trasmettono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL entro 130 giorni dalla data di emanazione del presente D.P.C.M. copia dei provvedimenti adottati ed i dati istruttori da cui risulta eseguito la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

Art. 4

Adempimenti successivi

Con D.P.C.M. emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi, ai sensi dell'art. 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza Unificata le percentuali di ripartizione di cui alla Tabella I sono rideterminate con cadenza triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL.

In fase di prima applicazione, le percentuali della Tabella I, per i soli anni 2014 e 2015, sono adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente su proposta della Conferenza delle regioni e Province autonome previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Le risorse del fondo che, a seguito delle verifiche di cui all'art. 1 non possono essere ripartite ai sensi del precedente art. 3, sono destinate ad investimenti diretti a migliorare la qualita' e la sicurezza dei servizi di TPL e ferroviari regionali, ovvero ad ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore.

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

A tal fine, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata si provvede al riparto, con cadenza biennale, di tali risorse tra le regioni, in relazione al grado di raggiungimento degli obiettivi da parte di ciascuna regione, nel medesimo biennio.

Art. 5

Monitoraggio e verifiche a regime

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti articoli provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300 della legge 244/2007.

A tal fine le regioni, entro il 15 giugno di ciascun anno, a partire dall'anno 2014, trasmettono al Ministero delle Infrastrutture ed all'Osservatorio i risultati della attivita' di riprogrammazione dei servizi effettuata nell'anno precedente sull'intero comparto del TPL e del servizio ferroviario regionale al fine del raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1.

Lo 0,025% delle quote spettanti alle regioni a valere sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri per il trasporto pubblico locale, ai sensi degli articoli 2 e 3 e' accantonato annualmente per essere destinato alla creazione della banca dati ed al sistema informativo pubblico nelle diverse istanze centrali e periferiche regionali necessari al funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1.

Art. 6

Aggiornamento

Laddove se ne ravvisi l'esigenza, i contenuti del presente D.P.C.M. sono aggiornati con le medesime procedure previste al comma 3 del richiamato art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.

Roma, 11 marzo 2013

Il Presidente
del Consiglio dei ministri
Monti

Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti
Passera

Il Ministro dell'economia
e delle finanze
Grilli

Registrato alla Corte dei conti il 24 maggio 2013
Presidenza del Consiglio dei ministri, registro n. 4, foglio n. 335

Tabella 1
Percentuali di riparto base

Regione	
Abruzzo	2,69 %

4/9/2015

*** ATTO COMPLETO ***

Basilicata	1,55 %
Calabria	4,31 %
Campania	11,11 %
Emilia Romagna	7,35 %
Lazio	11,68 %
Liguria	4,09 %
Lombardia	17,30 %
Marche	2,18 %
Molise	0,71 %
Piemonte	9,84 %
Puglia	8,10 %
Toscana	8,81 %
Umbria	2,03 %
Veneto	8,24 %
Totale	100,00 %