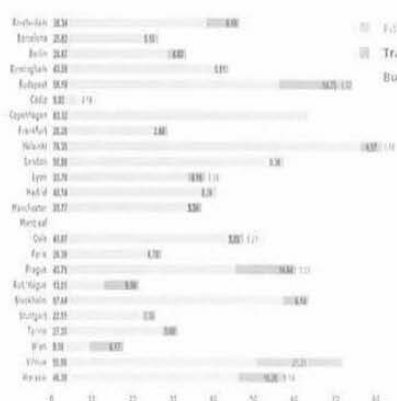


ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Dal lato dell'offerta, per quanto riguarda la dotazione di mezzi, il numero medio di bus*km per abitante è 38, sette volte superiore al numero di tram*km per abitante (5,3). La metropolitana presenta una media di 10 veicoli*km per abitante, mentre quella dei treni pendolari è pari a 6,4 veicoli*km.

Bus, tram e filobus*km per abitante



Metro e treni*km per abitante

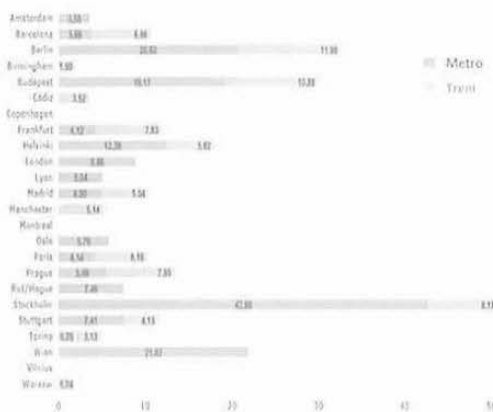
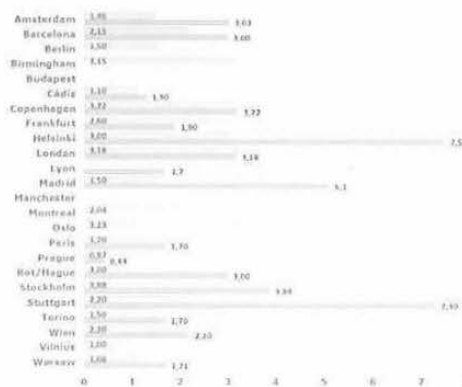


Figura 82. Dotazione di mezzi per abitante nelle principali città europee. Fonte: EMTA Barometer 2014

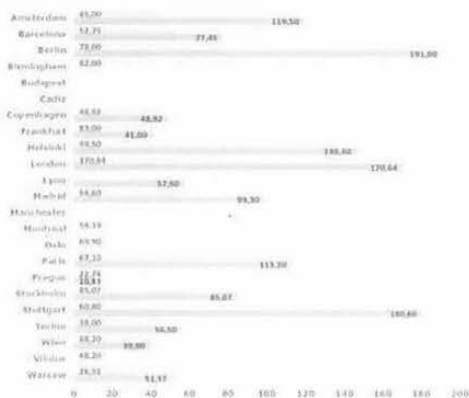
I costi medi operativi del trasporto pubblico per abitante ammontano in media a 398 €/abitante. Tale valore è più elevato per Parigi, Londra e Stoccolma (superiore a 700 €/abitante). Per la maggior parte delle città, i sussidi pubblici coprono circa il 40-60% del costo, con una media del 47% nel campione analizzato, mentre le tariffe rappresentano il 35-55% dei costi, con una media del 48%.

Il prezzo medio per un biglietto singolo urbano è 2,17€, e il prezzo per quello extraurbano è di 3,05 €. Gli abbonamenti mensili costano rispettivamente 62€ e 101€. Tuttavia, 3 città presentano un prezzo dell'abbonamento mensile extraurbano superiore a 150€ (Berlino, Londra e Stoccarda).

Biglietto per la singola corsa



Abbonamento mensile



Urbano

Extra urbano

Figura 83. Prezzi del trasporto pubblico nelle principali città europee (2013). Fonte: EMTA Barometer 2014.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

5.1.2 Situazione italiana

5.1.2.1 Dati di traffico

Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort³⁰, nel 2014 la domanda complessiva di mobilità in Italia ha confermato il trend positivo iniziato nel 2013: +11,5% di spostamenti in giorni feriali. Rispetto al 2000 si registra un aumento del 13,6% in termini di passeggeri*km, mentre si ha una flessione del 5,1% tra il 2013 e il 2014. Questo dato rappresenta una novità e trova ragione in una diminuzione del percorso medio per viaggio. In questo contesto, la quota del trasporto pubblico locale sulla domanda di mobilità complessiva è stata nel 2014 pari al 11,8%, a fronte del 65,6% di spostamenti con auto, del 19,1% a piedi e in bicicletta e per 3,5% in moto. Rispetto all'anno precedente la quota coperta con il trasporto pubblico locale è aumentata dell'11,8%. Ancor più significativo è l'aumento della quota di mobilità "sostenibile"; il numero di spostamenti effettuati a piedi o con bicicletta sale del 26% rispetto al 2013, incremento più significativo registrato tra le varie modalità di trasporto. Secondo ISFORT, tale dato è da porre in relazione da un lato ad una maggiore sensibilità per la sostenibilità ambientale e dall'altro ad una maggiore attenzione alle modalità di trasporto alternative di condivisione (*sharing economy*).

Negli ultimi anni, la quota di mercato del mezzo pubblico si è ampliata come la domanda totale di spostamenti, segnalando che una parte dell'incremento della domanda è stata soddisfatta dal trasporto pubblico locale (si veda la figura seguente), come peraltro era avvenuto tra il 2006 e il 2008.

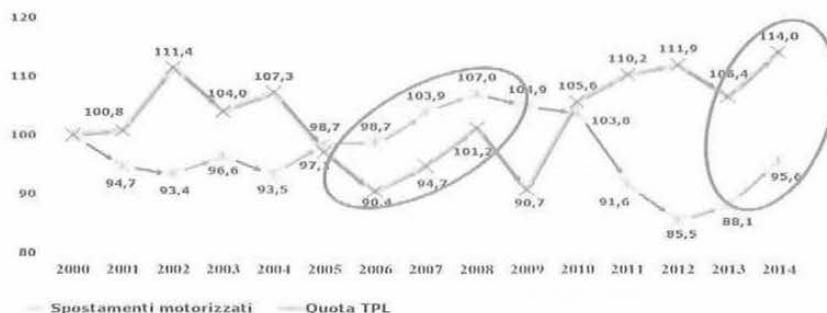


Figura 84. Andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice). Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2014 si conferma il *trend* alla propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto stimata pari al 66,5% dei soggetti intervistati nelle grandi città (in media pari al 64,6% con riferimento a tutte le tipologie di insediamenti cittadini), mentre per il 2013 essa era pari al 68,7% (in media pari al 62,4%). In particolare, il 34% dei cittadini intervistati dichiara che vorrebbe diminuire l'utilizzazione dell'auto e il 39,2% vorrebbe aumentare il ricorso al mezzo pubblico. Quest'ultima percentuale aumenta significativamente per le grandi città (44,3%).

La mobilità collettiva ha sofferto in particolar modo nei centri di medie dimensioni; lo split modale nei Comuni con oltre 250 mila abitanti evidenzia nel 2014 una quota dei mezzi di trasporto pubblico al 31,9% (circa mezzo punto in più rispetto al 2013). Nei Comuni da 100 a 250 mila abitanti la quota dei mezzi pubblici copre solo il 10,7% (mentre nel 2013 era pari al 10,1%) e nei Comuni con meno di 100 mila abitanti la quota è pari a 5,7%.

La crescita della quota di utilizzo di un mezzo pubblico per gli spostamenti extra-urbani è più pronunciata tra chi si muove dalle città medie (dal 10,3% degli spostamenti nel 2008, all'11,3% nel 2012, al 14,3% nel 2013 e al 17,6% nel 2014). In media, la percentuale a livello nazionale dei movimenti extra-urbani su mezzi pubblici passa dal 13,9% nel 2013 al 15% nel 2014. Essa è comunque in aumento.

Per ciò che riguarda la ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano, nel 2014 aumenta l'incidenza del "ferro" sia nelle grandi città (con popolazione superiore a 250 mila abitanti) che in quelle con oltre 100mila abitanti.

³⁰ 12° Rapporto ISFORT sulla mobilità in Italia, 2015.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

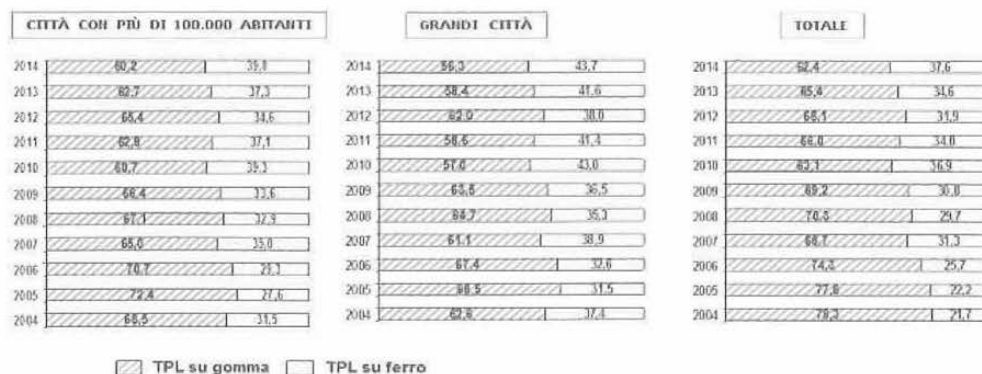


Figura 85. Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Anche in ambito extra-urbano, la domanda di trasporto pubblico su “ferro” è cresciuta rispetto alla modalità “gomma”, passando a una quota del 50,9% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (44,4% nel 2013). Il peso del trasporto su rotaia si conferma molto rilevante nelle direttrici extra-urbane.

Dal lato dell’offerta, nel 2014 la produzione di vetture*km a livello nazionale (comparto urbano ed extraurbano) si manifesta stabile (+0,02% rispetto al 2013), in leggera flessione al Centro e al Nord-Est (rispettivamente -1,22% e -0,92%), mentre è in contenuto aumento al Nord-Ovest (+1,61%) e al Sud e Isole (+0,66%). Rispetto tuttavia al 2009 e al 2012 i valori nazionali restano, in media, in diminuzione (-5,36% rispetto al 2009, e -0,9% con riguardo al 2012).

Con riferimento al solo traffico urbano, le vetture*km sono aumentate a livello nazionale nell’ultimo anno (+0,37%) a favore delle città grandi e di quelle di dimensioni medio-grande, mentre in quelle con meno di 100 mila abitanti il numero di vetture*km è diminuito dello 0,88%.

Nel 2014, aumenta leggermente l’età media degli autobus, passando a livello nazionale da 11,15 nel 2013 a 12,21 anni di età; l’anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme “gap” rispetto alla media europea pari a 7,7 anni³¹. Si rileva che a fronte di un aumento nell’invecchiamento dei mezzi, il 30% del parco risulta formato da vetture ecologiche Euro 4 e Euro 5.

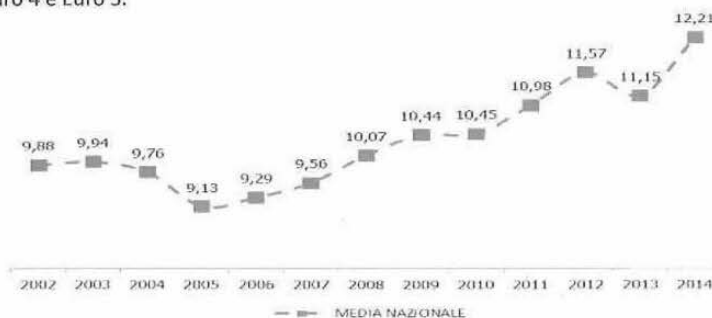


Figura 86. Evoluzione età media autobus. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2013 risultano attivi nelle autolinee 987 operatori (985 nel 2012), dei quali 246 svolgono esclusivamente servizio di trasporto passeggeri urbano (25%), 524 esclusivamente servizio extraurbano (53%) e 217 sono le aziende che svolgono entrambe le modalità di servizio (22%).

	Totale aziende	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	292	40	172	80
Italia Centrale	161	102	14	45
Italia Meridionale e Insulare	534	104	338	92
TOTALE	987	246	524	217

Tabella 42. TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014

³¹ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Le società censite hanno dimensioni molto differenziate: il 60,1% appartengono alla fascia da 1 a 10 addetti (il 56,5% operative nel Sud e nelle Isole); il 17,5% sono aziende con oltre 50 dipendenti; il 12,5% è di grandi dimensioni (oltre 100 addetti), dislocate nell'Italia Settentrionale per il 46,3%. Quanto a distribuzione territoriale, il 29,6% delle aziende opera al Nord, il 16,3% al Centro ed il restante 54,1% al Sud e nelle Isole. In quest'ultima macroarea si rileva che il 46,3% delle aziende è formata da non più di 5 addetti ed appena l'8,6% dispone di oltre 100 dipendenti.

	Totale aziende	Numero di addetti (classi)					
		1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	oltre 100
Italia Settentrionale	292	118	53	22	22	20	57
Italia Centrale	161	62	25	23	23	8	20
Italia Meridionale e Insulare	534	247	88	76	55	22	46
	987	427	166	121	100	50	123

Tabella 43. Distribuzione geografica del settore autolinee (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014

Gli indicatori esaminati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti evidenziano, tra l'altro, che nel 2014 l'ammontare degli autobus*km (ovvero dell'insieme delle percorrenze effettuate nell'anno da tutti i veicoli utilizzati) fa registrare una diminuzione del 2% per il servizio urbano e del 6,7% per quello extraurbano. In diminuzione (complessivamente del 2,8%) risulta anche il numero totale di posti-km che, derivato dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo (posti omologati a sedere e in piedi) per la percorrenza annuale effettuata dagli stessi mezzi, esprime l'offerta effettiva di trasporto.

Nel 2013, per il totale dei Comuni analizzati, la disponibilità di autobus è 108 vetture per 100 mila abitanti, in aumento del 30% rispetto al 2012. La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Milano (221 per 100 mila abitanti), Cagliari (217), La Spezia (155), mentre valori più bassi si riscontrano in molte città del meridione (come ad esempio, Barletta, Andria, Trani, Messina, Vibo Valentia, Carbonia, Siracusa e Iglesias), tutte con valori inferiori alle 20 vetture ogni 100 mila abitanti.

Guardando alle altre modalità di trasporto pubblico, per completare il quadro dei fattori che contribuiscono a formare l'offerta complessiva di attrezzature mobili nei Comuni capoluogo di provincia, emerge come Milano e Torino abbiano la maggior disponibilità di tram (rispettivamente 31,5 e 27,1 vetture ogni 100 mila abitanti), mentre Cagliari (25,7 per 100 mila abitanti), Modena (14,3), Parma (13,1) e Bologna (12 vetture per 100 mila abitanti ciascuna) sono le città con la maggiore dotazione di filobus. Milano, infine, è di gran lunga la città italiana col maggior numero di vetture della metropolitana in rapporto alla popolazione (74 per 100 mila abitanti), seguita a distanza da Roma (19,6 per 100 mila abitanti).

	Autobus	Filobus	Tram	Metropolitana	Totale (vetture ogni 100.000 abitanti)
Milano	105	11	31	74	221
Cagliari	185	26	6	-	217
Bergamo	84	-	12	-	96
La Spezia	155	-	-	-	155
Torino	101	-	27	7	135
Firenze	128	-	5	-	133
Trieste	133	-	-	-	133
Parma	106	13	-	-	119
Genova	120	3	-	3	126
Bologna	105	12	-	-	117
Roma	94	1	6	20	121
Catania	80	-	-	3	83
Ancona	111	2	-	-	113
Venezia	108	-	3	-	111
Napoli	38	2	4	6	51
Padova	100	-	8	-	107
Rimini	94	4	-	-	98
Sassari	84	-	3	-	88
Palermo	39	-	-	-	39
Bari	76	-	-	-	76
Verona	69	-	-	-	69
Modena	49	14	-	-	64
Messina	17	-	2	-	19

Tabella 44. Consistenza del parco veicolare adibito a trasporto pubblico nei grandi comuni (vetture per 100.000 abitanti), 2013. Fonte: Istat, 2015, Mobilità Urbana

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Per quanto riguarda i posti*km, secondo le rilevazioni ISTAT, nel 2013 gli autobus, che coprono la quota più consistente dell'offerta di trasporto pubblico urbano, fanno registrare in termini assoluti i valori più elevati: Roma (12.295 milioni di posti*km), Torino (3.818 milioni), Milano (3.359 milioni), Genova (2.444 milioni) e Napoli (1.022 milioni). I livelli di offerta più bassi (inferiori ai 5 milioni di posti*km) si rilevano, invece, a Tempio Pausania (4 milioni) e Lanusei (2 milioni).

Milano eroga la maggior offerta per tram, filobus e metropolitana in termini di posti*km (13.598 milioni), seguita da Roma (9.616 milioni). Elevati valori di posti*km sono offerti anche dalle tramvie di Torino (855 milioni); a Bologna e nella Capitale si rileva in valore assoluto la più elevata offerta di posti*km delle filovie, dopo Milano: rispettivamente 131 e 118 milioni.

Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buona dotazione assoluta anche a Roma (8.591 milioni di posti*km), Torino (1.238 milioni) e Napoli (1.061 milioni).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (milioni di posti-km)
Roma	12.295	907	118	8.591	21.911
Milano	3.359	2.712	512	10.374	16.957
Torino	3.818	855	-	1.238	5.911
Napoli	1.022	86	32	1.061	2.201
Genova	2.444	-	65	216	2.725
Firenze	1.822	245	-	-	2.066
Venezia	1.572	72	-	-	1.644
Bologna	1.359	-	131	-	1.490
Messina	145	37	-	-	183
Trieste	1.197	-	-	-	1.197
Bari	1.000	-	-	-	1.000
Sassari	379	22	-	-	401
Bergamo	347	34	-	-	381
Parma	616	-	78	-	694
Padova	565	134	-	-	699
Verona	705	-	-	-	705
Modena	385	-	22	-	407
Cagliari	1.152	87	76	-	1.315
Rimini	385	-	29	-	415
Ancona	358	-	21	-	379
La Spezia	209	-	-	-	209
Catania	786	-	-	55	841
Palermo	1.416	-	-	-	1.416

Tabella 45. Milioni di posti-km offerti per modalità di trasporto pubblico nei grandi comuni, 2013. Fonte: Istat, 2015, Mobilità Urbana

5.1.2.2 Contributi pubblici

Per le Regioni a statuto ordinario, la percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal Fondo nazionale TPL risulta pari al 72,7% per l'anno 2013 e al 72,35% per l'anno 2014, a fronte di un totale dei corrispettivi pari a 6.779.741.886 euro nel 2013 e rispettivamente a 6.797.000.102 euro nel 2014.

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna Regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2014.

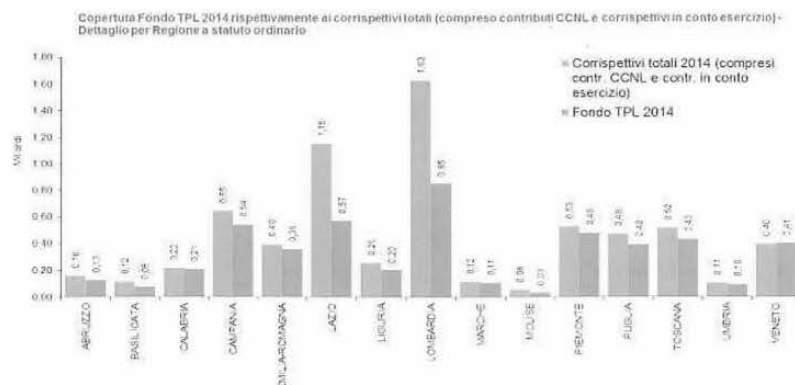


Figura 87. Ammontare costo servizi TPL, regioni a statuto ordinario (2014). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2015)

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

La tabella seguente riporta il dettaglio della ripartizione e dei corrispettivi 2014 per ogni singola Regione ponendoli a confronto con quelli dell'anno 2013.

Regione	Ammontare corrispettivi 2013	%	Fondo TPL 2013	%	Ammontare corrispettivi 2014	%	Fondo TPL 2014	%
Abruzzo	164.050.000	2,42	132.577.053,68	2,69	162.310.000	2,39	132.178.280,29	2,69
Basilicata	113.030.000	1,67	76.391.982,61	1,55	115.890.000	1,71	75.975.569,22	1,55
Calabria	226.770.000	3,34	212.418.996,80	4,31	220.900.000	3,25	210.655.771,79	4,28
Campania	659.680.000	9,73	547.558.017,26	11,11	648.400.000	9,54	544.521.870,08	11,07
Emilia- Romagna	393.930.000	5,81	362.245.853,01	7,35	398.370.000	5,86	362.669.442,52	7,38
Lazio	1.152.900.000	17,01	575.650.552,81	11,68	1.152.830.000	16,96	573.770.716,84	11,67
Liguria	254.230.000	3,75	201.576.263,78	4,09	259.420.000	3,82	200.698.965,64	4,08
Lombardia	1.625.610.000	23,98	852.633.096,19	17,30	1.627.170.000	23,94	853.694.597,62	17,36
Marche	118.490.000	1,75	107.441.627,14	2,18	116.890.000	1,72	106.884.990,04	2,17
Molise	58.120.000	0,86	34.992.456,55	0,71	56.370.000	0,83	34.843.556,06	0,71
Piemonte	534.190.000	7,88	484.965.876,68	9,84	534.990.000	7,87	483.148.203,23	9,83
Puglia	457.300.000	6,75	399.209.715,56	8,10	475.110.000	6,99	397.859.128,80	8,09
Toscana	517.910.000	7,64	434.202.172,11	8,81	518.910.000	7,63	434.217.575,05	8,83
Umbria	107.750.000	1,59	100.048.854,63	2,03	107.360.000	1,58	99.646.086,30	2,03
Veneto	395.780.000	5,84	406.109.636,57	8,24	402.080.000	5,92	406.625.591,51	8,27
Totale	6.779.740.000	100,00	4.928.022.155	100,00	6.797.000.000	100,00	4.917.390.345	100,00

Tabella 46. Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario (2013 e 2014). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2015)

La Lombardia e il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno i contratti con gli importi singolarmente più elevati. Per quanto attiene alla Regione Lombardia, il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio *gross-cost*. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio.

5.1.2.3 Ricavi e costi operativi

Costi di produzione

Secondo le analisi effettuate da ISFORT, nel 2014 rispetto al 2013 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare una diminuzione dello 0,1%. Tale *trend* è per lo più riconducibile ad un decremento del costo del personale (-0,9%) e delle materie prime (-0,6%), mentre gli ammortamenti registrano +1,2%. Tra le materie prime, il carburante ha registrato una diminuzione significativa nell'ultimo biennio, pari al 18,1% nel caso del gasolio e al 27,3% nel caso del GPL.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var.% 2013-14
Materie prime	100	108	114	123	119	118	-0,6
Servizi	100	95	93	93	90	91	0,8
Ammortamenti	100	128	102	111	107	109	1,2
Costi operativi	100	101	100	102	103	104	0,7
Costo del personale	100	101	100	98	96	95	-0,9
Totale costi della produzione	100	101	100	103	101	101	-0,1

Tabella 47. Evoluzione costi della produzione. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Ricavi da traffico

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale fa segnare a livello medio nazionale un leggero miglioramento (passando dal 30,7% al 30,8%).

In ogni caso, a livello medio nazionale, si è sempre molto al di sotto del valore obiettivo del 35%, stabilito dal Decreto Burlando, anche se è evidente la forte dispersione territoriale tra le aree settentrionali e le aree centro meridionali del Paese.

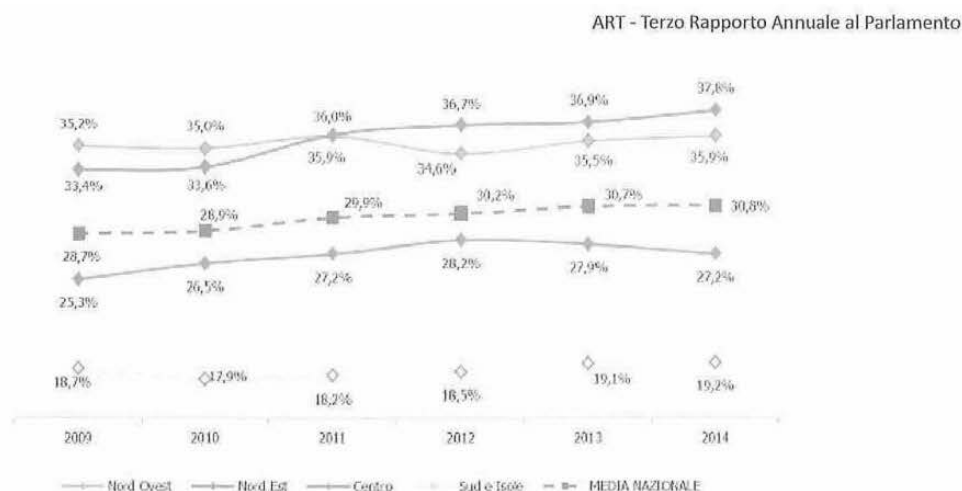


Figura 88. Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

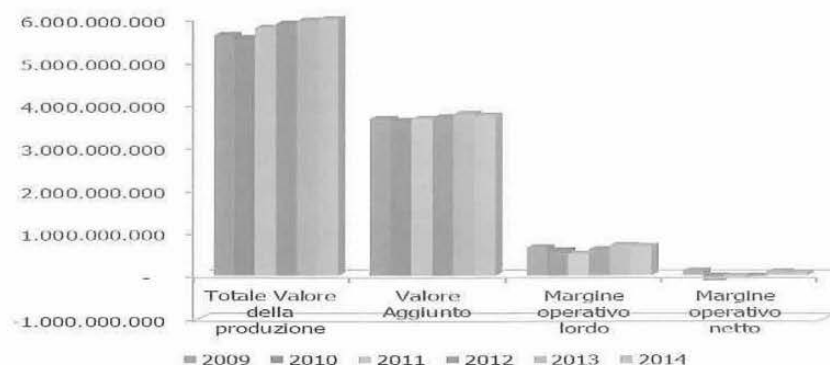


Figura 89. Evoluzione indicatori gestionali. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

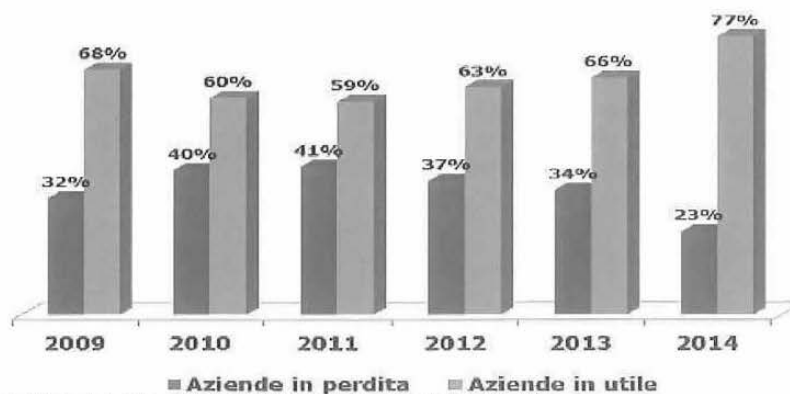


Figura 90. Evoluzione risultati d'esercizio. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Nel 2014, si inverte la tendenza registrata nei quattro anni precedenti di miglioramento del valore aggiunto. Tale indicatore è molto significativo in quanto esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

A cascata, quindi, si assiste anche ad un lieve decremento del margine operativo lordo (EBITDA). Tale indicatore, essendo espresso al lordo dei costi che non comportano una uscita monetaria (ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni) rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento di un'azienda. Si

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

conferma, tuttavia, il *trend* positivo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti con utili d'esercizio e passano dal 66% del 2013 al 77% del 2014.

5.1.2.4 Aspetti tariffari

Il tema delle tariffe rappresenta un aspetto rilevante per il comparto del TPL, soprattutto in una fase in cui le risorse destinate al finanziamento pubblico del trasporto locale tendono a restringersi. L'aumento delle tariffe ha l'effetto di compensare la diminuzione dei contributi pubblici. Effettivamente, secondo le rilevazioni di ISFORT, tra il 2002 e il 2015, si segnala un aumento del prezzo del biglietto a tempo del 70%, mentre l'aumento del prezzo dell'abbonamento è stato del 35% (si veda la figura seguente). Rispetto al 2014, nell'ultimo anno si è constatato un livello stazionario del prezzo degli abbonamenti ed un aumento del 2,2% del prezzo del biglietto a tempo (valore nominale).

A livello territoriale, il prezzo del biglietto a tempo (valore orario) nello scorso anno ha subito un aumento più marcato nel Sud e nelle Isole (6,1%), seguito dalla macroarea Nord-Est (1,7%), mentre è diminuito al Centro (-0,1%) e ancor di più al Nord-Ovest (-0,5%). Il *trend* si inverte per il prezzo dell'abbonamento mensile che registra un aumento nelle macroaree del Nord-Ovest e del Centro (0,2%), e una diminuzione della stessa dimensione (-0,2%) per il Sud e le Isole e per il Nord-Est.

Nel corso del 2015, le città che hanno registrato i maggiori aumenti tariffari per il biglietto a tempo sono state: Benevento (+33%), Catanzaro, Venezia e Reggio Calabria (+15%), Pescara (9%), Cremona e Lodi (8%).

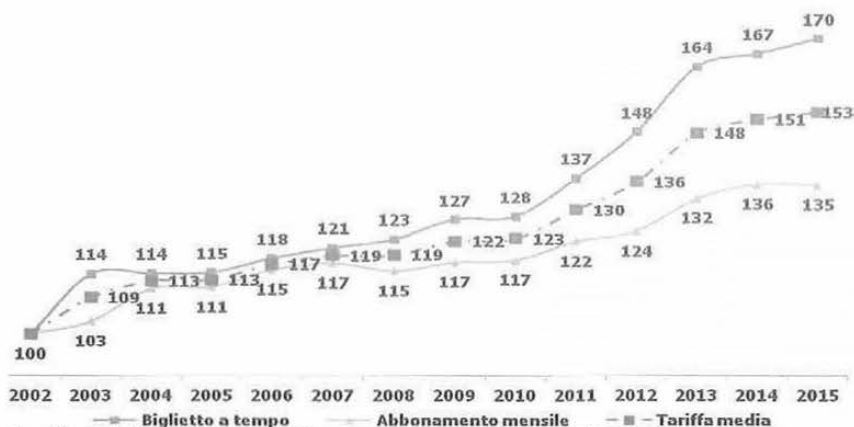


Figura 91. Evoluzione tariffaria in ambito urbano. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

La tabella 48 mostra il prezzo medio del biglietto per le diverse fasce chilometriche considerate. A livello nazionale la tariffa media risulta, per la fascia 1-6 km, pari a 1,30 euro costante rispetto al 2014. Per la fascia 20-30 km, invece, la tariffa media nel 2015 risulta pari a 2,8 euro, mentre per la fascia 50-60 km è pari a 4,5 euro, valori sostanzialmente allineati con quelli del 2014. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze all'interno delle diverse fasce chilometriche.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2014	media 2015	media 2014	media 2015	media 2014	media 2015
Nord Ovest	9	1,38	1,43	2,72	2,76	4,52	4,58
Nord Est	16	1,28	1,29	2,97	2,98	4,54	4,55
Centro	8	1,29	1,29	3	3,05	4,77	4,9
Sud e Isole	11	1,27	1,36	2,35	2,51	4,00	4,12
Media Nazionale	44	1,3	1,3	2,8	2,8	4,40	4,5

Tabella 48. Prezzo medio del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Ripartizione territoriale	var % 2014-2015		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	3,6	1,4	1,5
Nord Est	1	0,1	0,2
Centro	0	1,7	2,8
Sud e Isole	7,1	6,6	3
Media Nazionale	2,9	2,1	1,6

Tabella 49. Variazione del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA; ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

La sostanziale omogeneità dei prezzi a livello territoriale che si è riscontrata all'interno delle tariffe del biglietto non si verifica nell'abbonamento mensile. Soprattutto per la fascia più alta si osserva un abbonamento medio del Nord-Ovest che raggiunge quasi i 100 euro (97,10 euro) contro un abbonamento del Nord-Est pari a solo 63,88 euro.

Per la fascia 1-6 km, il prezzo dell'abbonamento mensile è pari a 32,22 euro; per la fascia 20-30 km, invece, l'abbonamento medio mensile risulta pari a 56,92 euro, mentre per la fascia 50-60 km è di 76,72 euro. La variazione rispetto al 2014 è stata rispettivamente per tutte le fasce considerate inferiore all'1%; per la fascia 50-60 km si è registrata una leggera diminuzione.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2014	media 2015	media 2014	media 2015	media 2014	media 2015
Nord Ovest	9	32,75	33,31	61,63	62,81	95,21	97,10
Nord Est	16	31,11	31,21	52,46	52,67	63,63	63,88
Centro	8	34,88	34,59	54,44	55,54	76,43	77,38
Sud e Isole	11	30,46	31,09	59,98	59,44	86,76	85,26
Media Nazionale	44	31,97	32,22	56,55	56,92	76,83	76,72

Tabella 50. Prezzo medio dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Ripartizione territoriale	var % 2014-2015		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	1,7	1,9	2,0
Nord Est	0,3	0,4	0,4
Centro	-0,8	2,0	1,2
Sud e Isole	2,1	-0,9	-1,7
Media Nazionale	0,8	0,7	-0,1

Tabella 51. Variazione dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: ISFORT, Rapporto sulla mobilità in Italia, 2015

Taxi

(i) tariffe taxi

Secondo quanto previsto dall'art. 5(1) della Legge 15 gennaio 1992, n. 21 "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea" (in seguito "Legge quadro"), sono i Comuni a stabilire "i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi". Come specificato dall'art. 13(2), della Legge quadro, la tariffa è a base multipla (tempo, percorrenza) per il servizio urbano e a base chilometrica (percorrenza) per il servizio extraurbano. La modulazione delle componenti tempo e percorrenza per

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

l'ambito urbano, così come l'individuazione della condizione di servizio extraurbano si presentano differenziate sul territorio nazionale, così come i supplementi. Analogamente, l'attivazione delle tariffe per il servizio extraurbano può essere associata al superamento di predefiniti limiti geografici o al superamento di una data soglia della velocità di crociera. Ulteriore diffusa caratteristica di molte tariffe comunali è quella del carattere di progressività, ossia l'aumento del costo chilometrico e di quello orario al raggiungimento di determinate soglie di percorrenza o di determinati importi a tassametro (cfr. successiva Tabella 52).

Il totale dell'importo addebitato si compone delle seguenti singole componenti:

- un costo iniziale all'avvio del tassametro;
- l'applicazione della tariffa a base multipla e delle eventuali progressioni, per il percorso urbano;
- l'applicazione della tariffa chilometrica per il percorso extraurbano;
- una serie di supplementi o di riduzioni.

I tariffari comunali stabiliscono, in alcuni casi, anche un importo minimo della corsa.

Nella Tabella 52 si riportano, per i Comuni capoluogo di Regione/Province autonome/Città metropolitane, con popolazione superiore ai 150 mila residenti, le componenti base della tariffa urbana, diurna, feriale e le relative progressioni, al netto dei supplementi o sconti applicabili.

Per quanto riguarda le soglie per l'applicazione della tariffa chilometrica, esse possono individuare il raggiungimento di una data percorrenza (Bologna) oppure di un dato importo a tassametro, inclusivo dello scatto iniziale ma al netto dei supplementi (Bari, Firenze, Milano, Roma, Torino, Venezia Mestre). Ove non sono indicati valori soglia (e quindi non si ha progressività della tariffa, come generalmente avviene per i Comuni di minori dimensioni), la tariffa chilometrica unitaria è costante ed indipendente dalla percorrenza. Ciò si verifica nella maggior parte dei casi per la tariffa oraria, non presentando cioè soglie in ragione del superamento di determinati importi da tassametro oppure di durata di attesa/sosta. Dai dati riepilogati in tabella si evince che, per l'ambito urbano con tariffa a base multipla, lo scatto legato alla componente tempo può attivarsi in corrispondenza della condizione di auto in sosta, oppure al di sotto di una velocità limite (20 Km/h per il Comune di Roma e per quello di Venezia Mestre). In ogni caso, essa è sempre alternativa all'applicazione della componente chilometrica.

I valori riportati nella Tabella 52 consentono di effettuare alcune comparazioni fra le principali componenti di costo per i Comuni considerati. In particolare, valori caratteristici sono rappresentati dal costo/scatto iniziale, dalla tariffa chilometrica iniziale e da quella oraria iniziale. Per quanto riguarda la tariffa chilometrica iniziale, si rileva generalmente un valore più elevato per i capoluoghi del centro-nord (variabile da 0,91 €/km per Firenze sino a 1,70 €/km per Venezia), mentre per le città del sud la tariffa chilometrica iniziale, spesso costante, non supera 1,00 €/Km. Anche per la tariffa oraria si rileva lo stesso tipo di allineamento dei valori verso il basso per le città del Sud. Con riferimento alla progressività della tariffa, vi è da osservare che, in generale, la progressività fa sì che le corse più brevi risultino proporzionalmente meno care di quelle più lunghe (Bari, Firenze, Milano, Roma, Venezia Mestre). Fa eccezione il Comune di Bologna in cui la tariffa chilometrica unitaria si riduce al crescere della percorrenza.

Per effettuare un confronto, stante la differente struttura tariffaria nel campione esaminato, si deve fare riferimento ad una corsa "standard", caratterizzata da stessa percorrenza e stessa durata della componente a tempo. Si è seguita la metodologia adottata dall' "Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale" (nel seguito ASPL di Roma Capitale), che assume come corsa standard diurna in un giorno feriale una corsa della percorrenza di 5 Km con un tempo di attesa nel traffico o di sosta, di 5' di cui 2.5' all'inizio della corsa e 2.5' al termine della stessa³². I risultati in termini di costo complessivo della corsa sono richiamati nella seguente Figura 92, elencati in ordine crescente del costo della corsa standard.

³² Laddove gli scatti tassametrici dipendono dalla velocità, si è assunta una velocità media costante pari a 23,5 Km/h. Si consideri che una diversa metodologia, che includa il supplemento per chiamata radiotaxi, potrebbe essere preferibile laddove si operassero confronti con le tariffe proposte dalle nuove piattaforme. Queste ultime, infatti, non lo comprendono pur fornendo un servizio analogo al radiotaxi.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Città	Importo fisso alla partenza €	Importo minimo della corsa	Progressione della tariffa oraria in base all'importo					Progressione della tariffa chilometrica in base alla percorrenza					Progressione della tariffa chilometrica in base all'importo*				
			T1 €/h	Soglia T1- T2 €	T2 €/h	Soglia T2- T3 €	T3 €/h	T1 €/Km	Soglia T1- T2 Km	T2 €/Km	Soglia T2- T3 Km	T3 €/Km	T1 €/Km	Soglia T1- T2 €	T2 €/Km	Soglia T2- T3 €	T3 €/Km
Bari	3,00	5,00	20,00	7,00	24,00								0,80	7,00	1,10		
Bologna	3,00		24,00					1,15	2,00	1,13	4,00	1,05					
Cagliari	3,00	5,00	21,00										0,90				
Firenze	3,30	5,00	24,00	6,40	30,00	7,40	30,00						0,91	6,40	0,91	7,40	1,64
Genova	5,00		24,00					0,90									
Milano	3,30		28,32	14,26	42,48								1,09	14,26	1,64		
Napoli	3,50	4,50	18,00					0,83									
Palermo	2,54	3,81	16,90						0,154	0,84							
Perugia	2,60	4,60	19,20					1,00									
Reggio Calabria	3,50		18,00					1,00									
Roma	3,00		27,00										1,10	14,00	1,30	27,00	1,60
Torino	3,50		32,70	8,00	25,70	13,00	25,70						1,44	8,00	1,05	13,00	1,27
Trieste	3,50	6,00	24,00						0,083	1,20							
Venezia Mestre	3,20		34,00	16,52	43,00								1,70	16,52	2,15		

Fonte dati: tariffe comunali, 2015

*I valori degli importi di soglia, che individuano le differenti progressioni, sono comprensivi dell'importo fisso alla partenza.

Tabella 52. Struttura tariffaria servizio taxi nei capoluoghi di Regione/Province autonome e Città Metropolitane (pop > 150.000 residenti)

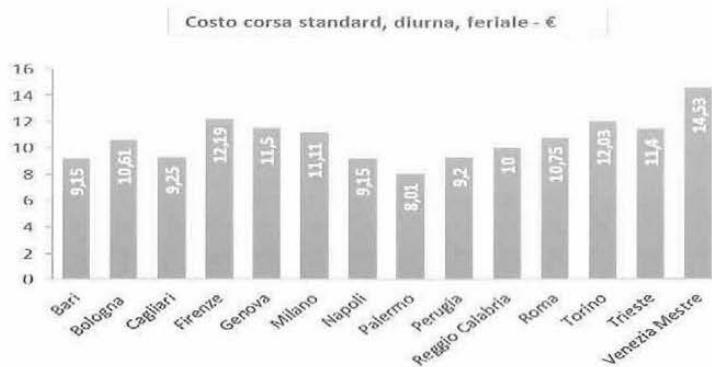


Figura 92. Costo, in ordine crescente, della corsa standard (5 Km + 5 min) nei capoluoghi di Regione/Province autonome e Città Metropolitane. Fonte: Elaborazioni ART su tariffe comunali 2015

Dalla lettura dei risultati della simulazione, risulta che il costo minimo del percorso standard assunto si ha per il Comune di Palermo, con 8 euro, mentre il massimo si raggiunge per il Comune di Venezia, con 14,50 euro circa. I valori per il Comune di Roma e di Milano sono contigui, mentre i più elevati sono, nell'ordine, quelli di Torino, Firenze e Venezia. La media campionaria è 10,63 euro. Si osservi che, tra la tariffa più bassa e quella più alta, c'è una differenza di oltre l'80%.

Confrontando il costo del servizio taxi in altri Paesi europei, emergerebbe quanto rappresentato nella seguente Figura 93, che tuttavia non consente di concludere sulla maggiore/minore onerosità delle tariffe nazionali rispetto a quelle nel resto d'Europa. Il campo di variabilità è significativo, anche maggiore di quello in Italia. La metodologia è la stessa di quella utilizzata per la stima del costo di una corsa standard nella figura precedente.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

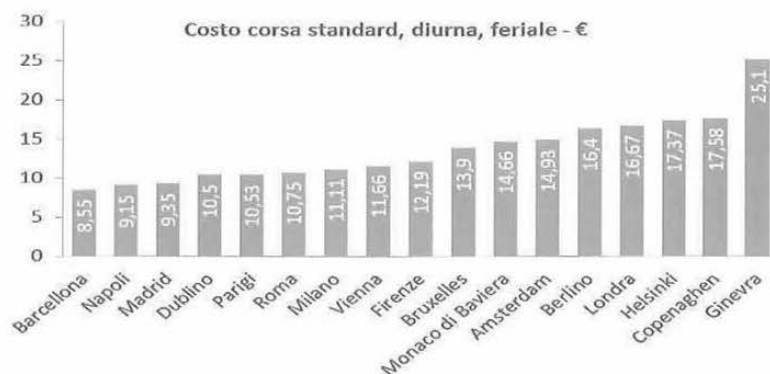


Figura 93. Costo, in ordine crescente, della corsa standard (5 Km + 5 min) in alcune Città europee. Fonte: Elaborazione ART

Si rileva, in particolare, che le tariffe per i principali capoluoghi italiani si pongono all'interno della fascia bassa dei valori per le città estere, e tutte al di sotto dei valori riscontrabili per alcune di tali città come Amsterdam, Monaco di Baviera, Berlino, Londra, Helsinki, Copenaghen, Ginevra. Fanno eccezione le città di Barcellona, Parigi, Madrid, Dublino le cui tariffe si attestano su livelli mediamente più bassi e comparabili con quelli delle città del centro-sud Italia.

(ii) licenze taxi

L'argomento delle limitazioni all'entrata al mercato è molto dibattuto e certamente abbraccia sia questioni di natura economica che di opportunità di politica economica. Elemento rilevante, indicatore dell'esistenza di "rendite da regolamentazione", appare la circostanza che il titolo autorizzatorio all'esercizio dell'attività, cedibile a titolo oneroso, presenta un valore elevato, differenziato a seconda dell'ambito geografico di operatività³³. Tali valori rendono evidente, d'altro canto, l'esigenza di garantire misure di equità nel caso di liberalizzazioni parziali o totali del settore.

Un punto cruciale è stabilire se il numero di licenze è adeguato ad una determinata realtà territoriale. Si sono pertanto analizzate alcune variabili, desunte anche dalla regolazione adottata dai Enti territoriali competenti, verificato il loro andamento nel tempo per poi confrontarlo con quello del numero di licenze taxi.

Secondo i dati della Motorizzazione civile, nel 2015 erano registrati 28.553 operatori taxi. In base ai dati comunicati dai Comuni Interessati, si è potuto ricostruire la Tabella 53, la quale riporta il numero delle licenze taxi per le 14 città del campione e la differenza percentuale tra il numero delle licenze registrate nel 2014 rispetto a quelle nel 2006.

Città	licenze taxi 2006	licenze taxi 2007	licenze taxi 2008	licenze taxi 2009	licenze taxi 2010	licenze taxi 2011	licenze taxi 2012	licenze taxi 2013	licenze taxi 2014	Δ (2006-14) % taxi
Bari	150	150	150	150	150	150	150	150	150	0
Bologna	617	617	640	640	640	640	640	640	640	3,73
Cagliari	105	105	105	105	105	105	105	105	105	0
Firenze	594	594	654	654	654	654	654	654	654	10,10
Genova*	869	869	869	869	869	869	869	869	869	0
Milano	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	4855	0
Napoli	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	2376	0
Palermo	320	320	320	320	320	320	320	320	320	0
Perugia	28	28	36	36	36	36	36	36	36	28,57
Reggio Calabria	74	74	74	74	74	74	74	71	71	-4,05
Roma*	6271	7271	7771	7523	7523	7683	7710	7707	7705	22,87
Torino	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	1504	0
Trieste	250	250	250	250	250	250	250	250	250	0
Venezia Mestre	111	120	120	120	120	120	120	120	120	8,11

*valori in rosso, stime ART

Tabella 53. Numero di licenze taxi (2006-14). Fonte: Comuni

³³ Anche il mercato "primario" presenta casi di assegnazioni di licenze a titolo oneroso. E' il caso del Comune di Bologna che nel 2008 ha bandito l'assegnazione a carattere oneroso di 23 licenze taxi speciali "prioritarie disabili" a un costo di 150.000€ e di 18 speciali "residenziale" al costo di 125.000€.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Come si può rilevare, il numero di taxi è variato in soli 6 casi su 14³⁴. In varie realtà europee, il numero dei taxi pare presentare analoghe dinamiche, come è raffigurato in Figura 94³⁵.

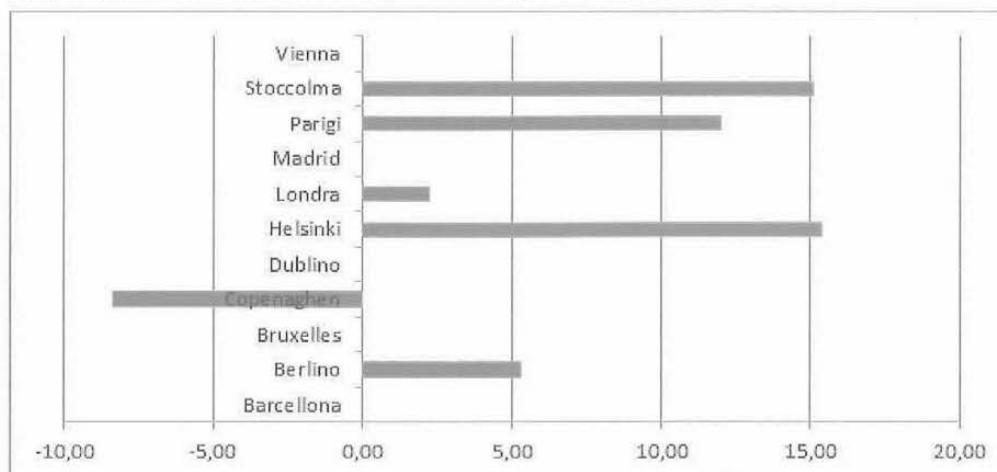


Figura 94. Variazioni percentuali del numero dei taxi nelle principali città UE tra il 2006 e il 2014.

Fonte dati: Relazioni annuali dell'ASPL Roma Capitale, 2006-2014.

Il numero di licenze attive non corrisponde al numero effettivo di vetture in servizio in un dato momento del giorno. Infatti, tale numero può essere considerevolmente inferiore tenuto conto dei vari turni di lavoro degli operatori presenti in un comune. Ad esempio, risulta che per la città di Roma, a fronte di 7.705 licenze, sono in circolazione in un giorno feriale, secondo quanto riportato dai dati ASPL Roma Capitale, da un minimo di 385 vetture (nelle ore notturne) ad un massimo di 3.853 vetture (negli orari centrali, dalle 8:00 alle 14:30)³⁶.

Tra le variabili considerate dalla regolazione per stabilire il numero di taxi ottimale³⁷, emerge come principale indicatore, la popolazione residente, a cui si aggiungono la presenza di stazioni ferroviarie, aeroporti, altri centri nodali di trasporto e flussi turistici³⁸. Si stima che queste variabili siano legate

³⁴ Secondo alcuni Autori, il 42% dei Comuni italiani capoluogo di Provincia non avrebbe rilasciato nuove licenze taxi da oltre 20 anni, ed in percentuale maggiore per le nuove autorizzazioni ncc. (cfr. C. Bentivoglio, M. Calderini, 2008, cit. pag.18).

³⁵ Per quanto riguarda il rapporto tra taxi e popolazione residente, diversi studi documentano come il rapporto sia in genere più elevato all'estero rispetto a quello in Italia, per città comparabili. (Cfr. C. Bentivoglio, M. Calderini, 2007, Il servizio di taxi in Italia: ragioni e contenuti di una riforma. In: Questioni di economia, OP n. 5; Banca d'Italia).

³⁶ ASPL Roma Capitale, 2015, Relazione annuale, pag. 229.

³⁷ La LR del Lazio n. 58/1993, all'art. 13-bis, stabilisce che la Provincia "determina i criteri cui devono attenersi i comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente ... I criteri di cui al comma 1 prendono in considerazione, in particolare: a) la popolazione residente; b) l'estensione territoriale; c) l'intensità dei flussi turistici; d) la presenza di case di cura, di soggiorno, di poli generatori di mobilità; e) l'offerta di altri servizi pubblici di trasporto; f) il numero delle licenze e delle autorizzazioni rilasciate.". In esecuzione di ciò, si consideri la deliberazione 175/6 del 13 febbraio 2008 della Provincia di Roma, riguardante "Proposta di metodologia per la definizione dei criteri da seguire per la determinazione del fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente. Approvazione", in cui si afferma che: "Il numero di licenze taxi dipende principalmente dal fattore popolazione". Lo studio considera unità omogenee territoriali e procede all'identificazione di altri fattori di mobilità. Per la provincia di Latina, ad esempio, sono stati individuati quali fattori correttivi l'estensione territoriale, l'offerta di trasporto pubblico, la presenza di strutture ospedaliere, di alberghi, di stazioni ferroviarie e porti. Tale metodologia ricalca quella sviluppata dalla Provincia di Torino, sulla base delle norme contenute nella LR del Piemonte n. 24/1995.

Si vedano anche le seguenti fonti: Provincia di Bologna, 2006, Indagine sulle esigenze di mobilità delle persone in relazione all'offerta di Taxi e Noleggio con conducente di autovettura (NCC) nei Comuni della Provincia di Bologna.

Anche la Provincia di Reggio Calabria ha dichiarato di seguire la metodologia sviluppata dalla Provincia di Torino, elencando i seguenti fattori correttivi: ambito territoriale; offerta di servizi di TPL; strutture ospedaliere; aeroporti; indice di mobilità; movimenti turistici (prot. 88648/2015).

Per la Regione Lombardia, i criteri che devono orientare nella individuazione del numero contingentato di licenze sono elencati nella Legge regionale n. 11/2009, che all'art. 51, comma 2, così recita: "La Giunta regionale, allo scopo di realizzare l'integrazione dei servizi pubblici non di linea con le altre modalità di trasporto, determina, sentita la commissione consultiva regionale costituita ai sensi dell'art. 4, comma 4, della legge n. 21/1992, il contingente delle licenze e autorizzazioni assentibili per ciascuna tipologia di servizio di trasporto di persone non di linea, sulla base della densità della popolazione, dell'estensione territoriale e delle relative caratteristiche, dell'intensità dei movimenti aeroportuali, ferroviari, turistici, di cura, di soggiorno, di lavoro nonché di altri indicatori territoriali, di mobilità e socio-economici".

³⁸ Secondo rilevazioni dell'Osservatorio Nazionale del Turismo, Unioncamere, risulterebbe che il 13,2% dei turisti nazionali e il 17,6% di quelli stranieri fruisce dei servizi di trasporto pubblico, incluso il taxi, spendendo in media 9 euro al giorno. (Cfr. Osservatorio Nazionale del Turismo, 2013, Customer Care Turisti, Rapporto Annuale, 1-114).

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

positivamente al numero delle licenze taxi, come la domanda di mobilità. Diverso è il caso dell'offerta di trasporto pubblico locale, anch'essa fattore presente nella determinazione del numero ottimale di licenze, che si suppone concorrere come alternativa all'offerta di servizi taxi. La base dati utilizzata è stata costruita utilizzando molteplici fonti, largamente pubbliche: Istat per popolazione residente, flussi turistici, offerta di TPL; MIT e Autorità Portuali per flussi in arrivo e in partenza dai porti localizzati nel Comune interessato; Trenitalia e NTV per i flussi di viaggiatori di media e lunga percorrenza in arrivo e partenza dalle stazioni del Comune; Assaeroporti, per i passeggeri in arrivo/partenza dagli aeroporti del bacino aeroportuale del Comune.

Si è potuto allora illustrare le dinamiche delle variabili considerate come nella Tabella 54³⁹.

Città	2006/14	2006/14	2009/13	2008/13	2006/14	2006/14	2009/13	2008/13	2006/14
	pop	hubs	turismo	TPL posti*km	pop	hubs	turismo	TPL posti*km	licenze taxi
Bari	-1,27	26,29	17,69	-0,08	-	+	+	=	0,00
Bologna	2,80	34,30	23,32	0,52	+	+	+	=	3,73
Cagliari	-3,97	39,55	0,17	6,79	-	+	=	-	0,00
Firenze	2,81	36,93	30,26	-11,63	+	+	+	+	10,10
Genova	-3,77	-9,31	17,22	-14,41	-	-	+	+	0,00
Milano	1,17	10,17	25,38	-3,05	+	+	+	+	0,00
Napoli	0,49	4,95	-7,57	-38,88	=	+	-	+	0,00
Palermo	1,14	-0,88	8,89	-22,93	+	=	+	+	0,00
Perugia	2,88	62,65	9,23	-22,44	+	+	+	+	28,57
Reggio Calabria	0,31	-20,35	7,24	27,60	=	-	+	-	-4,05
Roma	12,39	23,33	-	-4,97	+	+	+	+	22,87
Torino	0,17	19,62	25,44	-7,25	=	+	+	+	0,00
Trieste	-0,59	13,45	30,30	-5,61	=	+	+	+	0,00
Venezia Mestre	-1,94	33,58	21,49	-7,88	-	+	+	+	8,11

Fonte dati: ART, su dati ISTAT, Assaeroporti, Relazioni annuali Autorità Portuali, Trenitalia e NTV

Legenda

tutti +

+ oppure =

città con più di 300 mila abitanti

Tabella 54. Variazione % fattori di domanda servizi taxi (2006-14). Fonte: ART su dati ISTAT, MIT, Relazioni annuali Autorità Portuali, Banca d'Italia (variazione positiva turismo per Roma); NTV e Trenitalia (Lunga Percorrenza)

Per ogni variabile, si sono pertanto ottenuti degli "indicatori" di variazione, posti nella parte destra della tabella, che assumono tre possibili "valori": +, -, =. Ad ogni grandezza descritta nelle colonne sulla sinistra (popolazione, hubs, flussi turistici, servizi di TPL) e per ogni città, è stato associato un valore positivo, negativo oppure di uguaglianza (+; -; =), a seconda della relazione, crescente o decrescente, che si assume tra la stessa variabile indipendente e la variabile "numero delle licenze".

Nel caso di popolazione, hubs e flussi turistici, se le grandezze sono aumentate, l'indicatore, se maggiore dell'1%, avrà valore positivo (+). Infatti, si può supporre che, all'aumentare della popolazione, ad esempio, a parità di condizioni, la domanda di servizi taxi aumenti. Analogamente per le altre variabili menzionate.

Per l'offerta dei servizi di TPL, invece, ad una variazione positiva della grandezza nel periodo di osservazione (se superiore all'1%), verrà associato l'indicatore negativo (-), in quanto si può assumere che, all'aumentare dei servizi di TPL, l'impatto sulla richiesta di servizi taxi sia decrescente, a parità di altre condizioni. Ogni città, dunque, avrà 4 indicatori. Quando la variazione è contenuta tra $\pm 1\%$ l'indicatore segnala una stabilità nel tempo, e riporta il valore "=".

Si sono poi confrontati gli indicatori a disposizione, che coprono tutto o la maggior parte dell'arco di tempo in esame, con gli indici di variazione del numero delle licenze per le stesse città.

³⁹ Un altro indicatore è la superficie del bacino di utenza del quale si devono determinare i limiti quantitativi dell'offerta. Tuttavia, essendo tale valore costante nel tempo, per la presente analisi non rileva. Non è stato possibile stimare la domanda di mobilità. I dati di fonte Istat (numero di passeggeri trasportati) presentava una forte correlazione con l'offerta di servizi TPL (misurata con il numero dei posti offerti con tutte le modalità di trasporto: autobus, metropolitane, tramvie e filobus). La variabile hubs (in Tabella 54) è stata ottenuta dalla somma dei flussi da e verso i poli trasportistici menzionati sopra (stazioni, porti e aeroporti).

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Valutati gli indicatori, emergono 4 casi in cui tutti questi sono positivi (Roma⁴⁰, Perugia, Milano e Firenze, evidenziati in verde), 4 casi in cui essi sono in aumento o stazionari (Bologna, Palermo, Trieste e Torino), evidenziati in giallo). Ben 4 casi su 5 di aumento del numero delle licenze appartengono ai due sottoinsiemi sopra identificati (in verde e giallo). In particolare, in tre dei quattro casi evidenziati in verde è aumentato il numero delle licenze. A Milano invece, pur a fronte di valori in crescita significativa per flussi turistici (+25%) e *hubs* (+10%), non vi è stato alcun adeguamento del numero delle licenze ai nuovi livelli della domanda di servizi taxi, qui assunti più elevati, sulla base degli indicatori stimati. Una valutazione analoga vale per i casi evidenziati in giallo (4 città), dove cioè gli indicatori non assumono mai valori negativi, ma hanno tre indicatori positivi.

⁴⁰ I flussi turistici per Roma non erano disponibili nelle rilevazioni Istat. Quindi si è dato un orientamento per il periodo sulla base dei dati raccolti da Banca d'Italia sulla base delle informazioni campionarie raccolte alle frontiere da turisti stranieri, circa la Provincia di destinazione e il numero dei pernottamenti ivi previsti.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Parte seconda - Attività dell'Autorità

1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto presenta le principali attività svolte dalla Autorità di regolazione dei Trasporti nel periodo di riferimento (1° luglio 2015 - 31 maggio 2016) in esecuzione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni (di seguito anche "legge istitutiva" o art. 37 D.L. 201/2011).

Ove ciò rilevi, si evidenziano i passaggi nei quali il Rapporto tiene luogo delle relazioni che l'Autorità è tenuta a presentare in esecuzione di specifiche ed ulteriori disposizioni normative. Nel descrivere le azioni intraprese e le misure adottate dall'Autorità si fa rinvio agli atti ed ai provvedimenti di cui si fornisce anche un separato elenco nella parte terza del presente Rapporto.

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

2.1 Organizzazione e funzionamento

Nel periodo di riferimento sono proseguite le attività finalizzate a consolidare il pieno funzionamento dell'Autorità. In particolare, sul piano delle procedure a rilevanza esterna ed interna, l'Autorità ha adottato modifiche del Regolamento inerente il trattamento giuridico ed economico del personale ed ha approvato un nuovo Regolamento in materia di acquisto di beni e servizi.

Nel periodo di riferimento è proseguita, altresì, l'attività svolta dal Nucleo di valutazione dell'Autorità, nominato in esecuzione dell'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento e incaricato di svolgere attività di "valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio". In applicazione del sistema di misurazione e valutazione della performance - *Performance Management* - adottato dall'Autorità, destinato a tutto il personale dipendente a tempo indeterminato ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*, è stata effettuata una attività di monitoraggio infrannuale, di rendicontazione e valutazione finale degli obiettivi assegnati ai lavoratori per l'anno 2015 e nel contempo si è conclusa la fase di assegnazione degli obiettivi relativi all'anno 2016.

Il 22 luglio 2015 l'Autorità ha approvato in via definitiva il proprio Codice etico, finalizzato a favorire l'applicazione quotidiana dei principi della buona amministrazione e a promuovere i più elevati standard di condotta, che rappresentano una componente fondamentale della cultura di servizio cui l'Autorità aderisce. Nella medesima data è stato designato il Garante etico, nella persona del Prof. Sabino Cassese, così come previsto dal Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità e dallo stesso Codice etico, che prevede che il Garante sia individuato *"tra persone di notoria indipendenza e autorevolezza morale che esercitino, o abbiano esercitato, le funzioni di magistrato ordinario, amministrativo o contabile, professore ordinario di università in materie giuridiche o avvocato dello Stato"*.

Nel mese di novembre 2015, è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali, e successivamente ratificato dal Consiglio, il primo protocollo per le relazioni e i diritti sindacali a favore delle lavoratrici e dei lavoratori dell'Autorità. Successivamente, in data 21 dicembre 2015 ed in data 11 aprile 2016, sono stati sottoscritti Accordi aventi ad oggetto, rispettivamente, il trattamento economico delle ore di lavoro straordinario relative all'anno 2016 ed i permessi per visite mediche specialistiche.

Ad inizio dicembre 2015, l'Autorità ha poi approvato, in via preliminare, il proprio Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015 - 2017, in coerenza con quanto raccomandato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nell'aggiornamento 2015 del Piano Nazionale Anticorruzione ed ha indetto sul documento una consultazione pubblica mediante pubblicazione dello stesso per venti giorni sul sito istituzionale. In mancanza di osservazioni, il 28 gennaio 2016 il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione è stato approvato in via definitiva. Attualmente è in corso di approvazione preliminare il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione relativo al periodo 2016 - 2018.