



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

Roma, 16 novembre 2023

Prot. N. 42/2023

Al Presidente IX Commissione
Trasporti, poste e telecomunicazioni
della Camera dei deputati
Telefono: 06/67609907-3416
Email: com_trasporti@camera.it

Oggetto: Intervento federMobilità in audizione davanti alla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati

Buongiorno Presidente ed Onorevoli componenti la Commissione.

Vi porto i saluti del Presidente Giuseppe Ruzziconi che purtroppo per un problema di salute non può essere presente.

Come federMobilità abbiamo in questi anni cercato di evidenziare le ragioni che frenano la crescita del settore in relazione alle incrementate esigenze del Paese, evidenziando al contempo alcuni ambiti di intervento. Le cause sono numerose, si trascinano da tempo e ne abbiamo evidenziate una parte nel documento presentato in sede lavori della Commissione presieduta per la riforma del TPL (feb. 2021) dal Prof. Mattarella che per brevità espositiva allegheremo al testo del documento che vi invieremo (**allegato 1**).

Ora alla luce degli interessanti documenti presentati da vari Parlamentari concentrerò l'attenzione su due aspetti:

- dati e pianificazione dei servizi;
- necessità di una regolazione locale strutturata.

Alcuni spunti sul primo tema sul quale Federmobilità sta lavorando anche con ISFORT.

Va rotto concettualmente l'attuale schema FNT - Quantità dei servizi minimi offerti. L'attuale fondo non è sufficiente e non è chiaro come sono determinati i servizi minimi.

Necessita cioè capire come creare un nuovo e più realistico legame fra determinazione dell'ammontare del FNT e la conseguente distribuzione a livello locale delle risorse, commisurandola alle esigenze di quantità e qualità dei servizi che dovranno essere definiti per i vari ambiti territoriali, a nostro avviso Province e Comuni principali.

Oggi, in presenza di una pianificazione storica non più adatta alle esigenze del Paese, manca un quadro omogeneo delle esigenze territoriali.

Da qui non potendo/volendo incrementare le risorse del FNT non si riesce a fare un punto "oggettivo" sui servizi di Tpl che sarebbero realmente necessari a garantire sia il diritto alla mobilità sia quanto serve a ridurre la congestione e l'inquinamento ma soprattutto a favorire un ordinato sviluppo delle città, soddisfare le pressanti esigenze di mobilità dei cittadini dei pendolari e dei turisti, contribuendo nel contempo a contenere i costi diretti ed indiretti di una mobilità insostenibile sotto molti aspetti e migliorando la qualità della vita dei cittadini e rispondendo positivamente ai vari impegni assunti dal ns Paese, sul tema della riduzione delle emissioni climalteranti.

Servono a nostro avviso una raccolta analitica dei dati del Tpl e, qui, per brevità vi allegheremo il Progetto OSSERVATORIO che come federMobilità abbiamo presentato al Comitato dell'Osservatorio stesso ottenendone la sua approvazione (**allegato 2**), tendente a creare un sistema di raccolta dei dati univoco che permetta una ottimale confrontabilità dei vari territori fra di loro e nel tempo, non solo come produzione dei servizi di Tpl ma come gestione del territorio e delle politiche di mobilità attraverso le scelte effettuate con l'adozione dei PUMS, l'analisi della domanda, la misurazione della soddisfazione dei cittadini ecc. e che quindi in particolare consenta un confronto fra obiettivi, spesa e risultati ottenuti in capo a ciascun EL titolare di un servizio di TPL (tipicamente Regioni, Province e Comuni principali).

Serve una importante e prioritaria linea di azione che colga la inarrestabile e già presente onda dello sviluppo dell'ICT e della seconda rivoluzione digitale che riguarda l'Internet of things, il cloud computing, i big data analytics, l'intelligenza artificiale e la guida autonoma.

La seconda rivoluzione digitale che rende tutti noi sempre connessi deve consentirci di avvalerci del sistema della mobilità come oggi già facciamo per molte delle nostre attività quotidiane. E questo sarà possibile se le imprese di trasporto pubblico locale potranno realizzare una completa digitalizzazione nel più breve tempo possibile. E' pertanto prioritario che il FNT sia integrato con risorse disponibili per la digitalizzazione del sistema del TPL

Serve, come detto, avere i dati, ma non basta; serve definire un processo di analisi dei dati e di pianificazione territoriale guidato da criteri nazionali con l'obiettivo di definire la necessità per ogni territorio (Provincia e Comuni principali di quella Provincia, Distretti Locali del Lavoro, Distretti turistici)

Va in sostanza aumentata la quantità e qualità dei servizi di Tpl offerti ai cittadini al fine di migliorare significativamente l'attuale modesto contributo sul livello di quota modale soddisfatta.

Favorendo un'offerta di servizi in ottica MaaS per contribuire realmente e finalmente a ridurre la quota di spostamenti effettuata con veicoli individuali.

Vorremmo porre, per questo, l'attenzione sulla necessità di rafforzare la regolazione locale sottolineando la ns piena condivisione ai provvedimenti che hanno assegnato un ruolo pregnante ad Art, alle altre Authority ed all'Osservatorio. Quest'ultimo come punto cruciale di analisi dell'andamento del settore del TP nelle sue variegata sfaccettature.

Dobbiamo qui evidenziarvi come il sistema locale non sia pronto, salvo eccezioni, a sostenere il peso tecnico ed economico che la regolazione locale comporta. Ora non avendo tempo per analizzare a fondo le origini di tale problema vi rimandiamo, allegandovela (**allegato 3**), i contenuti della recente INDAGINE (luglio 2023) che federMobilità ha svolto proprio sulle competenze e le risorse presenti negli EE.LL. (Province e Comuni principali) su TPL e mobilità.

In sintesi, molti di tali soggetti non hanno risorse umane ed economiche per occuparsi della analisi della domanda di trasporto, della pianificazione del Tpl, della sua messa a gara, del suo controllo e del suo miglioramento.

Questo tema è, per federMobilità, fondamentale. Non esiste una elevata efficienza della regolazione se non vi è una efficace regolazione locale.

La cui assenza porterebbe, peraltro, alla pressoché sicura mancanza del raggiungimento degli obiettivi desiderati dal Parlamento e potrebbe ricadere erroneamente sui soggetti Nazionali che sono chiamati a regolare, e che stanno invece ben operando sul settore del Tpl.

Ora, come federMobilità, al fine di evitare che si ritorni a discutere della necessità di una ulteriore salvifica riforma del settore e nel frattempo ovviamente si stia sostanzialmente fermi al non soddisfacente stato attuale, suggeriamo di focalizzare l'attenzione sulle modalità attuative della regolazione a livello locale.

Sosteniamo da tempo che per dare attuazione all'ottimo lavoro di Art servono a livello locale dei soggetti autorevoli e competenti che abbiano personale, competenze, risorse tecniche ed economiche per svolgere questo importante ruolo. Saper regolare bene, dalla pianificazione al controllo e al continuo stimolo al gestore dei servizi di Tpl, in un'ottica di costante miglioramento dei servizi che guardi alla soddisfazione dei cittadini e di efficientamento del sistema, è un mestiere. Un mestiere certo utile al miglioramento del sistema Tpl, affascinante ma assai complesso. Un mestiere di nicchia che abbisogna di competenze specifiche non sempre facili da trovare sul mercato.

Un mestiere che noi pensiamo, sull'esperienza positiva delle Agenzie ns associate e confrontandoci con le migliori esperienze europee, che vada regolamentato, strutturato e posto al servizio degli EE.LL. (Regioni, Province e Comuni, in relazione per ciascuno al ruolo da essi svolto).

- della quantità di servizi minimi;
- della quantità di servizi necessari (intendendo la quantità ulteriore di servizi utile a raggiungere: un livello di share modale ottimale, la riduzione del livello di emissioni di inquinanti, del livello di sinistrosità, ecc.). La terminologia utilizzata "necessari" serve solo a evidenziare che in molti ambiti abbiamo "solo" un tema di definizione dei servizi minimi e che in molti altri a questi si aggiunge la necessità di individuare gli ulteriori servizi di Tpl che necessitano a soddisfare le variegate esigenze di quella collettività. Ovviamente sempre attraverso un processo pianificatorio che parta dall'analisi della domanda di spostamento ed arrivi a definire le politiche della mobilità e il fabbisogno di Tpl in relazione agli obiettivi da raggiungere in termini ambientali e di qualità della vita dei cittadini. Qui giocoforza le aree metropolitane e quelle con più spostamenti troveranno la necessità di avere una maggiore quantità di servizi pianificati oltre a quelli cosiddetti minimi. Ma non solo, questo tema ovviamente trascina la necessità di determinare gli investimenti infrastrutturali e gestionali connessi alla realizzazione degli obiettivi;
- a nostro avviso sicuramente serve quindi un FNT con più risorse, una stretta correlazione con le risorse per investimenti sulla infrastrutturazione dei territori, il materiale rotabile, la digitalizzazione, le tecnologie al servizio della mobilità, ecc.;
- serve anche la chiara definizione del ruolo attivo che dovrà essere svolto dai singoli EE.LL. in quanto **oggetti titolari dei servizi** sotto l'aspetto delle decisioni sulla pianificazione del territorio, dei servizi di Tpl da offrire e più in generale delle scelte connesse a raggiungere almeno gli obiettivi assegnati ai singoli EE.LL. nel più generale quadro di obiettivi nazionali. Obiettivi correlati, fra l'altro, a raggiungere i livelli di sostenibilità economica ed ambientale che il Parlamento avrà, annualmente, prefissato.

Si potrebbero quindi correlare gli ulteriori stanziamenti a specifici progetti affinché si possa promuovere un'azione congiunta rivolta anche a sostenere i territori che raggiungono gli specifici progetti obiettivi (ad esempio mutuando le modalità adottate per il PNRR).

Ne consegue che andrà MODIFICATO incrementandolo il livello di risorse correnti e quelle per investimenti stanziato dallo Stato. Andranno definiti i nuovi criteri di riparto delle risorse disponibili che dovranno essere destinate, ai vari EE.LL. sopra citati, in relazione agli obiettivi assegnati, ai servizi erogati ed al contesto nel quale sono erogati.

Inoltre per rendere più efficace questa catena, in termini di responsabilità attiva, va definito il livello di partecipazione locale in termini di scelte e risorse messe in campo.

L'obiettivo è di creare un circolo virtuoso che si alimenti anche con le risorse provenienti dal maggior numero di passeggeri trasportati e dalla riduzione dei costi indiretti (Sanità, congestione, sinistrosità ecc.) oggi provocati da una mobilità spesso insostenibile.

Contestualmente a tale percorso nel Paese dovrà proseguire il faticoso cammino conosciuto come concorrenza regolata con l'obiettivo del continuo miglioramento del settore del Tpl al fine di contribuire, con il suo efficientamento, a generare parte delle risorse necessarie a migliorarne la qualità e l'efficacia.

Suggeriamo che i regolatori locali:

- siano funzionalmente legati ad Art (come previsto dall' art. 7 del d.lgs 201/2022),
- abbiano dimensioni territoriali e compiti assegnati che consentano di avere le necessarie economie di scala utili a garantire la possibilità di avere personale di elevata professionalità e sistemi tecnologici ed informativi all'avanguardia.

Per questo nel citato documento alla Commissione Mattarella proponevamo a titolo di esempio la costituzione a livello nazionale di 50-60 soggetti a tal scopo dedicati.

Diverse realtà italiane hanno già costituito tali soggetti ma in molte altre mancano e spesso dove sono costituite hanno a disposizione poche risorse per assolvere ai gravosi compiti assegnati.

In generale questi soggetti avrebbero necessità di risorse specifiche e chiaramente definite in relazione agli scopi ed agli obiettivi ad essi assegnati.

Il ragionamento diventa ancor più chiaro quando pensiamo che il Tpl vale in termini di spesa pubblica, circa 12 MLD annui (somma del FNT, ricavi da passeggeri e risorse aggiuntive degli EE.LL.).

Una spesa che per sua natura è distribuita su tutto il territorio e che quindi necessita per la sua pianificazione, messa a gara, controllo della qualità erogata, degli investimenti, del controllo del patrimonio temporaneamente affidato ai gestori ecc, di un soggetto competente che abbia una forte relazione con gli EE.LL., con i loro obiettivi nel campo della mobilità sostenibile e di analisi/ascolto delle esigenze dei cittadini utilizzatori o potenziali dei servizi di Tpl.

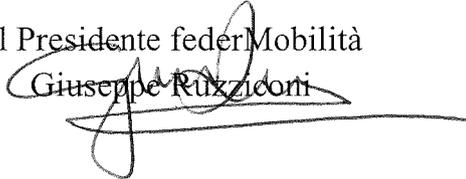
Va creato un sistema armonico di Agenzie Locali, in forma interamente pubblica che abbiano ciascuna una mappa di compiti base analoga e che pertanto possano, debitamente strutturate e dotate di risorse, contribuire al necessario salto di qualità che il settore del Tpl aspetta dal 1997 (riforma Burlando).

Considerando le risorse economiche utilizzate a tal fine da Regioni ed EE.LL. nei territori dove le Agenzie sono già costituite, come federMobilità, in relazione alle risultanze dell'indagine sulle competenze ed alle necessità dei soggetti già costituiti e di quelli da costituire, stimiamo servano ulteriori 120 mln annui per completare e rafforzare un sistema di regolazione locale efficiente. Tale percorso comprende i costi per un' importante processo di formazione da rivolgere agli addetti del comparto pubblico che si occupa di Tpl e di mobilità, dei costi per un costante monitoraggio della domanda potenziale e di quella soddisfatta e della conseguente esigenza di adeguamento della pianificazione dei servizi Tpl per ogni ambito di servizio facente capo ad un EE.LL. "titolare del servizio di TPL".

Cordiali saluti.

Il Presidente federMobilità

Giuseppe Ruzziconi



Il punto di vista dell'Associazione federMobilità sulla riforma del TPL *Alcuni spunti di riflessione e proposte conseguenti*

L'Associazione considera solido il quadro di riferimento composto dalle norme vigenti europee, nazionali nonché da quelle definite dall'Autorità nazionale di regolazione. Per darne, tuttavia, compiuta attuazione occorre partire analizzando e superando le carenze che costituiscono spesso le ragioni e/o gli alibi della non ottimale attuazione delle pur condivisibili indicazioni ed obiettivi che sono alla base delle norme stesse.

Consideriamo sinteticamente i seguenti punti che di seguito saranno sviluppati:

- **efficienza ed efficacia dei servizi tpl e fondo nazionale trasporti;**
- **superamento asimmetria informativa, dati e innovazione tecnologica;**
- **produttività del sistema industriale tpl, principio di concorrenza, gare pubbliche;**
- **governance e ruolo dei soggetti organizzatori. Competenze e formazione**

Efficienza ed efficacia nella produzione dei servizi di tpl

In Italia il tema rimane di attualità. Rimane una questione di difficile approccio per alcune carenze strutturali che si trascinano nel tempo, in primo luogo una certificata, esaustiva e dettagliata conoscenza tecnica ed economica dei fenomeni connessi alla mobilità.

Prima di tutto nei servizi di Tpl gomma vengono ancora pagate, nella maggior parte dei casi, le percorrenze in base alle autocertificazioni dei produttori dei servizi e come sappiamo, tale metodo,

non consente di avere certezza sulle percorrenze realmente svolte e conseguentemente sul reale costo di produzione.

Si continua a ragionare di percorrenze svolte in termini di Km percorsi, in realtà in questo schema deve essere introdotto pure il tema delle ore di servizio offerte al pubblico così da tenere in considerazione anche l'elemento della velocità commerciale (elemento che caratterizza l'algoritmo di calcolo dei costi standard approvato con Decreto ministeriale 157/2018). Tale soluzione permetterebbe una più facile comparazione dei fenomeni sia in termini tecnici che economici ed inoltre favorirebbe l'introduzione di servizi flessibili sempre più legati al corrispettivo orario anziché a quello chilometrico.

Occorre inoltre sapere quante persone vengono trasportate nelle singole linee e nelle singole corse.

Serve in sostanza un **salto tecnologico** per il servizio Tpl. Salto oggi possibile a costi contenuti. Viste le differenze oggi esistenti fra i vari servizi, in termini di efficienza, è indispensabile analizzare, in ogni bacino ottimale e per ogni specifico servizio di tpl, il costo industriale teorico di produzione del servizio rispetto a quello reale e valutare da cosa possono essere originati gli scostamenti di costo.

Ricordiamo che il titolare del servizio di Tpl rimane il singolo Ente Locale anche se il bacino/ambito ottimale comprende servizi da affidare per una molteplicità di EE.LL. presenti in quell'ambito.

Ulteriore elemento di riflessione è collegato ai criteri di riparto del **Fondo Nazionale Trasporti**.

Come è ovvio tale rilevante compensazione condiziona pesantemente le scelte e le opportunità in capo ai singoli titolari dei servizi di Tpl.

Qui serve un nuovo significativo cambio di passo, che però presuppone conoscenza approfondita e dettagliata della realtà, ma anche di decisioni e scelte complesse che non sono solo di ordine tecnico ma anche di ordine sociale e politico.

Scelte connesse alla gestione dei territori ed al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, di riduzione dei costi e dei tempi connessi al trasporto di passeggeri e merci pur salvaguardando diritti costituzionalmente garantiti come il diritto al lavoro, alla scuola, alla salute, alla mobilità.

Il tema, pertanto, si fa oggettivamente complesso ma riteniamo lo si debba assolutamente affrontare.

Il servizio di Tpl è un servizio universale rivolto a tutti i cittadini, ed è teso a soddisfare nel modo più efficiente, efficace ed ambientalmente sostenibile le loro necessità.

Ma quali servizi vanno resi su ogni territorio?

O meglio quali vanno finanziati con le tasse degli stessi cittadini?

Quale quantità?

I territori e, all'interno di questi, i singoli EELL ed i loro cittadini hanno necessità quali-quantitative di mobilità diverse.

- Come rendere efficace la domanda da soddisfare in ogni territorio/Ente Locale, in relazione sia alle caratteristiche orografiche, produttive, sociali sia alle caratteristiche demografiche?
- Come affrontare e conseguentemente valutare quanto servizio di Tpl può essere reso per soddisfare le complesse e complessive esigenze di quello specifico territorio?
- Quanto può costare quel servizio reso in quel contesto? con quali modalità e prescrizioni esercirlo?
- Qual'è l'obiettivo di carico e conseguentemente di ricavi da passeggeri che può essere raggiunto in quell'ambito?

Obiettivi che sono intrinsecamente correlati alla quantità e qualità del servizio che viene offerto ma anche dalle politiche attive di pianificazione del territorio, delle attività e della mobilità che l'Ente Locale titolare del servizio metterà in campo a tal fine, a partire es.: dalla definizione degli orari della città (le risposte a tali domande possono essere soddisfatte applicando le indicazioni regolatorie emanate da ART).

Serve quindi un sistema di responsabilità condiviso fra i numerosi soggetti in campo.

Necessita, inoltre, un livello di solidarietà fra i diversi territori; livello che la politica sovra-locale dovrà mediare in base alle oggettive differenze ed alle diverse esigenze socio-economiche esistenti. In base a quanto detto si potrà partire da elementi concreti ed analisi oggettive dei vari contesti territoriali di cui si compone il Paese.

L'ammontare del Fondo Nazionale Trasporto ed i suoi criteri di ripartizione fra i singoli territori, conseguentemente, dovranno tenere in debito conto le situazioni oggettive di contesto e gli obiettivi che il legislatore europeo e nazionale hanno definito, in relazione anche alle attività di concertazione svolte con i singoli Enti attuatori.

E' fondamentale per più motivi che l'ammontare del FNT sia adeguato annualmente.

La soluzione dovrebbe permettere di individuare un livello di compensazione volto a garantire ad ogni territorio i **cosiddetti servizi minimi** ed un'altra compensazione correlata alle ulteriori esigenze di mobilità presenti in quel territorio. In tal senso l'ammontare delle compensazioni andrebbe messo in relazione per ogni territorio ai costi ed ai ricavi obiettivo concordati e pertanto delle concrete azioni attuate a supporto della mobilità sostenibile dall'Ente Locale. Dando atto che la compensazione sarà zero se i ricavi da traffico sono pari o superiori ai costi di produzione e massima in caso contrario.

Si suggerisce in tale contesto di affrontare e risolvere il tema della separata contribuzione oggi riservata al finanziamento degli investimenti. Un sistema di affidamenti necessita, fra l'altro, di chiarezza sulle risorse disponibili per l'intero arco della sua durata compresa la disponibilità di risorse per gli investimenti nel rinnovo del parco rotabile in nuove tecnologie, ecc.

Ove il sistema di determinazione dell'ammontare ed i criteri di distribuzione delle risorse del FNT comprendesse la quota annualmente stimabile per coprire i costi di acquisto per gli investimenti ed i conseguenti oneri finanziari si risolverebbe, in tal modo, uno dei temi che spesso rende difficoltosa e complessa la scelta delle stazioni appaltanti e poi degli offerenti in sede di procedure di affidamento dei servizi Tpl. A tal proposito si rileva che il legislatore nel continuare a finanziare interventi puntuali di rinnovo del parco mezzi in alternativa all'adeguamento del FNT, evidenzia una possibile difformità attuativa rispetto alla previsione dell'art. 27 del DL 50/2017).

Sul tema efficienza ed efficacia insistono le scelte degli EE.LL. ad esempio sulla determinazione della cosiddetta **velocità commerciale**. Le politiche della mobilità, la definizione degli orari della città, la tariffazione della sosta, le corsie preferenziali, la definizione di ampie aree ztl e pedonali ecc. contribuiscono insieme alle politiche tariffarie, alle campagne comunicative ed informative ed alle modalità operative di erogazione di un servizio di tpl e del suo livello di qualità, a determinare il livello del costo del servizio, la quantità di passeggeri trasportati, i ricavi del servizio ed a caduta il risultato economico di quel servizio.

N.B. Da queste prime righe si evince che il tema dell'efficacia e dell'efficienza di un servizio di Tpl dipende innanzitutto dalla consapevolezza e dalle scelte che l'Ente Locale, titolare di quel servizio, mette in campo nelle varie fasi amministrative. Si pensi alla convenzione prevista dalla delibera ART n.154/2019 alla lettera i) delle Definizioni.

Avere contezza che il servizio è appunto un suo (Ente Locale) servizio che è temporaneamente affidato a soggetti terzi in base ad una procedura di affidamento è elemento non sempre così chiaro ai soggetti in campo.

La gestione di un servizio di Tpl dovrebbe essere quindi svolta per conto dell'Ente Locale in base ad un articolato Contratto di Servizio formulato in base alle prescrizioni ART.

Si evidenzia inoltre, per la rilevanza economica e sociale che assume e per i conseguenti condizionamenti che ne discendono in termini di livello di efficienza ottenibile, una potenziale incongruenza derivante dalle legittime e condivisibili tutele previste dalla norma per i lavoratori soggetti a subentro, la cosiddetta “**clausola sociale**”, se non considerata correttamente con l'efficienza del sistema di produzione del servizio di tpl e la produttività generale di ogni singola azienda. Attualmente tale clausola tutela “asetticamente” sia i lavoratori che dispongono di accordi di secondo livello molto performanti per l'azienda nella quale operano, sia quelli che hanno accordi di secondo livello assolutamente poco performanti per l'azienda nella quale operano.

Pertanto saranno da tenere sotto esame i risultati in termini di compatibilità economica.

In molte realtà locali le norme di contrattazione di secondo livello sono difformi rispetto ai dettami degli stessi Contratti Nazionali di lavoro, nel senso che l'introduzione di vincoli contrattuali connessi alle modalità di effettuazione della prestazione lavorativa ad es.: del personale viaggiante, ha ridotto/condizionato significativamente la potenziale produttività del lavoro contrattualmente prevista su 39h settimanali.

Si verifica poi, per paradosso, che in molte di tali situazioni gli obiettivi di produttività che vengono contrattualizzati e che danno origine ad ulteriori erogazioni economiche ai manager, alle strutture, ed ai lavoratori siano inevitabilmente condizionati dalle “errate” definizioni di partenza.

Ora tale tema presupporrebbe una attenta analisi delle cause e delle condizioni di mercato che lo origina.

Il risultato concreto è che in molte realtà porta ad un maggior costo diretto di produzione del servizio in misura sia proporzionale alla minore produttività reale, ai maggiori premi individuali erogati a fronte di una “presunta” maggiore produttività ed anche, per un “conseguente scivolamento compensativo” verso l'alto degli inquadramenti del personale tecnico ed amministrativo.

Fuor di metafora, la applicazione delle norme generali europee e nazionali, che si pongono condivisibili obiettivi in termini di raggiungimento di una ottimale efficienza del sistema, è fortemente condizionata dalle attuali condizioni di produzione del servizio in termini di produttività del lavoro.

Ovviamente spesso tale situazione segue il concetto di economia di scala, ma purtroppo in senso inverso: più sono grandi gli operatori, più il controllo è esercitato da un soggetto pubblico più si trovano, salvo pochi casi di eccellenza, soggetti evidenti livelli di inefficienza e, pertanto, elevati costi di produzione.

Difficoltà di contesto.

Quanto appena sottolineato corrisponde alla realtà di fatto? In molti casi no.

Quali possono essere le cause che motivano la differenza fra quanto dovrebbe e quanto in realtà si manifesta?

In origine i servizi di Tpl venivano “gestiti” da soggetti concessionari spesso aziende di proprietà pubblica ed in molti casi, soprattutto sui servizi extraurbani, da imprese a proprietà privata.

Questo schema a oltre vent'anni dal Dlgs. Burlando è rimasto, nel Tpl gomma, pressoché inalterato salvo le poche gare andate a buon fine che hanno parzialmente modificato lo status quo.

Oltre alle difficoltà di fondo illustrate nel capitolo precedente, elementi che in vario modo hanno influito ed influiscono sulla sostanziale non applicazione dei dettami normativi e regolamentari, vi è un aspetto di sistema diremmo costitutivo che ha ulteriormente contribuito a rallentare il processo di affidamento concorrenziale del Tpl e quindi del suo efficientamento.

Per comprendere tale aspetto dovremmo dare una risposta alle seguenti domande:

- dove risiedono le competenze di pianificazione e gestione di un servizio di Tpl?
- Gli EE.LL. hanno le competenze per affidare i servizi e controllarne poi il corretto svolgimento?
- Gli EE.LL. hanno le competenze necessarie ad analizzare la domanda e decidere come modificare le politiche di mobilità ed il Tpl? Possiedono tutti i dati e le informazioni per effettuare, nel campo della mobilità e del servizio di Tpl, le scelte migliori a vantaggio dei loro amministrati?

Sostanzialmente, salvo rare eccezioni, la risposta è **no!!**

Le conseguenze delle carenze strutturali, di competenze, di informazioni ecc. in capo alla maggior parte degli EE.LL. titolari dei servizi contribuisce spesso a spiegare il fenomeno della “cattura dell’Ente Locale” da parte del gestore del servizio, cattura ancora più facilmente “comprensibile” nel caso l’azienda che gestisce il servizio sia a controllo pubblico con amministratori nominati appunto dallo stesso Ente Locale.

Le vecchie municipalizzate sono state sostituite da Spa o Srl (spesso a controllo indiretto delle Holding) che oggi in base ad ulteriori riforme, sono spesso ad Amministratore Unico e Revisore Unico. Processi decisionali forse più veloci, costi per i CdA minori, ma anche minore la trasparenza dei processi decisionali di un sistema a controllo pubblico!!

Il risultato spesso ben visibile che ne deriva è che la trasparenza (la cosiddetta “casa di vetro” delle municipalizzate) diventa opaca venendo sostituita da un sistema che si nasconde dietro la logica, anche, del “segreto industriale” per rallentare i processi di affidamento che dovrebbero avvantaggiare i cittadini di quel territorio e l’Ente Locale proprietario dell’azienda di gestione. Senza poi soffermarsi ai ricorsi e controricorsi che alla fine bloccano l’esito delle poche gare svolte evitando così di mettere in atto le soluzioni industriali e commerciali positive che ne sarebbero potute scaturire.

Ne discende un tema complesso, difficile da sciogliere che si evidenzia nel cosiddetto **“conflitto di interessi”**.

Questo effetto di “cattura” è meno visibile da parte dei concessionari privati che svolgendo spesso servizi extraurbani hanno come referenti le Province o le Regioni. Fenomeno meno

analizzato anche perché le conduzioni aziendali sono mediamente di discreta efficienza. Risultato sicuramente influenzato normalmente da dimensioni aziendali più ridotte e/o da contrattazioni aziendali meno onerose.

Questo effetto in molte parti del Paese si è tradotto, non potendo le aziende controllate dagli EE.LL. chiudere i loro bilanci di esercizio in perdita (salvo per gli EELL intervenire con specifici e robusti aumenti di capitale), in rari casi con reali interventi di efficientamento mentre in altri, più “semplicemente”, incrementando i corrispettivi erogati ai gestori a parità di servizi svolti.

Il risultato che ne deriva è che si hanno meno imprese che chiudono con perdite di esercizio ma i servizi sono generalmente più costosi.

NB il corrispettivo per gli oneri delle contrattazioni del lavoro non può essere una componente separata nel trasferimento dei fondi fra Stato e Regioni prima e poi da queste agli EE.LL. e poi ai soggetti gestori. Tale quota è una normale componente del costo di produzione e pertanto non trova giustificazione un trasferimento separato. Ovviamente avendo, tale ultimo trasferimento, a base numero e livello medio di inquadramento dei dipendenti, nel concreto rischia di trasferire più risorse ai soggetti meno efficienti, pertanto contraddicendo nei fatti gli obiettivi di efficientamento definiti dalle norme.

Queste considerazioni appena svolte, a nostro parere, evidenziano con forza un rilevante tema di governance sul quale esprimeremo alcune considerazioni e proposte nell’ultimo paragrafo dopo aver esaminato un ulteriore aspetto, a nostro avviso, rilevante.

Le informazioni, i dati e le tecnologie.

Questo tema si interseca in maniera significativa con le considerazioni sopra espresse e ne va a completare il quadro.

Si evidenziano in sintesi quali modalità gestionali, ove messe in campo dai gestori dei servizi di Tpl, contribuirebbero ad ottenere il risultato di un consapevole ed utile presidio dell’Ente Locale titolare del servizio di Tpl affidato in gestione a terze parti, partecipate o no. Di seguito le peculiarità da perseguire anche tramite un opportuno e necessario efficientamento del sistema che non pesi sui costi di produzione del servizio:

- avere soggetti gestori che utilizzino processi produttivi e commerciali certificati in qualità;
- avere la certificazione da sistemi AVM delle percorrenze svolte in linea;
- avere soggetti gestori che abbiano procedure contabili affidabili con puntuali contabilità industriali e separate per lotto/affidamento, nonché bilanci di esercizio certificati da soggetti terzi;
- avere dai soggetti gestori periodicamente (mese, trimestre, ecc.) ampia reportistica sia tecnica che economica sul servizio di Tpl, quali ad es: costi e ricavi per linea di servizio, andamento dei passeggeri, dei reclami, manutenzioni ordinarie e straordinarie sul parco rotabile, su depositi officine, attrezzature, ecc.;
- reportistica sugli investimenti realizzati;

- sistemi di comunicazione dati ed info che si basano su sistemi informativi evoluti (AVM, Sistema Bigliettazione Elettronica, sistemi conta passeggeri, ecc)
- sistemi di comunicazione all'utenza in tempo reale sullo stato e sulle variazioni del servizio;
- avere il gestore validi e certificati processi di controllo gestionale che consentano alla stazione appaltante di poter effettuare audit di secondo livello o controlli campionari al fine di verificare, a costi contenuti, la qualità dei servizi erogati e gli standard quali quantitativi definiti dal CdS.

Cosa può inoltre contribuire affinché il sistema riesca ad intraprendere con decisione la strada degli affidamenti regolati?

Pensiamo che un elemento cardine sia la possibilità di confrontare i dati di produzione del servizio di Tpl sia nel tempo che nello spazio.

Fare cioè in modo che i soggetti decisori a tutti i livelli possano capire la correlazione fra interventi e risultati sia sul tema dell'efficienza ma anche su quelli dell'efficacia e della sostenibilità ambientale.

Solo la conoscenza approfondita dei fenomeni può consentire quello scatto in avanti da tutti auspicato da oltre vent'anni al fine di raggiungere gli obiettivi al centro dei processi di riforma. Si può fare con poche risorse aggiuntive, bisogna solo crederci!!

A tale proposito basterebbe un rafforzamento, in termini di risorse umane competenti ed un adeguamento delle risorse economiche assegnate, necessario per portare a regime l'operatività dell'**Osservatorio** che già da anni è costituito e opera presso il MIT.

Chiariti obiettivi, tempi e risorse dedicate, tale strumento operativo oltre che con l'ISTAT dovrebbe operare in stretto contatto con ART sia nella taratura degli obiettivi da raggiungere sia nella disamina delle risultanze e conseguentemente sulle eventuali necessità di ricalibratura delle modalità di raccolta dei dati e della loro elaborazione.

La governance operativa e ruolo dei soggetti organizzatori

Le carenze come sopra evidenziate nel dettaglio dei singoli capitoli hanno complessivamente l'effetto di tenere "in scacco" il sistema. Tali carenze possono essere risolte con una soluzione semplice e poco onerosa per il Paese in relazione agli oltre 10 miliardi annui spesi dal sistema per il Tpl della gomma e del ferro locale?

Può tale scelta essere spesa (compensata) dai miglioramenti economici e qualitativi attesi sui servizi di Tpl? **federMobilità pensa di sì.**

A regime si può spendere meno e meglio avendo strutture dedicate a tale obiettivo.

Le buone pratiche europee possono aiutarci a trovare una soluzione strutturata e funzionante.

Riteniamo che la soluzione sia la creazione di un sistema di **soggetti organizzatori strutturati. Vista la norma nazionale che disciplina la creazione di Enti di governo per ogni bacino ottimale stimiamo che a livello nazionale potrebbero essere sufficienti circa una sessantina di soggetti organizzatori corrispondenti a tale modalità organizzativa.**

Sessanta soggetti organizzatori, con specifica personalità giuridica, a controllo completamente pubblico composti ciascuno da circa 20-25 unità operative, ovviamente tale numero base sarà da modulare in relazione alle funzioni ai compiti ed ai ruoli che su ogni territorio verranno a loro realmente assegnati. **Allo scopo si suggerisce l'emanazione di una specifica norma quadro di riferimento nazionale che favorisca l'utilizzo di forme consortili fra Enti Locali.**

Una parte di queste figure è già presente nei Comuni e nelle Province italiane. In alcune realtà regionali esistono le cosiddette Agenzie con strutturazione e compiti da rafforzare in relazione alla proposta che qui avanziamo ed al fine di risolvere le criticità sopra evidenziate.

Si tratta in buona sostanza di una operazione di razionalizzazione e completamento, che necessita di una imprescindibile attività formativa di accompagnamento, come ben si evidenzia dall'Indagine federMobilità 2019, commissionata ad ISFORT, allegata. **A tal proposito, riconoscendo l'importanza della formazione e le carenze evidenziate nel Paese, l'Associazione federMobilità ha ritenuto di dare un contributo attraverso la creazione di apposita SCUOLA di FORMAZIONE.**

Va messa in campo la realizzazione di soggetti che operino con spirito manageriale e non burocratico in senso stretto.

Servono a dirigere figure professionali di profilo elevato con collaboratori in possesso di un elevato livello di competenze sia tecniche che amministrative che economiche, il tutto in considerazione degli importanti obiettivi che il sistema vuole raggiungere e del significativo ammontare di spesa pubblica che già oggi viene destinata alla mobilità in generale ed al Tpl in particolare.

Specificatamente pensiamo a compiti riguardanti l'analisi della domanda, la pianificazione della mobilità e del Tpl, la gestione delle procedure di affidamento dei servizi di Tpl e la mobilità, la sottoscrizione ed il controllo/monitoraggio dei CdS.

Potranno svolgere altri compiti quali quelli connessi alla proprietà delle infrastrutture delle reti connesse al Tpl, ai depositi ed officine, alle autostazioni ecc.

Potranno altresì gestire la parte dei ricavi da traffico nell'ipotesi di affidamenti cosiddetti gross-cost anche in considerazione delle nuove modalità di soddisfazione della domanda, oggi individuate dall'acronimo MaaS.

Potranno gestire la sosta a pagamento su strada, in parcheggi custoditi, gli accessi alle Ztl, nonché tutti i servizi afferenti alla sharing mobility, ecc.

Dovranno avere sistemi informatici ed informativi all'avanguardia tali da consentire loro un costante dialogo informativo con i gestori dei servizi e con gli EE.LL. titolari dei servizi di Tpl ed altri su cui siano chiamati a svolgere le loro funzioni.

I principali processi gestionali dei soggetti organizzatori dovranno essere certificati in qualità così da aumentare la trasparenza ed efficacia del dialogo, degli scambi informativi e dei controlli con i soggetti gestori dei servizi di Tpl e con gli EE.LL.

Dovranno svolgere un ruolo propositivo nel salto tecnologico ed informativo di cui il sistema del Tpl e della mobilità necessita. Questo anche in considerazione dei cambiamenti che saranno connessi alle modifiche sui comportamenti dei cittadini, delle loro abitudini e dei cambiamenti strutturali sulla mobilità che verranno generati a seguito della pandemia in atto.

Questi soggetti, di cui troviamo modelli ed anche ampia operatività in diverse città europee sotto la classificazione O.A. (organizing authority), sarebbero soggetti con personalità giuridica, sotto il diretto controllo degli EE.LL. consorziati che sono e rimangono i titolari dei servizi di Tpl di quel territorio.

Per rendere più fluido il loro operato noi suggeriamo di trovare una forma di collegamento relazionale con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Va infatti considerato che i loro atti sono per norma già soggetti al controllo di ART. Uno stretto dialogo fra questi soggetti, ma anche con l'Osservatorio debitamente strutturato, favorirebbe il perfezionamento degli atti ad es.: una migliore probabilità di successo delle procedure di affidamento rispetto al recente passato.

Roma, 16 febbraio 2021

Allegati linkati sul sito federMobilità:

- 1) [Indagine sugli assetti istituzionali e le competenze professionali degli Enti titolari dei servizi del trasporto pubblico autofilotraviario](#)
- 2) [Suggerimenti intesi ad aprire temi di dibattito interno al fine di indirizzare su comportamenti uniformi le azioni degli associati in relazione alla gestione del tpl nell'emergenza Covid-19 e appendice](#)
- 3) [Posizione Recovery Plan](#)
- 4) [Iniziative formative federMobilità 2021](#)

Indagine sulla competenze e sui fabbisogni professionali degli Enti organizzatori del TPL autofilotranviario

Report finale

Luglio 2023

Obiettivi dell'indagine

Sotto il profilo regolatorio e normativo, il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è caratterizzato in Italia da una rilevante complessità, frutto certamente di una impropria stratificazione legislativa registrata negli ultimi tre decenni, ma anche frutto di un'oggettiva articolazione dei processi che sostanziano la buona organizzazione del settore.

Per esercitare correttamente ed efficacemente la propria competenza, infatti, l'Ente titolare di un servizio di TPL deve essere in grado di presidiare la filiera di produzione e gestione dei servizi, ovvero di pianificare e progettare i servizi, di scegliere in base alla normativa vigente la modalità di affidamento degli stessi e poi di gestire il Contratto con l'affidatario, nonché di monitorare nel tempo la giusta applicazione del medesimo Contratto. Tutte queste funzioni possono ovviamente essere delegate, almeno in parte e con gradi diversi di intensità, ad altri soggetti di profilo istituzionale (ad esempio le Agenzie della mobilità) o possono essere utilizzate *expertise* private a supporto, ma anche in questi casi l'Ente titolare deve mostrare un'adeguata capacità di verifica e di controllo sui processi che si sviluppano a valle delle deleghe o rispetto a contributi consuntivi.

Il quadro accennato è ulteriormente reso complesso dalle indicazioni sempre più stringenti di norme e regole emanate dalle autorità competenti, in particolare l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), circa la pianificazione dei servizi, l'affidamento, la gestione dei contratti e il controllo delle fasi attuative.

In questa cornice, lo studio realizzato da federMobilità e Isfort, in una prima versione nel 2018 ed ora come aggiornamento e approfondimento, ha inteso esplorare in profondità il sistema dei soggetti "organizzatori" del TPL autofilobus, ovvero gli Enti affidanti ed eventuali soggetti istituzionali strumentali da loro attivati, per mapparne le funzioni effettivamente esercitate, le modalità di esercizio, le competenze e risorse attivate, infine i fabbisogni di rafforzamento qualitativo e quantitativo delle risorse stesse.

L'obiettivo ultimo è di misurare lo scarto tra le funzioni di processo richieste in materia di TPL autofilobus dalle norme e dalle regole vigenti da un lato, e le funzioni e le competenze professionali effettivamente a disposizione degli Enti e delle Agenzie, dall'altro.

Contenuti e Metodologia dell'indagine

L'indagine è stata realizzata attraverso la somministrazione via mail di una scheda/questionario strutturata di rilevazione delle informazioni ad un campione significativo di Enti organizzatori del TPL autofilotraviario.

Il target dell'indagine è composto da tutti i potenziali soggetti "organizzatori" del TPL autofilotraviario:

- Regioni e Province Autonome
- Province e Città metropolitane
- Comuni; in questo caso sono stati selezionati tutti i Comuni capoluogo, tutti i Comuni non-capoluogo con oltre 50mila abitanti e tutti i Comuni non-capoluogo che dall'ultima Relazione dell'Osservatorio TPL del MIT risultano titolati di Contratti di servizio
- Agenzie della mobilità

Quanto all'oggetto specifico della rilevazione, ovvero la mappatura delle attività che articolano la filiera della governance del TPL dei servizi e la mappatura dei relativi fabbisogni di competenze professionali, le funzioni prese in considerazione sono state distinte come segue (con piccole varianti è la stessa classificazione adottata per l'indagine svolta nel 2018):

- attività di Pianificazione/Programmazione/Progettazione dei servizi
- attività di Affidamento dei servizi (scelta modalità ecc.)
- attività di Gestione dei Contratti di servizio e Monitoraggio servizi
- attività di Amministrazione e Gestione dei beni essenziali per lo svolgimento dei servizi di TPL

Nel questionario è stato chiesto agli Enti di indicare, per i servizi di propria competenza o formalmente delegati, le risorse professionali interne dedicate, full-time o part-time, alle funzioni-chiave di governo del settore, nonché le consulenze esterne attivate. Per ciascuna funzione è stato inoltre chiesto di descrivere brevemente le competenze professionali del personale interno e di darne una valutazione generale sull'adeguatezza quantitativa e qualitativa, indicando eventuali fabbisogni specifici (competenze, profili, formazione ecc.) da soddisfare.

La sezione finale del questionario si è infine focalizzata sulle esigenze organizzative e i fabbisogni di competenza professionale derivanti dalle nuove norme e dalle nuove regole attuative previste in particolare dalle recenti delibere dell'ART in materia di organizzazione dei servizi di TPL.

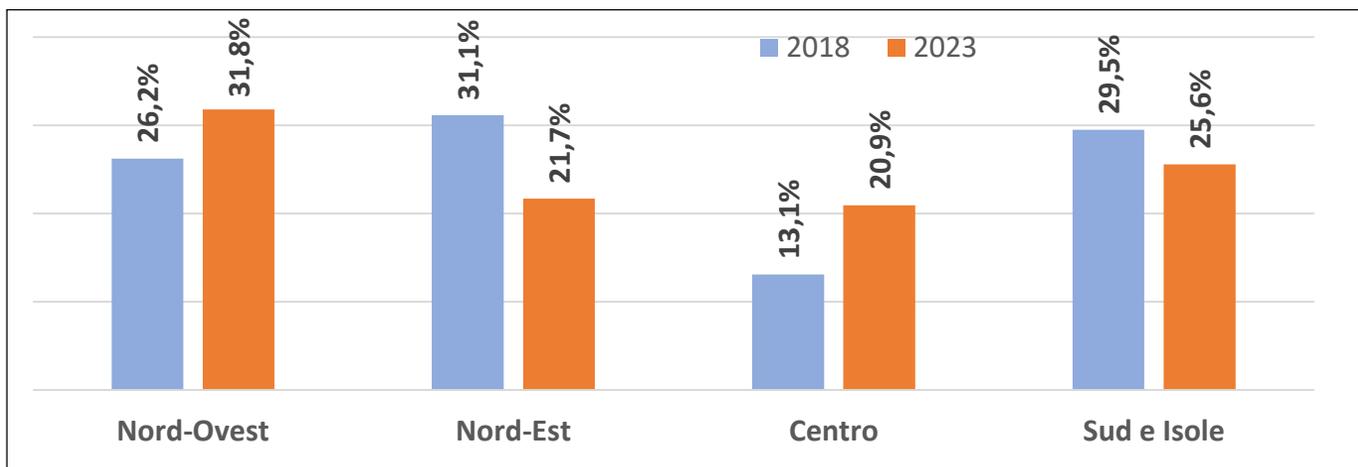
L'indagine si è svolta da gennaio a giugno 2023.

Il livello di partecipazione all'indagine

Distribuzione schede compilate per tipologia di Ente

2023	Schede compilate	Totale schede inviate	% copertura
Comuni capoluogo	40	108	37,0
Comuni non-capoluogo (NC)	6	106	5,7
Città metropolitane	7	14	50,0
Province	41	92	44,6
Regioni	19	20	95,0
Agenzie della mobilità	17	19	89,5
Totale	130	359	36,2
Totale senza Comuni NC	124	251	49,4

Distribuzione schede compilate per circoscrizione geografica (cfr. con il 2018)



All'indagine hanno partecipato complessivamente 130 Enti, di cui 62 Enti avevano partecipato anche all'indagine del 2018; di conseguenza 68 Enti hanno partecipato all'indagine nel 2023 ma non nel 2018 (o nel 2018 non erano stati coinvolti).

Rispetto agli Enti coinvolti, la quota di schede raccolte è stata pari al 36,2%, percentuale che sale al 49,4% se non si considerano i Comuni non-capoluogo. Il risultato finale di partecipazione all'indagine deve quindi essere considerato molto positivo.

La partecipazione è stata praticamente totalitaria nel caso di Regioni e Agenzie della mobilità, inferiore al 50% per i Comuni capoluogo e le Province (del tutto residuale per i Comuni non-capoluogo).

Rispetto alla localizzazione dei Enti partecipanti, oltre il 30% sono ubicati nel Nord-Ovest e circa il 25% al Sud; rispetto al 2018 è cresciuto il peso del Nord Ovest e (soprattutto) del Centro, diminuito quello del Sud e (soprattutto) del Nord Est.

I modelli di governance del TPL: i raggruppamenti

L'organizzazione del TPL autofilotranviario si presenta molto differenziato nei diversi contesti regionali.

E' difficile, forse anche arbitrario, tipologizzare le diverse situazioni, che presentano specificità assolutamente irriducibili.

Pur con questi limiti e difficoltà, si può tuttavia dire che l'articolazione dei diversi modelli regionali di governance si specifica all'interno di due caratteristiche di riferimento:

- ❑ la prima caratteristica riguarda il livello di concentrazione delle funzioni/competenze e si sviluppa lungo l'asse "accentramento-decentramento", dove l'Ente "accentratore" è la Regione (o sua emanazione operativa attraverso Agenzia), mentre gli Enti decentrati sono le Province e/o i Comuni
- ❑ la seconda caratteristica riguarda invece il contenuto della differenziazione di modello. E' infatti soprattutto il tema della "gestione" dei servizi (Affidamento e Contratto di servizio) a discriminare i modelli esistenti, più che le funzioni "a monte" relative a pianificazione e progettazione

Alla luce di questa perimetrazione, si possono grossolanamente distinguere tre macro-tipologie di modelli regionali - "accentrato", "parzialmente distribuito" e "distribuito" - con alcune varianti interne che definiscono complessivamente 5 schemi prevalenti di distribuzione delle funzioni come rappresentati nella mappa a seguire.

Tra il 2018 e il 2023 il quadro regionale della governance del TPL si è in gran parte confermato. Solo nel Lazio e in Umbria si è verificata una profonda modifica negli assetti, nel primo caso, attraverso la riforma di settore definita dalla LR n. 28 del 2019, con l'individuazione delle Unità di rete (a scala sub-provinciale) per l'organizzazione dei servizi, nel secondo caso con l'entrata in funzione dell'Agenzia regionale della mobilità già prevista dalla LR n. 9 del 2015 (nel 2021 con il DGR n. 1050, la Regione Umbria ha disposto l'attivazione delle funzioni di Agenzia in capo ad Umbria TPL e Mobilità S.p.A.).

I modelli di governance del TPL: l'evoluzione



Cosa è cambiato tra il 2018 e il 2023

Modello accentrato sull'Ente regionale	
Valle d'Aosta	Confermato
Friuli Venezia Giulia	Confermato
PA Bolzano	Confermato
Marche	Confermato
Abruzzo	Confermato
Sardegna	Confermato
Toscana	Confermato
Modello accentrato sull'Agenzia regionale	
Piemonte	Confermato
Campania	Confermato (completato il passaggio delle funzioni all'Agenzia regionale – ACAMIR)
Calabria	Confermato (completato il passaggio delle funzioni all'Agenzia regionale ART-CAL)
Umbria	Istituita l'Agenzia regionale della mobilità che assorbe la gran parte delle competenze; nel 2018 le competenze erano distribuite tra Regione e Province
Modello parzialmente distribuito con perno sui Comuni o sulle Province/Bacini	
PA Trento	Confermato
Veneto	Confermato
Liguria	Confermato
Lazio	Approvata riforma che definisce le Unità di Rete (11 bacini + 4 capoluoghi); nel 2018 il modello era distribuito tra Regione e un gran numero di Comuni
Modello parzialmente distribuito con perno sulle Agenzie provinciali/pluriprovinciali	
Lombardia	Confermato
Emilia-Romagna	Confermato
Modello distribuito (Regione e/o Province e/o Comuni)	
Sicilia	Confermato
Puglia	Confermato
Basilicata	Confermato
Molise	Confermato

Gli Enti che dichiarano di avere competenze nelle diverse funzioni di governance del TPL

Funzione di governance del TPL	Indagine 2023 (val. %)	Variazione quota % rispetto al 2018*	Le categorie con VALORI PIU' ALTI (Ente, Territorio, Modello)	Le categorie con VALORI PIU' BASSI (Ente, Territorio, Modello)
Pianificazione	81,4	+1,6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia, Regione ▪ Centro ▪ Delega gli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provincia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie
Affidamento dei servizi	55,8	+12,9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est, Sud ▪ Delega gli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune, Provincia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie
Gestione dei Contratti di servizio	66,9	+3,1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Centro ▪ Delega gli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune, Provincia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie
Gestione dei beni essenziali	33,8	nd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Agenzia ▪ Sud e Isole ▪ Delega agli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provincia ▪ Nord-Est ▪ Accentrato sulla Regione, Delega alle Agenzie

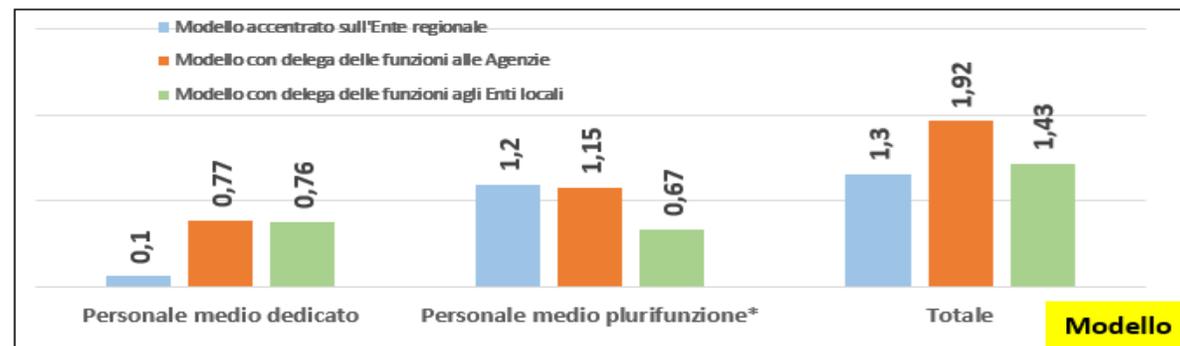
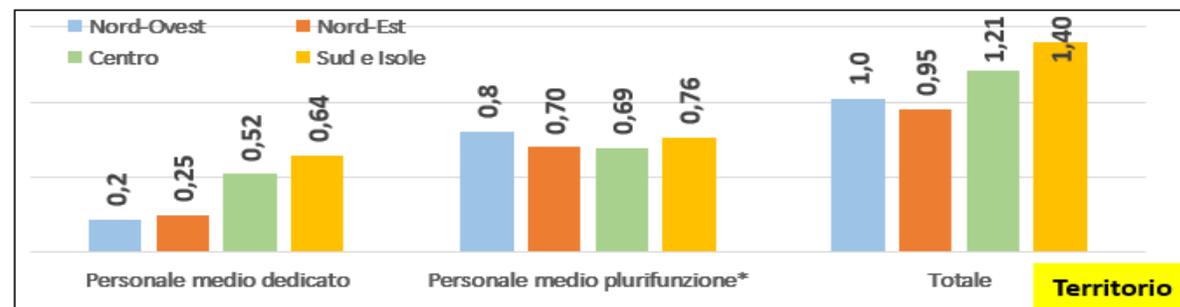
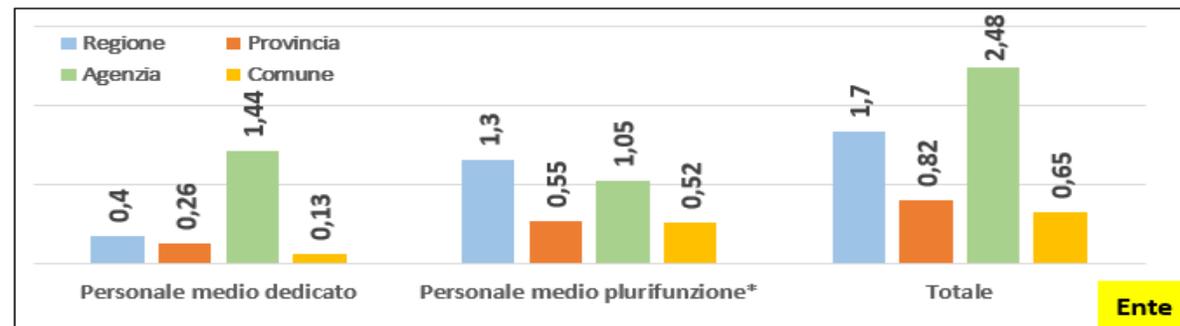
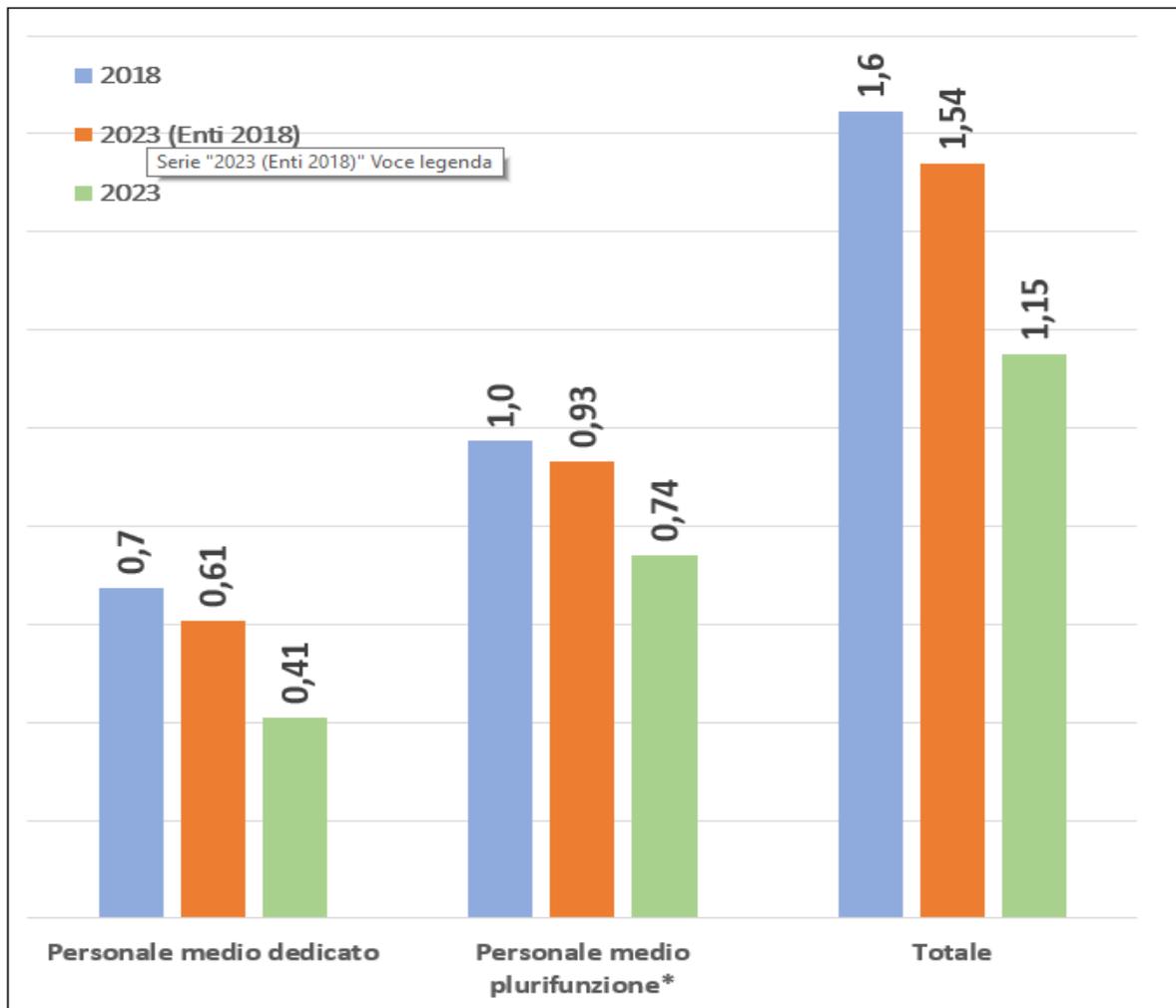
* Confronto effettuato solo tra i 62 Enti che hanno partecipato all'indagine sia nel 2018 che nel 2023

La percentuale di Enti che dichiara di avere competenze nella produzione ed erogazione di servizi di TPL, ovviamente a varie intensità, è molto alta per le attività di Pianificazione del TPL (oltre l'80%), rispetto alla Gestione dei Contratti di servizio (due Enti su tre), all'Affidamento dei servizi (poco più del 50%) e soprattutto alla Gestione dei beni essenziali (un terzo degli Enti se ne occupa). La competenza dichiarata dagli Enti è cresciuta tra il 2018 e il 2023, in particolare per le attività di Affidamento dei servizi.

La quota di Enti competenti è tendenzialmente più alta tra le Agenzie (come è naturale che sia) e le Regioni, nonché tra quelli che ricadono nei modelli di governance distribuiti tra gli Enti locali. E' inoltre più alta nelle Regioni del Centro per la Pianificazione e la Gestione dei Contratti di servizio, nelle Regioni del Nord-Est e del Sud per l'Affidamento dei servizi.

Focus sugli Enti competenti nella Pianificazione: *il personale impegnato*

Stima del numero medio di personale interno impegnato da gli Enti nelle attività di Pianificazione del TPL (solo Enti competenti)



* Con riferimento al «2018» sono considerate le risposte registrate nel 2018 dei soli Enti che hanno risposto anche nel 2023; i dati «2023 (Enti 2018)» si riferiscono alle risposte registrate nel 2023 dei soli Enti già intervistati nel 2018. Gli Enti con personale misto possiedono sia personale esclusivamente dedicato alla funzione che plurifunzione; ai fini della stima delle risorse medie impegnate è stato assegnato il 25% del tempo lavoro di ciascuna unità dichiarata plurifunzione.

Focus sugli Enti competenti nella Pianificazione: *l'adeguatezza delle risorse e il ricorso alle consulenze esterne*

	Indagine 2023 (val. %)	Variazione quota % rispetto al 2018	Le categorie con VALORI PIU' ALTI (Ente, Territorio, Modello)	Le categorie con VALORI PIU' BASSI (Ente, Territorio, Modello)
% Enti che dichiarano inadeguato il personale per il TPL (per quantità e/o per competenze)	83,9	+17,2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Provincia ▪ Sud e Isole ▪ Delega alle Agenzie e agli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est ▪ Accentrato sulla Regione
<i>Di cui: % Enti che dichiarano inadeguato il personale sia per quantità che per competenze</i>	26,4	+18,6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Nord-Ovest ▪ Delega agli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Centro ▪ Accentrato sulla Regione
% Enti che fanno ricorso a consulenze esterne	51,9	+11,6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Agenzia ▪ Centro ▪ Accentrato sulla Regione 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie
Peso consulenze ingegneristiche e informatiche	48,3	+4,6		
Peso consulenze economiche	32,6	-7,3		
Peso consulenze giuridiche	19,1	+2,6		

Focus sugli Enti competenti nella Pianificazione del TPL: *principali evidenze*

Il numero medio di risorse umane impegnato nella pianificazione del TPL da parte degli Enti che dichiarano di avere qualche competenza è di poco superiore all'unità: 1,15, di cui 0,41 è il personale esclusivamente dedicato alla funzione e 0,74 il personale plurifunzione. Rispetto al 2018 (comparazione tra gli stessi Enti) il dato è sostanzialmente stabile.

Il valore medio indicato è decisamente più alto nelle Agenzie (2,48) mentre è inferiore all'unità nei Comuni e nelle Province; è inoltre più alto negli Enti del Sud e Isole, nonché negli Enti delle Regioni dove gran parte delle funzioni sono state delegate alle Agenzie (1,92).

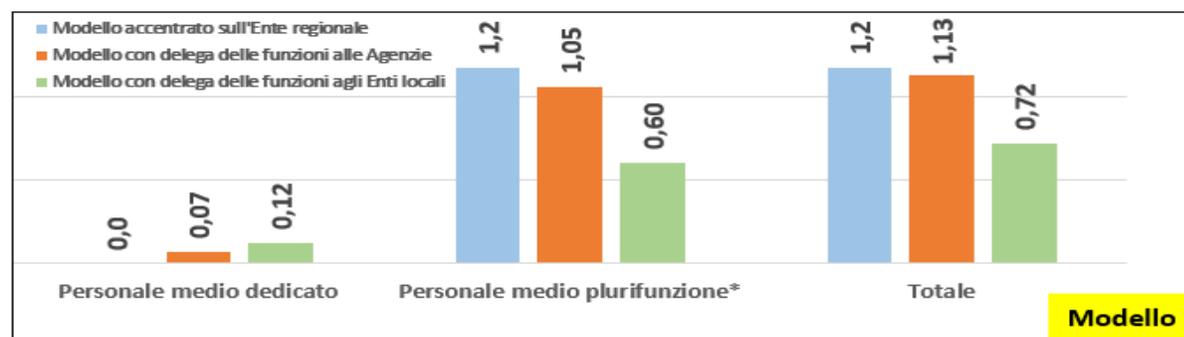
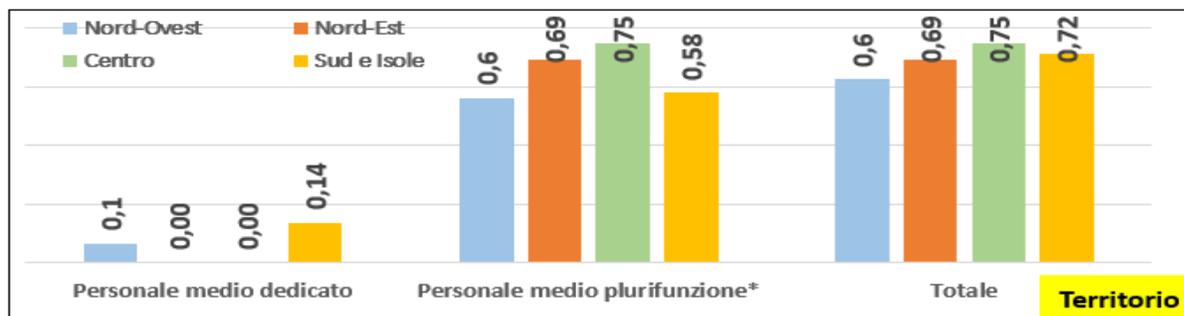
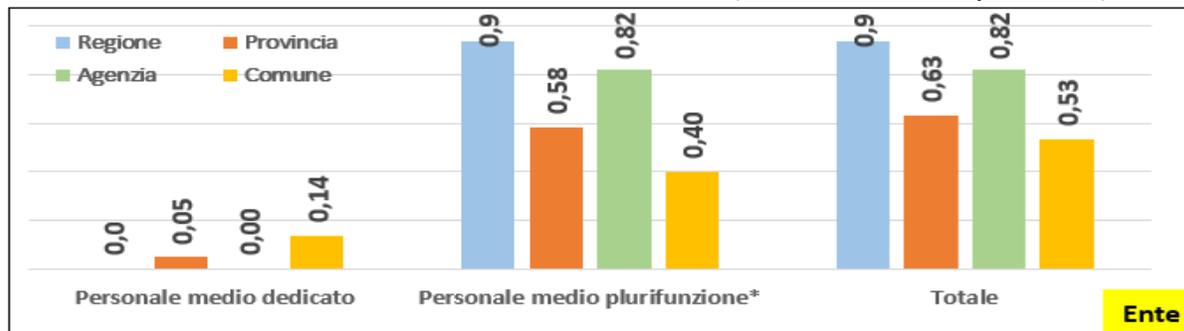
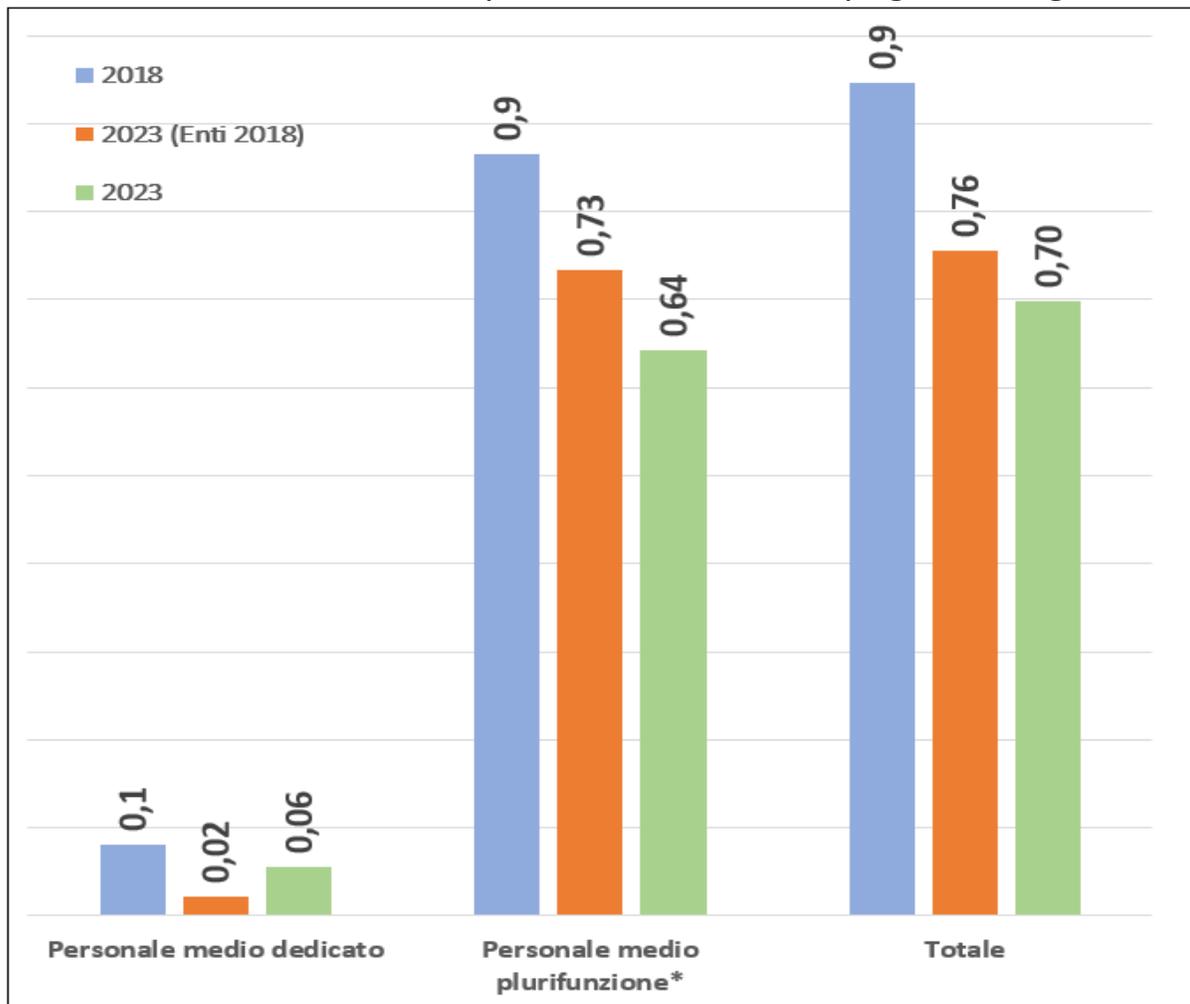
Altissima la quota di Enti che dichiara (o "percepisce") una inadeguatezza del personale nel settore, pari all'83,9%, più alta nelle Regioni, nelle Province, al Sud e nei modelli di governance del TPL delegata (ad Agenzie o ad Enti locali); da sottolineare che rispetto al 2018 questa percentuale è cresciuta di ben 17 punti.

La punta di maggiore criticità, rappresentata dagli Enti che dichiarano sia una carenza quantitativa di personale specializzato che una carenza di competenze del personale in dotazione, interessa circa un quarto dei rispondenti, area che cresce tra i Comuni, nel Nord-Ovest e dove c'è delega delle funzioni agli Enti locali.

Infine, la quota di Enti che fa ricorso a consulenze per la pianificazione del TPL è di poco superiore alla metà (più alta tra Regioni, Agenzie, nelle Regioni dell'Italia Centrale e in quelle che hanno accentrato su di sé le funzioni), in crescita significativa rispetto al 2018; come prevedibile prevalgono, e si consolidano rispetto al 2018, le consulenze di tipo ingegneristico e informatico (quasi il 50% del totale).

Focus sugli Enti competenti nell'Affidamento dei servizi: il personale impegnato

Stima del numero medio di personale interno impegnato da gli Enti nelle attività di Affidamento dei servizi di TPL (solo Enti competenti)



* Con riferimento al «2018» sono considerate le risposte registrate nel 2018 dei soli Enti che hanno risposto anche nel 2023; i dati «2023 (Enti 2018)» si riferiscono alle risposte registrate nel 2023 dei soli Enti già intervistati nel 2018. Gli Enti con personale misto possiedono sia personale esclusivamente dedicato alla funzione che plurifunzione; ai fini della stima delle risorse medie impegnate è stato assegnato il 25% del tempo lavoro di ciascuna unità dichiarata plurifunzione.

Focus sugli Enti competenti nell'Affidamento dei servizi: *l'adeguatezza delle risorse e il ricorso alle consulenze esterne*

	Indagine 2023 (val. %)	Variazione quota % rispetto al 2018	Le categorie con VALORI PIU' ALTI (Ente, Territorio, Modello)	Le categorie con VALORI PIU' BASSI (Ente, Territorio, Modello)
% Enti che dichiarano inadeguato il personale per il TPL (per quantità e/o per competenze)	75,4	+7,4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Provincia ▪ Centro ▪ Accentrato sulla Regione 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est ▪ Delega agli Enti locali
<i>Di cui: % Enti che dichiarano inadeguato il personale sia per quantità che per competenze</i>	22,8	+13,6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Comune ▪ Centro-Sud ▪ Accentrato sulla Regione, Delega agli Enti Locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega agli Enti locali
% Enti che fanno ricorso a consulenze esterne	45,8	+7,9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Sud e Isole ▪ Accentrato sulla Regione
Peso consulenze ingegneristiche e informatiche	21,3	-7,6		
Peso consulenze economiche	32,8	+1,5		
Peso consulenze giuridiche	45,9	+6,1		

Focus sugli Enti competenti nell'Affidamento dei servizi per il TPL: *principali evidenze*

Il numero medio di risorse umane impegnato nell'Affidamento dei servizi del TPL da parte degli Enti competenti è inferiore all'unità, pari a 0,70; si tratta quasi interamente di personale plurifunzione. Rispetto al 2018 si è registrata una riduzione moderata ma non marginale del personale interno impiegato (da 0,90 a 0,76).

Il valore medio indicato è più alto nelle Regioni e nelle Agenzie, ma sempre inferiore all'unità; più basso (di poco superiore a 0,5) nei Comuni e nelle Province; è inoltre più alto al Centro-Sud e negli Enti delle Regioni che hanno accentrato le funzioni (1,20; ma 1,13 anche nelle Regioni con delega alle Agenzie).

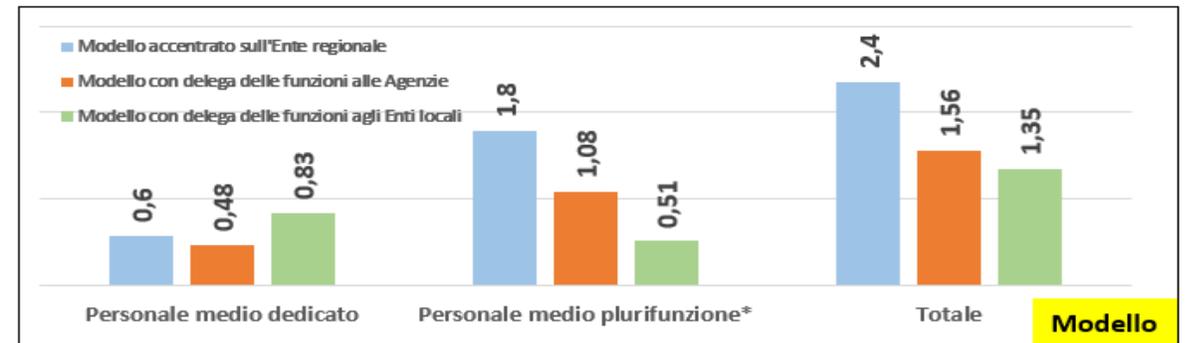
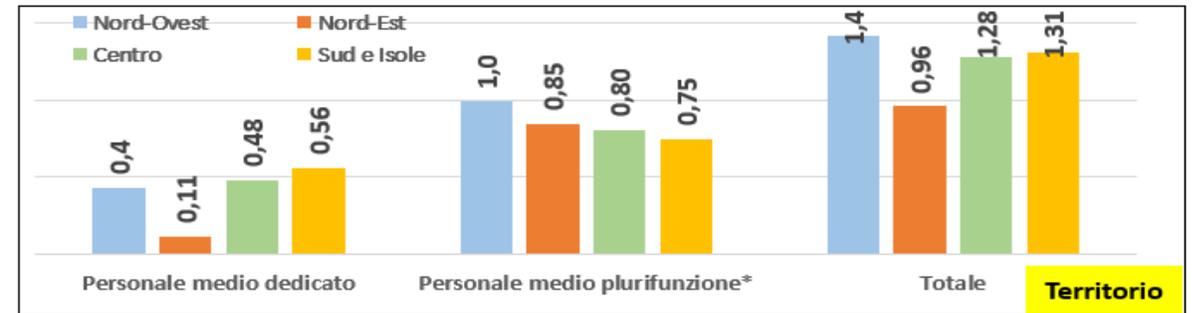
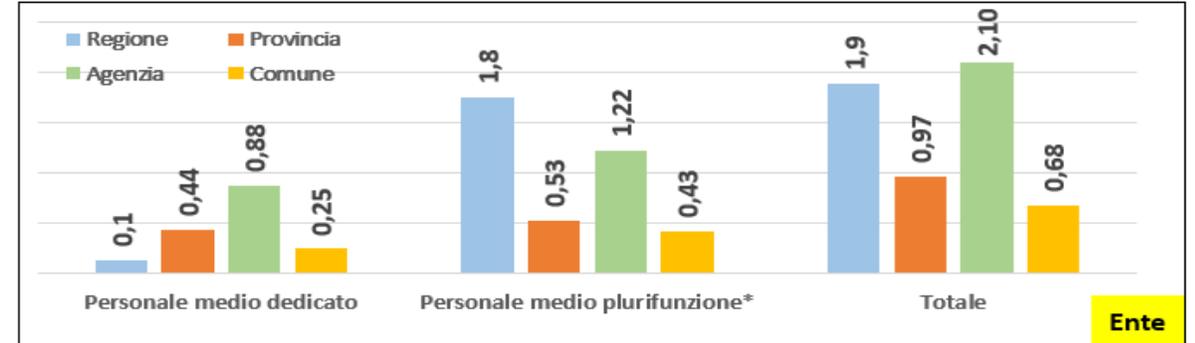
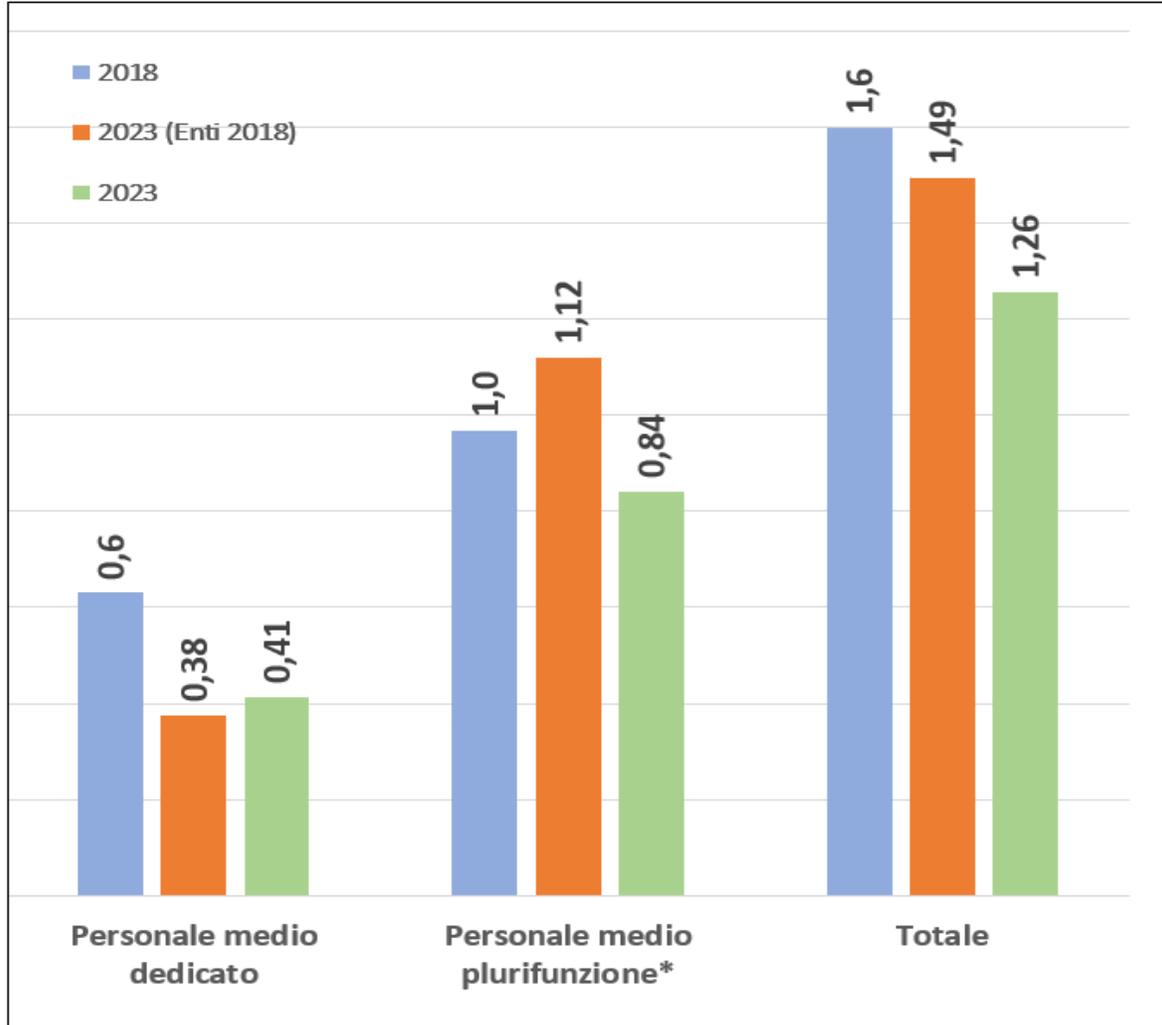
Molto alta la quota di Enti che dichiara una inadeguatezza del personale nel settore (75,4%), seppure di quasi 10 punti inferiore a quella registrata per la Pianificazione; la criticità è maggiore nelle Regioni, nelle Province, al Centro e nei modelli di governance del TPL accentrati sulle Regioni. Rispetto al 2018 l'inadeguatezza percepita del personale preposto alla funzione è cresciuta ma in misura relativamente contenuta (7,4 punti in più).

La percentuale di Enti che dichiarano sia una carenza quantitativa di personale specializzato che una carenza di competenze del personale in dotazione è pari al 22,8%, in salita di oltre 13 punti rispetto al 2018 (più alta nelle Regioni, nei Comuni, al Centro-Sud e nei modelli con delega agli Enti locali).

Infine, la quota di Enti che fa ricorso a consulenze per l'Affidamento dei servizi di TPL è di poco inferiore alla metà (45,8%, più elevata tra le Agenzie, nelle Regioni del Nord-Ovest e in quelle che hanno delegato le funzioni alle Agenzie), in crescita significativa rispetto al 2018; come prevedibile prevalgono, e si consolidano rispetto al 2018, le consulenze di tipo giuridico (45,9% del totale).

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei Contratti di servizio del TPL: *il personale impegnato*

Stima del numero medio di personale interno impegnato da gli Enti nelle attività di Gestione dei Contratti di servizio (solo Enti competenti)



* Con riferimento al «2018» sono considerate le risposte registrate nel 2018 dei soli Enti che hanno risposto anche nel 2023; i dati «2023 (Enti 2018)» si riferiscono alle risposte registrate nel 2023 dei soli Enti già intervistati nel 2018. Gli Enti con personale misto possiedono sia personale esclusivamente dedicato alla funzione che plurifunzione; ai fini della stima delle risorse medie impegnate è stato assegnato il 25% del tempo lavoro di ciascuna unità dichiarata plurifunzione.

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei Contratti di servizio: *l'adeguatezza delle risorse e il ricorso alle consulenze esterne*

	Indagine 2023 (val. %)	Variazione quota % rispetto al 2018	Le categorie con VALORI PIU' ALTI (Ente, Territorio, Modello)	Le categorie con VALORI PIU' BASSI (Ente, Territorio, Modello)
% Enti che dichiarano inadeguato il personale per il TPL (per quantità e/o per competenze)	83,3	+16,4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Provincia ▪ Sud e Isole ▪ Accentrato sulla Regione 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est ▪ Delega alle Agenzie
<i>Di cui: % Enti che dichiarano inadeguato il personale sia per quantità che per competenze</i>	26,4	+20,5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Nord-Est ▪ Delega agli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie
% Enti che fanno ricorso a consulenze esterne	28,7	+0,9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Nord-Est ▪ Delega agli Enti locali
Peso consulenze ingegneristiche e informatiche	37,5	-3,3		
Peso consulenze economiche	40,6	+14,3		
Peso consulenze giuridiche	21,9	-10,9		

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei Contratti di servizio: *principali evidenze*

Il numero medio di risorse umane impegnato nella Gestione dei Contratti di servizio del TPL da parte degli Enti competenti è pari a 1,26 unità, superiore quindi alle altre due funzioni qui analizzate (Pianificazione e Affidamento dei servizi). Rispetto al 2018 si è registrata una riduzione moderata, da 1,60 a 1,49.

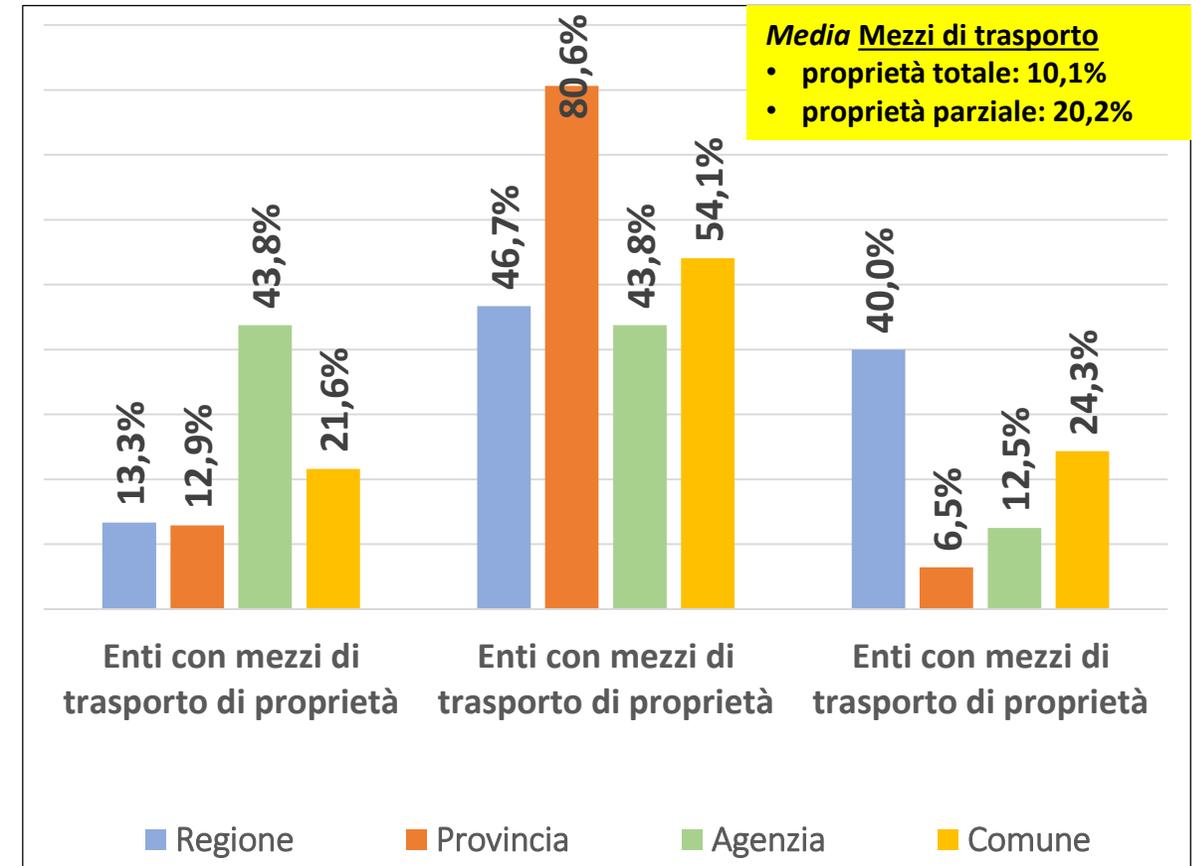
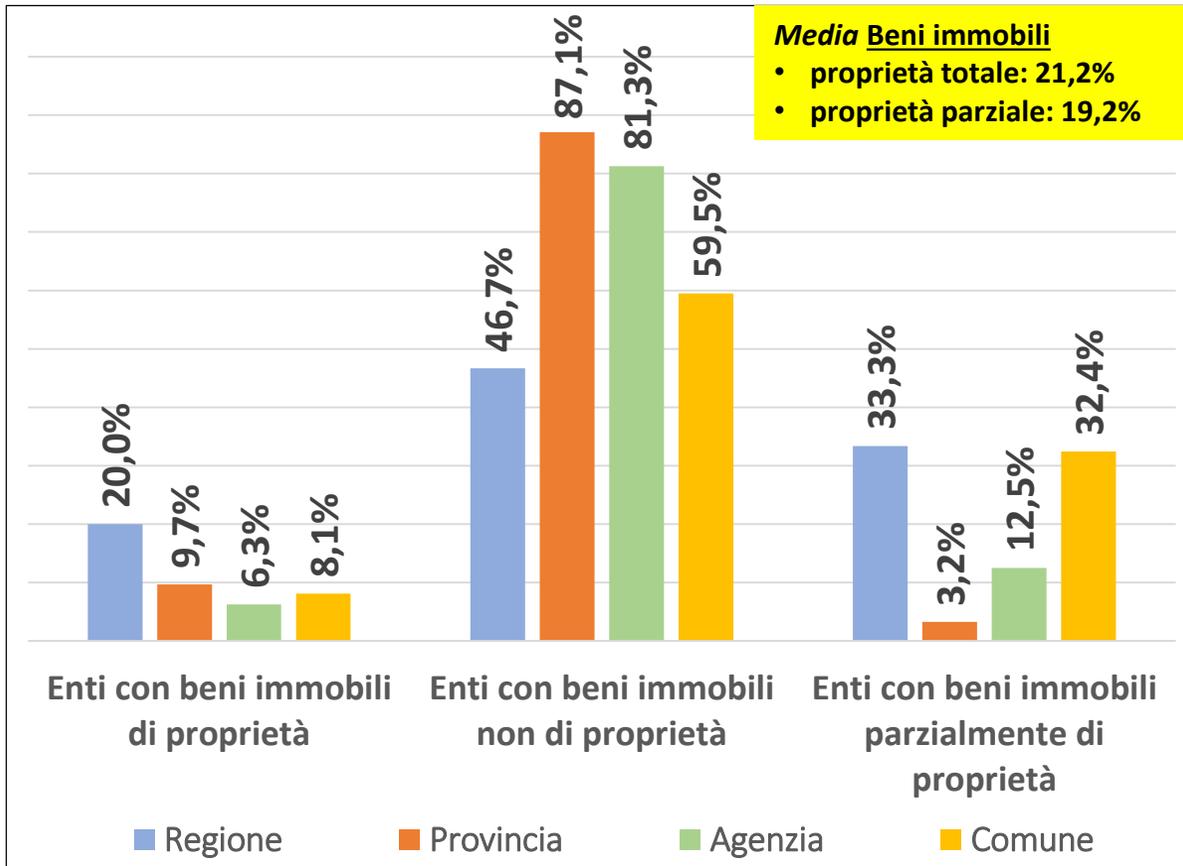
Il valore medio indicato è nettamente più alto nelle Regioni (1,90) e nelle Agenzie (2,10), più basso invece nei Comuni e nelle Province; è inoltre maggiore nel Nord-Ovest (a differenza del valore contenuto nel Nord-Est) e, più marcatamente, negli Enti delle Regioni che hanno accentrato le funzioni (2,40).

Come per la Pianificazione e per l'Affidamento dei servizi è molto alta la quota di Enti che dichiara una inadeguatezza del personale nel settore (83,3%); e come per l'Affidamento dei servizi la criticità è maggiormente percepita nelle Province, nelle Regioni, al Centro-Sud e nei modelli di governance del TPL accentrati sulle Regioni. Rispetto al 2018 l'inadeguatezza percepita del personale preposto alla funzione è cresciuta di oltre 15 punti.

La percentuale di Enti che dichiarano sia una carenza quantitativa di personale specializzato che una carenza di competenze del personale in dotazione è pari al 26,4%, in salita di oltre 20 punti rispetto al 2018 (più alta nei Comuni, nel Nord-Est e nei modelli con delega agli Enti locali).

Infine, la quota di Enti che fa ricorso a consulenze esterne per la Gestione dei Contratti di servizio del TPL è di poco inferiore al 30% (28,7%, più alta tra le Agenzie, nelle Regioni del Nord-Ovest e in quelle che hanno delegato le funzioni alle Agenzie), sostanzialmente stabile rispetto al 2018; prevalgono, e si consolidano rispetto al 2018, le consulenze di tipo economico (40,6% del totale).

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei beni essenziali per il TPL: *la proprietà degli immobili e dei mezzi di trasporto*



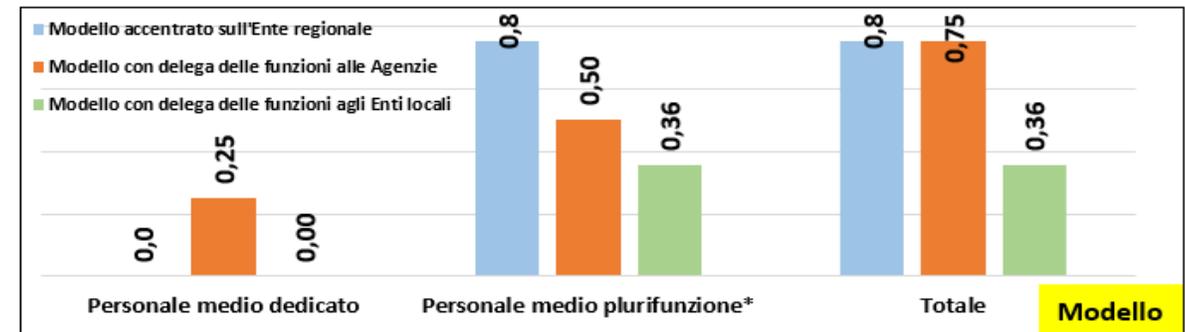
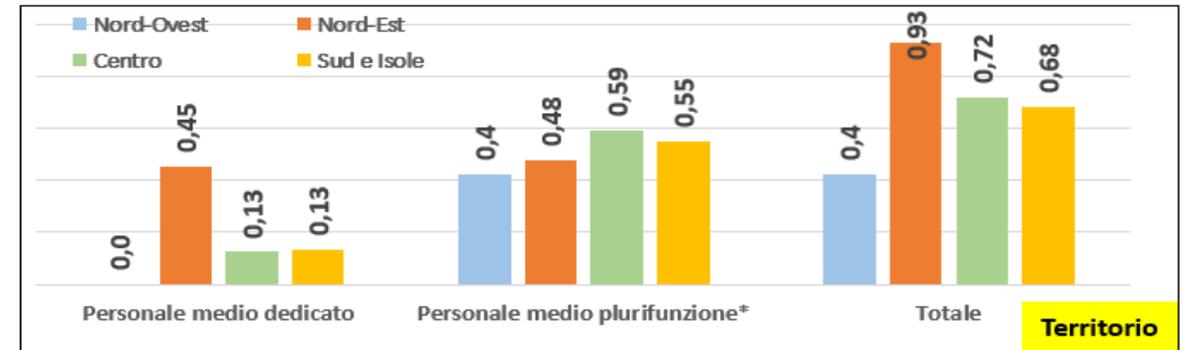
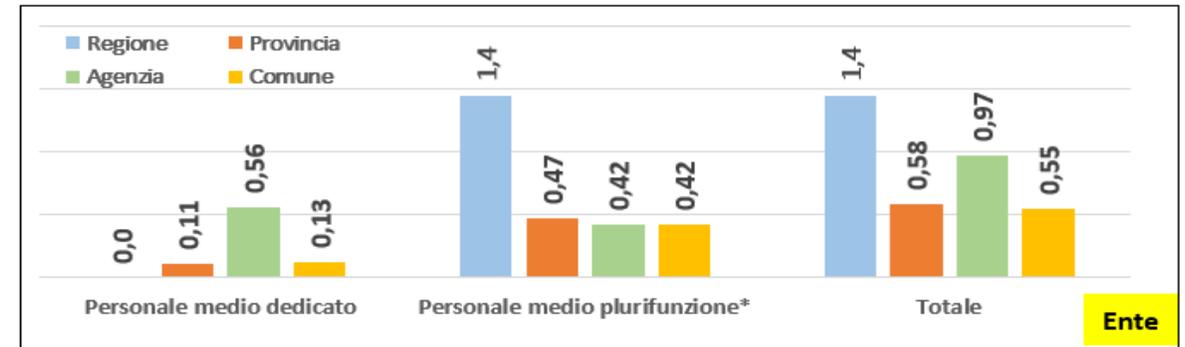
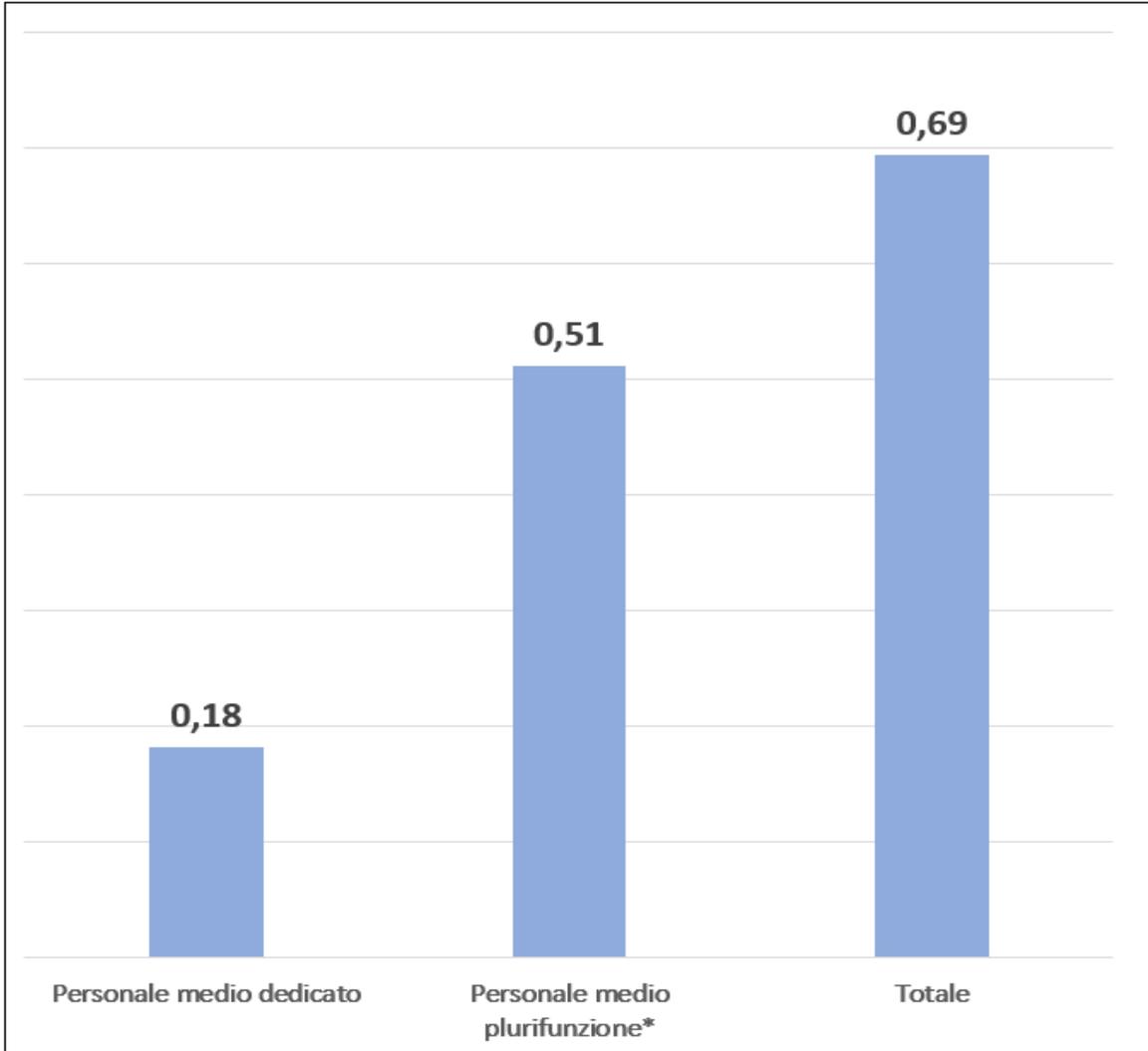
Gli Enti con proprietà dei beni immobili funzionali alla produzione dei servizi di TPL sono il 40% del totale (equidistribuito tra proprietà totale e parziale), con una quota significativamente più alta tra le Regioni (53,3%).

Gli Enti con proprietà dei mezzi di trasporto del TPL sono invece il 30% circa (ma due Enti proprietari su tre dichiarano una proprietà solo parziale), con una quota più alta di nuovo tra le Agenzie (56,3%) e, come per i beni immobili, tra le Regioni.

Il personale medio impiegato per la gestione dei beni essenziali ammonta a 0,7 unità, valore che raddoppia tra le Regioni e risulta più alto nel Nord-Est.

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei beni essenziali per il TPL: *il personale impegnato*

Stima del numero medio di personale interno impegnato da gli Enti nelle attività di Gestione dei beni essenziali (solo Enti competenti)



* Gli Enti con personale misto possiedono sia personale esclusivamente dedicato alla funzione che plurifunzione; è stata assegnato il 25% del tempo lavoro di ciascuna unità plurifunzione.

Focus sugli Enti competenti nella Gestione dei beni essenziali per il TPL: *l'adeguatezza delle risorse e il ricorso a consulenze esterne*

	Indagine 2023 (val. %)	Le categorie con VALORI PIU' ALTI (Ente, Territorio, Modello)	Le categorie con VALORI PIU' BASSI (Ente, Territorio, Modello)
% Enti che dichiarano inadeguato il personale per il TPL (per quantità e/o per competenze)	61,3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provincia ▪ Sud e Isole ▪ Accentrato sulla Regione 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est ▪ Delega alle Agenzie
<i>Di cui: % Enti che dichiarano inadeguato il personale sia per quantità che per competenze</i>	16,1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regione, Comune ▪ Nord-Ovest, Sud ▪ Delega agli Enti locali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Est ▪ Delega alle Agenzie
% Enti che fanno ricorso a consulenze esterne	18,2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia ▪ Nord-Ovest ▪ Delega alle Agenzie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune ▪ Nord-Est ▪ Delega agli Enti locali
Peso consulenze ingegneristiche e informatiche	36,4		
Peso consulenze economiche	36,4		
Peso consulenze giuridiche	27,3		

La quota di Enti che percepisce l'inadeguatezza del personale preposto alla gestione dei beni essenziali per il TPL è più bassa rispetto alle altre attività di filiera analizzate, ma resta pur tuttavia molto alta, pari al 61,3% (e una punta del 16,1% di Enti che dichiara carenze sia quantitative che qualitative del personale disponibile). L'area di criticità è più alta nelle Province, al Sud e nei modelli di governance accentrati sulla Regione. Gli Enti che fanno ricorso a consulenze esterne sono meno del 20%, percentuale quindi molto più bassa rispetto alle altre funzioni.

Le risorse interne degli Enti: il *wordcloud* delle indicazioni raccolte (1/2)

Pianificazione



Affidamento dei servizi



Gestione dei Contratti di servizio



Gestione beni essenziali



Le risorse interne degli Enti: il *wordcloud* delle indicazioni raccolte (2/2)

Nel questionario è stato chiesto agli Enti di descrivere liberamente il profilo delle risorse umane impiegate per la produzione e la gestione dei servizi di TPL.

Dal *wordcloud* delle indicazioni raccolte si possono trarre le seguenti principali evidenze:

- il fattore esperienziale caratterizza il profilo delle risorse professionali disponibili presso gli Enti, praticamente in misura omogenea per tutte le fasi di produzione e gestione dei servizi
- l'esperienza del personale è stata maturata sia nel settore del TPL che in altri ambiti di mobilità
- l'altro elemento trasversale comune a tutte le attività, con una minore accentuazione nel caso dell'Affidamento dei servizi, è il livello di formazione scolastica del personale impiegato, trattandosi in prevalenza di laureati
- nella gestione dei beni essenziali c'è una quota significativa di laureati in architettura

Riepilogo sul personale disponibile per Ente

	Media Pianificazione	Media Affidamento dei servizi	Media Gestione dei Contratti di servizio	Media Gestione dei beni essenziali	Media Totale
Regioni	1,70	0,90	1,90	1,40	5,90
Comuni	0,65	0,53	0,43	0,55	2,16
Province	0,82	0,63	0,68	0,58	2,71
Agenzie della mobilità	2,48	0,82	2,10	0,97	6,37
Totale	1,15	0,70	1,26	0,69	3,80
<i>Variatione rispetto al 2018 (cfr tra stessi Enti partecipanti)</i>	-0,06	-0,14	-0,11	(nd)	-0,31 <i>(escluso gestione beni essenziali)</i>

Riepilogo sui fabbisogni professionali per Ente

	Media Pianificazione	Media Affidamento dei servizi	Media Gestione dei Contratti di servizio	Media Gestione dei beni essenziali	Media Totale
Enti che esprimono un FABBISOGNO QUANTITATIVO di personale specializzato in regime attuale	80,4%	70,2%	79,2%	51,6%	70,4%
<i>Variatione rispetto al 2018 (cfr tra stessi Enti partecipanti)</i>	<i>+18,7</i>	<i>+10,2</i>	<i>+22,4</i>	<i>(nd)</i>	<i>+17,1</i>
Enti che esprimono un FABBISOGNO QUALITATIVO di personale specializzato in regime attuale	29,8%	28,1%	30,6%	25,8%	28,6%
<i>Variatione rispetto al 2018 (cfr tra stessi Enti partecipanti)</i>	<i>+15,3%</i>	<i>+11,0%</i>	<i>+22,0%</i>	<i>(nd)</i>	<i>+16,1%</i>

Riepilogo sul personale disponibile e sui fabbisogni professionali: *principali evidenze*

In sintesi, si può stimare che il personale impegnato dagli Enti locali che dichiarano di avere competenze nella governance del TPL composto in gran parte da risorse plurifunzione, sia di poco inferiore alle 4 unità equivalenti. Rispetto al 2018 (confronto tra o soli Enti che hanno partecipato ad entrambe le indagini) si è registrata una diminuzione del personale impiegato per il TPL, moderata ma non marginale (0,31 risorse uomo complessive senza tuttavia considerare la gestione dei beni essenziali che non è comparabile per difformità di rilevazione).

Il valore medio si muove in un range molto ampio tra la dotazione di personale, da un lato delle Agenzie (oltre 6 unità equivalenti) e delle Regioni (quasi 6 unità equivalenti), dall'altro lato dei Comuni (poco più di 2 unità prevalenti) e Province. Metodologicamente, per una corretta valutazione di questi dati va ricordato che il grado di competenza/responsabilità è molto variabile tra gli Enti, per cui la forbice registrata nella dotazione di personale ne è la logica conseguenza. In diversi casi tuttavia, non facilmente circoscrivibili, il divario è invece dovuto a improprie *sovra* o *sotto* dotazioni.

In media il 70% degli Enti dichiara (si può anche dire che in qualche misura «percepisce») una sottodotazione quantitativa di personale dedicato al TPL, percezione dovuta anche alla progressiva complessificazione del quadro regolatorio del settore che richiede l'attivazione di competenze specialistiche, da stabilizzare negli Enti o da surrogare (anche parzialmente) con il ricorso a consulenze esterne. L'area del fabbisogno quantitativo di personale è più ampia per le funzioni di Pianificazione (attorno all'80% degli Enti), più contenuta per le attività di Gestione dei beni essenziali (poco superiore al 50%).

Rispetto ai fabbisogni di rafforzamento delle competenze professionali del personale in dotazione, i livelli sono invece decisamente più bassi, ancorchè sempre molto significativi e in questo caso tendenzialmente più omogenei tra le diverse funzioni: dal 30,6% degli Enti che dichiara una carenza di competenze del personale per la gestione dei Contratti di servizio a scendere al 25,8% che la dichiara per la Gestione dei beni essenziali.

Un ulteriore dato preoccupante che emerge dal quadro di sintesi riguarda il sensibile aumento degli Enti che denunciano carenze quantitative e qualitative di personale specializzato, aumento più accentuato nella Gestione dei contratti di servizio, più contenuta nelle procedure di Affidamento dei servizi stessi.

Il fabbisogno percepito di competenze professionali da parte degli Enti rispetto ai compiti prefigurati dal quadro regolatorio (Delibere ART in particolare) per l'organizzazione dei servizi (1/2)

	<i>Dichiarano di avere compiti (attuali o in prospettiva)</i>	FABBISOGNI PROFESSIONALI ESPRESSI dagli Enti che dichiarano di avere compiti						
		Non ci sono fabbisogni	Fabbisogno di formazione	Fabbisogno di personale specializzato	Fabbisogno di consulenze specialistiche	Fabbisogno di strumentazione (software/banche dati)	Fabbisogno generico	Totale
Definizione della DOMANDA POTENZIALE (criteri di individuazione)	57,4%	6,1%	14,8%	54,4%	16,0%	8,7%	0,0%	100%
Criteri per la scelta dei servizi per la DOMANDA DEBOLE	55,4%	6,5%	15,9%	59,2%	13,2%	5,2%	0,0%	100%
Definizione dei documenti di PIANIFICAZIONE e PROGRAMMAZIONE dei servizi	52,8%	8,1%	15,2%	54,9%	17,8%	2,7%	1,3%	100%
Determinazione degli OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO e criteri per la loro copertura finanziaria	45,9%	11,1%	11,1%	60,3%	11,1%	1,5%	4,8%	100%
Definizione dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle TARIFFE	42,3%	10,6%	12,5%	66,2%	7,1%	0,0%	3,5%	100%
Criteri per l'identificazione dei LOTTI DI SERVIZIO	40,0%	11,0%	9,3%	63,0%	13,0%	0,0%	3,8%	100%
Definizione del PEF simulato e CONTABILITA' REGOLATORIA	49,3%	3,0%	12,0%	61,1%	16,4%	0,0%	7,5%	100%

Il fabbisogno percepito di competenze professionali da parte degli Enti rispetto ai compiti prefigurati dal quadro regolatorio (Delibere ART in particolare) per l'organizzazione dei servizi (2/2)

	<i>Dichiarano di avere compiti (attuali o in prospettiva)</i>	FABBISOGNI PROFESSIONALI ESPRESSI dagli Enti che dichiarano di avere compiti						
		Non ci sono fabbisogni	Fabbisogno di formazione	Fabbisogno di personale specializzato	Fabbisogno di consulenze specialistiche	Fabbisogno di strumentazione (software/banche dati)	Fabbisogno generico	Totale
Criteria per l'individuazione delle modalità di AFFIDAMENTO DEI SERVIZI	41,0%	20,2%	9,3%	53,7%	14,9%	0,0%	2,0%	100%
Individuazione dei BENI ESSENZIALI, indispensabili e commerciali	42,5%	12,2%	12,2%	50,8%	21,2%	0,0%	3,5%	100%
Definizione della DOCUMENTAZIONE DI GARA/AFFIDAMENTO DIRETTO	43,7%	15,6%	10,3%	51,7%	17,2%	0,0%	5,3%	100%
Definizione del contenuto del CONTRATTO DI SERVIZIO	43,6%	10,1%	13,5%	56,0%	15,4%	0,0%	5,0%	100%
Realizzazione della procedura di CONSULTAZIONE DEGLI STAKEHOLDER	42,9%	17,5%	12,4%	43,8%	21,0%	0,0%	5,4%	100%
Definizione della RELAZIONE DI AFFIDAMENTO	41,1%	12,7%	10,9%	50,9%	21,9%	0,0%	3,6%	100%
Relazione sulla DEFINIZIONE DEI LOTTI	38,4%	15,6%	7,8%	52,9%	21,6%	0,0%	2,1%	100%

Il fabbisogno percepito di competenze professionali da parte degli Enti rispetto ai compiti prefigurati dal quadro regolatorio (Delibere ART in particolare) per l'organizzazione dei servizi: *principali evidenze*

Tra il 40% e il 60% circa degli Enti che hanno partecipato all'indagine dichiarano di non avere competenze rispetto alle nuove (o rinnovate) funzioni prefigurate dal quadro regolatorio per una migliore organizzazione dei servizi di TPL (sono inclusi gli Enti che non hanno risposto alla domanda, presumibilmente perché ritengono di non avere compiti in materia).

Guardando ai soli Enti che di fatto dichiarano una responsabilità nell'attuazione degli indirizzi regolatori prefigurati è possibile evidenziare il fabbisogno di competenze professionali e di risorse tecniche per il corretto espletamento delle funzioni stesse. Ebbene per tutte le indicazioni sottoposte a valutazione, la percentuale di Enti che ritiene di non avere fabbisogni di rafforzamento delle competenze è sempre minoritaria con una forbice che va dal minimo del 3% in riferimento al PEF simulato fino al 20% per le modalità di affidamento dei servizi.

Tra chi esprime invece fabbisogni, che di conseguenza è la quota ampiamente maggioritaria degli Enti, prevale di gran lunga la necessità di acquisire nuovo personale specializzato, con percentuali che vanno dal minimo del 43,8% per l'attività di consultazione degli stakeholder (l'unico valore inferiore al 50%) al massimo 66,2% per la determinazione delle tariffe; sopra al 60% si collocano anche funzioni quali la determinazione degli obblighi di servizio pubblico (OSP), la definizione del PEF e l'identificazione dei lotti di servizio.

Per quanto riguarda le altre tipologie di fabbisogno, la formazione del personale in dotazione è richiesta dal 10-15% degli Enti, con punte più alte nella pianificazione e nell'analisi della domanda, mentre il 15-20% degli Enti ritiene necessario ricorrere a consulenze specialistiche o dotarsi di strumentazione dedicata (banche dati, software), con valori più alti per le attività di individuazione dei beni essenziali, per le attività di consultazione degli stakeholder, per la redazione della relazione di affidamento dei servizi, per la definizione dei lotti.

Riepilogo dei principali risultati e spunti conclusivi

1) Elevata diversificazione dei modelli di governance del TPL con una tendenza all'accentramento delle funzioni (Umbria, Lazio consolidamento delle Agenzie regionali di Campania e Calabria).

Sono assetti determinati da scelte strategiche locali per l'efficienza del settore o piuttosto effetto di mediazioni sub-ottimali di tipo politico?

2) Rilevante carenza di risorse professionali per il settore, in aumento rispetto al 2018.

Da un lato i compiti degli Enti sono aumentati per via della complessificazione del quadro regolatorio, dall'altro lato la quantità media di personale disponibile tende a diminuire...

3) Conseguentemente, in media il 70% degli Enti percepisce una inadeguatezza quantitativa del personale disponibile (percentuale in netto aumento rispetto al 2018) e il 30% circa una carenza di competenze del personale in dotazione (anche in questo caso in netto aumento). Nella prospettiva dei compiti crescenti degli Enti determinati dal quadro normativo e regolatorio, i fabbisogni dichiarati sono ugualmente soprattutto di tipo quantitativo.

E' dunque fuori discussione la forte sotto-dotazione di personale per il TPL negli Enti, con il rischio di ulteriore marginalizzazione del settore (tema «politico»).

4) In parte le carenze di personale sono surrogate dal rilevante aumento del ricorso a consulenze specialistiche.

Va verificato l'equilibrio del modello tra risorse interne e consulenze esterne, soprattutto in prospettiva.

5) I fabbisogni di personale e competenze professionali sono particolarmente avvertiti per le attività di Pianificazione, a seguire per l'Affidamento dei servizi e la Gestione dei Contratti di servizio.

La necessità si una maggiore cura è quindi correttamente avvertita dagli Enti per le attività strategiche di pianificazione e organizzazione dei servizi.

6) Le carenze sono più avvertite tra gli Enti del Sud e nelle Regioni, molto meno nelle Agenzie che evidentemente riescono a gestire meglio le (poche) risorse professionali disponibili avendo maggiore flessibilità operativa e una specifica focalizzazione sul settore del TPL.

L'accentramento (non esclusivo ma prevalente) dei modelli sulle Agenzia può costituire quindi un orientamento per l'efficienza e l'efficacia della governance di settore.

Un sistema informativo sul TPL e la mobilità locale: proposta per un percorso di ricerca

Nota progettuale

1. Premesse e obiettivi del lavoro

La centralità dei dati per la corretta impostazione delle politiche di trasporto pubblico locale nelle sue articolate fasi procedurali (analisi della domanda, definizione dei bacini di servizio, assegnazione delle risorse pubbliche, affidamento dei servizi, monitoraggio del Contratto di servizio) è da sempre uno dei temi-chiave che federMobilità ha posto all'attenzione del decisore pubblico. L'istituzione nel 2011 presso il MIMS dell'Osservatorio nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale ha reso la questione dei dati e delle informazioni sul settore ancora più stringente e d'altro canto lo stesso Osservatorio si è candidato a svolgere un ruolo di collettore e armonizzatore delle diverse fonti statistiche sul settore, come si legge nell'ultima Relazione al Parlamento che è stata pubblicata (2018): *“Si va delineando quindi un nuovo ruolo per l'Osservatorio, quale integratore di dati provenienti da fonti diverse, quelle proprie certificate (dati sul TPL, informazioni sui PUMS) e quelle esterne da statistiche che hanno un riconoscimento istituzionale (Osservatorio “Audimob”, Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility), nonché quale disseminatore di tale piattaforma informativa presso la comunità di esperti e operatori di settore, in particolare a favore delle Amministrazioni preposte alla governance del TPL. La prospettiva dell'Osservatorio è quella di non limitarsi ad interagire con i soli Enti regionali e locali nella raccolta e restituzione dei dati, ma di costituire la banca dati unica di riferimento per le informazioni sul TPL e per la definizione e il popolamento di indicatori di benchmark utili “per la pianificazione degli Enti, come di fatto indica la norma al comma 5 dell’art. 27 del DL 50/2017.*

Inoltre, la recente Relazione finale della Commissione di studio sul Trasporto Pubblico Locale istituita con DM 4 gennaio 2021 e presieduta dal Prof. Bernardo Mattarella dedica ampio spazio alla necessità di rafforzare e rendere trasparenti le basi informative sul settore a sostegno dell'efficacia e dell'efficacia delle procedure sia di assegnazione dei finanziamenti pubblici, sia di programmazione, gestione e controllo dei servizi. Inoltre, il paragrafo 7.2 della medesima Relazione intitolata “Sviluppo della piattaforma dell'osservatorio per le politiche del TPL” sollecita, tra le altre funzioni che l'Osservatorio dovrebbe rafforzare, l'implementazione del proprio ruolo di aggregatore di dati e informazioni ai diversi livelli istituzionali e integrando le fonti aziendali (monitoraggio uso dei servizi, bigliettazione elettronica, piattaforme MaaS”). Non a caso nello stesso passaggio la Relazione ricorda che ai sensi dell'art. 27 del DL 50/2017 *“le amministrazioni competenti si avvalgono dell'Osservatorio...per l'acquisizione di dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi svolti, necessari alla realizzazione di indagini conoscitive e approfondimenti in materia di trasporto pubblico regionale e locali, prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio”.*

Il tema dell'informazione statistica a supporto delle politiche di mobilità locale rischia peraltro di essere impostato in modo fuorviante se circoscritto al solo perimetro del TPL. E' infatti evidente che nell'evoluzione dei sistemi di mobilità locale, guardando sia ai nuovi bisogni della domanda sia alle nuove architetture dell'offerta, assumono centralità servizi innovativi più flessibili (sharing mobility, servizi a chiamata, noleggio con conducente ecc.) che si affiancano al tradizionale servizio del trasporto pubblico di linea, integrandosi in un'offerta più ampia, più flessibile e più aderente alle esigenze dei cittadini. In questa traiettoria di evoluzione gioca un ruolo fondamentale la tecnologia digitale come fattore abilitante; é la progressiva affermazione del paradigma della "Mobility-as-a-service (MaaS) che si concretizza nello sviluppo di piattaforme digitali per l'offerta di servizi integrati di mobilità. Queste piattaforme diventano in questo modo dei formidabili collettori di dati dal lato della domanda, in grado a loro volta di essere utili provider per il sistema informativo di cui si sta parlando e di cui a tutti gli effetti devono diventare uno dei protagonisti.

Allargando lo sguardo alle politiche di mobilità locale, non si può non ricordare in questo contesto il ruolo svolto dalla pianificazione e in particolare dai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, la cui corretta redazione, seguendo le Linee guida del MIMS, diventa sempre di più un passaggio ineludibile per l'efficacia delle misure da mettere in campo e per l'accesso alle risorse pubbliche. Il tema dell'informazione statistica si amplia quindi ai processi di pianificazione e al monitoraggio dei Piani stessi.

Tutto quanto sopra ha trovato un recente sviluppo nelle seguenti evoluzioni:

- Il D.L. 68/2022 che ha ampliato notevolmente, proprio sulla scorta di quanto elaborato dalla "Commissione Mattarella" il compito dell'Osservatorio Nazionale per le Politiche del TPL, rendendolo un vero e proprio centro per la programmazione e la pianificazione dei servizi di trasporto e mobilità;
- Il progetto MaaSforItaly che, nell'ambito del PNRR componente M1C1 misura 1.4.6 prevede un'architettura per lo sviluppo della mobilità come servizio (MaaS) sul territorio nazionale, basata su un'infrastruttura di condivisione dati e di messa a disposizione di servizi (Data Sharing and Service Repository Facility - DS&SRF) che costituisce il substrato per la realizzazione di piattaforme MaaS. Tale infrastruttura dovrà essere realizzata dal MIMS e l'Osservatorio potrà avvalersene per i suoi compiti istituzionali attingendo i dati messi a disposizione e generati dall'evoluzione del MaaS;
- Lo sviluppo del National Access Point, ai sensi del Regolamento UE 1926/2017, che, secondo le indicazioni della competente Direzione Generale del MIMS, prevede un'articolazione regionale basata su nodi regionali, denominati RAP (regional access point) che raccoglieranno, utilizzando protocolli standard riconosciuti a livello internazionale, i dati relativi al servizio degli operatori del TPL. Il NAP ed il RAP costituiranno servizi a loro volta connessi al DS&SRF.

Lo scenario complessivo, pertanto, è costituito tra sistemi che utilizzano dati statici e dinamici, anche in tempo reale, provenienti direttamente dal "campo" (cioè messi a disposizione direttamente dagli operatori del TPL) oppure ottenuti dall'interoperabilità e dall'accesso ai sistemi informativi regionali già in essere o in corso di sviluppo.

Dal punto di vista tecnico-metodologico non si può prescindere quindi da tutti gli strumenti della “data science” su cui si deve articolare la proposta progettuale nei vari moduli oggetto del presente documento

La presente nota progettuale prende le mosse dalla recente interlocuzione che federMobilità ha avuto con l’Osservatorio nazionale TPL: da un lato, la ricordata attenzione di federMobilità sul tema dell’informazione statistica (e non solo) a supporto delle politiche, sia pubbliche che aziendali, di miglioramento delle performance del TPL e della mobilità locale si sta traducendo nello sforzo dell’Associazione di promuovere filoni di ricerca per contribuire alla costruzione di un adeguato sistema informativo sul settore; dall’altro lato, l’Osservatorio TPL è pienamente impegnato ad ampliare le proprie basi informative e di renderle più facilmente fruibili alle Amministrazioni destinatarie del servizio (e più in generale all’intera comunità degli stakeholder). Dentro questa cornice di comuni intenti, è maturata l’ipotesi di un’attività di ricerca di federMobilità che potesse incontrare l’interesse dell’Osservatorio.

Tuttavia qualsiasi contributo finalizzato a supportare lo sviluppo dell’Osservatorio, nei suoi vecchi e nuovi compiti, deve recepire non solo il contesto dei sistemi informativi di cui è centro, ma anche partire dallo stato dell’arte della tecnologica, e avere uno sguardo verso le potenzialità emergenti, in termini di protocolli specifici per la descrizione e la trasmissione dei dati relativi alla mobilità e al trasporto e le possibilità offerte dai “big data” e dall’Internet of Things, intesa, in senso lato, come un’estensione dell’ITS.

Gli obiettivi della ricerca, con queste premesse, sono così riassumibili:

1. definire un’architettura metodologica del sistema informativo;
2. rispondere a specifiche esigenze operative per l’ottimizzazione delle procedure di alimentazione e funzionamento delle banche dati (modalità di acquisizione e caricamento dati, definizione di compiti e responsabilità, glossario, certificazione/validazione dei dati ecc.);
3. offrire un contributo metodologico e applicativo per la regolazione del TPL, secondo quanto previsto dalla normativa vigente e dalle delibere dell’ART (definizione dei livelli adeguati dei servizi, criteri di ripartizione del Fondo nazionale trasporti, analisi della domanda ecc.);
4. elaborare studi, analisi, reportistiche sulla base degli indicatori individuati e delle connesse metodologie di calcolo, nei limiti della disponibilità dei dati, per misurare e comparare le performance territoriali del TPL e della mobilità locale (incluse la pianificazione e le politiche).

2. Le attività da svolgere

Il percorso di lavoro immaginato è complesso. Si ipotizza un’articolazione del piano di ricerca in tre Moduli che in parte possono essere temporalmente sovrapposti:

1. un Primo Modulo definisce l’architettura del sistema informativo, e approfondisce gli aspetti procedurali di alimentazione e funzionamento della base dati;
2. un Secondo Modulo focalizzato sui contributi metodologici per la regolazione del TPL, in particolare per la definizione dei “livelli adeguati dei servizi” (ex art. 27 del DL 50/2017) e per fornire un supporto alla definizione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti;

3. un Terzo Modulo, infine, sviluppa le analisi statistiche (popolamento indicatori, benchmark ecc.) ai diversi livelli territoriali previste dal quadro metodologico elaborato nel Primo e nel Secondo Modulo.

Di seguito le indicazioni più specifiche per ciascun Modulo.

Primo Modulo

L'attività che si propone di svolgere per il Primo Modulo si articola su una duplice parallela linea di sviluppo.

La prima linea ha natura principalmente metodologica e consiste nella messa a punto di uno schema esaustivo di informazioni da raccogliere, di indicatori da costruire e di modalità di rappresentazione dei risultati quantitativi. Ad integrazione dell'analisi da condurre per il nucleo specifico della governance del TPL, si può immaginare un allargamento del lavoro di concettualizzazione anche alle filiere PUMS e MaaS, in coordinamento con il lavoro che il MIMS già sta svolgendo su questi temi.

Il punto chiave di analisi e di approfondimento è rappresentato dalla messa a punto degli "indicatori" per il TPL, necessari per la rappresentazione sintetica dei fenomeni analizzati e per il loro confronto temporale e territoriale, indicatori che si articolano su più livelli: il contesto territoriale di operatività dell'offerta, l'efficacia di mercato delle aziende (attrazione della domanda), l'efficienza produttiva, la qualità percepita dagli utenti e così via. Il sistema di indicatori deve essere funzionale agli obiettivi informativi che perseguono ed essere esauriente ma non-ridondante. Per ciascuno di essi dovranno essere esplicitate la fonte di acquisizione dei dati e le conseguenti modalità di popolamento.

Più in dettaglio l'attività di ricerca da svolgere richiederà:

- un primo lavoro di concettualizzazione che articoli nei dettagli l'organizzazione delle informazioni ritenute necessarie, anche tenendo conto della letteratura in materia;
- una fase più operativa di elaborazione desk, in particolare degli indicatori, tenendo presenti le esperienze più significative già condotte in Italia e all'estero e soprattutto tenendo presenti eventuali documenti istituzionali (ad esempio i KPI definiti da ART, indicatori di customer satisfaction, indicatori di monitoraggio PUMS del MIMS ecc.);
- una terza fase nella quale viene messo a punto uno schema in bozza di architettura del sistema informativo, che potrà essere arricchito e discusso con gli stakeholder di settore;
- la fase finale di redazione della versione conclusiva del disegno metodologico.

Quanto sopra, deve essere sviluppato a partire dai seguenti requisiti:

- contestualizzazione nello scenario composto dai sistemi informativi e dalle iniziative in corso nel settore;
- individuazione nell'ambito di tale scenario dei dati significativi, tenendo conto delle loro fonti e delle caratteristiche in termini di velocità di aggiornamento, volume e varietà

e deve permetterne l'implementazione, mediante un'opportuna illustrazione idonea a supportare un progetto ICT, individuando anche le specifiche per l'interazione tra tali sistemi informativi e la loro evoluzione.

La seconda linea ha invece una natura più operativa e si propone, a partire da quanto oggi esistente e/o previsto dalla normativa:

- di mettere a punto un percorso procedurale per assicurare la confrontabilità tra i dati di settore delle diverse fonti attive (glossario);
- di individuare modalità efficienti ed efficaci di caricamento dei dati e di accesso alle informazioni disponibili (ad esempio il Codice univoco di identificazione dei dati da caricare);
- di approfondire gli aspetti normativi/regolatori relativi ai compiti e alle responsabilità dei soggetti della filiera di acquisizione e fornitura dei dati (Amministrazioni, aziende), nonché relativi alla validazione e certificazione dei dati stessi.
- di favorire il coordinamento tra gli attori del sistema (Regioni, Enti locali, provider dati), al fine di evitare inutili duplicazioni con sovraccarico di lavoro per i fornitori, individuando specifiche modalità operative.

Output del Primo Modulo

- ✓ Disegno metodologico (architettura) di un sistema informativo per le politiche del TPL e della mobilità locale nello scenario tecnologico-architettonico in corso
- ✓ Proposta per l'ottimizzazione delle procedure operative di fornitura dei dati (aziende, Amministrazioni), di acquisizione e messa a disposizione (Osservatorio), di fruizione (Amministrazioni, comunità scientifica, stakeholder in genere) utilizzando le tecnologie allo stato dell'arte e individuando specifiche utili al progetto ed allo sviluppo dei requisiti a supporto dell'implementazione dei sistemi che costituiscono lo scenario tecnologico-architettonico in corso, in particolare le interfacce tra i sistemi informativi che lo costituiscono.

Secondo Modulo

Il Secondo Modulo della ricerca è finalizzato sviluppare le metodologie necessarie per assicurare l'efficacia dei processi di regolazione, così come previsti dalla normativa vigente. In particolare viene qui in evidenza l'applicazione dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale trasporti (dove non ancora pienamente definita).

A tal fine si riprende quanto previsto dalla lettera c) del comma 2) dell'art.27 del DL 50/2017 comma

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014; definizione dei livelli adeguati di servizio di cui al comma 6 che, a decorrere dal ((2021)), sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso;

Al comma 6 dello stesso art.27 del DL 50/2017 è previsto, inoltre, che

6. Ai fini del riparto del Fondo, entro ((l'anno 2020)), con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché' previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché' assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 34-octies del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro ((l'anno 2021)) e provvedono, altresì, contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di cui all'articolo 16-bis, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. In caso di inadempienza della regione entro ((l'anno 2021)), si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

La norma pone, quindi, molta enfasi sulla determinazione dei livelli adeguati di servizi, fattore peraltro determinante per una piena e conforme applicazione dei costi standard. La banca dati progettata e implementata nel Primo Modulo dello studio dovrebbe fornire una base conoscitiva di informazioni che, opportunamente elaborate, possano costituire il riferimento su cui costruire una metodologia utile alla definizione dei livelli adeguati di servizi. Tale metodologia, riferita ad ogni Regione e per ciascuna di esse ad ogni bacino e lotto di servizi, vede come elementi di input, tra gli altri, le caratteristiche territoriali, orografiche e demografiche di ciascun bacino, la dotazione infrastrutturale stradale e ferroviaria esistente, la domanda di mobilità, le caratteristiche dei servizi di TPL (come ad es. la velocità commerciale) e così via.

Un ulteriore ambito di approfondimento metodologico, sempre connesso ai criteri di ripartizione del Fondo nazionale, è rappresentato dalla stima dei passeggeri trasportati, rispetto alla quale le procedure applicate dalle aziende sono oggi molto eterogenee.

L'oggetto del secondo modulo, per quello che riguarda la definizione dei livelli adeguati di servizio, deve prendere in considerazione anche i “nuovi” dati che saranno generati dalle piattaforme MaaS, o che saranno disponibili sul DS&SRF attraverso i sistemi tecnologici (AVM, AVL,...) di cui le aziende tenderanno a dotarsi.

Output del Secondo Modulo

- ✓ Proposta metodologica per l'applicazione dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale trasporti ex art. 27 del DL 50/2017, in particolare in relazione alla definizione dei livelli adeguati di servizio.
- ✓ Tale proposta metodologica è descritta in maniera algoritmica in modo da poter essere implementata sui sistemi informativi, ed arricchita da requisiti di base da utilizzare per

l'implementazione dell'interfaccia verso l'osservatorio del DS&SRF e dei sistemi aziendali o regionali.

Terzo Modulo

Il Terzo Modulo dell'attività di ricerca prende lo spunto dall'opportunità di un supporto analitico da offrire alle Amministrazioni al fine di rispondere a quanto indicato nell'articolo 27 del D.L. 50/2017 al comma 5 che già prevede che *“le amministrazioni competenti, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi svolti, necessari alla realizzazione di indagini conoscitive e approfondimenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio”*.

In questa prospettiva, l'attività di ricerca prevista per questo Modulo è finalizzata a predisporre una serie di analisi e reportistiche, sulla base delle banche dati e delle elaborazioni dei primi due Moduli, che possano costituire un utile strumento di supporto alle Amministrazioni centrale, regionali e locali per diverse possibili linee di intervento, quali ad esempio:

- definizione di indirizzi e criteri per la programmazione dei servizi di TPL da parte di ciascuna Regione ai sensi di quanto previsto nella norma prima richiamata;
- sviluppo di analisi trasportistiche di confronto tra le diverse realtà territoriali che possano costituire, nel rispetto della normativa ART, un benchmark di riferimento per la definizione di diversi aspetti legati alle procedure di affidamento dei servizi (lotti di gara, costi dei servizi, gestione del parco e degli investimenti previsti ecc.);
- confronto tra le diverse strutture tariffarie adottate su scala regionale e locale;
- sviluppo di analisi dei volumi di domanda per i diversi territori anche al fine di rispondere a quanto previsto dal rapporto Mattarella sul tema del rapporto Ricavi/Costi (*“il rapporto” previsto dal DLgs 422/97 dello 0,35 deve essere rideterminato in relazione alle caratteristiche delle aree interessate all'offerta di servizi. In particolare, incidono sulla determinazione del rapporto in parola la densità della popolazione e l'infrastrutturazione dell'area interessata. I costi standard costituiscono l'altro indicatore di riferimento e devono essere presi in considerazione, per le differenti tipologie di servizi, sia come «base» per il ricorso al mercato, sia come costo massimo riconoscibile per il servizio prestato.*);
- messa a punto delle pre-condizioni affinché l'Osservatorio nazionale e i diversi centri di servizio regionali possano sempre più orientarsi verso un rapido e completo sviluppo delle piattaforme MaaS a livello nazionale e verso uno scambio di dati uniformi e certificati con protocolli predefiniti, a partire dai dati disponibili sui sistemi informativi DS&SRF e RAP – che già fanno riferimento a protocolli standard predefiniti. Tale messa a punto deve proporre a tal proposito le specifiche di interfaccia per il colloquio tra i vari sistemi.

La completezza delle analisi e dei benchmark territoriali dipenderà ovviamente dalla disponibilità dei dati e quindi del sistema di indicatori, così come previsto dal primo output del Primo Modulo.

I dati disponibili andranno pertanto utilizzati per alimentare cruscotti e procedure di data analytics, necessari per analisi finalizzate alla programmazione ed alla pianificazione dei servizi,

Output del Terzo Modulo

- ✓ Analisi territoriali a supporto delle attività di regolazione e delle politiche locali di mobilità delle Amministrazioni, costruite sulla base del sistema di indicatori definito per il sistema informativo (Primo Modulo) e con gli opportuni raffronti territoriali.
- ✓ Proposta di cruscotti informativi, di monitoraggio, confronto e analisi dei dati.

3. Tempi e costi

Le attività previste si svolgeranno nell'arco di 18 mesi, sulla base del cronoprogramma a seguire.

Quadro riassuntivo e cronoprogramma (mesi) delle attività per la realizzazione della ricerca

Attività	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1° Modulo <i>(Architettura del sistema informativo)</i>																		
2° Modulo <i>(Contributo metodologico regolazione TPL)</i>																		
3° Modulo <i>(Analisi e reportistica)</i>																		

Quanto ai costi, il valore complessivo delle attività è stimato ad **Euro 136.000 oltre IVA**, sulla base del seguente impegno di risorse umane (i valori economici sono espressi in euro)

	Project manager		Ricercatore/Esperto senior		Ricercatore/Esperto junior		Totali	
	Numero giornate	Valore economico	Numero giornate	Valore economico	Numero giornate	Valore economico	Numero giornate	Valore economico
Primo Modulo	30	15.000	80	28.000	90	22.500	200	65.500
Secondo Modulo	10	5.000	30	10.500	30	7.500	70	23.000
Terzo Modulo	15	7.500	50	17.500	90	22.500	155	47.500
<i>Totale</i>	<i>55</i>	<i>27.500</i>	<i>160</i>	<i>56.000</i>	<i>210</i>	<i>52.500</i>	<i>425</i>	<i>136.000</i>

Tariffe/giorno (euro)

- ✓ Project manager: 500
- ✓ Ricercatore/Esperto senior: 350
- ✓ Ricercatore/Esperto junior: 250

Roma, ottobre 2022