

LE PROPOSTE DI FEDERMOBILITÀ PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ INTEGRATA, TRA PIANIFICAZIONE E REGOLAZIONE LOCALE



Documento presentato nell'ambito del convegno I primi 20 anni di federMobilità

16-17-18 ottobre 2024
Lerici (SP)

**16-17-18
ottobre 2024
Lerici (SP)**

I PRIMI 20 ANNI DI FEDERMOBILITÀ

**3 giorni per confrontarsi sul trasporto pubblico
e per festeggiare il compleanno dell'Associazione**

con il contributo
tecnico-scientifico di



in collaborazione con



con il patrocinio di



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



LE PROPOSTE DI FEDERMOBILITÀ PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ INTEGRATA, TRA PIANIFICAZIONE E REGOLAZIONE LOCALE

Sintesi di un documento più ampio disponibile sul sito
federmobilita.it



Gli squilibri nel mercato della mobilità

Il trasporto pubblico locale (TPL) svolge nel nostro Paese un ruolo storicamente significativo sia per le ricadute sull'economia e sull'occupazione, poiché le circa 930 imprese che vi operano impiegano oltre 114.000 lavoratori e lavoratrici con un giro d'affari di 11,5 miliardi di euro, sia per la dimensione dei servizi, a fronte di 1,8 miliardi di vetture*km offerti annualmente che muovono ogni giorno circa 15 milioni di persone.

Questi numeri non traducono tuttavia un'altrettanto rilevante penetrazione del trasporto pubblico nel mercato della mobilità. La fotografia messa a fuoco dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort mostra la larga prevalenza del peso dell'automobile nella ripartizione modale e la sua sostanziale continuità negli anni. Nel 2023 su 100 spostamenti medi giornalieri (feriali) il 64,7% sono stati effettuati con l'automobile, il 18,6% a piedi, il 3,9% in bicicletta e sistemi di micromobilità, il 4,2% in moto e solo l'8,6% con un mezzo pubblico. È una percentuale in marcata crescita dopo la forte caduta registrata nel periodo Covid (+3,2% rispetto al 2020), ma ancora inferiore al dato 2019 (-2,2%).

Gli squilibri territoriali caratterizzano inoltre i livelli di utilizzazione del trasporto pubblico e in generale delle soluzioni di mobilità ecologica. Una prima linea di squilibrio è quella tradizionale tra Nord e Sud. Ad esempio nelle Regioni del Nord-Ovest il peso del trasporto pubblico è doppio rispetto alle Regioni meridionali. La seconda linea di frattura territoriale è più netta e preoccupante: è quella che corre tra aree urbane dense e piccoli centri da un lato, e tra aree-polo e aree periferiche, dall'altro. I numeri sono incontrovertibili: la quota di utilizzazione del trasporto pubblico nelle grandi aree urbane (oltre 250mila abitanti) raggiunge nel 2023 il 17,6%, un peso quattro volte superiore a quello dei piccoli Comuni e quasi tre volte superiore alle medie città. Poiché nei capoluoghi delle aree urbane maggiori vive solo il 15% della popolazione italiana (30% se si considerano le 14 Città metropo-

litane), a fronte del 67% che risiede nei centri con meno di 50mila abitanti, è evidente che il mercato della mobilità collettiva è marginale in porzioni molto ampie (e popolate) del Paese.

Il contributo del trasporto pubblico alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica

Il trasporto pubblico resta in ogni caso il tassello fondamentale della mobilità alternativa al mezzo privato per il suo carattere di sostanziale "universalità"; accessibile a tutti per modalità di fruizione e costi, potenzialmente in grado di soddisfare tutte le tipologie di viaggio.

Il suo valore "sociale" è confermato dal contributo del settore alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica dei territori. Tra i veicoli stradali le flotte di autobus producono la quantità minore di emissione di climalteranti con appena il 2,9%; quanto alle ferrovie, il contributo alla produzione di gas serra è pari ad appena lo 0,1% del totale trasporti. Gli obiettivi del Green Deal Europeo, che fissano una progressiva riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 e 2040, per arrivare a zero emissioni al 2050, coinvolgono tutti i settori dell'economia e della mobilità. Il trasporto collettivo è chiamato a fare la sua parte, con un forte incremento del servizio, con la realizzazione di nuove reti tramviarie, metropolitane e BRT, con nuovi vettori a zero emissioni. A livello europeo, con uno specifico Regolamento sono stati posti importanti obiettivi riguardo le emissioni dei nuovi bus venduti: per i Bus Urbani, 90% a zero emissioni nel 2030 e solo veicoli a zero emissioni dal 2035 in poi; per i Bus Extraurbani, riduzione delle emissioni di CO₂ del 45% nel 2030, 65% nel 2035, 90% nel 2040. La decarbonizzazione del trasporto collettivo ed il suo potenziamento è una missione che non solo implica dei cambiamenti significativi nella programmazione delle reti e dei servizi da parte delle città, ma impatta in misura rilevante anche sull'organiz-

zazione delle aziende del trasporto pubblico; sono in gioco nuove professionalità, depositi da convertire all'elettrificazione, nuove competenze per la manutenzione delle infrastrutture di ricarica e la produzione di energia rinnovabile, per la gestione delle batterie e così via.

Di grande peso è inoltre il contributo dei mezzi pubblici alla riduzione dei costi della congestione stradale, stimati a 100 miliardi di euro all'anno nei Paesi dell'Unione Europea; ogni autobus, infatti, sostituisce la circolazione di 40 automobili, ogni metropolitana la circolazione di 600 auto e ogni treno regionale la circolazione di 1.500 auto. In termini di incidentalità stradale, autobus e tram sono i mezzi di trasporto di gran lunga più sicuri; nel 2021 sono stati coinvolti in 1.842 incidenti complessivi, pari allo 0,67% del totale, con 10 morti (0,34%) e 1.463 feriti (0,71%). Infine, rispetto ai profili di sostenibilità economica e occupazionale, ogni euro investito nel trasporto pubblico genera un ritorno economico di quattro volte superiore, gli investimenti nel settore generano posti di lavoro superiori del 25% rispetto alle stesse risorse investite nella viabilità privata e la spesa individuale per la mobilità collettiva è inferiore di 16 volte rispetto a quella sostenuta per l'auto di proprietà.

I cambiamenti in atto nei modelli di comportamento, nella tecnologia, nella pianificazione

Lo scenario attuale del mercato per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile non è privo di spazi di rilancio. Si pensa per un verso alle politiche pubbliche di sostegno in pieno dispiegamento (risorse, riforme, strategie) e si pensa soprattutto agli sfidanti e pervasivi "cambi di paradigma" che tutta l'organizzazione della mobilità sta affrontando, ridefinendo il baricentro di sistema attorno ai bisogni della domanda. Si tratta in sostanza di confrontarsi con le traiettorie di evoluzione dei modelli di

mobilità sostenute dalle innovazioni tecnologiche, organizzative e socioculturali che stanno investendo gli stili di vita, prima ancora degli stili di mobilità, delle cittadine e dei cittadini.

Il principale tra questi paradigmi evolutivi, a cui esperti e operatori di settore fanno convenzionalmente riferimento ormai in modo diffuso, è quello della c. d. "Mobility as a Service" (MaaS), ovvero l'idea che il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al "servizio" di mobilità piuttosto che al "mezzo". Lo scenario MaaS sarà guidato dai principi dell'integrazione modale, della condivisione (sharing), della flessibilità, dell'ottimizzazione; tutte linee di progressione sostenute da un uso intensivo dell'infomobilità (piattaforme, app, aggregatori ecc.), da un radicale ricambio dei player di offerta e dei prodotti/servizi messi sul mercato, da un salto tecnologico nella movimentazione dei veicoli (la trazione elettrica, la guida autonoma...). Le prospettive del paradigma MaaS stanno spingendo significativi investimenti nel settore, incluse le risorse messe a disposizione dal PNRR per sostenere il progetto sperimentale "Mobility as a Service for Italy".

Per la mobilità sostenibile "tradizionale", che fa perno sulla centralità indiscutibile del trasporto pubblico, la sfida per il futuro è quella di cogliere le opportunità che in questo scenario si aprono per il settore, promuovendo con azioni concrete – anche con il sostegno dell'investimento pubblico (piattaforme digitali abilitanti) e di una regolazione finalizzata – tutte le linee possibili di integrazione e innovazione di sistema alla base del nuovo modello.

Un ulteriore promettente nuovo paradigma per la mobilità sostenibile si riconosce nell'acronimo TOD (Transit Oriented Development). In estrema sintesi il modello TOD si caratterizza come uno sviluppo urbano sostenibile ad alta densità attorno a nodi (stazioni, fermate...) del trasporto pubblico, con un mix di usi dello spazio (residenziale, commerciale, produttivo) e un ambiente che incoraggia le persone a muoversi a piedi, in bici o con i mezzi collettivi invece che con l'auto.

L'approccio TOD rappresenta una nuova frontiera di sviluppo dell'organizzazione dei sistemi di mobilità in grado di assicurare adeguati livelli di integrazione tra urbanistica e trasporti, tra modi di trasporto e tra breve e medio-lunga percorrenza. Esso richiede uno sforzo di pianificazione delle reti e dei sistemi che rimanda alla necessità, da parte dei territori, di dotarsi di strumenti di pianificazione integrata con orizzonte temporale di medio e lungo periodo.

L'accento alla centralità della pianificazione per la mobilità locale richiama, quasi per automatismo, un ulteriore tema a cui si vuole assegnare una specifica priorità. È il tema dei dati e delle informazioni statistiche, indispensabili per una corretta impostazione delle politiche, sia per il TPL 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), sia più in generale per la mobilità locale. La disponibilità potenziale di database sempre più ampi, grazie ai sistemi avanzati di tracking (satellitari e telefonici), integrati con i dati raccolti e le analisi condotte con metodologie consolidate (indagini dirette, rilievi, modelli) consente di colmare vuoti informativi, ad esempio nell'analisi della domanda di mobilità, che da sempre hanno condizionato la buona pianificazione e conseguentemente le corrette politiche di settore. È necessario tuttavia definire standard omogenei di raccolta e validazione dei dati, nonché nella costruzione di opportuni indicatori per i benchmark delle performance territoriali e la valutazione delle politiche per la mobilità locale.

I nodi esistenti nel quadro normativo e regolatorio del TPL

Dopo la fase della prima tornata di gare per l'affidamento dei servizi di TPL nei primi anni duemila sulla spinta del DLGS 422/97 (cd "Burlando"), che aveva interessato oltre la metà delle Regioni, l'apertura del settore alla concorrenza ha subito una battuta d'arresto. Salvo poche eccezioni, dove si è assistito ad una seconda tornata di gare, nella maggior parte dei casi si è proceduto di proroga in proroga con affidamenti che ormai sfiorano i vent'anni. Nella fase attuale, in molte Regioni è ripartito il processo di affidamento concorrenziale dei servizi e diverse gare sono in corso o in avanzata fase di preparazione. Il fatto che si concluderanno tutte insieme nei prossimi due anni, non aiuta tuttavia ad allargare il campo della concorrenza.

Allo stesso tempo *l'in house* si fa strada sia per i servizi urbani che per quelli extraurbani, affidati ad aziende regionali, anche in Regioni, come la Liguria, che in precedenza avevano scelto le gare.

E anche per le ferrovie, a parte il caso dell'Emilia-Romagna, gli affidamenti, spesso per ben 15 anni, sono stati tutti assegnati a Trenitalia.

Sul fronte della regolazione il modello di Agenzia, che in realtà ha tante sfaccettature diverse, si è diffuso dall'Emilia Romagna, alla Lombardia, al Piemonte, all'Umbria e alla Calabria e potrebbe arrivare anche in Veneto, rendendo più efficace ed efficiente il processo di regolazione e contribuendo a distinguere meglio il ruolo di regolatore da quello di proprietario, che ancora persiste per molti Enti locali. Ma resta molto forte la necessità di fornire a queste strutture risorse, sia economiche sia umane, adeguate al loro ruolo, anche per valorizzare e rendere effettive tutte le previsioni innovative dei nuovi contratti di servizio spinti dalla sempre più articolata regolazione dell'ART.



Le parole-chiave per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità integrata

federMobilità ha selezionato otto **“Parole-chiave”** identificate quali capi-saldi dei processi, attuali e auspicati per il futuro, che presiedono al funzionamento del complesso campo del trasporto pubblico e della mobilità locale integrata, sostenibile e innovativa. Le otto parole-chiave non sono ovviamente esaustive di tutte le problematiche di interesse del settore, ma hanno tuttavia l'ambizione di coglierne le questioni essenziali così come emergono da diverse angolature (mercato, regolazione, risorse economiche ed umane, tecnologie, governance, pianificazione...) e così come emergono dalla visione di federMobilità maturata in venti anni di presenza attiva nel dibattito pubblico su questi temi.

Per ciascuna parola-chiave l'Associazione ha elaborato alcune proposte, riassunte nelle pagine a seguire, quali contributi al superamento dei nodi attuali di sistema nella prospettiva di una maggiore diffusione ed efficienza del trasporto pubblico e dei servizi innovativi di mobilità locale. La qualità della vita delle comunità territoriali, la lotta al cambiamento climatico e il perseguimento dei target europei di decarbonizzazione, lo sviluppo delle nuove tecnologie e dei processi di digitalizzazione, la spinta alle filiere industriali e all'occupazione qualificata, gli stimoli alla crescita economica e alla produttività dei fattori, la tutela dei principi dell'inclusione sociale e dell'accessibilità universale; sono tutti obiettivi strategici del Paese ai quali deve concorrere un diverso modello di mobilità delle persone che faccia perno sul trasporto pubblico e i servizi innovativi.

Fermo restando i forti e continui intrecci tra tutte le parole-chiave, tuttavia è possibile riconoscere due principali campi tematici di aggregazione che corrispondono ai macro-obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico e della mobilità locale:

1. **il primo campo tematico è quello del “mercato”,** ovvero della dimensione della domanda come prospettiva strategica centrale per il settore (una prospettiva non nuova ma di fatto mai realmente praticata da aziende ed Enti locali); contribuiscono in particolare alla costruzione di questo campo le parole-chiave “pianificazione” e “mobilità sostenibile integrata”;
2. **la seconda dimensione strategica è quella della regolazione,** o meglio della “buona” regolazione, necessaria per dare trasparenza ed efficienza alla governance del trasporto pubblico (e dei servizi di mobilità locale), con l'obiettivo di recuperare risorse per gli investimenti e quindi per lo sviluppo del mercato (correlazione stretta con la strategia del primo campo tematico); contribuiscono in particolare alla costruzione di questa dimensione le parole-chiave “affidamento dei servizi/regolazione” e “LAS/servizi minimi”.

Trasversalmente ai due pilastri del mercato/domanda e della (buona) regolazione si collocano le altre quattro parole-chiave, imprescindibili per alimentare le strategie di sviluppo del settore; da un lato il motore di un nuovo modello organizzativo ovvero le “Agenzie della Mobilità” quale soggetto tecnico chiave; dall'altro lato il carburante per il funzionamento del nuovo modello rappresentato dai tre fattori dei “dati/sistema informativo”, delle “risorse professionali” e delle “tecnologie”.



Il “filo rosso” per una lettura integrata delle otto parole-chiave può essere ripreso dalla rappresentazione grafica nella pagina a seguire nella quale si evidenzia il contributo che Agenzie della Mobilità strutturate possono dare agli Enti locali. Già oggi le Agenzie concorrono in modo significativo al buon funzionamento della mobilità locale nel suo insieme, sviluppando progetti innovativi in diversi ambiti, come attestano le numerose “buone pratiche” raccolte da federMobilità¹. La prospettiva ulteriore è di rafforzare le Agenzie proprio per dare continuità e sistematicità al ruolo che si stanno ritagliando quale supporto qualificato agli Enti nell’intera filiera dei servizi di mobilità locale.

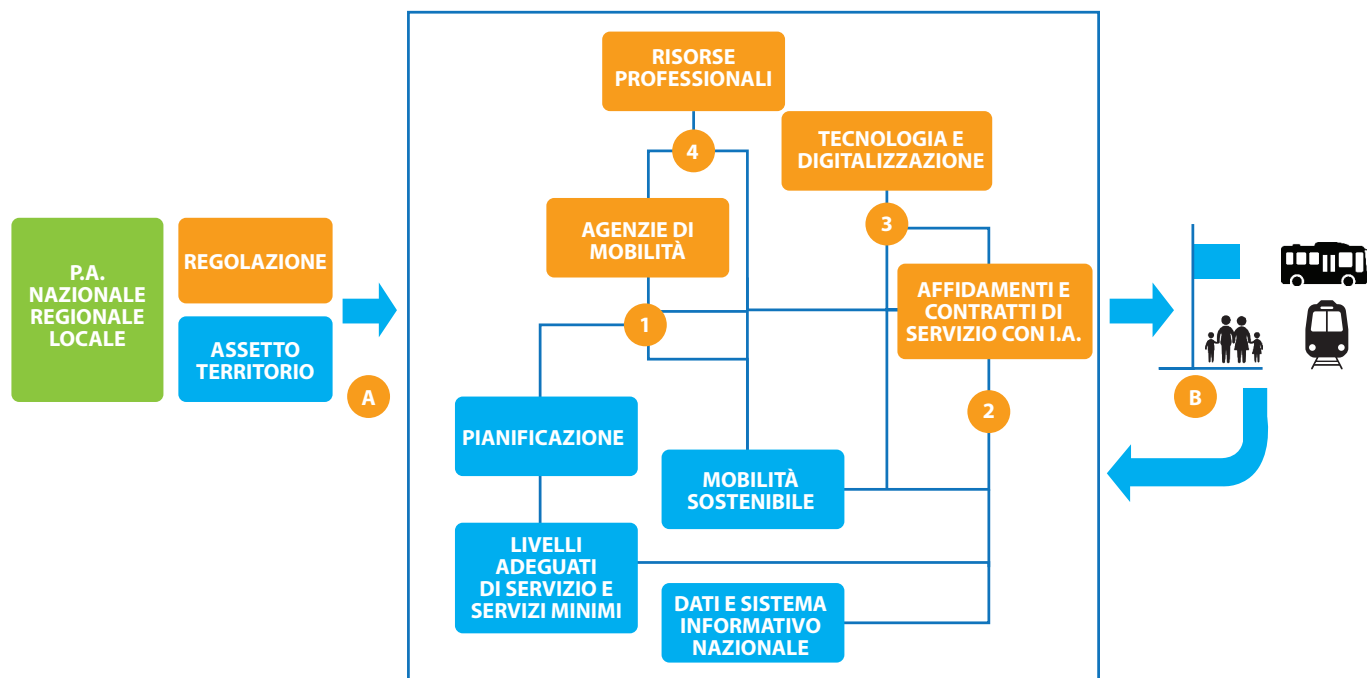
Le parole chiave sono messe in correlazione con i veri protagonisti del sistema di TPL, da un lato **gli Enti locali** in qualità di soggetti titolari dei servizi, e dall’altro lato **le cittadine e i cittadini** nella doppia veste di clienti dei servizi e di contributori attraverso la tassazione. Il sistema che si propone non può quindi trascurare i rapporti che debbono essere instaurati fra le Agenzie e gli Enti da un lato e i cittadini/clienti dall’altro. Come definito dall’ART il rapporto tra le Agenzie e l’Amministrazione deve essere disciplinato da un’apposita convenzione (freccia A nello schema) che permetta di evidenziare il ruolo, i rapporti, le responsabilità fra Agenzie ed Enti proprietari delle Agenzie stesse, delle infrastrutture stradali, nonché titolari dei servizi di TPL.

D’altro lato va disciplinato il rapporto con le cittadine e i cittadini attraverso i contenuti e gli obiettivi riportati nella Carta dei Servizi (freccia B nello schema) e le prescrizioni qualitative previste nei Contratti di Servizio. All’interno di tali estremi vanno opportunamente sviluppati i temi dell’assetto del territorio e della regolazione locale dei servizi (vedi legenda). Ovviamente sono temi tra loro strettamente interrelati che devono concorrere all’obiettivo ultimo di migliorare l’offerta dei servizi di TPL e dei servizi innovativi, sotto il profilo quantitativo, qualitativo e dell’efficienza.



1 Si rimanda al documento che contiene una rassegna analitica sulle buone pratiche di mobilità delle Agenzie (corredato da altri esempi virtuosi nazionali e internazionali) disponibile sul sito di federMobilità.

Le otto “Parole-chiave” e il contributo delle Agenzie della Mobilità alla governance del trasporto pubblico e alle politiche di mobilità degli Enti locali



LEGENDA

- A** Convenzioni tra EELL e Agenzie della Mobilità per definire gli obiettivi della Regolazione e disciplinare l'utilizzo e la funzionalità delle infrastrutture interessate (strade, immobili, parco rotabile)
- B** Carta dei Servizi, Certificazioni e Monitoraggio qualitativo /quantitativo delle prestazioni
- 1** Agenzie della Mobilità come strumento inserito organicamente nei processi di pianificazione delle Regioni e degli Enti locali per recepire gli obiettivi di mobilità sostenibile (decarbonizzazione ecc.) al fine di una redazione coerente dei documenti di gara e di una corretta gestione del Contratto di servizio
- 2** Rilevanza della fornitura dei dati che scaturiscono dalla gestione del servizio per meglio supportare le istanze cruciali della pianificazione (LAS, Sistema Informativo Nazionale...)
- 3** Valorizzazione delle tecnologie di controllo, regolazione e rendicontazione del servizio (AVM, Monetica ecc) e a supporto delle scelte degli EELL nel suo miglioramento e nello sviluppo di sistemi innovativi di trasporto (sharing, servizi flessibili, infomobilità ecc.)
- 4** Investimento nelle risorse professionali necessarie per supportare le attività di pianificazione e regolazione necessarie a raggiungere la qualità del servizio richiesta dagli Enti locali e attesa dai cittadini

1. Promuovere sui territori il modello delle AGENZIE DELLA MOBILITÀ

federMobilità propone la costituzione e lo sviluppo di *Agenzie della Mobilità* adeguatamente strutturate per dotazione e professionalità del personale, indipendenti sotto il profilo tecnico, aventi personalità giuridica a totale partecipazione pubblica, proprietarie del patrimonio a servizio del TPL, operanti in ogni area omogenea con scala minima almeno provinciale o di Città metropolitana e per ogni Comune con oltre 1 milione di abitanti (se non già inclusa in Agenzia di rango metropolitano o regionale), il cui compito primario sia quello di supportare gli Enti locali in una pluralità di attività connesse sia alla governance del TPL, sia più in generale alle politiche di mobilità locale: analisi della domanda e pianificazione, affidamento dei servizi e gestione/monitoraggio dei Contratti di servizio (semplificando i passaggi burocratici nella catena decisionale), affiancamento con funzioni di approfondimento tecnico e proposta nelle politiche tariffarie, degli investimenti e di mobility management, nonché con funzioni di assistenza per una corretta gestione dei processi di transizione energetica (decarbonizzazione) a cui il trasporto pubblico è chiamato a contribuire.

federMobilità sollecita una norma che definisca con chiarezza, a partire da quanto indicato dalla Delibera ART 154/2019, la natura delle Agenzie della Mobilità e dei connessi rapporti con gli Enti locali proprietari e/o partecipanti, anche al fine di evitare interpretazioni non omogenee delle relazioni amministrative intercorrenti e delle conseguenze economiche e fiscali che ne possono derivare (ad es. sul tema del recupero IVA ecc.).

federMobilità propone che la copertura delle spese di funzionamento di questi soggetti sia assicurata da risorse ad hoc previste all'interno del Fondo Nazionale Trasporti (FNT).

2. Mettere al centro la PIANIFICAZIONE

federMobilità propone di assicurare un forte sostegno alla redazione dei Piani di trasporto alle diverse scale territoriali e settoriali, in particolare per i Piani di bacino del TPL e per i PUMS, attraverso un'assistenza tecnica continua da incardinare presso il MIT (ad es. con un compito specifico assegnato all'Osservatorio Nazionale TPL) e attraverso potenziamento delle risorse statali e locali dedicate alla pianificazione.

Nella prospettiva di stimolare i processi di pianificazione e di incrementarne la qualità e l'efficacia, federMobilità propone di assegnare alle Agenzie della Mobilità il compito:

- di dare impulso alle pratiche di pianificazione anche a scale territoriali ridotte, utilizzando nuovi schemi di Linee guida che dovranno essere elaborati a livello nazionale e che dovranno tenere conto dell'ampiezza demografica dei Comuni (o aree vaste);
- di favorire l'integrazione (verticale e orizzontale) tra i diversi livelli di pianificazione.

federMobilità propone infine di rafforzare le fasi di monitoraggio e valutazione dei diversi Piani dei trasporti e della mobilità integrata, in relazione alle procedure di affidamento dei servizi e di gestione dei

Contratti di servizio, prevedendo un sistema di penali/premi per il raggiungimento (o meno) dei target in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica definiti a livello nazionale e declinati per il singolo territorio.

3. Migliorare le procedure di AFFIDAMENTO DEI SERVIZI e promuovere modelli innovativi di REGOLAZIONE

A valle delle proposte di federMobilità in merito alla analisi della domanda e alla correlata ridefinizione dei servizi di TPL, in relazione agli obiettivi assegnati al settore a livello nazionale, sarà inevitabile un adeguamento dell'ammontare del FNT per migliorare la capillarità e la qualità dei servizi con il potenziamento dell'offerta e gli investimenti necessari sulle reti e sul materiale rotabile. Il Fondo nazionale Trasporti dovrebbe prevedere risorse anche per promuovere nuovi servizi per la mobilità locale (a chiamata, in sharing, dedicati ad es. per il trasporto scolastico e per gli utenti deboli della mobilità).

federMobilità propone di costituire Agenzie della Mobilità strutturate, con professionalità e risorse ben definite, che in stretto raccordo con gli indirizzi degli Enti locali titolari dei servizi di TPL contribuiscano a migliorare il modal share del territorio, attraverso una gestione degli affidamenti innovativa e maggiormente focalizzata sugli obiettivi di incremento dei passeggeri trasportati (vedi la parola-chiave precedente relativa alle Agenzie della Mobilità).

federMobilità propone inoltre di introdurre criteri innovativi di regolazione nella prospettiva di un maggiore stimolo alle aziende di gestione a contribuire al miglioramento dello share modale del trasporto pubblico (regolazione "per la domanda"). Le risorse necessarie per promuovere modalità di regolazione incentivante sul lato della domanda possono essere recuperate da una migliore e più efficiente gestione degli affidamenti da parte delle Agenzie della Mobilità (risparmi da gare ecc.).



4. Costruire politiche di MOBILITÀ SOSTENIBILE INTEGRATA

federMobilità propone che gli Enti locali individuino obbligatoriamente i target di miglioramento dei parametri di mobilità sostenibile (obiettivi ambientali, sociali ed economici) per i propri territori, con standard minimi predefiniti a livello nazionale, tenendo conto delle specificità dei contesti areali, sulla scorta di quanto già previsto dalle Linee guida per la redazione dei PUMS (e in fase di affinamento tecnico). Il mancato rispetto dei target, o all'inverso un loro significativo superamento, dovrebbero far scattare meccanismi di penalizzazione/premialità, eventualmente da legare all'accesso a fondi nazionali ed europei destinati al settore.

federMobilità propone infine di sviluppare le tecnologie digitali abilitanti per assicurare l'integrazione dei servizi, sviluppando le piattaforme MaaS alle adeguate scale territoriali la cui governance complessiva deve restare sotto il controllo pubblico. Le Agenzie della Mobilità, come delineate in precedenza, sono il soggetto tecnico candidato a sviluppare, implementare e gestire le piattaforme MaaS nell'ambito degli indirizzi e dei compiti assegnati dagli Enti locali.

Al fine di incentivare i servizi innovativi di mobilità integrata federMobilità propone di ridurre IVA sui servizi di sharing mobility dall'attuale 22% al 10%, equiparandoli alla tassazione sui servizi di trasporto pubblico.



5. Proporre metodologie coerenti e affidabili per la definizione dei LIVELLI ADEGUATI DI SERVIZIO (LAS) e dei SERVIZI MINIMI

federMobilità propone che il criterio di determinazione dei LAS evolva nelle direzioni seguenti:

- determinazione parametrica di un ammontare di servizi di TPL sistematici correlato ad ogni specifico territorio (tipicamente Province e Comuni quali titolari dei servizi TPL), da integrare con gli altri servizi di mobilità locale (*componente sistematica del TPL e di altre soluzioni di mobilità locale*);
- determinazione parametrica di servizi di TPL per i segmenti deboli, ovvero la mobilità delle persone che non hanno altra possibilità di muoversi (anziani, minori e persone a mobilità ridotta in primis), la mobilità nelle ore di morbida e nei giorni festivi, la mobilità nelle aree a bassa densità. La modalità di esecuzione del servizio può andare dai servizi tradizionali del TPL regolari e/o a chiamata, a servizi alternativi taxi con sostegno economico pubblico (*componente flessibile del TPL e di altre soluzioni di mobilità*);
- determinazione parametrica dei servizi di TPL ed integrativi necessari a migliorare la qualità della vita dello specifico ambito territoriale. Andrà valutato, cioè, quanto serva in termini di servizi di TPL perché la città e/o il territorio di riferimento raggiunga gli obiettivi assegnati in termini di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione della congestione e dell'incidentalità, di riduzione dei costi di produzione dei servizi, di massimizzazione dei ricavi da traffico, di incremento della quota modale del trasporto pubblico (*componente aggiuntiva necessaria del TPL*).

Dovranno essere realizzati appositi algoritmi che simulino la ripartizione iniziale delle percorrenze e delle loro modalità, da aggiornare periodicamente in base alle mutate esigenze di mobilità di ciascun territorio.

federMobilità propone che la determinazione dell'ammontare dei servizi per ogni Ente locale titolare di servizio di TPL comporti un livello di partecipazione economica dell'Ente stesso al finanziamento dei servizi offerti, al fine di evidenziare la responsabilità e la capacità dell'Ente, attraverso le sue scelte, nel contribuire ad offrire ai cittadini un servizio efficace ed efficiente. In verità allo stato attuale, i rinnovati compiti assegnati alle Province in materia di servizi pubblici locali ai sensi del DL 201/2022 non sono ancora supportati dallo stanziamento di risorse, economiche e professionali, necessarie a svolgere il ruolo che esse sono chiamate ad attuare.

Per ciò che riguarda nello specifico l'analisi della domanda federMobilità propone:

- di definire le Linee guida nazionali per le metodologie di rilevazione della domanda di mobilità, a partire dai riferimenti europei (Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics, 2018) e tenendo conto della crescente articolazione delle fonti statistiche attivabili (spettro dei c.d. Big Data);
- di rendere più stringente - attraverso opportune, chiare e predefinite penalizzazioni - l'obbligo, già previsto dalle delibere ART (in riferimento alle procedure di affidamento dei servizi di TPL) di misurare e descrivere i fabbisogni della domanda attuale e prospettica, in tutti i processi pianificatori e decisionali;

federMobilità propone di assegnare specifici fondi nazionali per avviare da subito le indagini territoriali sulla domanda di mobilità, indispensabili per una migliore definizione dei LAS.

federMobilità suggerisce infine che nel quadro della determinazione dei servizi di TPL per ogni EL venga definito il disavanzo standard (derivante dalle ipotesi di calcolo del costo standard dello specifico servizio sottratto il suo ipotizzato ricavo standard).

6. Riconoscere l'IMPORTANZA DEI DATI e costruire un SISTEMA INFORMATIVO NAZIONALE sul trasporto pubblico e la mobilità integrata

federMobilità propone di assicurare ai diversi livelli territoriali, attraverso appositi fondi di dotazione, le risorse necessarie per costruire un sistema informativo nazionale sul trasporto pubblico e la mobilità locale integrata, con dati e indicatori definiti in modo omogeneo, che rispetti standard adeguati di completezza, affidabilità, granularità e aggiornamento.

In riferimento in particolare alla piattaforma dell'Osservatorio TPL, inoltre, federMobilità propone che l'unità geografica minima di rilevazione siano i singoli Enti Locali titolari del servizio (Comune, Provincia, Regione), raggruppati in cluster dalle caratteristiche omogenee in termini territoriali, ambientali, economici, demografici e di servizio di TPL offerto, con una metodologia di individuazione univoca, normazione, raccolta e validazione dei dati da applicare in maniera uniforme da tutte le Aziende/Enti Locali partecipanti, attraverso la formulazione di una procedura definita che consenta di semplificare l'attuale frazionato, ripetitivo ed incompleto sistema di raccolta dei dati.

federMobilità sostiene che, in accordo con gli obiettivi indicati da ART nelle sue Delibere, la raccolta delle statistiche debba puntare ad avere i dati tecnici ed economici per ciascuna Linea e Corsa di cui si compongono i servizi di TPL, al fine di favorire il miglioramento dei servizi offerti ai cittadini anche nella logica MaaS.

federMobilità propone che il compito di controllo e validazione di questi dati possa essere svolto dall'Ente affidante/Agenzia.

7. Rafforzare quantità e qualità delle RISORSE PROFESSIONALI

Alla luce delle indagini sull'organizzazione della governance del TPL negli Enti locali condotte con Isfort nel 2018 e nel 2023, dalle quali è emersa una rilevante carenza quantitativa e qualitativa di risorse professionali, federMobilità propone di incrementare il personale specialistico dedicato alla gestione del TPL negli Enti locali e/o nelle Agenzie della Mobilità.

E parallelamente federMobilità propone di costituire un Fondo ad hoc per la formazione del personale e per la dotazione strumentale (software per i modelli), a beneficio specifico degli Enti locali, anche attraverso le Agenzie della Mobilità, che pianificano, affidano e controllano i servizi di TPL e più in generale presidiano l'intera filiera della mobilità locale con l'obiettivo di migliorare la quantità e qualità dei servizi offerti alle cittadine e ai cittadini.

8. Sviluppare, a supporto della gestione del TPL, un uso più intensivo di TECNOLOGIE, DIGITALIZZAZIONE e INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Le riflessioni di federMobilità nell'ambito delle tecnologie e della digitalizzazione per il TPL individuano le seguenti piste di lavoro che si propone di implementare:

- la complessità delle tecnologie e la molteplicità degli operatori coinvolti rende necessario definire preventivamente il perimetro di riferimento da riguardare (territorio comunale, provinciale, regionale). L'alternativa, di procedere per integrazioni successive, oltre ad essere più onerosa, è sicuramente meno efficace, se non addirittura non percorribile. Soluzioni non integrate e/o aperte nella progettazione dei sistemi tecnologici quali, ad esempio, AVM e sistemi di bigliettazione elettronica rischierebbero quindi di essere fattori di rallentamento se non di ostacolo nei necessari processi di evoluzione e/o di integrazione che il mondo delle tecnologie offre a ritmi più elevati rispetto alla già ridotta capacità progettuale, di realizzazione e di spesa propria del settore del TPL e degli Enti locali interessati;
- la rapida evoluzione delle tecnologie richiede di orientarsi su sistemi il più possibile aperti e flessibili, che rendano fattibili gli adeguamenti tecnologici in corso; a tal proposito l'EL e/o l'Ente affidante debbono presidiare, incentivare e contribuire a far evolvere, il percorso di adeguamento tecnologico e di digitalizzazione che è in atto e che vede di fronte ad eccellenze, ancora molti ritardi nel Paese;
- è imprescindibile l'individuazione di un soggetto, ad esempio le Agenzie della Mobilità, che si occupi, con adeguate dotazioni di risorse e di personale, della progettazione, implementazione e, soprattutto, gestione dei sistemi; la frammentazione della governance, in questi casi, è assolutamente inopportuna;
- l'Ente titolare del servizio, e l'Agenzia della Mobilità a supporto, deve essere partecipe dei progetti tecnologici che si realizzano ed avere poi a disposizione tutti i dati necessari al monitoraggio del servizio, alla frequentazione dei servizi, all'analisi della domanda, alla verifica della qualità del servizio e così via.



**16-17-18
ottobre 2024
Lerici (SP)**

I PRIMI 20 ANNI DI FEDERMOBILITÀ

**3 giorni per confrontarsi sul trasporto pubblico
e per festeggiare il compleanno dell'Associazione**

con il contributo
tecnico-scientifico di



in collaborazione con



con il patrocinio di



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



PROVINCIA DELLA SPEZIA

