

20 anni di proposte di federMobilità a favore della mobilità sostenibile ed integrata e a supporto degli Enti titolari dei servizi di TPL

Le proposte di federMobilità sull'importanza della regolazione locale:

- promuovere sui territori il modello delle Agenzie della Mobilità;
- migliorare le procedure di affidamento dei servizi e promuovere modelli innovativi di regolazione;
- rafforzare la quantità e la qualità delle risorse professionali impegnate nella pianificazione e nella regolazione locale

Lerici - 17 ottobre 2024

Guardando con attenzione al settore dei trasporti non possiamo che pensare di trovarci in un momento particolare e decisivo. Di fronte abbiamo dei cambiamenti epocali individuati e sostenuti dall'Unione europea ma ancor più "segnalati" in modo preoccupante dai cambiamenti climatici che ci spingeranno, entro il 2050, verso la decarbonizzazione.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente messa in atto dalla Commissione Europea, insieme al piano di azione di numerose iniziative guideranno, fino alla fine del 2024, i lavori della politica nell'area dei trasporti dell'Unione. Il risultato dovrà portare alla riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050, grazie a un sistema di trasporto intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e conveniente.

Come federMobilità di questo e di molto altro abbiamo parlato in questi anni, in particolare negli ultimi otto. Abbiamo pensato anche alla promozione della formazione concretizzata con la creazione della Scuola che funziona ormai, con soddisfazione, da più di 6 anni. Gli argomenti toccati sono i più vari e tutti temi che hanno interessato ed interessano molto da vicino gli Enti Locali titolari del trasporto pubblico.

Purtroppo quei soggetti che vengono indicati come regolatori locali (così come li ha identificati il Dlgs n. 201 del dic. 2022 e anche l'ART) NON HANNO tutti le caratteristiche che servirebbero per pianificare, mettere a gara, affidare un servizio, gestire un Contratto di servizio. La formazione va benissimo (e la nostra ha coinvolto quasi un migliaio di addetti degli Enti e delle Agenzie) ma il tema è PIU' PROFONDO e RADICALE.

Occorre un cambio di paradigma. Lo stato delle cose, così come si presenta, non va più bene.

Ce lo hanno detto le due indagini, realizzate con ISFORT sulle competenze e sulle risorse degli Enti Locali e delle Agenzie: la prima del 2018 (presentata in gennaio 2019) e la seconda del 2022 (presentata in luglio 2023). Ebbene, addirittura negli Enti meglio strutturati, emerge che non bastano le professionalità e le competenze e che non sono sufficienti le persone che vi operano per governare e gestire quanto previsto dalla normativa vigente in continua evoluzione.

Perchè sono importanti le indagini? Sono importanti perchè permettono a tutti, a seguito di una corretta interpretazione dei fenomeni, di poter leggere il quadro complessivo della situazione avendo dati, risposte, informazioni.

Ad esempio il primo importante risultato delle indagini ha riguardato la mappatura condivisa dell'allocazione delle funzioni, Regione per Regione, presso i singoli Enti territoriali o presso altri soggetti specificamente individuati come le Agenzie della Mobilità, che purtroppo non è cambiato durante i 5 anni trascorsi tra una indagine e l'altra.

ANZI, il panorama di allocazione delle funzioni che ne risulta non solo è vario e articolato da Regione a Regione, ma addirittura, fra i vari casi possibili a seconda delle diverse architetture, sappiamo esistere Enti territoriali privi, sostanzialmente, di funzioni significative.

Il secondo risultato ha riguardato la conoscenza dei diversi modi di funzionamento e dei livelli di impiego delle risorse per lo svolgimento delle stesse di quei soggetti (Enti Appaltanti) che hanno responsabilità e funzioni allocate. Inoltre siamo stati in grado di collocare le diverse situazioni in un quadro ordinato secondo gli assi che individuano il livello di dotazione e il livello di specializzazione delle risorse stesse .

Un ultimo risultato, a mio parere, è stato quello di conoscere attraverso le valutazioni da parte dei soggetti interpellati delle eventuali carenze o comunque dei fabbisogni di adeguamento qualitativo e/o quantitativo delle risorse in questione.

Ma su questi temi quali sono le proposte di federMobilità?

Il Manifesto per Lerici indica il pensiero, la visione e la posizione dell'Associazione il cui riassunto si evince da alcune PAROLE CHIAVE.

Ne abbiamo evidenziate OTTO e queste parole che abbiamo scelto le potete trovare **con l'analisi di contesto e con le proposte** nella SINTESI del Manifesto di Lerici che abbiamo distribuito. Il MANIFESTO completo, con gli altri materiali del convegno e le buone pratiche, sarà caricato sul sito dell'Associazione al più presto.

Le parole chiave su cui mi cimenterò, stamane, sono due : **la promozione sui territori del modello delle AGENZIE DELLA MOBILITÀ e il miglioramento delle procedure di AFFIDAMENTO DEI SERVIZI promuovendo modelli innovativi di REGOLAZIONE.**

Se vogliamo progettare UN FUTURO MIGLIORE PER IL PAESE che guardi finalmente al TPL e alla mobilità sostenibile, se abbiamo l'ambizione di programmare e di gestire la mobilità ed il TPL in maniera innovativa, efficace ed efficiente, con il supporto della digitalizzazione e delle tecnologie, (a mio modo di vedere) abbiamo bisogno di una **GOVERNANCE** che chiuda, in modo chiaro, il cerchio sul SOGGETTO REGOLATORE.

Non un Soggetto Regolatore purchessia ma un soggetto COMPETENTE con capacità e conoscenze professionali e con le caratteristiche tecnico-funzionali omogenee su tutto il Paese.

E gli EE LL sono centrali in questo progetto perché sono loro i titolari dei servizi di TPL e dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

Penso che i tempi siano maturi per una proposta chiara in tema di GOVERNANCE del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile. Più volte abbiamo sostenuto che il Paese ha bisogno di:

- 50/60 soggetti strutturati, che raccolgano dati, li analizzino, ne verifichino la congruenza, li traducano in idee e proposte. Progetti ed idee da valutare con gli ENTI LOCALI titolari dei servizi di Tpl e delle scelte sull'organizzazione delle città e della mobilità.
- 50/60 soggetti che sappiano tradurre le decisioni programmatiche assunte dagli EELL in concrete azioni di pianificazione della mobilità e del Tpl.
- 50/60 soggetti che sappiano affidare il servizio di TPL in maniera efficace e lo sappiano poi controllare in base alle esigenze dei cittadini e alle indicazioni dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti.
- 50/60 soggetti, dotati di buone capacità manageriali, in grado di tradurre operativamente e nella gestione tutte quelle scelte che servono a garantire ai cittadini il livello di mobilità e qualità della vita che è stata progettata dai singoli EELL.

Strutturare soggetti regolatori locali in grado di raccogliere dati ed informazioni per supportare i singoli Enti Locali nella complessa sfida per rilanciare efficacemente il ruolo del Tpl e per una mobilità realmente sostenibile, nell'interesse generale della collettività appare ormai un obiettivo ineludibile.

Il Paese, inoltre, ha bisogno di investire in conoscenza e competenza. Servono a questo progetto risorse umane, assumendo e/o riconvertendo figure professionali esistenti, risorse economiche finalizzate a creare tali strutture e dotarle di quanto necessario a svolgere il loro compito.

Investiamo su mille / millecinquecento persone (gran parte già presenti e attive).

Formiamole e rendiamole capaci, competenti per realizzare le basi per un migliore trasporto pubblico.

Questi soggetti regolatori potrebbero essere riferiti a territori con dimensione sovra - provinciale **per bacini di circa 1mln di abitanti**, ad **ogni città metropolitana**, a **Comuni con oltre 1 milione di abitanti** in modo da salvaguardare le necessarie economie di scala e per favorire l' indispensabile presenza di elevate capacità professionali. Nel contempo non allontanare troppo tali soggetti regolatori dal territorio di riferimento.

Questi soggetti a controllo completamente pubblico dovrebbero avere un legame funzionale con ART, es.: sui processi di affidamento e controllo dei servizi e per il sistema di raccolta dati.

Queste proposte, sommariamente delineate, almeno nella discussione e nell'approccio organizzativo occorrerebbe rapidamente metterle sul tavolo del Ministero competente oppure del legislatore nazionale in raccordo con le Regioni e le Province autonome.

Sull'altra parola chiave (affidamenti e regolazione) dobbiamo dire che al sistema del tpl serve un salto di tipo "imprenditoriale", dove il singolo Ente Locale, titolare di un servizio, deve sentirsi responsabilizzato nella spesa delle risorse che riceve.

E qui c'è una criticità non risolta da anni. Possiamo continuare con un approccio generico al sistema tpl ad es. in occasione di una gara?

Non voglio fare di tuttata l'erba un fascio perché so che esistono le differenze e le eccellenze anche in questo settore, però chi come noi conosce il settore (dalle Alpi alla Sicilia) non può nascondere la difficoltà di moltissimi Enti Locali nel gestire una gara di tpl.

Per fare una gara di tpl occorre avere a disposizione dati, un'analisi della domanda correlata alla pianificazione urbanistica, una politica idonea sulla mobilità sostenibile, una migliore quota

dello share modale, un sistema di gestione dei servizi un pochino più efficiente, idonee politiche di comunicazione e commerciali, ecc.ecc.

In primo luogo gli E.Locali devono mettere in campo azioni efficaci a partire dai contenuti di PUMS “concreti”, verificabili che permettano di raggiungere i necessari e certificabili obiettivi in materia di sostenibilità ambientale ed in ogni caso permettano di attuare politiche operative di cambiamento in relazione alle modifiche o agli scostamenti che man mano si realizzano rispetto agli obiettivi periodicamente prefissati.

In secondo luogo, nel rispetto della normativa europea e nazionale, l’Ente Locale deve scegliere la modalità di affidamento del servizio di Tpl ritenuta più confacente accettando, al contempo, di essere misurato sui risultati raggiunti.

Accettare un sistema di premialità/penalità correlato agli obiettivi definiti in sede di confronto preventivo con la Regione e da questa con lo Stato, è strada virtuosa da perseguire.

Invece, la qualità dei servizi, la sostenibilità, l’efficace organizzazione sono da collegare alla distribuzione del Fondo Nazionale Trasporti e alla remunerazione dei gestori. Fondo che allo stato attuale non è più sufficiente.

Per questo occorre avere un sistema digitalizzato in grado di offrire informazioni in tempo reale e, come si può capire, i sistemi di raccolta dati sono determinanti perché offrono dati e contenuti che possono essere messi a disposizione nelle fasi di programmazione, di prestazione dei servizi e di controllo del Contratto di Servizio.

In definitiva, i dati mettono in condizione gli Enti Locali, titolari dei servizi, di assumere le opportune decisioni.

Poi, occorre lavorare per integrare il tpl in un’offerta in logica MaaS, prevedendo uno stretto collegamento con nuove forme di mobilità più leggere assieme alla creazione di piattaforme digitali unitarie del cui funzionamento l’Amministrazione Pubblica deve farsi carico con, anche, finalità di conoscenza.

Ora se il PNRR pone l’obiettivo dello spostamento di almeno il 10% del flusso di traffico dalle auto private a favore del trasporto pubblico (da qui al 2026 vuol dire raddoppiare l’attuale share modale) forse è giunto il momento che ognuno assuma e svolga il suo ruolo in maniera energica e collaborativa con le esigenze del sistema perché **quell’obiettivo con i dati di oggi non lo si raggiungerà.**

Comunque nel mese di novembre conosceremo meglio lo stato dei dati su questo tema con il RAPPORTO AUDIMOB svolto annualmente da ISFORT.

Rispetto al pre-pandemia la quota modale del tpl (al 5,4%) risulta molto compromessa e l’obiettivo posto dal PNRR appare molto lontano senza scelte radicali.

Se era già difficile partire da una quota del 10,8%, oggi diventa un’impresa ardua, anche in considerazione delle incrementate aspettative degli utenti e dei tanti problemi presenti nel settore, sempre quelli, come ben evidenziato dalle risultanze della “Commissione Mattarella” .

Il sistema Paese, infine, non ha ancora un completo, unico e certificato sistema di raccolta dati in merito alla mobilità ed al Tpl.

Comunque diversi attori sono già impegnati su questo terreno (l’Osservatorio, il Ministero con la Struttura di Missione, l’Istat, l’ART, le Regioni) però, secondo noi, serve rapidamente un’unica banca dati che permetta al singolo Ente Locale di poter confrontare i dati del suo servizio, del suo territorio, con quelli di altri bacini omogenei e serve altresì migliorare la capacità di raccolta dati a livello locale, superare il tema dell’asimmetria informativa, introdurre le tecnologie necessarie.

Gli Enti Locali spesso, per varie vicissitudini, non hanno al loro interno tutte le competenze e le professionalità per pianificare i territori, la mobilità ed il Tpl, assegnare il servizio e controllarne la gestione.

Ecco il motivo per cui federMobilità individua nel tema della raccolta dati e delle informazioni il passo fondamentale per un salto di qualità del sistema tpl in Italia e la delibera n.113/2021 di ART (sulle modalità di svolgimento delle procedure di affidamento del servizio) indica come recuperare i dati tecnici ed economici attraverso la contabilità regolatoria mentre il Rapporto della Commissione Mattarella indica egregiamente le politiche che servono al Paese.