

Convegno federMobilità del 24 nov. 2021

Dati e informazioni per le scelte degli Enti Locali e al servizio dei cittadini e dei consumatori nel contesto della futura mobilità. Il ruolo della regolazione e della Delibera ART 113/2021

INTRODUZIONE Giuseppe Ruzziconi
Presidente federMobilità

Il CONVEGNO odierno promosso dall'Associazione si propone di essere un momento di riflessione che aiuti il settore del tpl ad imboccare con decisione il percorso che porti il sistema sempre più verso la ricerca di un servizio efficace, efficiente e al servizio dei cittadini.

Oggi abbiamo di fronte a noi un'importante occasione che è la grande sfida riguardante la spesa dei fondi del PNRR.

Una sfida vitale, se non strategica, se pensiamo allo stato delle nostre pubbliche amministrazioni: età media alta, bassa digitalizzazione e soprattutto una regolazione organizzativa e gestionale complicata che rende difficile e poco efficiente l'attivazione delle relazioni tra i vari livelli di governo.

Una Pubblica Amministrazione più efficiente, efficace, economica e trasparente, dunque, non può prescindere dall'adozione di soluzioni tecnologiche moderne e per comprenderne le effettive esigenze di ogni amministrazione, è necessario valorizzarne il patrimonio informativo.

Ora, se questa è la prospettiva, la dotazione e la conoscenza dei dati diventano snodi centrali perché rappresentano ormai un elemento fondamentale per la trasformazione dell'economia e della società e possono migliorare i servizi alla persona, alle imprese, garantire un'amministrazione trasparente, contrastare il degrado ambientale e i cambiamenti climatici.

In generale, la disponibilità di una grande mole di dati costituisce non solo un enorme valore economico ma anche una possibilità concreta per elaborare informazioni in maniera tale da incidere sulle strategie decisionali e anticipare i bisogni dei cittadini.

In questo modo il riutilizzo e l'interoperabilità dei dati che si ottengono grazie agli strumenti di digitalizzazione incrementano il livello di trasparenza delle istituzioni pubblici e possono diventare un effettivo volano per l'economia.

Anche il settore della mobilità e del trasporto pubblico, in una logica di coordinamento con il governo del territorio ne avrebbe bisogno per ridurre le esigenze di mobilità privata e favorire forme di mobilità sostenibile e di ripresa del tpl.

L'obiettivo è complesso nelle grandi città, molto molto difficile nelle realtà medio piccole dove lo strapotere dell'automobile è spesso incontenibile. Queste ultime hanno bisogno di scelte amministrative particolarmente energiche. Servono interventi a favore della mobilità collettiva e/o dolce e contemporaneamente di limitazione all'uso dell'auto privata.

Ma non solo, il consumo di una modalità collettiva passa per importanti interventi tecnologici, di informazione, incentivazione, promozione del cambio degli stili di vita. Serve creare un contesto dove il cittadino e le associazioni dei consumatori possano sentirsi partecipi ed attori di una sfida epocale.

I Sindaci, nella recente Assemblea annuale a Parma, hanno chiesto di essere artefici del cambiamento. Il Presidente Draghi li ha ringraziati e ne ha valorizzato anche il ruolo in prospettiva. Come si capisce è un buon punto di partenza che va però riempito di azioni e di contenuti sapendo quanto importante sarà agire, tutti, per cambiare e migliorare il Paese.

Certo, spendere i fondi del Pnrr sarà già un'impresa ciclopica, ma purtroppo, per il rilancio del Tpl, questo non basta.

Al sistema del tpl serve un salto culturale, diciamo "imprenditoriale", dove il singolo Ente Locale, titolare di un servizio, deve sentirsi responsabilizzato nella spesa delle risorse che riceve.

Responsabilizzato nel raggiungimento del miglior risultato possibile per la collettività amministrata in termini di efficienza, efficacia e qualità della mobilità e del Tpl.

I sindaci riteniamo possano essere realmente il motore della rinascita dei territori in termini di sostenibilità!!

In primo luogo vanno messe in campo azioni efficaci a partire dai contenuti dei PUMS "concreti" che permettano di raggiungere i necessari e certificabili obiettivi in materia di sostenibilità ambientale ed in ogni caso permettano di mettere in campo 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.

Allo scopo occorre avere un sistema digitalizzato che offre 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.

Occorre poi 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.

Tuttavia, se teniamo conto di quanto l'indagine annuale ISFORT con il RAPPORTO AUDIMOB ci ha fornito c'è da rimanere più che preoccupati. La

quota tpl al 5,4% risulta dimezzata rispetto al pre-pandemia e l'obiettivo posto dal PNRR è lontanissimo.

Era già difficile partendo 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" .

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 113/2021 di ART indica come recuperare i dati tecnici ed economici attraverso la contabilità regolatoria mentre il Rapporto della Commissione Mattarella indica egregiamente cosa serve al Paese.

Per onestà intellettuale servono però degli aiuti sostanziali al sistema locale. Azioni che contribuiscano ad eliminare alibi, veri o presunti, che contraddistinguono l'azione di chi non riesce o, in alcuni casi, non può oggettivamente ben operare.

Poniamoci la domanda. Tutti gli EELL sono in grado di operare efficacemente sul tema pianificazione del territorio, della mobilità e del TPL?

Noi pensiamo di NO! Per questo individuiamo sinteticamente due macro filoni che riteniamo debbano essere, in maniera urgente, affrontati per mettere il singolo Ente Locale, titolare del servizio, in condizione di operare come sopra auspicato.

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

Seppure diversi attori sono impegnati su questo terreno(Osservatorio, Mims, Istat, ART, Regioni) 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.

Si propongono quindi due azioni urgenti e concrete, valide in emergenza ma indispensabili anche nella normalità.

- Strutturare la raccolta dati in un'unica banca dati nazionale, ove ciascun soggetto titolato, fa confluire i dati raccolti. Va predefinito un uniforme sistema di classificazione dei dati e delle informazioni, un medesimo glossario, tutto questo con l'obiettivo di creare dei sistemi di analisi e confronto, per cluster territoriali omogenei, fra i vari servizi di Tpl . Sistemi le cui risultanze debbono essere alla base della distribuzione delle risorse economiche in generale e/o almeno per definire sistemi di premialità/penalizzazione, ed utilizzabili dai singoli amministratori locali per i necessari confronti che saranno alla base delle motivate scelte da assumere.
- Definire una struttura locale competente che supporti gli Enti Locali: nei campi della pianificazione del territorio, della mobilità e del Tpl, nella

definizione dei PUMS e azioni connesse nell' analisi della domanda e dell'offerta e giocare un ruolo cardine nelle future piattaforme digitali in logica Maas, essere attori attivi nell'affidamento dei servizi di Tpl e di successivo controllo dell'andamento del servizio. Si potrebbe realizzare un soggetto con queste caratteristiche mutuando dalle migliori esperienze europee ed italiane.

Questi soggetti potrebbero essere riferiti ad ogni città metropolitana ed altri con dimensione sovra- provinciale per bacini di circa 1mln di abitanti, in modo da contenere i costi, salvaguardare le necessarie economie di scala, in particolare per favorire, l' indispensabile presenza di elevate capacità professionali e nel contempo non allontanare troppo tali soggetti organizzatori 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.

Tali proposte, sommariamente delineate, si ritiene possano essere nell'essenza non più rinviabili e per questo essere messe rapidamente in campo dal Ministero competente e/o dal legislatore nazionale in raccordo con Regioni e Province autonome.

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