



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

Roma, 16 novembre 2023

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

Buongiorno Presidente ed Onorevoli componenti la Commissione,

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)

- 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 **soggetti 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 compartecipazione 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.

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 variegate 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).

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