

Newsletter federMobilità

Aprile - Giugno 2019



Lettera aperta agli amministratori locali

Più formazione per gli Enti Locali non solo è possibile, ma necessaria ! federMobilità ha già intrapreso, il 4 aprile scorso, un percorso di confronto partendo dall'ANCI, proseguendo con UPI e con la Conferenza delle Regioni per arrivare al MIT.

L'Associazione federMobilità, non da oggi, cerca di individuare con il decisivo contributo dei Soci, quali sono le funzioni essenziali che caratterizzano l'esercizio della responsabilità "organizzativa" del sistema TPL, sulla base delle norme e degli atti di regolazione vigenti.

Negli ultimi due anni e mezzo l'Associazione ha prodotto molti appuntamenti caratterizzati dall'alta partecipazione alle iniziative svolte:

- "PROGRAMMA di SHORT MASTER – OBIETTIVO le GARE del TPL" articolato in otto seminari tra dicembre 2017 e marzo 2019;
- Convegno svolto a Bologna il 21 giugno 2018 dal titolo: Il ruolo presente e futuro degli Enti locali nell'attuazione della riforma del Tpl. L'importanza dell'utilizzo delle tecnologie innovative;
- Convegno tenutosi presso la Sala della Protomoteca del Campidoglio il 22 gennaio 2019: gli Enti Territoriali per il futuro del TPL e della mobilità. Rafforzare le competenze e riorganizzare le funzioni dove abbiamo presentato i risultati dell'indagine che l'Associazione ha realizzato assieme ad ISFORT, ricostruendo la mappa delle funzioni esercitate dagli Enti Locali e dai diversi soggetti appaltanti del Tpl e provando a mettere in luce, in una fase di forte evoluzione del sistema, quali sono i corrispondenti fabbisogni di competenza professionale per far fronte alle nuove funzioni e le esigen-



Giuseppe Ruzziconi,
Presidente federMobilità

ze che si vanno delineando nel settore dei trasporti e della mobilità sostenibile. Voglio ringraziare vivamente tutti i rappresentanti e i tecnici delle Regioni, delle Province Autonome e dei tanti Enti Locali come Città Metropolitane, Province, Comuni, Agenzie, Enti di Governo che hanno voluto manifestarci la piena disponibilità, rispondendo al nostro questionario, e permettendoci di realizzare questo importante lavoro su oltre un centinaio di soggetti.

federMobilità ritiene che l'Ente titolare di un servizio di TPL per esercitare correttamente ed efficacemente la propria competenza deve essere in grado di pianificare e progettare i servizi, di scegliere in base alla normativa vigente la modalità di affidamento, di gestire il Contratto con l'affidatario e di monitorare nel tempo la giusta applicazione del Contratto stesso. Tutte queste funzioni possono ovviamente essere delegate, almeno in parte e con gradi diversi di intensità, ad altri soggetti di profilo istituzionale

(ad esempio Agenzie) o possono essere svolte utilizzando, a supporto, professionalità e competenze private, 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.

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

In questa cornice, lo studio effettuato, credo il primo nel suo genere, – per l'ampiezza di raccolta dati e per la partecipazione di soggetti coinvolti – ha inteso esplorare in profondità il sistema degli Enti affidanti ed eventuali soggetti istituzionali strumentali da loro attivati (*il REPORT completo del lavoro è reperibile per gli iscritti sul sito dell'Associazione*). Sono state mappate le funzioni effettivamente esercitate, le modalità di esercizio e le competenze presenti e attivate. L'obiettivo ultimo era di misurare, da un lato, lo scarto tra le funzioni di processo richieste in materia di Tpl autofiloviario dalle norme e dalle regole vigenti (in particolare secondo le delibere dell'ART) e, dall'altro, le funzioni effettivamente attivate e le competenze professionali utilizzate dagli Enti Locali e dalle Agenzie. Il buon funzionamento dell'Ente di governo di bacino ottimale (come lo definisce la normativa vigente) è secondo noi il punto di forza, oggi, non sempre presente che permette la corretta riuscita della riforma del TPL fornendogli competenza e autorevolezza nel campo della pianificazione, dell'affidamento dei servizi e, conseguentemente, dell'azione di controllo per una corretta esecuzione del servizio attraverso la stipula di un

Contratto.

Per rendere effettivamente agibile il terreno della liberalizzazione regolata del TPL, senza privatizzazioni forzate né protezionismi antistorici, non è più rinviabile la diffusione su tutto il territorio nazionale a ognuno dei livelli che le legislazioni regionali ritengono adeguati, di soggetti organizzatori locali che sappiano essere terzi, specialmente in presenza di operatori partecipati dagli stessi Enti territoriali.

Dall'indagine emergono numerosi terreni di intervento, però a giudicare dalle condizioni economico-organizzative degli Enti Territoriali e delle Stazioni Appaltanti occorrerebbe almeno lavorare con impegno su due precisi argomenti: il rafforzamento delle competenze e la riorganizzazione delle funzioni di questi soggetti organizzatori locali.

All'obiezione prevedibile circa i costi insiti nel funzionamento riteniamo di poter rispondere facilmente argomentando come gli stessi, sebbene meno immediatamente percepibili e calcolabili, sarebbero ugualmente esistenti e probabilmente maggiori nel caso in cui le medesime funzioni fossero disperse fra molti Enti, ponendosi, in più, ardui problemi di coordinamento.

Parliamo ovviamente di unicità dello schema e non di unicità del soggetto, incompatibile con le autonomie regionali da un lato e fatalmente destinato all'inefficienza operativa dall'altro.

In concreto stiamo provando a ragionare sulla falsariga di ciò che hanno realizzato le leggi regionali dell'Emilia Romagna e della Lombardia con la costituzione degli Enti di governo di bacino o soggetti organizzatori competenti. Ma non riteniamo estranee a questo processo neanche le esperienze maturate in Regioni come

il Veneto o il Piemonte, come anche le previsioni (per il momento più teoriche che realmente implementate) di altre legislazioni regionali, nonché le situazioni come quella del Lazio in cui un'Agenzia con notevoli prestazioni esiste grosso modo solo per Roma.

La stratificazione, il consolidamento e una migliore omogeneizzazione di queste esperienze porterebbero alla creazione di una rete di soggetti realmente capaci di applicare le leggi e le decisioni programmatiche assunte dagli Enti responsabili e di far rispettare le misure emanate dall'Autorità nazionale più volte citata. Si creerebbe un sistema in continuo dialogo e confronto, da un lato con i soggetti delegati dal Parlamento per verificare che tali processi avvengano nei tempi adeguati e dall'altro con gli Enti territoriali che rimarrebbero i proprietari del servizio pubblico del TPL nel loro territorio, titolari dell'interesse sociale ed economico ad aumentare l'efficienza dei propri servizi di trasporto.

Dall'indagine svolta emerge come minimo l'esigenza urgente di un PIANO/PROGETTO di adeguamento funzionale e di formazione rivolto intanto ai soggetti già oggi operanti, che abbia l'obiettivo di migliorarne le capacità professionali sia quantitative sia qualitative.

PIU' FORMAZIONE E' POSSIBILE, ma anche più personale tecnico.

Sul piano della formazione le esigenze si sono manifestate su molti argomenti: dalla conoscenza stessa delle normative alla padronanza delle tecniche di pianificazione dei servizi, dalla capacità di gestione delle procedure e di stesura dei bandi e dei contratti alle capacità di controllo della loro esecuzione. Non ultimo tema quello dello sfruttamento delle nuove tecnologie a beneficio di tutte le

fasi del processo.

Auspichiamo dunque che ci sia uno sforzo istituzionale coerente e consistente. federMobilità ha già intrapreso, il 4 aprile scorso, un percorso di confronto partendo dall'ANCI, proseguendo con UPI e con la Conferenza delle Regioni per arrivare al MIT.

Riteniamo facilmente dimostrabile che l'impegno economico necessario, tutt'altro che ingente, verrebbe ripagato in modo più che ampio da un efficientamento della spesa complessiva per il settore che a livello nazionale non è affatto trascurabile e lasciando alle autonomie regionali il compito di progettare e realizzare momenti specifici di formazione dando loro, tuttavia, tramite una specifica indicazione normativa l'obbligo di stanziare quote definite indirizzate alla costruzione del percorso indicato.

Associati e dai forza a federMobilità!

Il Presidente
Giuseppe Ruzziconi



Come aderire

Quote di adesione

Associati ordinari

- euro 5000 Regioni e Città Metropolitane
- euro 3000 Province, Comuni, Enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e Organismi che espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi di trasporto pubblico.
- per partecipazione Assemblea degli Associati con diritto di voto
- per consultazione notizie riservate internet e newsletter
- per partecipazione gratuita a tutti i seminari e i convegni
- supporto per organizzazione eventi, comunicazione personalizzata sul sito, promozione iniziative soci, ecc.

Associati aggregati

- euro 1500 Altri soggetti con competenze nel settore della mobilità compresi quelli che svolgono attività di ricerca e studio.
- per partecipazione Assemblea degli Associati senza diritto di voto.
- per consultazione notizie riservate internet e newsletter
- per partecipazione gratuita a tutti i seminari e i convegni
- supporto per organizzazione eventi, comunicazione personalizzata sul sito, promozione iniziative soci, ecc.

Associati sostenitori per consultazione sito www.federmobilita.it

- euro 50
- per consultazione e scaricare notizie riservate associati
- per partecipare ai singoli eventi di formazione con lo sconto del 50%

Associati sostenitori per singoli eventi di formazione

- euro 100 al giorno
- per ogni partecipante (se più di uno appartenenti allo stesso Ente/società/azienda euro 50 cadauno).
-

*federMobilità - Via Giolitti, 46 - Roma - tel/fax 06 4881634
 Segreteria Presidenza 0532 599447
federmobilita@federmobilita.it - www.federmobilita.it*



DOMANDA DI ADESIONE ANNO 2019

Il/la sottoscritto/a
Attività
Indirizzo
Telefono
E-mail

Chiede di aderire all'associazione federMobilità versando la quota di €.....
Autorizzo l'uso dei miei dati esclusivamente per fini associativi.

Data

Firma

L'adesione sarà effettiva dopo l'invio per E-mail a presidenza@federmobilita.it della ricevuta del pagamento della quota annuale effettuato a mezzo bonifico bancario sul c/c n. 10196191 intestato a federMobilità presso Unicredit - Agenzia cod. 00045 - Corso Martiri della Libertà, 51- Ferrara
Codice IBAN: IT84D 02008 13000 0000 1019 6191.
La Quota associativa è esclusa dall'ambito IVA e a pagamento ricevuto sarà inviata la ricevuta intestata all'associato e la password per consultare e scaricare i documenti pubblicati sui siti www.federmobilita.it.

Gli Enti Territoriali per il futuro del TPL e delle mobilità. Rafforzare le competenze e riorganizzare le funzioni

Nello "SHORT MASTER" organizzato da federMobilità e conclusosi questa primavera, l'obiettivo dichiarato era quello di informare/formare personale degli EELL e/o loro Agenzie nel complesso compito di affidare un servizio pubblico locale di Tpl.

La triste vicenda del ponte Morandi a Genova ha ricordato a tutti che termini come appalti e concessioni non sono solo termini di un linguaggio burocratico. Sono gli strumenti che funzionari esperti, e a volte non esperti, debbono utilizzare, dribblando i rischi di procedure sempre più complesse (anche per ridurre le interferenze della politica e la corruzione) per affidare appalti o servizi pubblici locali.

Da assegnazioni dei servizi pubblici, attraverso appalti ben strutturati seguiti da pregnanti fasi di controllo dei servizi erogati, i cittadini ne trarrebbero un grande vantaggio sia in termini di minori tasse, oneri, utenze ecc. da pagare e avrebbero, nel contempo, anche servizi di migliore qualità come l'esperienza europea e di alcune realtà italiane dimostra.

Questo Paese da Giolitti in avanti ha cercato la soluzione organizzativa per dare risposte efficienti ed efficaci ai crescenti bisogni dei cittadini.

Alla lunga stagione delle aziende municipalizzate è seguita la fase di liberaliz-

zazione che si è accavallata a quella di parziale o totale privatizzazione.

Tante normative ed indicazioni che spesso, troppo spesso, hanno portato a risultati non conformi alle attese dei cittadini. Il Trasporto Pubblico Locale è una cartina di tornasole di quanto avvenuto.

Si potrebbe dire che le scelte in molti casi hanno portato a soluzioni dove il servizio "cattivo" ha scacciato quello "buono".

Operando nel settore da oltre trenta anni ho trovato, anche in Italia, nelle varie fasi di vigenza delle diverse normative, servizi di Tpl sia efficaci che efficienti che di buona qualità.

Questi risultati sono stati raggiunti, in tempi diversi, da soggetti diversi e non sempre gli stessi, senza una visibile stretta correlazione che tali buoni risultati fossero legati alle varie ed innumerevoli fasi normative che si sono succedute.

Fasi che, spesso, per indirizzare verso l'approdo ottimale quei servizi che non funzionavano hanno contribuito a limitare e depotenziare esperienze ben strutturate e funzionanti.

Le norme non erogano i servizi e non tutti i cambiamenti normativi portano sicuramente a miglioramenti nella erogazione dei servizi.

Le strutture tecniche di appalto e gestione con le loro competenze e professionalità ma anche con la loro passione e



*Giulio Guerrini,
Comitato tecnico federMobilità*

senso civico possono fare la differenza per il servizio reso ai cittadini.

La norma e gli amministratori pubblici debbono essere come un buon arbitro di calcio.

Soggetto sì indispensabile per garantire che si giochi la partita, ma che deve essere ininfluenza sul gioco ed il risultato. Questo deve dipendere da allenatori e giocatori, e se questo equilibrio funziona ne godranno gli spettatori.

Nei servizi pubblici ne godranno i clienti dei servizi ed i cittadini che pagano le tasse. Cosa può aiutare un Sindaco ed un Consiglio Comunale a prendere le decisioni migliori per il suo servizio di Tpl e quindi per i cittadini amministrati?

Conoscenza, informazioni, dati, competenza, capacità, professionalità, passione.

Non vi è norma che tenga se mancano questi elementi base.

Il Burlando è del 1997. Legge ottima. Peccato che abbia, involontariamente, contribuito, con la legislazione successiva, a far scomparire anche buone pratiche che con l'esperienza delle municipalizzate si erano realizzate, sostituendole con il modello Spa a controllo pubblico che è risultato non sempre "performante".

Qualcuno ricorda gli indicatori Cispel che corredevano i Bilanci di Esercizio con una copiosa messe di dati sul servizio di Tpl gestito? Il concetto dell'azienda come casa di vetro?

Migliorabili certo, ma che dire della teoria del "segreto industriale" che oggi pervade molte ex municipalizzate trasformate in Spa ove si teorizza che i dati e le info sui servizi gestiti, sono di "loro" dominio riservato e non dell'Ente Locale titolare di quello specifico servizio di Tpl?

L'osservazione dell'evoluzione del settore del Tpl porterebbe a sostenere che i risultati siano quasi sempre indipenden-

ti dal modello ma dipendenti quasi sempre dalla "guida".

Da chi cioè ricopre i ruoli chiave del processo amministrativo e tecnico gestionale.

Fondamentale quindi il ruolo della Politica attraverso gli Amministratori dell'Ente Locale e delle Aziende controllate ed il Management dello stesso EL e/o stazione appaltante e ovviamente quello delle aziende che gestiscono il servizio.

Se questo è vero, non basta la norma e purtroppo non basta l'encomiabile impegno che le Autorità, come ART e AGCM, stanno mettendo nel regolare il settore del Tpl.

La prova?

Quanti EELL hanno fatto gare o affidamenti diretti conformi alle norme?

Quanti EELL hanno risolto ad oggi il conflitto di interessi che li vede al contempo: titolari dei servizi di Tpl, proprietari o comproprietari delle aziende gestrici e rappresentanti degli interessi dei cittadini sui servizi resi?

Il quadro è noto, ognuno può trarne risposte e proporre vecchie e nuove soluzioni.

Ci pare che, oltre al fattore umano punto cardine, l'aumento delle responsabilità dirette attraverso una maggiore autonomia organizzativa in capo all'Ente Locale affiancata, o sarebbe meglio dire preceduta, da un sistema che consenta una verifica puntuale e quindi il confronto dei risultati economici e qualitativi del servizio affidato/gestito dall'EL che ne è titolare, possono essere una strada da provare a perseguire.

Lo Stato, in questa ipotesi, deve costruire un modello per ripartire in maniera efficiente ed efficace le risorse economiche, disponibili e necessarie, alle Regioni Province autonome, prima ed all'Ente Locale titolare del servizio poi, in relazione alle risultanze emerse da un

puntuale sistema di rilevazione economica-qualitativa dei risultati prodotti dai singoli servizi di Tpl erogati.

In attesa di questa auspicabile “rivoluzione” che mettendo in correlazione spesa e risultati migliori i criteri di assegnazione delle risorse con l’obiettivo di migliorare qualità e quantità del servizio reso ai cittadini, oggi siamo ancora alla spesa storica o giù di lì, come supportare le tante persone di buona volontà che pur popolano gli EELL, le loro Agenzie e le Aziende, nel complesso compito di affidamento, gestione e controllo di un servizio di Tpl?

Continuare e rafforzare il percorso della formazione ed informazione rivolta principalmente al personale degli EELL, è sicuramente importante e si dovrà cercare di trovare nuove vie e collaborazioni anche istituzionali al fine di meglio centrare tale importante obiettivo.

Altro tema che pensiamo sia indispensabile approfondire è quello dell’analisi e del confronto dei dati fra i servizi di Tpl che possiedano caratteristiche omogenee.

Tale confronto deve consentire all’ EL, titolare del servizio di Tpl, di avere elementi base per le valutazioni propedeutiche alla assegnazione del servizio.

In primis definizione del bacino ottimale, pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile, quantità e qualità dei servizi da richiedere e dimensione dei lotti di gara.

A tale proposito nella recente fase di consultazione sulla delibera n° 138 di ART si è insistito sulla necessità, per il settore del Tpl, di rinforzare il ruolo dell’Osservatorio creato presso il MIT.

Analisi e comparazione dei dati come punto focale di riferimento per le scelte a tutti i livelli.

La fondamentale importanza che ne può

discendere, che ne deve discendere, è di avere finalmente dati comparabili fra i vari servizi.

La consapevolezza che le risultanze, derivanti dall’analisi, possono generare azioni virtuose per l’intero settore del Tpl in Italia è significativa, anche perché tali risultanze saranno elemento cardine per le scelte dell’Ente Locale che è titolare del servizio da affidare.

I dati e le informazioni ma soprattutto la loro comparazione siamo sicuri possano contribuire, insieme alla competenza del management ed alla “buona” politica, a raggiungere quel livello di trasparenza che era ed è uno dei principi fondanti per rendere efficienti ed efficaci servizi pubblici ai cittadini.

La norma consente agli EELL di richiedere all’Osservatorio la rilevazione dei dati e delle informazioni necessarie.

Una iniziativa coordinata e propositiva promossa in tal senso da federMobilità siamo convinti sarebbe utile al Settore del Tpl e quindi al Paese ed ai cittadini.

Giulio Guerrini

Il parere dell'AGCM sulla revisione della delibera ART n. 49/25 su TPL

L'AGCM ha pubblicato nel bollettino n. 15 del 15 aprile 2019 alcune osservazioni sullo schema di atto di regolazione recante "Revisione della delibera n. 49/2015 – misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

Era stata la stessa Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) a richiedere, in data 1 febbraio 2019, tale parere poiché, dall'adozione della delibera n. 49/2015, il quadro normativo nazionale ed eurounitario in materia di TPL ha risentito di importanti modifiche che hanno reso necessaria l'integrazione e la modifica delle misure originariamente adottate da ART.

La nuova struttura dello schema di atto di regolazione, in parte analoga a quanto già previsto dall'originaria delibera 49/2015, offre un modello finalizzato a supportare l'Ente di governo del TPL nell'esercizio delle funzioni propedeutiche all'avvio della gara (Titolo I, misure 1-17), all'individuazione dei contenuti del bando (Titolo II, misure 18-24) e, infine, alla fase esecutiva del contratto di servizio (Titolo III, misure 25-28).

Le Misure non sono distinte per modalità di trasporto, trattano tutte le tipologie di affidamento (con gara, con gara a doppio

oggetto per la selezione del socio privato, diretto e in house providing) e disciplinano sia l'affidamento dei contratti di



appalto sia l'affidamento dei contratti di concessione, specificandone ove opportuno le relative peculiarità applicative.

Al riguardo, l'AGCM, nella sua adunanza del 7 marzo 2019, ha ritenuto che, nel complesso, le modifiche possono essere valutate positivamente, poiché da un lato migliorano ulteriormente la disciplina dei principali nodi critici delle gare per l'affidamento dei servizi (le problematiche connesse al trasferimento al nuovo gestore sia dei beni strumentali allo svolgimento del servizio sia del personale, nonché i rischi di indebiti vantaggi a beneficio degli incumbent connessi con le forti asimmetrie informative esistenti tra questi e i nuovi operatori) e, dall'altro, introducono nuove previsioni volte ad agevolare gli enti competenti nello svolgimento dei compiti propedeutici all'affidamento dei servizi, alla gestione e al monitoraggio dei contratti.

Il nuovo atto di regolazione tenta, infatti, come osserva l'AGCM, "di ricondurre a unità la disciplina degli adempimenti in capo agli enti competenti, la cui obbligatorietà è stabilita da norme setto-

riali nazionali e di matrice eurounitaria e da norme trasversali in materia di servizi pubblici locali e di contratti pubblici. La relazione disciplinata dall'art. 34 del D.L. n. 179/2012, nella ricostruzione fornita dall'ART, diviene uno strumento fondamentale - nel contesto del TPL - di trasparenza e di valutazione della legittimità delle ragioni degli enti competenti rispetto a scelte fondamentali destinate a condizionare l'intera vita utile del contratto di servizio”.

“Alcune delle nuove misure predisposte dall'ART – nota ancora l'AGCM - appaiono ispirate dall'opportunità di conformare la cornice regolatoria del TPL ai principi contenuti nel nuovo codice degli appalti (D.Lgs. n. 50/2016), soprattutto con riferimento alla disciplina degli affidamenti in regime di concessione. In tale solco vanno collocate, ad esempio, le misure finalizzate a stabilire le modalità di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti, di redazione del PEF e di verifica dell'equilibrio economico-finanziario chiaramente mutate dalle corrispondenti norme del codice (art. 165). Analogamente, la misura relativa alla revisione e alla modifica dei contratti in corso di esecuzione (28.4) richiama il concetto di modifica “non sostanziale” declinato nel nostro ordinamento agli artt. 106 e 175 del codice dei contratti pubblici. Più in generale, tutte le misure dirette a disciplinare la “fase esecutiva” del contratto di servizio pongono opportunamente al centro dell'attenzione un elemento tradizionalmente trascurato nel settore del TPL, ossia l'esigenza di assicurare il rispetto del contratto da parte del gestore nei contratti di lunga durata e ancorare l'eventuale modifica delle condizioni a parametri certi e, soprattutto, predefiniti ex ante”.

Ciò nonostante, ad avviso dell'AGCM, in relazione a tale ultimo profilo “pare op-

portuno ribadire in linea generale l'esigenza di limitare il più possibile la durata dei contratti di servizio al fine di escludere il rischio di attribuire vantaggi ingiustificati al gestore incumbent e massimizzare i potenziali benefici di natura economica e tecnologica riconducibili ad un sistematico confronto concorrenziale per l'affidamento dei servizi. Il nuovo atto di regolazione ribadisce l'esigenza di garantire al nuovo gestore la disponibilità dei beni strumentali per lo svolgimento dei servizi (in particolare, con le nuove misure n. 4, 5 e 7) ed esplicita il vincolo relativo alla destinazione d'uso e alla reversibilità dei beni acquisiti tramite finanziamento pubblico nel rispetto dei principi in materia di aiuti di Stato di cui agli artt. 106 e ss. del TFUE (misura 6). Viene confermata la centralità della procedura di consultazione per l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili nonché per la valutazione di qualsiasi altro elemento ritenuto opportuno sia nel contesto di una procedura di gara che di un affidamento diretto o in house. Il nuovo atto di regolazione ribadisce anche l'esigenza di garantire un set informativo minimo a cui corrisponde uno speculare obbligo di trasparenza a carico dell'incumbent (misura n. 18).

Tuttavia, in relazione alla scelta di mantenere la tripartizione dei beni strumentali in beni essenziali, indispensabili e commerciali, va osservato che, a prescindere dalla tipizzazione del bene come essenziale o indispensabile, è fondamentale fornire ai concorrenti interessati garanzie sulla piena disponibilità dei beni strumentali allo svolgimento del servizio evitando che, al contrario, un bando di gara possa prevedere obblighi ingiustificatamente gravosi di mantenere e rilevare beni che potrebbero non essere strettamente necessari allo svolgimento dei servizi oggetto di gara, disincenti-

vando così la partecipazione di operatori diversi dall'incumbent".

"L'esperienza di quest'Autorità – chiarisce l'AGCM - ha infatti dimostrato che la partecipazione alle gare può essere scoraggiata quando a lotti ingiustificatamente ampi si accompagna l'obbligo di acquisto di tutto il materiale rotabile utilizzato dal gestore uscente".

"Per altro profilo – osserva ancora l'AGCM - appare utile segnalare possibili criticità concernenti le misure 14 e 15 dell'atto di regolazione finalizzate a disciplinare le modalità di predisposizione del PEF simulato da parte dell'ente competente, rispettivamente nei casi di gara e di affidamenti diretti o in house. La disciplina proposta dall'ART infatti, prevede che il PEF debba essere elaborato assumendo a parametro il cd "costo operativo efficiente".

Per il settore ferroviario il riferimento al "costo operativo efficiente" è chiaramente quello di cui alla delibera ART 120/2018. Per i servizi automobilistici potrebbe essere opportuno chiarire gli elementi di eventuale contiguità o di raccordo tra i "costi operativi efficienti" e i costi standard di cui al D.M. 157 del 28 marzo 2018. L'art. 27, comma 8-bis del D.L. n. 50/2017, infatti, prevede che i costi standard debbano essere utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta".

Quanto, infine, all'estensione della clausola di riassorbimento del personale, l'AGCM ritiene che "non può che valutarsi con favore il tentativo di definirne la portata nella misura in cui tale operazione ermeneutica risulti compatibile con il quadro normativo vigente. Il legislatore ha infatti optato per una clausola

sociale particolarmente "forte" nel TPL garantendo in caso di subentro il trasferimento di tutto il personale dipendente (tranne i dirigenti) dal gestore uscente al subentrante, con l'applicazione del CCNL di settore e del contratto di secondo livello applicato dal gestore uscente almeno per un anno dalla data di subentro. Trattandosi di una questione che l'esperienza ha dimostrato essere suscettibile di drammatizzare il tema della partecipazione alle gare (soprattutto quando la clausola sociale particolarmente estesa si accompagna alla previsione di lotti di gara molto ampi e all'obbligo di ingenti investimenti in materiale rotabile), appare quanto mai necessario, dal punto di vista concorrenziale, evitare eccessive rigidità, legando l'obbligo normativo di riassorbimento del personale al "fabbisogno" dell'impresa affidataria, in coerenza con i principi consolidati in materia espressi dalla Corte di Giustizia UE". Sul funzionamento in concreto della clausola sociale suscita però qualche perplessità nell'AGCM la misura disciplinata al punto 21.6, "che sembrerebbe ammettere negoziazioni successive allo svolgimento della gara tra l'impresa aggiudicataria e le rappresentanze sindacali dei lavoratori interessati dal trasferimento per effetto del subentro".

"Pur condividendo l'obiettivo di ridurre le rigidità relative al funzionamento della clausola sociale – osserva l'AGCM - sarebbe opportuno chiarire che i margini per tali negoziazioni, a cui potrebbero corrispondere rilevanti risparmi di costi, dovrebbero essere preventivamente palesati a tutti i potenziali concorrenti, preferibilmente nell'ambito della procedura di consultazione prevista alla misura n. 4".

Giulia Ratini

Quante risorse dei Comuni sono destinate al Trasporto pubblico locale

In Italia, quando si parla di statistiche, si entra in uno dei terreni più scivolosi e ricchi di incognite per chi cerca delle risposte che abbiano il clima della ufficialità, non diciamo della scientificità. Vi contribuisce certamente la dispersione amministrativa del nostro Paese, che vede la presenza di circa 8.000 Comuni, 20 Regioni, 14 Città Metropolitane, un limbo che caratterizza le amministrazioni delle vecchie Province, più ministeri, uffici ministeriali e via via dicendo.

La situazione si ripropone più o meno pari anche per quanto riguarda i centri di spesa, con conseguenze che rendono difficile ogni tipo di calcolo. Per quanto riguarda – specificamente – il trasporto pubblico locale, è stato costituito (con Decreto interministeriale n. 325 del 25 novembre 2011) l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di creare una banca dati e un sistema informatico pubblico correlati a quelli regionali; l'Osservatorio ha prodotto un importante lavoro che è servito da base istruttoria per il riparto del fondo finanziario dello Stato agli oneri del TPL (anche ferroviario nelle regioni a statuto ordinario), ma oggi è difficile valutarne l'aggiornamento dei dati, che comunque non appaiono disponibili sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'associazione Openpolis è un'associazione che dichiara di lavorare con gli open data, di fare progetti open source e di promuovere l'open gouvernement. Presenta, in effetti, una lunga serie di attività di analisi e di raccolta dati che riguardano la produzione legislativa, le attività parlamentari, i rendiconti delle

spese o lo stato di attuazione delle leggi, e molte altre attività di indagine dei vari fenomeni significativi nel nostro Paese. Nonostante la serietà delle intenzioni dell'associazione, ci si ritrova sempre davanti all'ostacolo della ufficialità, anche se l'associazione fa riferimento a basi documentali ritrovabili nei meandri delle amministrazioni.

Problema non di poco conto è che anche le analisi più documentate e con solida base nelle fonti incontrano spesso il limite della discrasia temporale, cioè del mancato aggiornamento non si dice in tempo reale, ma con caratteristiche – perlomeno – di significativa attualità.

In molti casi, comunque, i dati ritrovabili sul sito dell'associazione costituiscono un prezioso strumento perlomeno per approfondire le principali dinamiche di alcuni settori, mentre – in alcuni casi – costituiscono anche un efficace riepilogo di dati di fenomeni che – altrimenti – verrebbero sommersi nel mare magno dei numeri e delle informazioni (in particolare, si rivela efficace il monitoraggio delle attività parlamentari o legate alle procedure di attuazione delle leggi, che dispongono di efficaci strumenti di verifica e di controllo.

Nella sezione Openbilanci, Openpolis ha proposto una indagine su quante risorse dei Comuni sono destinate al Trasporto pubblico locale.

Sono dati, al solito, non di facile lettura e – soprattutto – sui quali gli stessi estensori avvertono che – probabilmente – non fotografano interamente la realtà, perché (a parte le discrasie temporali) possono esservi modalità di calcolo diverse nei bilanci delle amministrazioni



locali, in relazione alle risorse effettivamente destinate al settore. In ogni caso, l'indagine riveste particolare interesse, ed è opportuno – quindi – tentare una sintesi, perlomeno dei risultati più rilevanti.

Come sottolinea in premessa l'associazione, in Italia il trasporto pubblico locale ricopre un ruolo subalterno rispetto alla mobilità individuale.

Anche in ambito urbano, dove avviene il 73,6% degli spostamenti della popolazione, i cittadini preferiscono muoversi con mezzi propri, con conseguenze negative sull'aumento del traffico e dei livelli di inquinamento. In larga parte, questa tendenza è causata dalla carenza di infrastrutture e di qualità del servizio. Secondo lo studio del 2017 di Ferrovie dello stato e The European House-Ambrosetti, i chilometri di metropolitana in Italia sono complessivamente 234, contro i 630 in Germania e i 680 in Gran Bretagna. Inoltre, i mezzi in circolazione nel nostro paese hanno in media 11 anni, contro i 7,8 in Francia e i 6,9 in Germania.

Per Openpolis, nonostante la rilevanza dei diversi indicatori nazionali, per

inquadrare la questione della mobilità pubblica in Italia, è necessario considerare la dimensione locale, in particolare quella cittadina: a questo scopo, vanno osservati e confrontati i livelli di offerta del servizio in tutti i capoluoghi di provincia italiani, per individuare eventuali differenze tra aree diverse del paese.

Risulta un quadro che rivela una netta prevalenza di offerta nelle regioni del Centro-Nord e una rarefazione misurabile anche graficamente nelle regioni meridionali o nelle isole.

Anche in queste zone, risulta comunque prevalente il ruolo delle grandi città o dei comuni capoluogo, ma nel Nord-Centro anche la diffusione dei medio-piccoli centri risulta significativa.

L'analisi dei dati (risalenti, comunque, al 2015) è complicatissima, ma emerge il ruolo di leadership incontrastata di una città come Milano nella classifica dei posti-km per abitante offerti dal trasporto pubblico locale: la città meneghina risulta il primo capoluogo per offerta del servizio, con 16.218 posti per abitante, seguita da Venezia e Brescia.

Al sud invece emerge Cagliari, quarta

con 7.230 posti.

Come si sottolineava in precedenza, complessivamente, i capoluoghi di provincia del nord Italia riescono a offrire una maggiore copertura rispetto a quelli del sud, verificando una discrepanza tra le due aree del paese.

L'indagine prende poi in esame la spesa dei Comuni italiani per il trasporto pubblico locale.

La premessa è che l'impianto normativo e organizzativo che regola la mobilità pubblica è articolato sotto diversi aspetti, che vanno dalla gestione del settore da parte di aziende pubbliche e private, alle modalità di finanziamento del servizio da parte dello stato e degli enti locali. In relazione a quest'ultimo punto, lo stato dispone del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che viene suddiviso e distribuito alle regioni italiane: a loro volta, le amministrazioni regionali sono tenute a erogare finanziamenti per il sostegno del servizio, a province e comuni.

Considerate le risorse di cui dispongono, tutte le amministrazioni locali destinano o possono destinare parte dei rispettivi bilanci a interventi per la mobilità pubblica.

Nel caso degli enti comunali, la voce dedicata al trasporto pubblico locale comprende le spese per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto urbano e extraurbano: su gomma, autofiloviario, metropolitano, tranviario e funiviario. Sono incluse inoltre le spese per la vigilanza dell'utenza e quelle per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie.

Nella classifica della spesa per il trasporto pubblico locale nelle città con più di 200.000 abitanti, emerge ancora una volta il primato della città di Milano, con una spesa pro-capite ampiamente supe-

riore a quella delle altre città. Il capoluogo lombardo primeggia con una spesa di 795,96 euro per persona, seguita da Firenze con 289,23, Roma con 274,40 e Venezia 270,09. Chiudono la classifica Torino (25,58 € di spesa pro-capite) e Trieste (0,27).

E' la stessa Openpolis ad avvertire, però, che i dati riportati fanno riferimento alla spesa per cassa riportata nell'apposita voce di bilancio, e va sottolineato che spesso i comuni non inseriscono le spese relative a un determinato ambito nella voce dedicata, anche se questo va a discapito di un'analisi effettiva sulle attività degli enti locali.

In ogni caso, il primato del capoluogo lombardo non è in discussione, anche se si considera il dato relativo alla spesa complessiva, e non quella pro capite. L'amministrazione comunale spende complessivamente 1,08 miliardi di euro per la mobilità pubblica. Il comune di Roma, che ha una superficie pari a 7 volte quella del capoluogo lombardo e 1 milione e mezzo di abitanti in più, spende 0,78 miliardi di euro.

Anche se i dati – pur nella loro complessità di lettura – confermano una realtà anche empiricamente verificabile nell'osservazione delle diverse realtà cittadine, rimane l'esigenza di indagini più approfondite e – soprattutto – con quei caratteri di ufficialità e di standardizzazione degli elementi e dei valori presi a riferimento, di cui il settore del trasporto pubblico locale mostra di avere sempre più bisogno.

Antonio D'Angelo

La gara per il trasporto pubblico in Toscana. Una cronistoria e come è andata a finire (ma è finita davvero?)

La Toscana ha un nuovo gestore del trasporto pubblico locale: Autolinee Toscane S.p.A.. A decretarlo è stata la stessa Regione il 3 maggio scorso con un affidamento per la durata di undici anni, in attuazione della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 21 marzo.

Il percorso che ha portato a tale risultato non è stato semplice. Si è iniziato a parlare di questa gara già nel 2012, con la definizione del lotto e dei gestori unici come scelta aderente alle necessità del territorio.

Fu lo stesso ex assessore alla Mobilità, Luca Ceccobao, che - in risposta ad un'interrogazione - garantì "il rispetto delle norme europee senza restrizioni alla partecipazione alla gara da parte dei vari soggetti né imposizioni sulla creazione di forme societarie per la futura gestione". Alla contesa si presentarono due fronti: Mobit, società consortile a responsabilità limitata (che tra i soci annoverava CTT Nord-CAP, Tiemme e Busitalia), e Autolinee Toscane S.p.A., azienda del gruppo RATP Dev Italia, a sua volta facente capo alla capogruppo francese RATP (Régie autonome des transports parisiens), a capitale interamente pubblico.

La correttezza e il rispetto delle norme per la libera concorrenza nell'espletamento della gara sono state poi sancite dalla delibera del Garante della concorrenza e del mercato del 15 aprile 2015, che ha disposto l'archiviazione del procedimento, che lo stesso Garante aveva aperto in precedenza, volto ad assicurare che nella gara per il lotto unico del trasporto pubblico locale su gomma non fossero presenti "previsioni lesive della concorrenza" (con riferimento, in particolare, alla dimensione della cosiddetta

'barriera d'ingresso', ossia l'investimento immediatamente richiesto al vincitore della gara per l'avvio del servizio).

Si è quindi arrivati alla data del 14 ottobre 2015, giorno in cui è stata effettuata l'apertura delle buste contenenti l'offerta economica delle due aziende ed è stata ufficialmente comunicata l'attribuzione dei punteggi riguardanti la parte "tecnica" dell'offerta. Per la parte tecnica, al consorzio Mobit furono attribuiti 60 punti, mentre ad Autolinee Toscane furono assegnati 59,54 punti.

Contestualmente, si passò poi a verificare i contenuti dell'offerta economica presentata dai due concorrenti, per la cui valutazione il capitolato di gara prevedeva l'attribuzione di un massimo di 40 punti: il ribasso - rispetto alla base d'asta - proposto da Mobit risultò pari all'1,75 per cento, mentre quello di Autolinee Toscane risultava pari al 3,0003 per cento.

La vittoria nella gara fu, quindi, attribuita ad Autolinee Toscane, anche se il risultato non fu accettato dal consorzio Mobit e diede luogo - quindi - ad una lunga serie di contenziosi.

Mobit inoltrò una serie di ricorsi al TAR della Toscana, al Consiglio di Stato, all'Autorità Nazionale Anticorruzione e alla Corte di Giustizia europea. Sostanzialmente, venivano lamentate presunte anomalie nelle procedure di gara, in merito alla partecipazione di Autolinee Toscane, società la cui proprietà risale ad un'azienda francese, la RATP, che - con una concessione diretta - gestisce il trasporto pubblico dell'Ile de France e di Parigi.

Secondo Mobit, l'affidamento in concessione diretta a RATP in Francia avrebbe

determinato la violazione della norma europea e italiana, che esige che nessuna azienda - che dopo il 2009 abbia avuto un affidamento diretto e non tramite gara - possa partecipare a gare altrui.

Mobit era il consorzio che rappresentava alcune delle aziende che gestivano i servizi di trasporto pubblico locale in Toscana; la mancata accettazione del risultato della gara non si è limitata alla presen-

tazione dei ricorsi nelle varie sedi deputate, ma anche in un atteggiamento che si può definire "non collaborativo". In realtà, in varie forme, si è trattato di un vero e proprio con-

tenzioso che si è instaurato tra i due contendenti, tanto che - a un certo punto - è intervenuta la stessa Regione Toscana, che ha presentato una segnalazione all'Autorità nazionale anticorruzione, all'Autorità di regolazione dei trasporti e al Garante della concorrenza e del mercato, per denunciare "l'atteggiamento ostativo da parte dei gestori uscenti rispetto all'esecuzione degli atti in base all'esito della gara unica regionale per la gestione del Trasporto pubblico locale su gomma, contravvenendo obblighi che erano stati espressamente assunti in sede della gara stessa".

In particolare - secondo quanto riportava una nota dello stesso istituto regionale - ad Autolinee Toscane "sarebbe stata negata la possibilità di effettuare una ricognizione dei beni mobili e immobili come previsto dal bando", e - sottoline-

ava ancora la Regione - "la condotta dei vecchi gestori si pone in contrasto con le regole della concorrenza e rischia di pregiudicare l'interesse pubblico ed un'efficiente erogazione del servizio".

Nel frattempo, si aveva l'esito dei pronunciamenti dei vari soggetti coinvolti. L'Anac chiudeva il pre-contenzioso sull'esito e gli sviluppi della gara regionale, mentre il TAR respingeva la richiesta di sospen-

siva avanzata da Mobit in quanto "allo stato non possono dirsi sussistenti i presupposti di imminenza, gravità e irreparabilità del pericolo che debbono presiedere alla concessione della

tutela cautelare" e rimanendo "imprejudicato il merito della controversia e con esclusivo riferimento all'assenza del periculum in mora, la domanda cautelare non può dunque trovare accoglimento".

Il TAR imponeva quindi lo svolgimento degli audit ai beni immobili e ai bus, come previsto dal bando di gara. La decisione del Tribunale amministrativo ha l'effetto di avviare di un periodo di "disgelo" tra le parti, che concordano un accordo su un cronoprogramma e sulle modalità di svolgimento delle attività, che avrebbero dovuto preparare la firma del futuro contratto di concessione (sopralluoghi negli immobili, ispezioni sui mezzi, accesso a documenti, etc.).

Ma la vicenda non è affatto finita, perché contemporaneamente arriva uno stop da parte dello stesso TAR, ma questa volta



per un intervento sulla cosiddetta questione economica. Il 29 ottobre 2016, infatti, il Tribunale amministrativo accerta che i Piani economico-finanziari (PEF), contenuti nella documentazione presentata per la partecipazione alla gara, di ambedue i concorrenti non sono conformi alle “linee guida” per lo svolgimento della gara stessa, e per questo motivo la gara avrebbe dovuto essere ripetuta.

Il tema del Piano economico-finanziario non è affatto secondario ai fini dell’aggiudicazione della gara, perché i PEF devono definire le modalità economiche attraverso cui le aziende garantiscono l’effettuazione degli investimenti negli undici anni di durata del contratto di servizio, e devono contenere le indicazioni delle risorse ricavate attraverso la vendita dei biglietti, i sussidi derivanti dai fondi pubblici e gli eventuali finanziamenti e le garanzie con il sistema bancario.

Il confronto sul Piano economico finanziario è, in realtà, un elemento decisivo nell’attribuzione di un contratto che mobilita grandi risorse finanziarie, che non risultano certamente mancanti ad un gruppo come RATP, ma anche ad una

società come Busitalia – che fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane -, che è entrata a far parte del consorzio Mobit.

Quest’ultimo è stato il primo a sostenere che il PEF di Autolinee Toscane non fosse corretto: in pratica, Autolinee Toscane aveva presentato un piano dove non erano correttamente calcolati il peso dei mutui che avrebbe dovuto accendere per sostenere gli investimenti, riuscendo così a garantirsi la presentazione di un’offerta economicamente più vantaggiosa.

Il Tribunale amministrativo dà ragione a Mobit, ma constata che anche l’altro contendente aveva a sua volta compiuto degli errori nella presentazione del PEF, perché questo piano finiva per durare dieci anni oltre la scadenza della concessione.

Per il tribunale, quindi, Mobit non può subentrare ad Autolinee Toscane (come vorrebbero le procedure una volta esclusa la possibilità di partecipazione di uno dei contendenti), e la gara dovrebbe essere semplicemente rifatta, perché “ambedue le offerte presentate in gara



avrebbero dovuto essere escluse per ragioni speculari”, afferma il consesso amministrativo giudicante.

A quel punto la palla è ritornata alla Regione Toscana, che ha deciso – salomonicamente – di non ripartire con le procedure di gara (la cui effettuazione avrebbe richiesto, inevitabilmente, alcuni anni), ma di riaprire la gara già effettuata, imponendo ad entrambe le aziende la presentazione – esclusivamente -della documentazione relativa ai Piani economico-finanziari.

La decisione non è condivisa da Mobit, che presenta una richiesta di sospensione al TAR contro il provvedimento della Regione Toscana, ma la richiesta non è accolta dal tribunale.

A questo punto, arriva l’aggiudicazione provvisoria ad Autolinee Toscana, in attesa delle sentenze del Consiglio di Stato e della Corte di Giustizia europea.

Nel frattempo, tra i due contendenti si è aperta una nuova fase di “tregua”. Il 23 ottobre 2017, viene infatti sottoscritta dalle due aziende una proposta di accordo, avanzata da parte della Regione, che prevede la sottoscrizione di un contratto-ponte di 2 anni tra la Regione Toscana e i gestori del servizio, che hanno continuato a svolgere le loro attività.

La regione Toscana si è fatta promotrice dell’accordo, perchè l’obiettivo dell’intesa era quello di garantire - nelle more della aggiudicazione definitiva della gara, sospesa in attesa del pronunciamento della Corte di Giustizia europea - l’anticipazione di alcuni obiettivi della gara, come la tariffazione unica e l’avvio della gestione associata, ed investimenti per i nuovi bus.

Si arriva quindi al 25 ottobre 2018, data in cui vengono esposte e pubblicate le conclusioni dell’Avvocato Generale della Corte UE, Henrik Saugmandsgaard Øe, che di fatto legittimano l’aggiudicazione

tramite gara del trasporto pubblico locale ad Autolinee Toscane, “in quanto – si legge nel documento - il regolamento del 2007 stabilisce due regimi transitori che esonerano totalmente o parzialmente gli affidamenti di trasporto pubblico passeggeri dalla necessità di rispettarlo”. Infine, secondo l’avvocato, quando l’amministrazione intende procedere con gara deve aprirla a tutti gli operatori.

Dopo questa sentenza pronunciata in ambito europeo, arriva l’aggiudicazione definitiva da parte della Regione, che chiude definitivamente i capitoli di questa lunga vicenda il 4 maggio di quest’anno.

Con un atto dirigenziale, l’Ente pubblico assegna per 11 anni il servizio da 4 miliardi alla società partecipata dalla francese Ratp. Anche se – in verità - non sembra ancora detta l’ultima parola, perché - secondo il presidente di Mobit, Giuseppe Gori - l’assegnazione sarebbe “una forzatura politica”, con l’annuncio quindi di un nuovo ricorso al TAR.

Ora si attende il mese di ottobre, quando si dovrebbe avere una sentenza definitiva, che sperabilmente coincida con la conclusione di un iter dalla durata ormai quasi decennale.

Alessia Belcastro

L'Alta Velocità compie dieci anni...e aspira a crescere ancora

Dieci anni fa debuttava in Italia l'Alta velocità portando con sé una rivoluzione nello stile di vita delle persone e nella mobilità del Paese, cambiando il concetto di viaggi, di pendolarismo, di trasporto merci ma riuscendo ad avere effetti anche sul mercato immobiliare e su grandi eventi quali l'Expo del 2015.

Per avere un'idea di quanto sia cambiato il trasporto ferroviario basta considerare alcune cifre: con la nascita dell'alta velocità ferroviaria, in dieci anni, il numero dei treni circola-

ti per chilometro è raddoppiato: da circa 35 milioni nel 2008 a oltre 70 nel 2018; i passeggeri trasportati sui treni AV di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2018, con un aumento del 517%.

Andando a considerare le tre principali tratti dell'AV vediamo che sulla Roma – Milano i passeggeri AV sono passati da 1 milione nel 2008 a 3,6 milioni nel 2018; sulla Milano – Torino da 480 mila nel 2008 a 2,4 milioni nel 2018 e sulla Napoli – Roma da 1 milione nel 2008 a 3 milioni nel 2018.

In termini di biglietti venduti, escludendo gli abbonamenti, in 10 anni si sono superati i 260 milioni di biglietti.

E, per finire, la flotta dei treni AV: in dieci

anni è raddoppiata passando da 74 unità nel 2008 a 142 nel 2018.

L'Ad di FSI, Gianfranco Battisti, l'ha definita "il progetto infrastrutturale più importante dal dopoguerra ad oggi", quella che "insieme all'Autostrada del Sole contribuì allo sviluppo del Paese".



Difficile dargli torto, anche alla luce dei dati macroeconomici: a fronte di investimenti per 32 miliardi nel ventennio 1998-2018, l'incidenza annua media sul PIL è stata dello 0,15% e sono

stati generati 500 mila nuovi posti di lavoro.

Dopo dieci anni e così grandi risultati c'è tuttavia ancora la voglia di crescere e di fare di più: entro il 2026 sarà completata l'Alta Velocità tra Bari e Roma e, grazie all'accorciamento delle distanze tra Napoli e Bari, in due ore ci si potrà spostare dall'una all'altra città gettando le basi per la creazione di un'unica grande area metropolitana. Inoltre, sfruttando la liberalizzazione del mercato ferroviario che scatterà a gennaio 2020, nei piani di Battisti c'è l'espansione all'estero: Francia, Germania e poi altri Paesi.

Giulia Ratini

Monopattini elettrici, la micromobilità alternativa all'assalto dei centri storici. Nel frattempo, è arrivata la nuova legge.....

Rischia di essere l'affare del momento. Trovi la definizione di "start up" al fianco di nuovi protagonisti di un business ormai diventato globale, anzi più forte nel nuovo mondo che nella vecchia Europa, che comunque sta recuperando posizioni, anche se non in tutti i paesi e – ovviamente – soprattutto nelle grandi città, anzi nelle nuove metropoli. E fa sorridere che il protagonista di questa piccola rivoluzione è il vecchio monopattino, che sembrava destinato alla polvere delle cantine, ed è invece rinato a nuova vita e oggetto di investimenti per affermarlo come nuovo mezzo di trasporto da utilizzare soprattutto nei centri storici delle città che chiudono via via i propri spazi al traffico privato.

Chiariamo: il vecchio, caro monopattino alimentato dalla spinta del piede sopravvive e – anzi – il risveglio della moda ha alimentato la nascita di nuovi modelli sempre più sofisticati, ma la vera rivoluzione è l'applicazione di un motorino elettrico che consente al monopattino di raggiungere velocità addirittura impensate. In realtà, i classici monopattini sono ormai affiancati da un'offerta che diventa sempre più ampia, via via che vi si associano ritrovati tecnologici per bilanciare la marcia, aumentarne il controllo e quindi le potenzialità e la velocità. Fanno parte della compagnia gli hoverboard, i segway (letteralmente biga, in realtà mezzi che sono l'evoluzione a metà tra l'hoverboard e il monopattino, ma tutti che sfruttano le possibilità offerte dalla tecnologia), e via via altri modelli che presto invaderanno il mercato, perché il settore è in piena effervescenza e internet può travolgervi con pagine e pagine di offerte di nuovi mezzi, manco



si trattasse di nuove automobili.

C'è poi la spinta delle società che investono sullo sharing, cioè la condivisione, dei monopattini elettrici, e parliamo delle famose start up che – a partire dagli Stati Uniti – sono ormai diventate compagnie che espandono i propri servizi ad un ritmo indavolato, favoriti anche dal fatto che il mezzo è non solo ecologico e risolve i problemi del traffico cittadino, ma è diventato anche uno status symbol di moda, il mezzo ideale per chi non vuole perdere alcuna delle opportunità che offre la frenetica vita moderna, ma che è sempre – soprattutto nei luoghi o nelle funzioni molto attrattive – troppo affollata. Helbiz, Lime, Bird sono solo alcune delle "start up" che hanno poco più di due anni di vita e sono diventati in breve tempo dei player mondiali, con una capacità di espansione che – in alcuni casi – ha approfittato anche dei vuoti normativi. Già, perché il monopattino elettrico è definito "scooter" ed, in effetti, è qualcosa di molto simile ad un motociclo, se non fosse per l'ingombro, che è davvero estremamente ridotto.

Helbiz è la società di sharing che, partita da Los Angeles (oltretutto, grazie alla

genialità di un italiano), ha conquistato prima New York e poi molte altre città europee, tra cui Milano, dove ha effettuato uno sbarco non privo di polemiche proprio perché mancavano ancora tutti i regolamenti sia comunali che – soprattutto – le norme del codice della strada. In questo caso, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha fatto seguire rapidamente i fatti alle parole di voler incentivare in tutti i modi la crescita di modalità alternative per una mobilità ecologica ed ha emanato il 4 giugno di quest'anno il decreto ministeriale n. 229, attuativo delle norme previste nella legge di Bilancio per la circolazione di hoverboard, segway, monopattini elettrici e monowheel (monoruota). Il decreto stabilisce che i nuovi mezzi potranno circolare in ambito urbano, previa delibera comunale, su aree pedonali, percorsi pedonali e ciclabili, piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, zone a 30 Km/h e strade con limite di velocità di 30 km/h. La sperimentazione, che dovrà essere chiesta dalle singole città entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento del Mit, potrà durare minimo un anno e massimo due anni. La norma stabilisce che i monowheel e gli hoverboard siano ammessi solo nelle aree pedonali e a velocità inferiori a 6 km/h. Nelle aree pedonali potranno circolare anche i segway ed i monopattini, ma sempre entro i 6 km/h. Segway e monopattini saranno ammessi anche su percorsi pedonali e ciclabili, piste ciclabili in sede propria e zone 30 e strade con limite di velocità di 30 km/h, a velocità non superiore a 20 km/h. Tutti i mezzi devono essere dotati di regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di velocità previsti.

Il decreto ministeriale specifica inoltre le caratteristiche tecniche che i veicoli devono possedere per essere ammessi alla

sperimentazione., oltre a prevedere che i comuni che intendano avviare la sperimentazione devono programmare una opportuna campagna di informazione, prevedendo anche l'installazione di segnali. Infine, vengono regolamentate le modalità di condivisione dei mezzi, con delimitazione delle aree e previsione di coperture assicurative.

La normativa emanata dal MIT non è stata accolta da unanimi consensi, anzi decisamente al contrario. C'è chi ne mette in dubbio addirittura l'applicabilità (dato che tutto è demandato alle amministrazioni comunali, che, in realtà, in alcuni casi - come Milano - hanno già cominciato a promuovere l'utilizzo dei monocicli per risolvere i problemi di circolazione nello "ultimo miglio" cittadino), o chi - come l'assessore alla Mobilità del comune di Milano, Pierfrancesco Maran - lamenta l'eccesso di norme penalizzanti (secondo Maran, un cartello per segnalare l'area di circolabilità dei monocicli rischia di essere un boomerang in una città già piena di pali e cartelli spesso inutili) e, in alcuni casi, addirittura punitive. Nello stesso tempo, il primo incidente mortale capitato ad un monopattino nella città di Parigi (città dove questo tipo di micromobilità ha avuto un vero e proprio boom, suscitando già in precedenza non poche perplessità e critiche) ha riproposto anche fuori del nostro Paese la necessità di una regolamentazione che salvaguardi i fattori essenziali di questo nuovo tipo di mobilità, e - nel frattempo - offra quel minimo di garanzie indispensabili per assicurare la sicurezza sia di chi usa i nuovi mezzi che degli altri frequentatori degli spazi cittadini: in medio stat virtus recita una massima antica, ma che conserva sempre la sua saggezza, e che vale la pena seguire anche in questo caso.

Antonio D'Angelo

Si scrive PUMS si legge nuovo modo di pensare la mobilità delle nostre città. Il caso Bologna

Sono ormai numerose le città italiane che hanno deciso di dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici e per contrastare i fenomeni di inquinamento atmosferico a scala locale. Si tratta di uno strumento per stimolare e governare il cambiamento ed è considerato un fattore competitivo

nell'accesso ai finanziamenti europei, che rappresentano la principale risorsa oggi a disposizione per gli Enti Locali.

Gli obiettivi quadro dei PUMS sono:

- Integrare fortemente la pianificazione della mobilità all'interno della pianificazione e della progettazione urbana in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;
- Adottare un modello organizzativo dello spazio urbano dando priorità alle persone piuttosto che ai veicoli, mettendo la mobilità pedonale e ciclistica al primo posto e la mobilità delle persone prima di quella dei veicoli;
- Potenziare l'aspetto partecipativo nell'ambito della pianificazione urbana della mobilità, promuovendo il coinvolgimento dei diversi attori interessati, Enti, Associazioni, Imprese, Ordini professionali, singoli cittadini e altre rappresentanze della popolazione, creando appositi luoghi e occasioni di confronto quali Tavoli Tecnici, Gruppi di lavoro, Forum, ecc.;
- Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città, combinando buoni modelli logistici con il trasporto intermodale e l'uso di veicoli a basso impatto;



- Diffondere la cultura della mobilità sostenibile, dolce, nuova, in tutte le sue forme, attraverso attività educative, di sensibilizzazione, di informazione, rivolte alla popolazione di tutte le età;
- Favorire le forme di trasporto condiviso, dal trasporto pubblico convenzionale al car pooling, al bike sharing e al car sharing, e promuovendo il concetto di "utilizzo" al posto di quello di "proprietà";
- Valorizzare il ruolo della tecnologia in coerenza con l'approccio delle smart cities e promuovendone l'utilizzo e la diffusione in modo appropriato, vale a dire come strumento per raggiungere determinati obiettivi e non come un obiettivo in sé;
- Essere pronti ad affrontare le sfide future, quale ad esempio la diffusione dei veicoli "senza conducente".

Tra le città che hanno effettivamente abbracciato la causa di un nuovo concetto di mobilità spicca decisamente Bologna. Lo scorso 27 novembre il sindaco metropolitano, Virginio Merola, ha firmato l'adozione del Piano della mobilità sostenibile (Pums) che definisce i progetti strategici della mobilità metropolita-



na dei prossimi anni, frutto anche di un processo di partecipazione con cittadini, Comuni, Quartieri, Unioni di Comuni e stakeholder e guidato da un Comitato scientifico presieduto da Ennio Cascetta e composto da Maria Prezioso, Pierluigi Coppola, Vincenzo Balzani, Carles Llop Torné. Il PUMS, il primo approvato in Italia a livello metropolitano, immagina una Bologna metropolitana che nel 2030 sia accessibile, sostenibile e competitiva. Una città metropolitana nella quale, ribaltando le proporzioni attuali, la mobilità sostenibile (piedi, bici, trasporto pubblico) arrivi al 60% (il 70% nella città capoluogo). L'obiettivo del Piano (360 pagine di relazione, 260 di quadro conoscitivo e 20 allegati) è arrivare al 2030 ad una riduzione del 40% delle emissioni di gas serra da traffico: questo significa che 440.000 spostamenti in auto (su un totale di 2,7 milioni di spostamenti che ogni giorno avvengono nell'area metropolitana) dovranno essere effettuati su mezzi sostenibili, in particolare trasporto pubblico (+19%) e bici (+14%).

Un pilastro del Pums è la nascita del Trasporto Pubblico Metropolitano (le cui linee principali erano già state approvate da Città metropolitana e Comune di Bologna).

Questi i punti cardine:

- Biglietto unico metropolitano / Integrazione tariffaria multimodale estesa a tutta la rete di trasporto pubblico in ambito metropolitano;
- Potenziamento e ottimizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) con treni ogni 15 minuti in ore di punta e linee passanti (sulla S1: Porretta-Bologna-San Benedetto Val di Sambro – S2:

Vignola-Bologna-Portomaggiore e S4: Ferrara-Bologna-Imola), che consentirà, per esempio, a un utente di prendere il treno a Sasso Marconi o a Casalecchio e scendere in una stazione SFM di Bologna come Mazzini o di arrivare a Pianoro diventando così una metropolitana di superficie. Il potenziamento dell'SFM passa anche dal raddoppio parziale della Porrettana, della Vignolese e della Veneta;

- Potenziamento della rete portante urbana di Bologna, anche con l'introduzione del tram a partire dalla linea rossa (Borgo Panigale-Caab);
- Potenziamento della rete portante metropolitana con l'individuazione di linee bus prioritarie caratterizzate da sistemi di velocizzazione del servizio (Bus Rapid Transit – BRT);
- Potenziamento e ottimizzazione della rete metropolitana per i collegamenti intercomunali e di adduzione alla rete portante, e i principali collegamenti trasversali tra Comuni;
- Creazione di 30 Centri di Mobilità, punti principali di interscambio tra modalità di trasporto e creazione del nuovo "Terminal area Fiera" nel quale confluiranno le linee nazionali (Flixbus ecc.) per non congestionare l'area centrale della città.

Nel terminal ci sarà interscambio anche tra tram, autostrada (uscita fiera) e grande parcheggio Michelin diventando così il più importante punto di interscambio dell'Emilia-Romagna.

Attualmente il 16% degli spostamenti effettuati in auto è inferiore al chilometro e il 33% è tra 1 e 5 km; ciò significa che questi spostamenti potrebbero essere compiuti a piedi o in bici se si garantisse a pedoni e ciclisti più spazi, sicuri e continui. Per questo motivo il Pums prevede un biciplan metropolitano con 700 chilometri di nuove piste per oltre 150 milioni di euro di investimenti e una rete che consenta percorsi continui per la mobilità quotidiana oltre a un'importante rete cicloturistica (reti di cui, per la prima volta, vengono presentate le mappe).

Politiche per una mobilità sostenibile e condivisa. Nei diversi capitoli del Pums molte sono le strategie per arrivare a una mobilità sostenibile in uno spazio non più conteso ma condiviso. Già attive, e da estendere nei prossimi anni ai Comuni metropolitani, sono le forme di bike e car sharing. La diminuzione dell'auto privata a vantaggio di modalità sostenibili passerà anche da meccanismi premianti, come il "bonus mobilità sostenibile" ai cittadini virtuosi e che rinunciano all'auto.

Inoltre le flotte di bus, taxi, mezzi degli enti pubblici dovranno terminare la transizione verso l'elettrico: per questo dal 2020 i nuovi bus urbani saranno solo elettrici.

Infine si prevede lo stop alla costruzione di nuove strade metropolitane se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti e la riqualificazione di quelle esistenti (con un investimento di 150 milioni di euro) con una particolare attenzione a evitare la "concorrenza" con le linee Sfm e a ridurre la congestione stradale.

A pochi mesi dalla sua approvazione arri-

vano i primi riconoscimenti. Il 15 maggio di quest'anno il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città metropolitana di Bologna riceve a Roma il "Premio PA sostenibile – II Edizione. 100 progetti per raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030".

Si tratta di un riconoscimento promosso da FPA in collaborazione con ASviS, all'interno della Manifestazione FORUM PA 2019, finalizzata a raccogliere i migliori progetti/prodotti concreti che sposino l'utopia sostenibile e possano aiutare l'Italia, ed in particolare i singoli territori, ad affrontare le tante debolezze dell'attuale modello di sviluppo, scegliendo un sentiero di crescita sostenibile da percorrere fino e oltre il 2030. La Città metropolitana di Bologna in particolare è stata premiata con il PUMS per l'ambito "Città, infrastrutture e capitale sociale" che tratta i temi dell'urbanizzazione inclusiva e sostenibile; pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano; gestione risorse idriche, rifiuti e qualità dell'aria in ambito urbano; trasporti e mobilità sostenibile; rigenerazione urbana, riuso del costruito; risparmio di suolo.

Ma il riconoscimento più grande è forse quello della Commissione Europea che ha valutato il Pums "come buona pratica a cui ispirarsi per la sua innovatività".

"Siamo stati i primi ad adottare il Pums in Italia a livello metropolitano - ha commentato la notizia il sindaco metropolitano, Virginio Merola. Sapevamo di aver fatto un lavoro all'avanguardia e già abbiamo ricevuto diversi premi ma questo riconoscimento a livello europeo ci riempie certamente di soddisfazione".

A questo punto speriamo che Bologna la "dotta" insegni al mondo ad essere più accessibile, sostenibile e competitivo.

Alessia Belcastro



Tramvia di Firenze: il 90% dei passeggeri contento del servizio. Nel 2018 raggiunti 19 mln di passeggeri



Gtt: assemblea approva il bilancio al 31 dicembre 2018 che si chiude in sostanziale pareggio



Napoli: approvata proposta chiusura anello metropolitano della Linea 1



33.5 mln di passeggeri, 5.4 mln di km e una pagella da 7,8. Si festeggiano i 10 anni di tram a Bergamo



Tper: in corso la fase di pre-esercizio dei 49 filobus Crealis tra San Lazzaro e Bologna



TUA: il DG Cassino conclude l'esperienza nella società abruzzese. Il suo bilancio in una lettera ai dipendenti



Bolzano: la Provincia finanzia SASA per l'acquisto di 22 mezzi ibridi



Confermato il Consiglio di Amministrazione di Metro Brescia Srl. Pasotti resta presidente



Messina: presentati 16 bus elettrici BYD. Campagna (Atm), tra i primi a investire in Italia nei bus elettrici



Bari: Amtb posiziona delle nuove pensiline, in arrivo gara per nuove 110 strutture



Linate si prepara a sbarcare a Milano centro con la M4. In soli 12 minuti si potrà raggiungere lo scalo



Start Romagna: Giampaolo Rossi ha assunto il ruolo di Direttore Generale



Reggio Calabria: l'App Atam Trasporti e sosta introduce abbonamenti sosta settimanale e mensile



Cotral: Romana Diesel produrrà 100 nuovi bus. E' il secondo lotto della più ampia fornitura di 400 nuovi mezzi



Accordo Comune di Genova e FS Italiane per prolungamento metropolitana



Cremona: Delbarba è il nuovo amministratore delegato di KM (Gruppo Arriva)

***Abbonati per un anno a FerPress
entro il 31 Luglio a soli 150 euro.***

***Per info:
segreteria@ferpress.it***

