

## 1. CRITICITA' DEL SETTORE (descrizione sintetica per punti – massimo una cartella, dimensione carattere 14)

1) Puntuale individuazione dei servizi di TPL soggetti a compensazione, anche ricorrendo a soluzioni innovative e di minor costo. Si evidenzia il mancato ruolo di supporto dell'Osservatorio anche ai sensi 5c. Art 27 DL 50/2017 e la mancata emanazione D.M. attuativo del 6c. dell'art 27 sempre del DL 50/2017.

Tali carenze oltre alla non conoscenza del reale costo/ricavo per servizio da finanziare, della domanda da soddisfare ecc., impattano sia sulla determinazione dell'ammontare FNT sia sulla definizione dei criteri di distribuzione fra le Regioni e fra queste ed i singoli EELL titolari dei servizi.

Pagamento delle percorrenze esercite attraverso autocertificazioni dei gestori invece che attraverso l'utilizzo di sistemi AVM (necessari per controllare la regolarità del servizio svolto, informazioni all'utenza ecc.)

2) Asimmetria informativa EL/SA e IA. La cronica mancanza di disponibilità dati ed informazioni tecnico – economiche è alla base delle difficoltà EELL nel gestire il processo di affidamento. A ciò spesso l'EL aggiunge una marcata carenza di conoscenza e competenza sul settore.

Il sistema, sia lato EELL/SA che IA, è condizionato da un basso livello tecnologico – informatico e di certificazione dei processi.

3) Conflitto di interessi tra SA e IA generato nel caso di proprietà IA da parte EE.LL. Tale punto va visto in relazione alle carenze di cui al punto 2). Tendenza conseguente dell'EL ad individuare l'Azienda pubblica come referente sul tema mobilità e Tpl. Conseguente "cattura" dell'EL e significativi ritardi nei processi di affidamento dei servizi Tpl. Non solo, in caso di gare per l'affidamento dei servizi, spesso si abbina un rilevante contenzioso pre e post. Ad oggi la trasformazione in SpA, cioè soggetti dotati di maggiore autonomia rispetto alla regolamentazione delle consortili/municipalizzate, si è rivelata un ulteriore freno al processo di liberalizzazione e non migliorativo delle modalità gestionali nel caso di affidamenti diretti dei servizi.

Impatto negativo della contrattazione di secondo livello sulla bassa produttività del sistema industriale TPL. Significative difformità a livello locale, rispetto a regole/confini definiti dagli AN, sono state create dalla contrattazione di secondo livello, con conseguente incremento dei costi di produzione. Ne conseguono implicazioni delicate nell'applicazione della cosiddetta "clausola sociale" che tutela, in termini acritici, qualsiasi accordo aziendale, anche se con contenuti non "conformi" agli indirizzi del legislatore e ai contenuti degli AN.

4) Le carenze sopra evidenziate trovano sintesi nella bassa efficacia EELL sia nella capacità di mettere in atto validi ed efficaci processi di pianificazione del territorio, della mobilità nelle sue varie componenti (pensiamo al MaaS ed alla share mobility) ed al Tpl (compresi i servizi per aree deboli, servizi flessibili, ecc.). Una scarsa capacità di implementare PUMS realmente efficaci con obiettivi misurabili e quindi con chiara individuazione del ruolo delle singole componenti della mobilità nel raggiungere gli obiettivi di qualità dell'aria ecc. Ma non solo, la mancanza di visione e di dati non può in maniera sistemica trasformarsi in scelte pregnanti, es.: creazione di adeguata quantità di corsie preferenziali al fine di garantire qualità e regolarità dei servizi Tpl laddove l'EL assegna alla modalità Tpl un definito obiettivo di accrescere la quota di trasportati.

Mancanza di una governance strutturata sul modello delle Organizing Authority europee che supporti gli EELL nelle fasi sopra descritte ed anche quelle di sottoscrizione del CdS e del suo fondamentale controllo.

## 2. PROPOSTE DI SOLUZIONE (descrizione sintetica per punti - massimo una cartella, dimensione carattere 14)

1) Formare negli EELL/SA le competenze idonee a svolgere l'analisi della domanda e dei fabbisogni di mobilità al fine di individuare sia i livelli adeguati dei servizi da compensare ma anche rafforzare le attività di pianificazione del territorio, della mobilità sostenibile e del TPL. Emanare il DM mancante previsto al p.6c Art 27 DI 50 /2017.

Definizione sia di nuovi criteri per la distribuzione del FNT sia dei criteri di compartecipazione economica degli EE.LL titolari dei servizi di Tpl (cercando idonee correlazioni fra livello dei servizi minimi, dei costi ammissibili e degli obiettivi realistici di ricavi da raggiungere in rapporto alle caratteristiche orografiche, demografiche, produttive ecc. dei singoli bacini).

Stabilire che il pagamento del corrispettivo periodico al gestore avvenga solo con idonea "certificazione delle percorrenze svolte" da ottenere attraverso sistemi AVM. Oggi una quota stimabile in 5-6 punti % del servizio pianificato non viene offerto al pubblico. Valutare i servizi anche in relazione alle ore di servizio offerte al pubblico. Parametro che meglio rappresenta i servizi di Tpl rispetto alle sole percorrenze.

2) Dare rapida attuazione alle prescrizioni regolatorie ART in particolare si veda Delibera 154/2019 per gomma. Definizione di un piano di investimenti sia per la informatizzazione del settore che per introdurre le necessarie tecnologie quali AVM, SBE, Telecamere, conta passeggeri, centrali operative presso operatori ma anche centrali della mobilità presso EL/SA. Attenzione a MaaS, sharing e connessione fra modalità.

3) Serve uno strutturato Osservatorio presso il MIT, che in raccordo con indicazioni ART, in grado di compiere puntuali analisi tecnico-economiche per ogni servizio che si riferisca allo specifico EL titolare del servizio di Tpl. Individuare trend, deficienze, eccellenze da rendere al sistema per supportare/giustificare le decisioni, in particolare in caso di affidamenti diretti. Valutare quali penalizzazioni introdurre a carico EE.LL. nel caso partecipino/controllino aziende non efficienti/efficaci, anche se non chiudano con perdite.

Potenziare ruolo Osservatorio, come previsto dal p.5c, art 27 DL 50, per raccolta dati e comparazione risultati ottenuti rispetto ad obiettivi assegnati al territorio/EL in fase di pianificazione: territorio, mobilità, TPL. Dare attuazione alle norme vigenti e delibere ART che ben definiscono in tale campo le azioni da fare.

4) Regioni ed EELL debbono definire un pregnante, efficace ed effettivo, presidio della pianificazione territoriale, della mobilità e del Tpl. Obiettivi che debbono contribuire ad offrire servizi efficaci ai cittadini e risolvere le gravi emergenze presenti, quali il livello della qualità dell'aria, Obiettivi che pertanto debbono essere individuabili ed oggettivamente misurabili.

In maniera interconnessa serve creare strutture di governance, sul modello delle O.A. europee, adeguatamente strutturate in termini di forma societaria (es soggetti consortili a proprietà pubblica), dotate di adeguate risorse umane sia in termini quantitativi che di competenze. Strutture dotate di evoluti sistemi informatici e informativi che permettano di creare centrali della mobilità interconnesse, al servizio degli EELL e collegate con i sistemi delle IA. Le procedure di produzione e manutenzione debbono svolgersi in sistemi produttivi e da IA che abbiano le idonee certificazioni in qualità. Questo comporta, per l'indispensabile controllo del CdS in capo alle SA, un aumento dell'efficacia ottenibile a costi inferiori.

### **3. DOCUMENTAZIONE ALLEGATA (ELENCO E MATERIALE)**

--