



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

OSSERVATORIO NAZIONALE

SULLE POLITICHE DEL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
(Art.1 comma 300 L.244/2007)



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO

**relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2017
con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico finanziari
e trasportistici dell'esercizio 2016**

*Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio
nella seduta del 3 dicembre 2018*

Il Direttore Generale TPL

Dott. Angelo Mautone

Il Coordinatore della Segreteria

Ing. Luciano Marasco

Membri del Comitato dell'Osservatorio TPL

Ai sensi del Decreto Ministeriale n. 478 del 16/11/2018

- cons. Elisa Grande, Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di Presidente;
- dott. Angelo Mautone, Direttore della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- arch. Mauro Coletta, Direttore della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Gianni Castiglione, Direttore della Divisione 1 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- ing. Luciano Marasco, Direttore della Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e coordinatore della Segreteria Tecnica;
- dott. ing. Elena Molinaro, Direttore della Divisione 5 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott.ssa Vanda Rebuffat, Dirigente della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott.ssa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze;
- dott. Federico Filiani, Direttore generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'economia e delle finanze;
- dott. Saverio Lo Russo, Direttore generale del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- dott. Francesco Tufarelli, Direttore generale Coordinatore dell'Ufficio per le politiche urbane e della montagna, la modernizzazione istituzionale e l'attività internazionale delle autonomie regionali e locali del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- ing. Roberto Ionna, Funzionario Autorità di regolazione dei trasporti, in qualità di rappresentante della medesima Autorità senza diritto di voto;
- ing. Cinzia Rovesti, Dirigente Autorità di regolazione dei trasporti, in qualità di rappresentante della medesima Autorità senza diritto di voto
- dott.ssa Michelina Petruzzellis della Regione Puglia;
- ing. Emanuela Cecere della Regione Sardegna;
- ing. Giuseppe Pavone della Regione Calabria;
- dott. Dario Gentile della Regione Campania;
- ing. Valeria Chinaglia, della Regione Lombardia;
- ing. Paolo Vadi della Regione Toscana;
- dott. Francesco Pengo, in rappresentanza dell'UPI;
- dott.ssa Luisa Gottardi, in rappresentanza dell'UPI.;
- dott. Massimo Roncucci rappresentanza dell'ANCI;

- dott. Claudio Lubatti in rappresentanza dell'ANCI;
- dott. Bartolomeo Giachino in rappresentanza dell'ANCI.

Membri della Segreteria Tecnica

- dott.ssa Marimena Casamassima, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- ing. Simona Armento, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- dott.ssa Rita Ricci, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- dott. ing. Enzo De Pietro, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- dott. ing. Giuseppe Bucca, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- dott.ssa Carla Messina, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico;
- sig.ra Rosalba Farina, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale;
- sig.ra Maria Antonia Barbato, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale.

Si ringraziano i referenti delle società Nolan, Norton Italia S.r.l. (Gruppo KPMG Advisory S.p.a.) e DXC Technology per aver contribuito alla stesura della presente Relazione 2017, in particolare attraverso la realizzazione, evoluzione e manutenzione della Piattaforma Web a supporto della rilevazione dati TPL e successivamente attraverso l'elaborazione di analisi approfondite dei dati raccolti sul settore di trasporto pubblico locale.



Emanuele Corsale (Associate Partner)
emanuelecorsale@kpmg.it

Enrico Cinti
enrico.cinti@dxc.com

Vincenzo Santoro (Senior Manager)
vsantoro@kpmg.it

Marco Vita
marco.vita@dxc.com

Valerio Mezzapesa (Manager)
vmezzapesa@kpmg.it

Simone Franciosi (Senior Consultant)
sfranciosi@kpmg.it

Marcella Dimaggio (Consultant)
mdimaggio@kpmg.it

Gian Luca Topino (Consultant)
gtopino@kpmg.it

Sommario

Premessa	8
-----------------------	----------

1 Attività dell'Osservatorio Nazionale: risultati analisi dei dati 2016 e del triennio 2014-2016	12
---	-----------

1.1	Analisi settore TPL nel 2016	14
1.1.1	Corrispettivi e Copertura del fondo TPL	14
1.1.2	Analisi Atti di Affidamento dei servizi TPL	17
1.1.3	Dati trasportistici ed economico-finanziari	24
1.1.4	Indicatori TPL	28
1.1.5	Analisi del servizio TPL da/per aeroporti	36
1.1.6	Analisi dei dati per le modalità di trasporto	40
1.1.7	Monitoraggio delle iniziative adottate a seguito dell'emanazione del Decreto n.255 del 2016 "Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale"	43
1.1.8	Il ruolo dell'innovazione tecnologica per i servizi di mobilità: dalla bigliettazione elettronica e al <i>Mobility as a Service (MaaS)</i>	51
1.2	Analisi dati TPL nel triennio 2014-2016	54
1.2.1	CorsaKm effettuate	61
1.2.2	Passeggeri trasportati	64
1.2.3	Costo "pubblico" del servizio di TPL	67
1.2.4	Corrispettivi a consuntivo del servizio di TPL	70
1.2.5	Ripartizione e accreditamento dei Corrispettivi per Statuti	77
1.2.6	Ricavi da traffico del servizio di TPL	77

2 Descrizione evoluzioni della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL	81
---	-----------

2.1	Evoluzioni della Piattaforma informatica	81
2.2	Informazioni tecniche di dettaglio sulla Piattaforma Web	83

3 Evoluzioni nel settore dei piani urbani della mobilità sostenibile 2015, 2016	86
--	-----------

4 Le risorse statali stanziare per il materiale rotabile e la sicurezza del trasporto pubblico locale	91
--	-----------

4.1	Rinnovo del parco autobus	91
-----	---------------------------------	----

4.2	Rinnovo del materiale rotabile ferroviario	94
4.3	Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale	96
4.4	Risorse per il Trasporto Rapido di Massa	98
4.5	Sicurezza delle reti ferroviarie regionali	100
4.6	Ulteriori risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL	101
4.7	Riepilogo complessivo	102
5	Il contributo dell'Osservatorio Nazionale <i>Sharing Mobility</i> sui dati dell'esercizio 2016	104

Allegati

- Allegato 1** Descrizione di dettaglio del questionario del Sistema di Bigliettazione Elettronica
- Allegato 2** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2014-2016

Premessa

È necessario preliminarmente rappresentare che la presente relazione è stata completata con alcuni mesi di ritardo rispetto al termine usuale di redazione del documento in quanto, su espressa richiesta da parte di Regioni ed Enti locali, si è prorogato il termine della rilevazione sui dati TPL 2016 ed è stata attivata una ricognizione dei dati già caricati in piattaforma e relativi agli esercizi 2015 e 2014. In tal modo si è consentito alle aziende di rettificare i dati già inviati telematicamente qualora fossero stati riscontrati errori segnalati alle medesime aziende da Regioni ed Enti locali. **I dati analizzati all'interno del documento sono dunque quelli ritenuti consolidati in data 11 settembre 2018.**

Prima di procedere alla pubblicazione dei dati economici e trasportistici riferiti all'esercizio 2016 e trasferiti per via telematica alla banca data dell'Osservatorio dalle aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale, si è proceduto ad una verifica delle "certificazioni" utilizzate da alcune delle aziende in parola al fine di accertare la rispondenza (non in termini di contenuti ma di metodo) del dato certificato rispetto al dato richiesto.

Inoltre nell'arco del 2017 e dei primi mesi del 2018, in occasione delle rettifiche apportate ai dati già inseriti in piattaforma, si sono meglio definite le modalità con cui i dati in parola possono essere verificati dalle Regioni e dagli Enti locali interessati.

In particolare si è chiarito che i dati in argomento sono, tramite piattaforma, immediatamente verificabili dalle Regioni interessate. Tali Regioni hanno la possibilità, prima del termine di chiusura delle rilevazioni, di segnalare eventuali errori alle aziende che li hanno inseriti e certificati al fine di consentire alle aziende stesse di apportare, in tempo utile, le necessarie rettifiche in piattaforma.

Sul punto le Regioni e gli Enti locali hanno chiesto in futuro di essere facilitate nell'attività di verifica mediante l'inserimento in "piattaforma" di ALERT che segnalino in automatico le anomalie di maggior rilievo.

Si è altresì confermato che l'attività dell'Osservatorio è di tipo ricognitivo ed è basata su dati certificati prodotti dalle aziende di Trasporto Pubblico Locale a cui si riferiscono e, nell'attesa di sviluppi della piattaforma informatica che consentano una raccolta informatizzata più evoluta, su dati di provenienza extra-sistema ritenuti rilevanti, ricevuti tramite PEC dalla Segreteria dell'Osservatorio.

I dati certificati prodotti dalle aziende di Trasporto Pubblico Locale possono essere modificati solo ed esclusivamente dalle stesse aziende e solo in forma certificata.

Le modifiche di cui sopra assumono rilevanza ai fini di istruttorie per la ripartizione di risorse pubbliche solo se effettuate entro termini predeterminati.

Alle attività svolte per migliorare sempre più la "qualità" dei dati trasportistici ed economici acquisiti, si è aggiunto, pertanto, un progressivo processo di sviluppo delle funzionalità dell'Osservatorio al fine di renderlo strumento di lavoro condiviso per Stato, Regioni ed enti locali.

In questa prospettiva l'Osservatorio, per il tramite del Comitato paritetico mediante il quale opera, ha previsto lo studio di una serie di attività integrative e migliorative rispetto a quelle attualmente svolte. Nell'ambito di tali attività è sempre più prevista la collaborazione con soggetti esterni dotati del necessario Know How quali università o istituti specializzati.

Nel 2017, inoltre, è stata deliberata un'attività di collaborazione con l'ISFORT, attività che si va ad aggiungere a quella già in corso con ISTAT per la "normalizzazione" dei dati economici e trasportistici.

L'obiettivo che ci si propone nel medio periodo è quello di rendere l'Osservatorio l'unico collettore dei dati inerenti il settore del trasporto pubblico locale e regionale richiesti dai differenti soggetti istituzionali.

A tal proposito l'art. 27 del decreto legge n.50 del 24 aprile 2017, al comma 5 ha previsto che le Amministrazioni pubbliche, competenti per materia, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio, per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici relativi ai servizi svolti e necessari alle indagini conoscitive ed agli approfondimenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio.

La stessa disposizione normativa prevede che le stesse amministrazioni indichino semestralmente all'Osservatorio la tipologia dei dati da acquisire dalle aziende esercenti servizi di Trasporto Pubblico Locale.

È da segnalare che la completa applicazione del disposto normativo in parola presuppone un sostanziale irrobustimento della struttura della piattaforma telematica attualmente utilizzata ed è strettamente connessa allo sviluppo dello studio delle attività integrative e migliorative precedentemente richiamate.

L'acquisizione tramite "Osservatorio" dei dati necessari ai principali interlocutori istituzionali per l'esercizio delle proprie funzioni e dei propri compiti con riferimento al settore del trasporto pubblico locale e regionale, permetterà:

- a) l'armonizzazione dei dati di settore sulla base dei quali opera la pubblica amministrazione;
- b) l'uniformità della terminologia utilizzata dalla P.A. con riferimento al settore;
- c) l'uniformità dei tempi e dei modi di acquisizione dei dati;
- d) la semplificazione delle procedure di redazione e trasmissione dei dati da parte delle aziende del settore in quanto le stesse dovrebbero rispondere semestralmente ad una sola richiesta di rilevazione utilizzando sempre la medesima rete telematica e le stesse procedure informatiche;
- e) la piena condivisione dei dati da parte di tutti i soggetti istituzionali con conseguente miglioramento della capacità di sinergia tra gli stessi;
- f) la maggiore certezza del dato (trattandosi di dati "certificati");
- g) la maggiore certezza della trasmissione del dato, avendo l'obbligo le aziende del settore di trasmettere il dato pena il "blocco" delle contribuzioni pubbliche e dei corrispettivi dei contratti di servizio.

La relazione che segue, oltre a riportare i dati economici e trasportistici relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale per l'esercizio 2016, con dati rilevati nell'esercizio 2017, per i contratti validi al 31 dicembre 2016, descrive anche le iniziative e i provvedimenti più rilevanti per il settore registrati dall'esercizio 2016 al giugno 2018.

È opportuno evidenziare che sulla base dei dati economici e trasportistici del 2015, acquisiti dall'Osservatorio nel 2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economie e delle Finanze, ha potuto completare l'istruttoria per applicare alle Regioni a Statuto Ordinario le "penalità/premialità" previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (in seguito DPCM) del 26 novembre 2017 attuativo dell'articolo 16 bis del decreto legge n. 95 del 2012, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come integrato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

Tali "penalità/premialità" hanno comportato una potenziale decurtazione di 105.205.604,92 euro delle risorse assegnate dal "fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a Statuto ordinario per i servizi di TPL anche Ferroviario" agli enti territoriali che non hanno raggiunto gli obiettivi minimi di efficientamento previsti dal richiamato DPCM del 11 marzo 2013.

Tale decurtazione, in attuazione del richiamato DPCM del 26/11/2017 non è stata applicata nell'esercizio 2017, in considerazione degli eventi calamitosi registratesi negli anni 2015/2016 per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza con deliberazione del Consiglio dei Ministri.

In particolare, comunque, è stata rinviata al 2018 la decurtazione per le Regioni Lazio, Basilicata ed Umbria per un totale di 63.600.512,27 euro.

Per quest'ultime, su richiesta delle medesime Regioni, si è consentito, nell'anno 2018, alle aziende che avevano inserito sulla piattaforma telematica dell'Osservatorio dati economici e trasportistici erronei, riferiti agli esercizi 2014 e 2015, di apportare, sulla medesima piattaforma, le necessarie correzioni purché "certificate" come previsto per legge.

A seguito delle correzioni di cui sopra, le decurtazioni da applicare alla Regione Lazio, alla Regione Basilicata ed alla Regione Umbria in applicazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economie e delle finanze n. 561 del 1° dicembre 2017, sono state rideterminate rispettivamente in euro 33.953.246,94 per la regione Lazio, euro 4.509.642,91 per la Regione Basilicata ed euro 5.906.177,49 per la Regione Umbria per un ammontare complessivo di 44.369.067,34 euro.

Di seguito è riportata la tabella del riparto del 100 per cento delle risorse stanziare sul fondo per l'anno 2017 con l'indicazione:

- delle risorse erogate alle singole Regioni a titolo di anticipazione del 60 per cento;
- delle risorse erogate alle singole Regioni quale saldo del 40 per cento;
- delle decurtazioni determinate a seguito della verifica del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione previsti dal DPCM del 26 maggio 2017, ma non applicate in considerazione degli eventi calamitosi registratesi negli anni 2015/2016 per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza con deliberazione del Consiglio dei Ministri;
- delle decurtazioni sospese e rideterminate, come sopra specificato, da applicarsi in sede di ripartizione delle risorse stanziare sul fondo per l'anno 2018.

	%	RIPARTO DEL 100%	RIPARTO del 60%	RIPARTO DEL 40%	decurtazioni anno 2015 (non applicate)	decurtazioni sospese anno 2015 ricalcolate nel 2018	RIPARTO DEL 100% erogato
ABRUZZO	2,69	128.792.622,71	77.275.573,63	51.517.049,08	7.826.412,53	-	128.792.622,71
BASILICATA	1,55	74.211.362,53	44.526.817,52	29.684.545,01	6.764.464,37	5.906.177,49	74.211.362,53
CALABRIA	4,28	204.919.117,17	122.951.470,30	81.967.646,87	12.452.433,33	-	204.919.117,17
CAMPANIA	11,07	530.012.763,35	318.007.658,01	212.005.105,34	16.103.789,36	-	530.012.763,35
EMILIA ROMAGNA	7,38	353.341.842,23	212.005.105,34	141.336.736,89	-	-	353.341.842,23
LAZIO	11,67	558.739.742,39	335.243.845,43	223.495.896,96	50.929.870,42	33.953.246,94	558.739.742,39
LIGURIA	4,08	195.343.457,49	117.206.074,50	78.137.383,00	-	-	195.343.457,49
LOMBARDIA	17,36	831.167.260,31	498.700.356,19	332.466.904,13	-	-	831.167.260,31
MARCHE	2,17	103.895.907,54	62.337.544,52	41.558.363,02	3.156.750,04	-	103.895.907,54

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017*

	%	RIPARTO DEL 100%	RIPARTO del 60%	RIPARTO DEL 40%	decurtazioni anno 2015 (non applicate)	decurtazioni sospese anno 2015 ricalcolate nel 2018	RIPARTO DEL 100% erogato
MOLISE	0,71	33.993.591,87	20.396.155,12	13.597.436,75	2.065.707,40	-	33.993.591,87
PIEMONTE	9,83	470.643.673,32	282.386.203,99	188.257.469,33	-	-	470.643.673,32
PUGLIA	8,09	387.335.434,10	232.401.260,46	154.934.173,64	-	-	387.335.434,10
TOSCANA	8,83	422.765.374,92	253.659.224,95	169.106.149,97	-	-	422.765.374,92
UMBRIA	2,03	97.192.945,76	58.315.767,46	38.877.178,30	5.906.177,49	4.509.642,91	97.192.945,76
VENETO	8,27	395.953.527,81	237.572.116,69	158.381.411,12	-	-	395.953.527,81
		4.788.308.623,50	2.872.985.174,10	1.915.323.449,40	105.205.604,93	44.369.067,34	4.788.308.623,50
BANCA DATI E S.I.P	-	1.197.376,50	-	-	-	-	1.197.376,50
Art. 1 del DPCM 26/05/2017	-	-	-	-	-	-	0,00
		4.789.506.000,00					4.789.506.000,00

1 Attività dell'Osservatorio Nazionale: risultati analisi dei dati 2016 e del triennio 2014-2016

La Piattaforma Informatica Web dell'Osservatorio TPL ha consentito una efficace e completa rilevazione dei dati sia trasportistici sia economico-finanziari a consuntivo per l'esercizio 2016.

Tutti i dati utilizzati contenuti in questa relazione sono aggiornati al 11 settembre 2018, data di consolidamento dei dati, come da richiesta di Regioni ed Enti, e comprendono anche dati derivanti da cambi di titolarità e rinnovi di contratti.

La Rilevazione dati di consuntivo per l'esercizio 2016 ha interessato **1.398 atti di affidamento attivi** (contratti di servizio, imposizioni d'atto d'obbligo, concessioni e relative proroghe, etc.), stipulati da **647 Enti Committenti** e da **770 Imprese titolari** sul territorio nazionale. Gli atti di affidamento per i quali sono stati inseriti dati di consuntivo sono 1.249, pari a circa il 90% del totale degli atti attivi che corrisponde a circa **2 miliardi di CorseKm (2.011.714.356,16 CorseKm) in linea con la copertura dei servizi TPL a livello nazionale dell'esercizio 2015.**

Per completezza si riporta che ad oggi la banca dati dell'Osservatorio TPL gestisce telematicamente, tramite il supporto attivo delle Regioni, le anagrafiche dei Contratti e delle Imprese che ammontano rispettivamente a **2.823 atti di affidamento e 1.220 Imprese sia Titolari sia mandanti/sub-affidatarie del servizio.**

Per le aziende che alla rilevazione dei dati non hanno provveduto alla trasmissione dei dati in parola è stata fatta una formale comunicazione ai Referenti Regionali, al fine di comunicare agli Enti Committenti del servizio di sospendere, ai sensi del comma 7 dell'articolo 16 bis del Decreto Legislativo n. 95 del 2012, le erogazioni dei corrispettivi dei relativi contratti sino al rispetto degli obblighi di legge:

"i contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate".

Tale sospensione ha consentito il progressivo completamento della trasmissione e dell'acquisizione dei dati richiesti e ha permesso un monitoraggio completo e aggiornato del settore indispensabile per le attività istruttorie di tutti i soggetti, istituzionali e non, che vi operano.

Dai dati rilevati nell'anno 2016, ossia per i contratti attivi al 31/12/2016, il TPL a livello nazionale ha presentato un incremento percentuale dei livelli produttivi e della redditività del servizio offerto, rispetto all'andamento medio del biennio 2014-2015.

Di seguito una tabella riepilogativa per i principali dati censiti con le rilevazioni dell'ultimo triennio.

Dato	2014	2015	2016
Quantità di BusKm	1.573.147.640,73	1.604.775.087,41	1.685.309.423,59
Quantità di TrenoKm	269.673.737,96	291.245.752,23	300.870.999,10
Quantità di CorsaMiglio	1.010.508,47	3.676.348,45	4.846.153,93
Quantità di Passeggeri trasportati	4.620.400.109,81	5.227.505.521,72	5.106.251.387,92
Quantità di Addetti Totali	107.111,00	132.097,00	117.072,00

Dato	2014	2015	2016
Corrispettivi totali <i>(compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL¹)</i>	€ 7.405.660.764,21	€ 7.919.277.344,49	€ 7.882.728.503,61
Corrispettivi Servizio di Trasporto	€ 6.431.460.703,54	€ 6.874.828.742,10	€ 6.797.705.005,86
Corrispettivi Gestione Infrastruttura	€ 421.810.007,48	€ 426.449.443,25	€ 375.265.742,04
Canone di accesso e di utilizzo Infrastruttura	€ 552.592.078,34	€ 617.999.159,14	€ 709.757.755,71
Ricavi da traffico totali <i>(compresi altri ricavi)</i>	€ 3.158.332.309,10	€ 3.665.370.931,97	€ 3.750.656.424,34

I prossimi paragrafi illustrano i risultati delle analisi del settore TPL per l'esercizio 2016 e per il triennio 2014-2016, sulla base dei dati trasportistici ed economico-finanziari rilevati dalle Imprese.

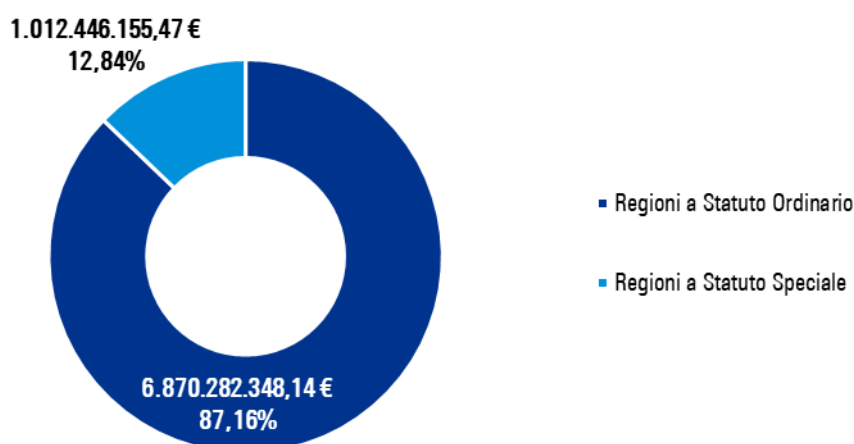
¹ Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

1.1 Analisi settore TPL nel 2016

1.1.1 Corrispettivi e Copertura del fondo TPL

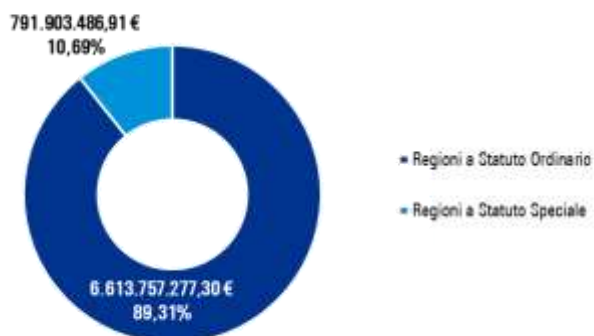
Anno	Corrispettivo totale ricevuto dalle imprese (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)		Totale
	Regioni a Statuto Ordinario	Regioni a Statuto Speciale	
2014	€ 6.613.757.277,30	€ 791.903.486,91	€ 7.405.660.764,21
2015	€ 6.890.796.238,69	€ 1.028.481.105,80	€ 7.919.277.344,49
2016	€ 6.870.282.348,14	€ 1.012.446.155,47	€ 7.882.728.503,61

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2016

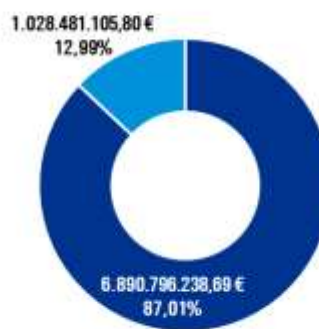


A titolo di confronto sono riportate di seguito le percentuali di copertura dei Corrispettivi totali rispettivamente per gli anni 2014 e 2015.

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2014



Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2015

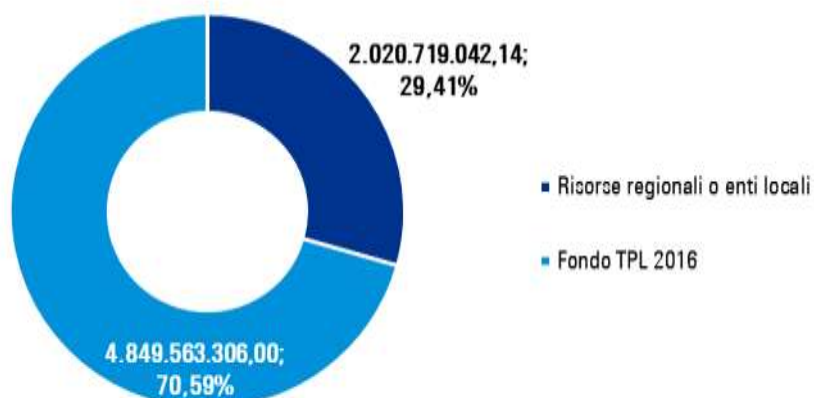


La percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal Fondo nazionale risulta pari a circa il 71% per l'anno 2016, come illustrato nella seguente rappresentazione.

Anno	Corrispettivo totale ricevuto dalle imprese (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)*	Corrispettivo erogato tramite Fondo TPL	Corrispettivo erogato tramite Risorse regionali e/o enti locali
2014	€ 6.923.057.308,37	€ 4.917.390.344,99	€ 1.879.609.757,92
2015	€ 7.187.627.276,31	€ 4.924.021.286,85	€ 1.972.970.198,97
2016	€ 6.870.282.348,14	€ 4.849.563.306,00	€ 2.020.719.042,14

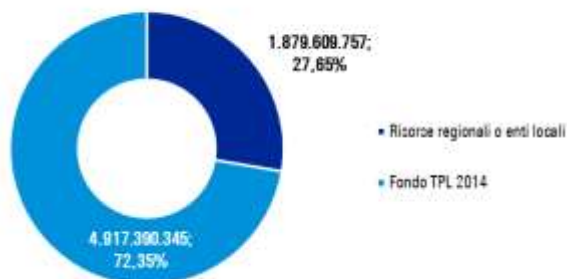
*Corrispettivo totale relativo a regioni a Statuto Ordinario, con valori '14-'15 come relazione precedente

Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal fondo 2016 - Dettaglio regioni a statuto ordinario

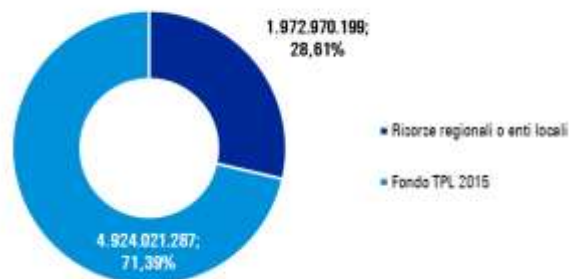


A titolo di confronto sono riportate di seguito le percentuali di copertura del fabbisogno finanziario annuale rispettivamente per gli anni 2014 e 2015.

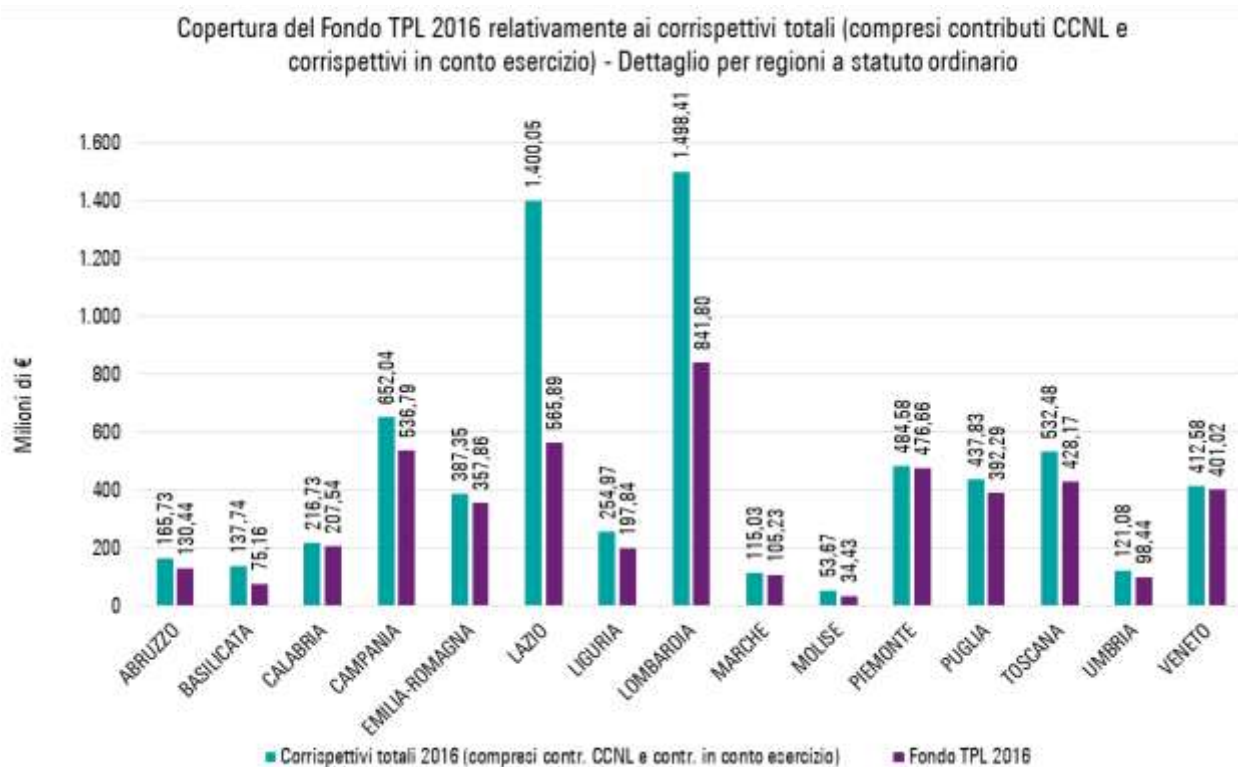
Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal fondo 2014 - Dettaglio regioni a statuto ordinario



Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal fondo 2015 - Dettaglio regioni a statuto ordinario



Il dato elaborato per il 2016 consente altresì di accertare, per ciascuna Regione a statuto ordinario, l'incidenza percentuale che le risorse del fondo hanno sulla copertura annuale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

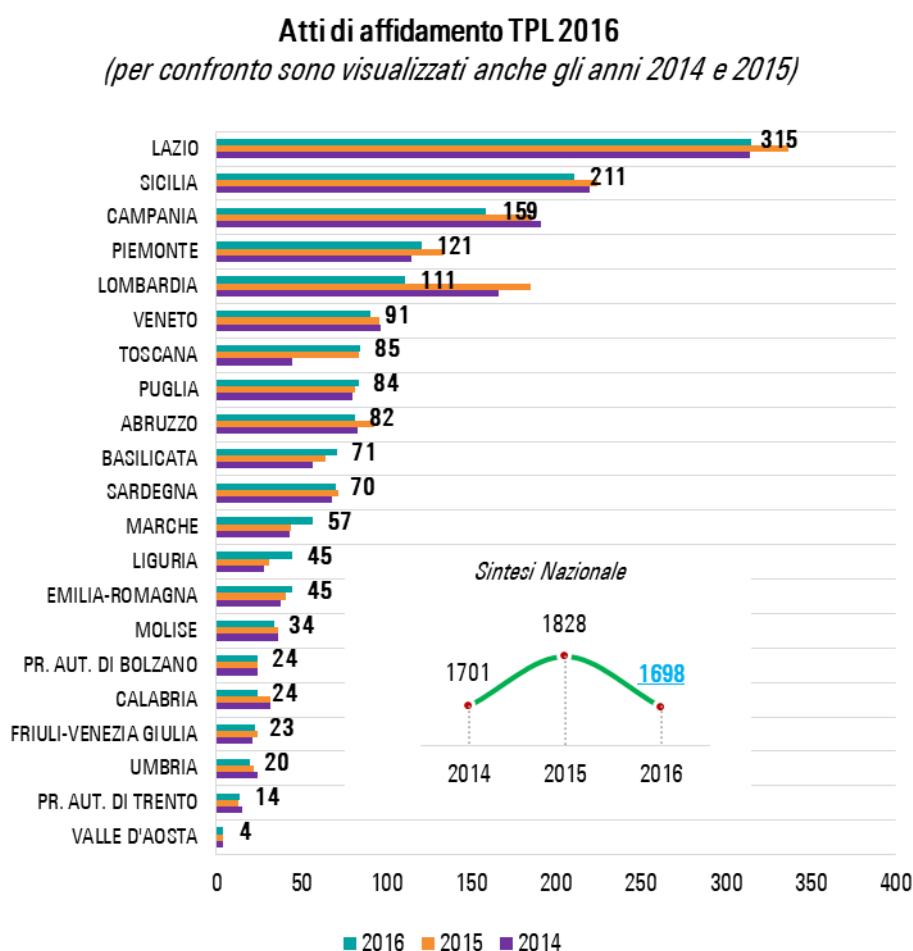


1.1.2 Analisi Atti di Affidamento dei servizi TPL

Il grafico seguente riporta la quantità di atti di affidamento dei servizi di TPL vigenti, ovvero validi nell'esercizio dell'anno 2016, indicando ogni Regione o Provincia Autonoma in cui ricadono gli Enti affidanti o committenti.

I dati rappresentati sono posti a confronto con quelli relativi agli anni 2014 e 2015; per garantire una confrontabilità tra i valori del triennio, negli atti di affidamento del 2016 sono inclusi anche contatti eventualmente disattivi, in quanto la funzionalità di rinnovo o cancellazione logica dei contratti non era disponibile per le annualità precedenti.

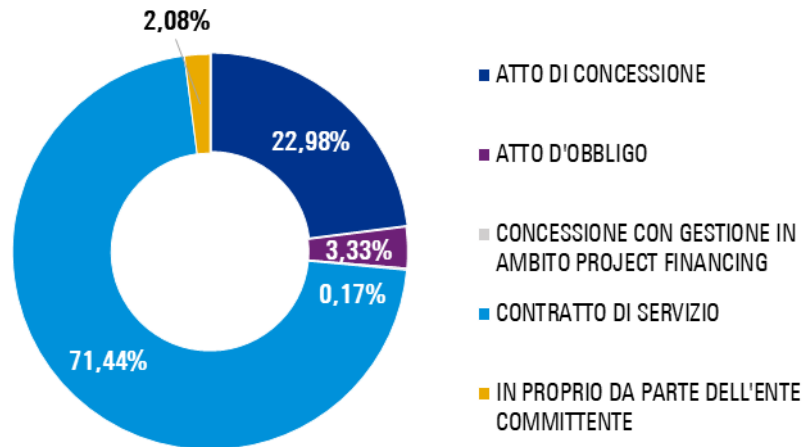
Ciascun atto di affidamento considerato non ricomprende eventuali atti di proroga, oggetto di altro grafico.



Il grafico evidenzia Regioni con una frammentazione elevata del servizio TPL in termini di numerosità di contratti attivi nel 2016 (es. in Regione Lazio sono presenti 315 atti validi nell'esercizio 2016) e altre Regioni e Province Autonome con un numero esiguo (es. Valle d'Aosta solo 4 in totale).

Il seguente grafico illustra le diverse tipologie a livello nazionale degli Atti di Affidamento validi e attivi per l'esercizio 2016. Il dettaglio delle tipologie di Atti di Affidamento per il TPL è riportato nella tabella a seguire.

Tipologie di Atti di Affidamento nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



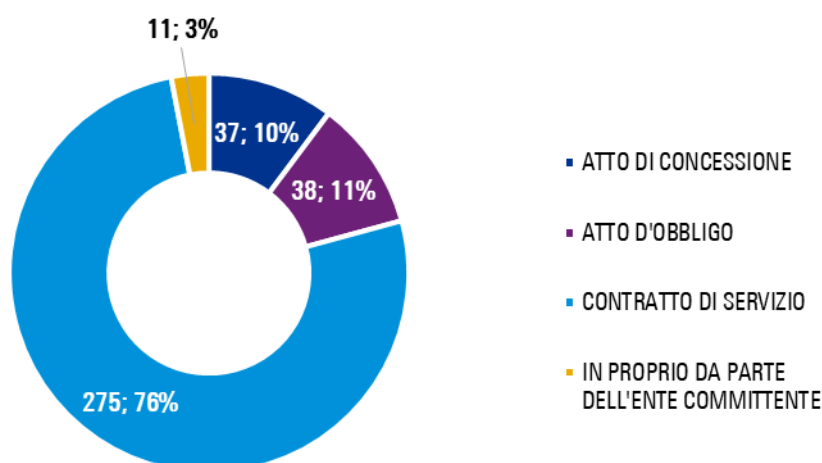
Come evidenziato, il 71,44% degli Atti di Affidamento di servizio TPL è di contratti di servizio, mentre è presente il 23% circa di Atti di concessione. Di seguito si riporta la definizione adottata per le diverse tipologie di atti di affidamento:

Tipologia Atto di affidamento del servizio TPL	Descrizione ed esempi
<i>Atto di concessione</i>	Provvedimento con cui è concesso l'esercizio del trasporto alle condizioni e con i diritti stabiliti nell'atto stipulato dall'Ente concedente corredato di disciplinare.
<i>Concessione con gestione in ambito Project Financing</i>	Convenzione/Contratto per la concessione della costruzione in <i>project financing</i> di una infrastruttura e della gestione dell'esercizio di sistema di trasporto, con un eventuale contributo e/o con canone per l'attività di operatore del servizio di trasporto e eventualmente per l'attività di gestione dell'infrastruttura su cui si effettua il servizio stesso, eventualmente con ulteriori contratti.
<i>Contratto di servizio</i>	Contratto di obbligo di servizio pubblico di trasporto locale e regionale con corrispettivo o senza corrispettivo, stipulato con Ente pubblico regionale o Ente pubblico locale, in presenza o in assenza di un contributo da parte dell'Ente Regione all'Ente o Organismo delegato locale.
<i>In proprio da parte dell'ente committente</i>	Incarico amministrativo, a seguito delibera di giunta o da statuzione dell'Ente locale o per legge costitutiva, di svolgere il servizio di TPL

Tipologia Atto di affidamento del servizio TPL	Descrizione ed esempi
	direttamente dall'amministrazione locale dell'Ente con personale in prevalenza in forza alla medesima. Non sono da ricomprendere nelle attività in proprio da parte dell'Ente, le attività in economia - sotto soglia - affidate senza gara a soggetti esterni all'amministrazione, come imprese a capitale pubblico, anche se con controllo analogo, o se a capitale privato.
<i>Atto d'obbligo</i>	Atto di natura amministrativa, eventualmente successivo alla delibera di giunta di un Ente pubblico, con il quale è stabilito l'obbligo in capo ad un'impresa di trasporto di diritto pubblico (e con controllo analogo) oppure in capo all'Azienda Speciale per il trasporto pubblico dell'amministrazione dell'Ente stesso, di prestare attività di trasporto per TPL di competenza del medesimo Ente. Selezionare anche nel caso di imposizione dell'atto d'obbligo per decisione unilaterale da parte dell'Ente ad una impresa di diritto privato. Tale selezione non è comunque riferibile alla proroga (prosecuzione) del servizio già oggetto di contratto.

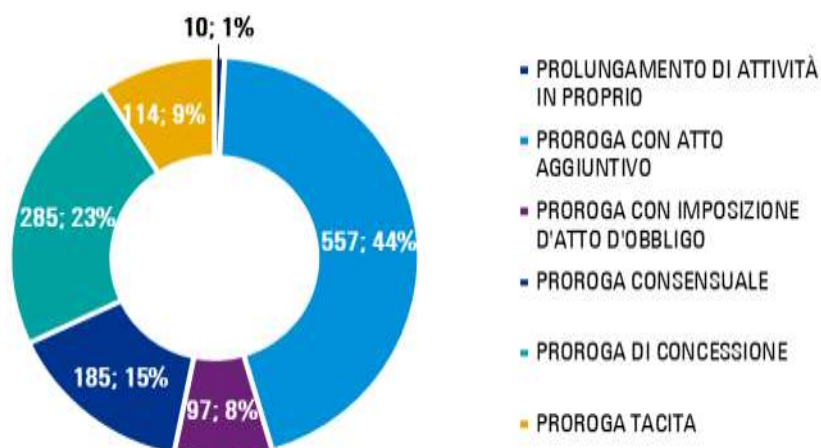
Ponendo l'attenzione sui soli Atti di Affidamento che abbiano inizio decorrenza nell'anno 2016 e che non siano dunque soggetti a proroga per l'anno stesso, essi sono ripartiti come nel grafico seguente.

Nuovi Atti di Affidamento con decorrenza 2016 - Dettaglio nazionale



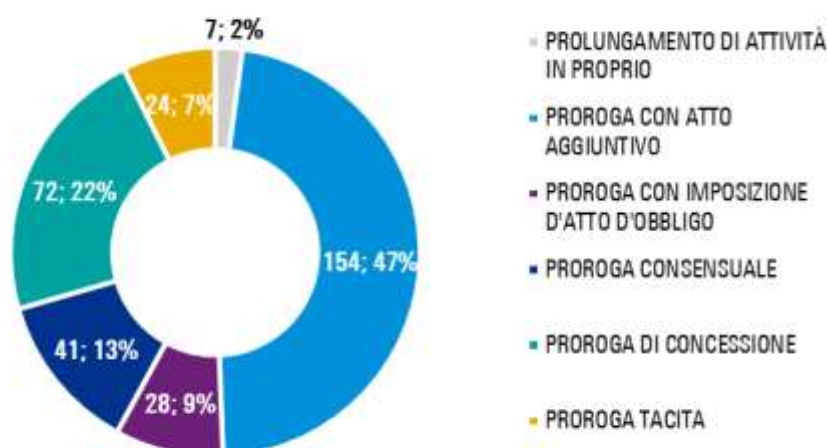
Per quanto concerne le proroghe degli Atti di Affidamento, di seguito la ripartizione delle tipologie di proroghe utilizzate. Il dettaglio delle tipologie di proroga per gli Atti di Affidamento per il TPL sono riportate nella pagina successiva.

Ripartizione delle tipologie di proroghe degli Atti di Affidamento 2016 - Dettaglio nazionale



Le proroghe con inizio di decorrenza nell'anno 2016 sono ripartite in base agli Atti di Affidamento, come nel grafico di seguito.

Nuove proroghe con decorrenza 2016 - Dettaglio nazionale

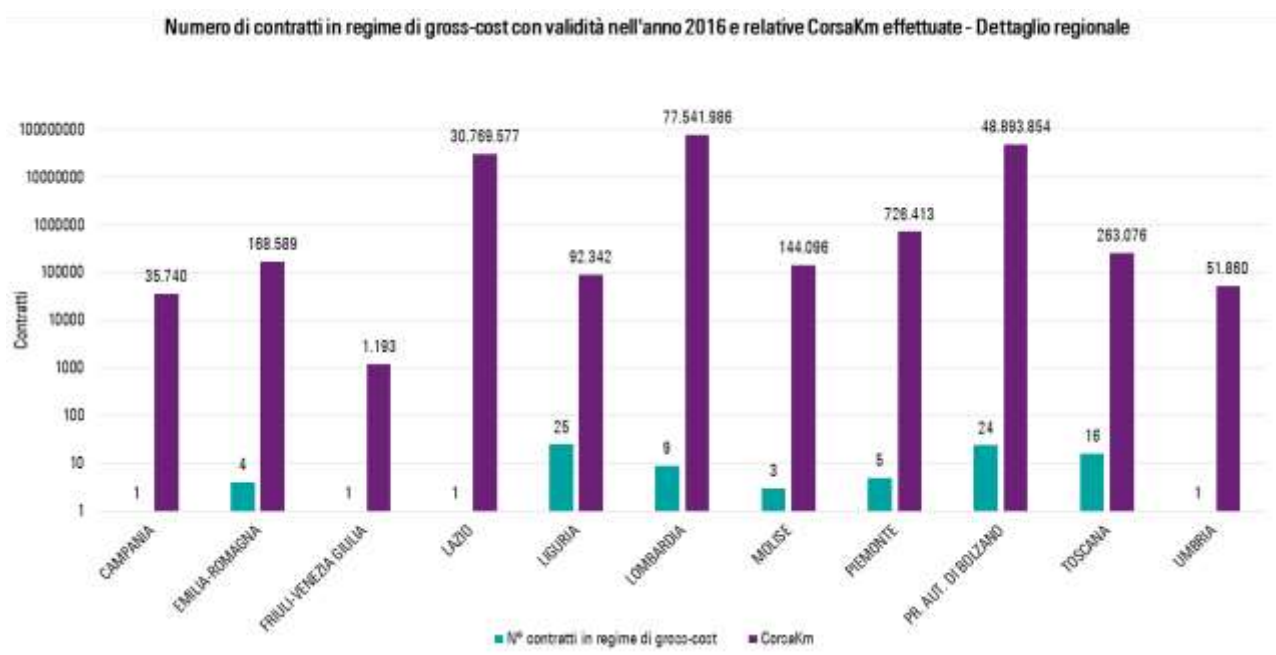


Di seguito si riporta la definizione per ciascuna tipologia di proroga presa in considerazione dalla rilevazione dati:

Tipologia Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
<i>Proroga di concessione</i>	Rinnovo anche perpetuato di precedente atto di concessione.
<i>Proroga con Atto aggiuntivo</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio (o di concessione in <i>Project Financing</i>), stipulato con atto aggiuntivo per

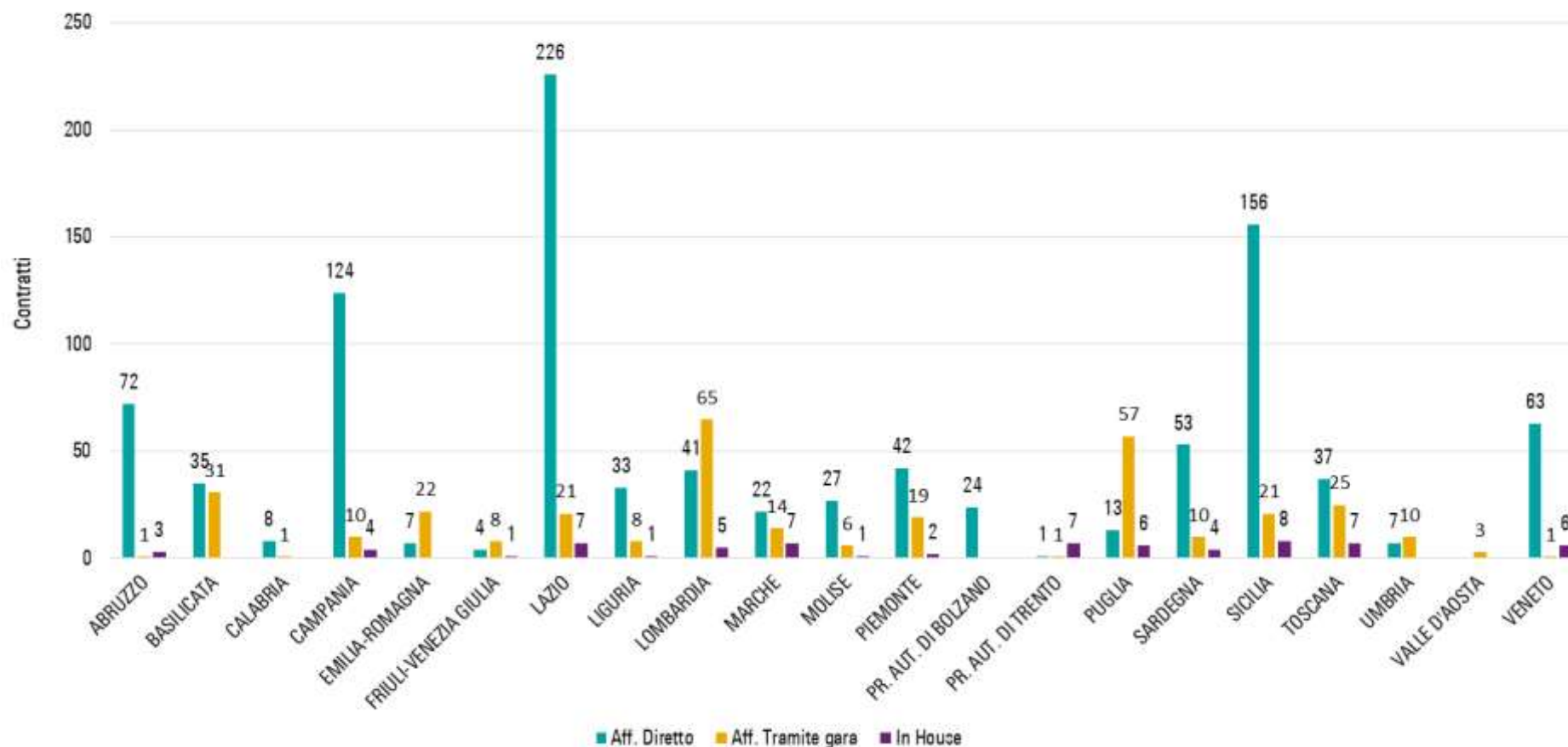
Tipologia Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
	eventuali mutazioni di dimensioni del servizio, o variazioni di alcune clausole e condizioni, del valore del corrispettivo, o per raggiunta scadenza del contratto precedentemente stipulato.
<i>Proroga consensuale</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio con atto di proroga negoziata o di intesa raggiunta, in prosecuzione ad un contratto preesistente pervenuto a scadenza, nelle more della stipula di un nuovo contratto con vigenza eventualmente retroattiva ricomprendente il prolungamento di validità della proroga. Ricomprensive il caso definito "proroga consensuale" nel regolamento EU 1370 / 2007 articolo 5 comma 5)
<i>Proroga tacita</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio pervenuto a scadenza senza la stipula di atto di proroga consensuale, di intesa negoziata raggiunta, di atto aggiuntivo, quindi senza formalizzazione alcuna, in conseguenza della sussistenza dell'obbligo di servizio del contratto scaduto, per cogenza dell'obbligo anche dopo la scadenza.
<i>Proroga con imposizione d'atto d'obbligo</i>	Prolungamento di validità dell'atto d'obbligo con cui è stabilito che l'impresa di capitale pubblico o l'Azienda Speciale dell'Ente persevera nell'obbligo di prestare il servizio in continuità. Riguarda anche l'imposizione di obbligo ad impresa di diritto o capitale privato per decisione unilaterale dell'Ente, nelle more della stipula di un contratto di obbligo di servizio a seguito di aggiudicazione a valle di gara, o di eventuale prossimo affidamento. Ricomprensive quindi il caso definito "imposizione di atto d'obbligo" al comma 5, articolo 5, del regolamento EU 1370 / 2007.
<i>Prolungamento di attività in proprio</i>	Prolungamento di attività in proprio effettuata dall'amministrazione direttamente - non per il tramite di Imprese o Azienda Speciale - nelle more di una nuova deliberazione dell'Ente sulla decisione in merito all'attività stessa o sull'affidamento a Imprese con contratto, o su un incarico ad Azienda Speciale.
Prolungamento per rinnovo contratto	Rinnovo del contratto di riferimento, come previsto dal Decreto Legislativo n.422 del 1997.

Il grafico che segue mostra il numero di atti di affidamento in regime di gross-cost e le relative CorsaKm effettuate nel 2016. Per una migliore visualizzazione, sono state graficate esclusivamente le regioni per le quali sia presente almeno un contratto di gross-cost.



I seguenti grafici evidenziano la ripartizione percentuale delle modalità di affidamento dei servizi del TPL e Ferroviario per l'esercizio 2016 a livello nazionale e regionale.

Numero contratti validi nel 2016 distinti per modalità d'affidamento - Dettaglio regionale



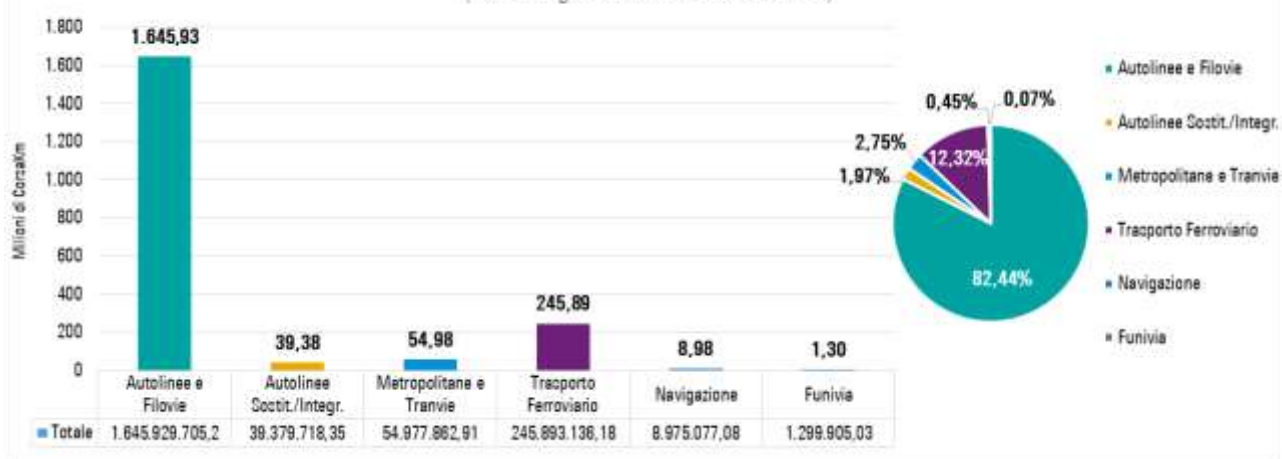
1.1.3 Dati trasportistici ed economico-finanziari

Di seguito sono riportati i dati raccolti tramite la rilevazione dati TPL per i contratti validi nel 2016:

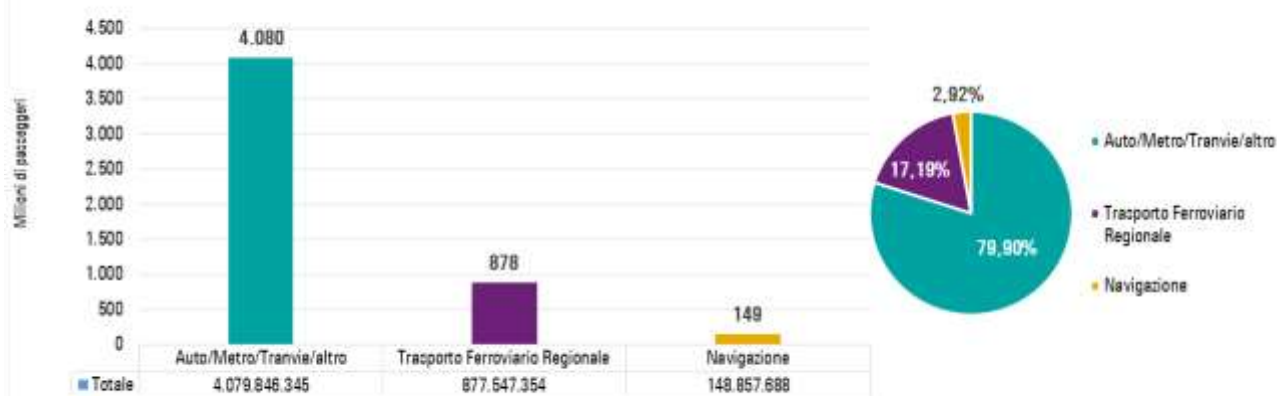
Dati rilevati	Gruppo modalità di trasporto			Totale
	Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione	
Quantità di BusKm	1.645.929.705,24 <i>Autolinee e Filovie</i>	39.379.718,35 <i>Autolinee sostitutive e integrative</i>	-	1.685.309.423,59
Quantità di TrenoKm	54.977.862,91 <i>Metropolitane e Tranvie</i>	245.893.136,18 <i>Trasporto ferroviario</i>	-	300.870.999,10
Quantità di CorsaMiglio	-	-	4.841.663,29	8.957.077,08 (*)
Quantità di CorsaKm per funivia	1.299.905,03	-	-	1.299.905,03
Quantità di Passeggeri Trasportati	4.079.846.345,00	877.547.354,00	148.857.688,00	5.106.251.387,92
Quantità di Addetti Totali	83.612,00	29.020,00	4.440,00	117.072,00
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)	€ 4.726.770.249,57	€ 3.037.090.813,99	€ 118.867.440,05	€ 7.882.728.503,61
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	€ 68.573.896,95	€ 636.883.958,09	€ 4.299.900,67	€ 709.757.755,71
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura	€ 109.505.095,05	€ 265.760.646,99	-	€ 375.265.742,04
Compensazioni per agevolazioni tariffarie	€ 18.434.710,88	€ 2.968,75	-	€ 18.437.679,63
Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione	€ 56.645.688,09	€ 24.938.217,81	€ 18.760,50	€ 81.602.666,40
Ricavi da traffico da Tdv aziendali	€ 1.160.151.055,60	€ 1.159.926.194,51	€ 187.008.263,82	€ 2.507.085.513,93
Ricavi da traffico da Tdv con Tariffazione Integrata	€ 453.545.289,73	€ 203.636.082,24	€ 65.883,50	€ 657.247.255,47
Ricavi da traffico totali (compresi altri ricavi)	€ 2.149.911.054,13	€ 1.411.538.313,57	€ 189.207.056,64	€ 3.750.656.424,34

(*) Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km

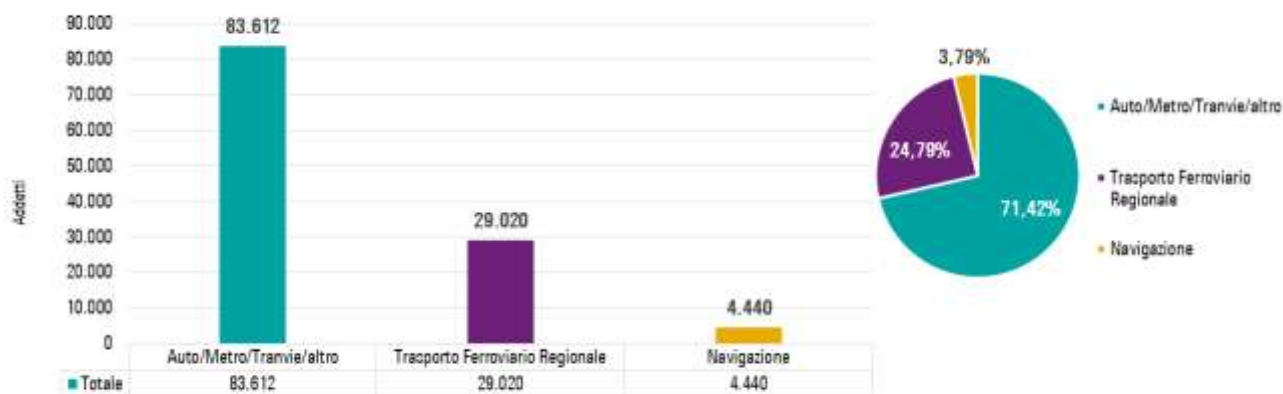
Quantità di CorsaKm nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale
(Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km)



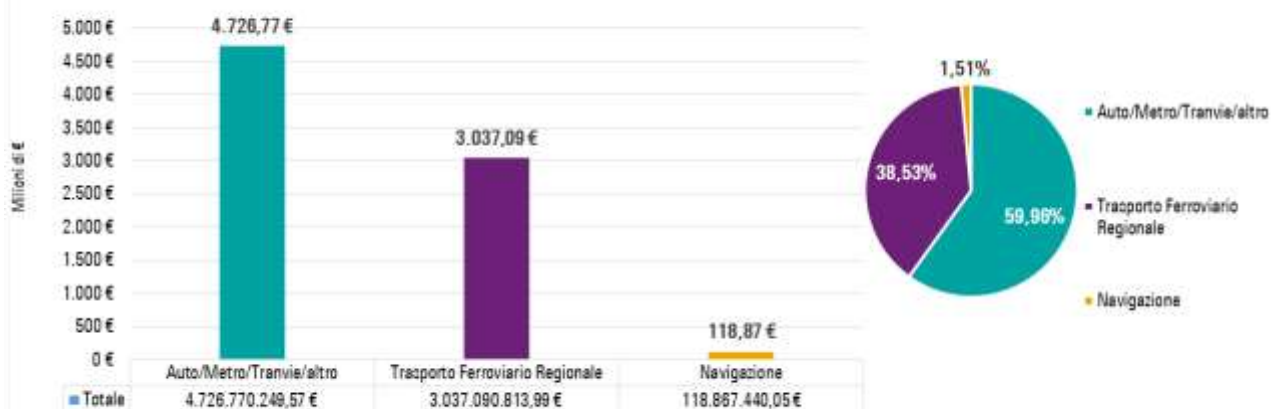
Quantità passeggeri trasportati nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Quantità addetti al servizio TPL nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



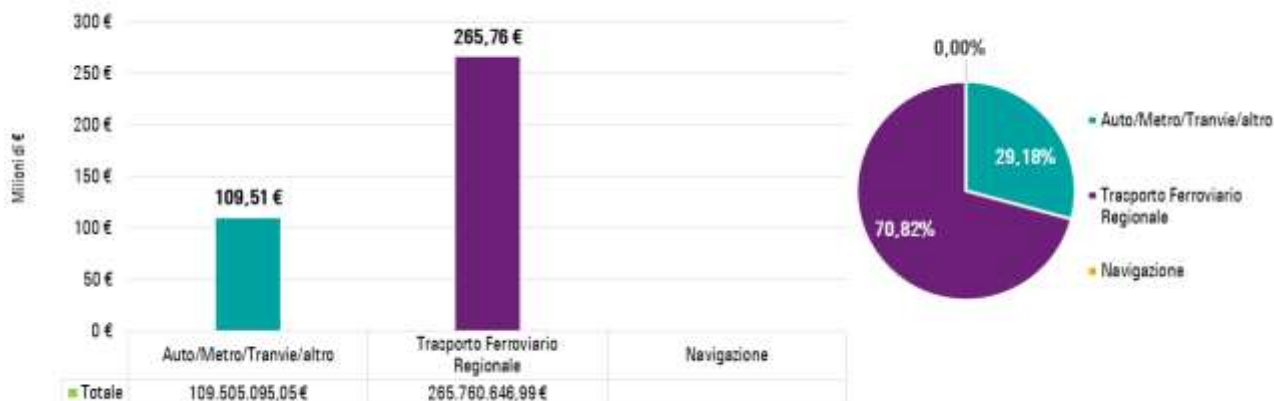
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Corrispettivi di Gestione Infrastruttura nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



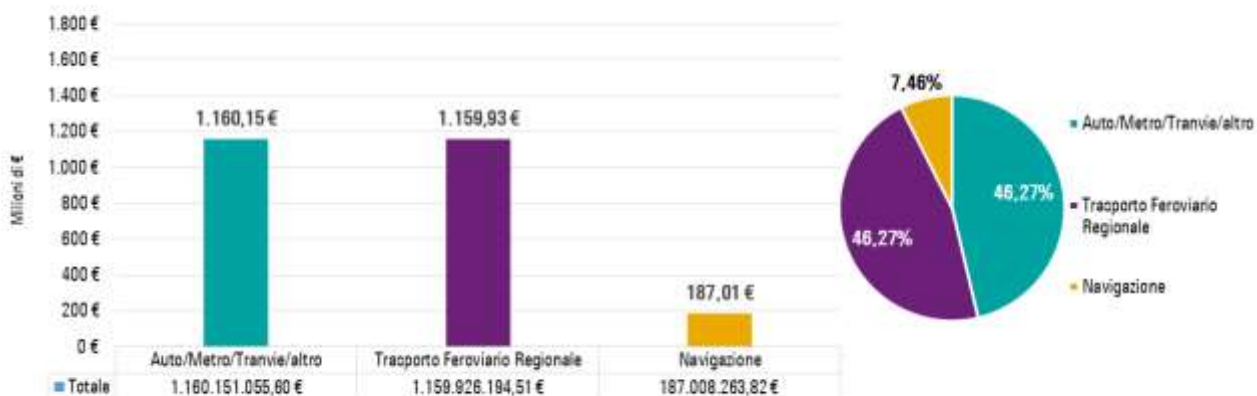
Compensazioni per agevolazioni tariffarie nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale

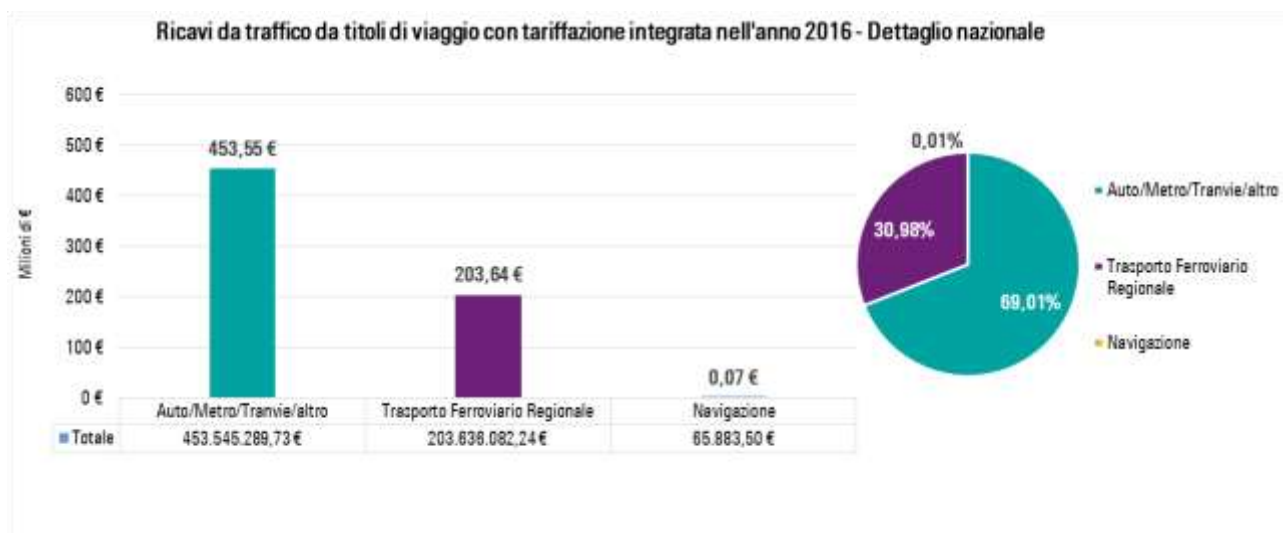


Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale





1.1.4 Indicatori TPL

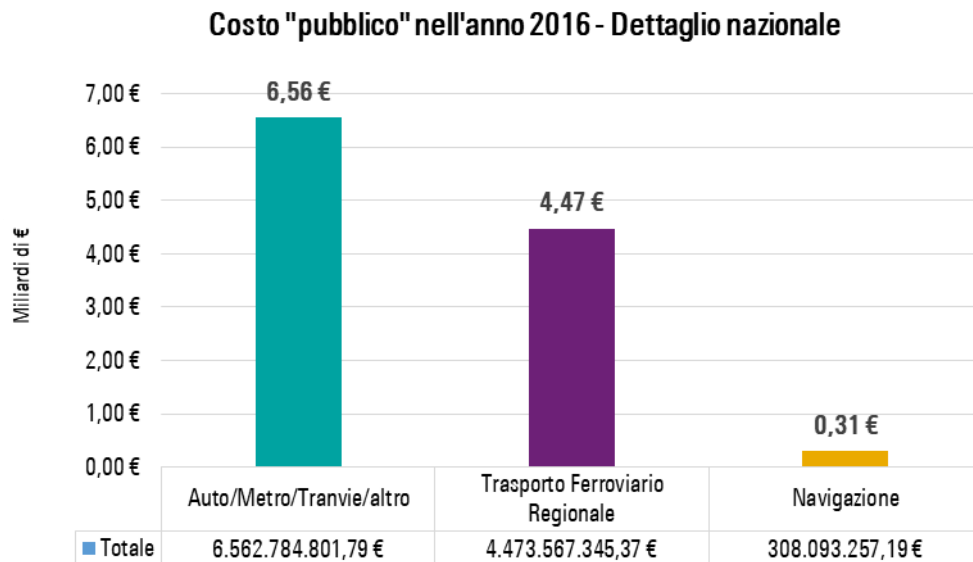
ID	Descrizione Indicatore	Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione	Importo complessivo <i>Indicatore calcolato sul totale dei dati raccolti</i>
I.1	Costo "pubblico"	€ 6.562.784.801,79	€ 4.473.567.345,37	€ 308.093.257,19	€ 11.344.445.404,35
I.2	Costo "Pubblico" a Corsa*Km	3,86 (Autolinee e Filovie, Metropol. e Tranvie)	15,68 (Ferrovie e Autolinee sost. / integr.)	34,33 (*)	5,68 (*)

(*) Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km

- I.1: Importo complessivo ottenuto sommando: a) i Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio, b) le Compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione, c) i Contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed

erogati separatamente, d) i Ricavi da traffico derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio da parte dell'utenza passeggeri per le corse dei servizi oggetto di affidamento.

Con importo di Corrispettivo si ricomprendono i corrispettivi di contratto anche in caso di regime di *gross-cost*, di contratto di concessione, sussidi da concessione amministrativa, con rispettive proroghe di qualunque tipo, gli oneri di struttura per le attività di trasporto effettuate direttamente dall'ente (al netto dei ricavi introitati dall'impresa o dall'ente).

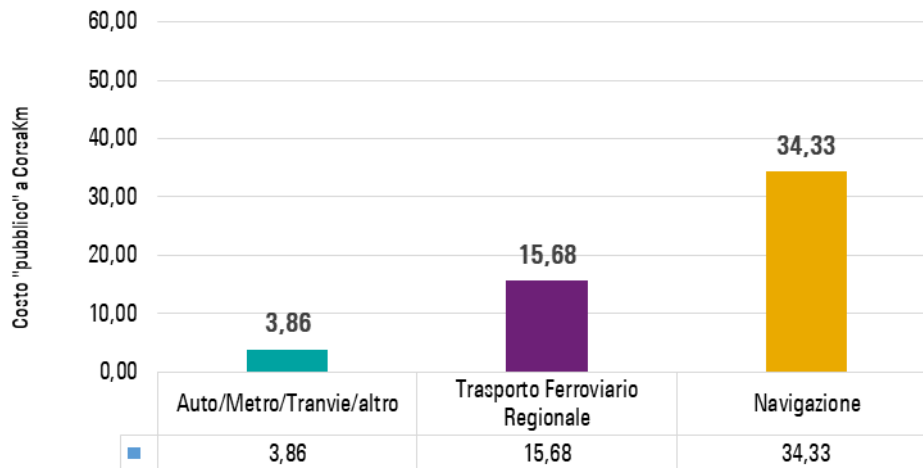


Come si evidenzia dal grafico sopra riportato, la quota parte di costo pubblico relativo alle autolinee/tramvie/metropolitane e altro rappresenta circa il 58%, mentre il trasporto ferroviario rappresenta circa il 40% del costo totale.

- I.2: L'importo complessivo di cui all'I.1 rapportato alla dimensione del servizio prestato dalle imprese.

Il rapporto esprime il ricavo delle imprese nell'esercizio dell'anno ad unità di trasporto misurata in corsakilometro per qualunque modalità.

Costo "pubblico" a CorsaKm nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale
(Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km)



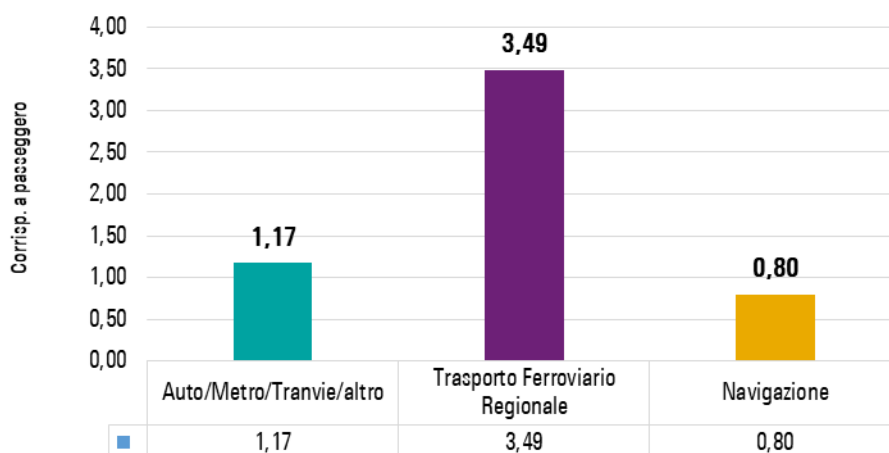
In media in Italia, dal grafico soprariportato, appare che un Km di corsa per il servizio TPL su autolinea, tranvia metropolitana ha un costo pubblico pari a 3,86 euro a fronte di 15,68 euro per una Corsa*Km del servizio ferroviario e 34,33 euro per una CorsaMiglio del servizio di navigazione.

ID	Descrizione Indicatore	Gruppo modalità di trasporto			Importo complessivo Indicatore calcolato sul totale dei dati raccolti
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione	
I.3	Corrispettivi a passeggero trasportato	1,17	3,49	0,80	1,56
I.4	Corrispettivi a corsakilometro	2,81 (Autolinee e Filovie, Metropol. e Tranvie)	10,73 (Ferrovie e Autolinee sost./integr.)	13,25 (*)	3,99 (*)

(*) Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km

- I.3: Importo complessivo dei Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio - ricomprendente le Compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione, nonché i contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente rapportato alla quantità di passeggeri complessivamente trasportati.
Il rapporto esprime l'importo medio a carico dell'Ente pubblico per l'effettivo trasporto di un passeggero.

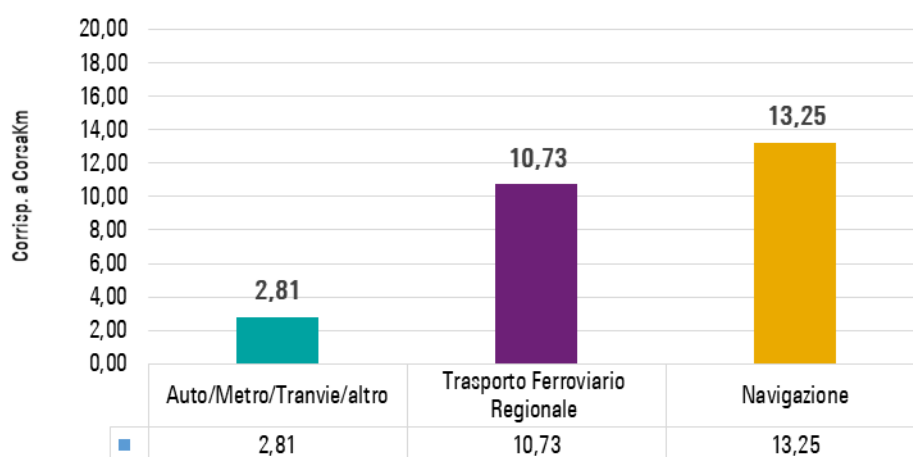
Corrispettivi a passeggero trasportato nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Appare evidente dal grafico soprariporato che l'importo maggiore a carico dell'ente pubblico per il trasporto di un passeggero è quello relativo al trasporto ferroviario regionale.

- I.4: Importo dei Corrispettivi, ottenuto come al punto I.3, rapportato alle quantità di servizio complessive misurate con l'unità di trasporto comune a tutte le modalità, in CorsaKilometro. Il rapporto esprime l'importo medio a carico dell'Ente pubblico ad unità di servizio chilometrica effettivamente prestata dalle imprese.

Corrispettivi a CorsaKm nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale (Corsa*Miglio normalizzate in CorsaKm)



Se analizziamo il corrispettivo in rapporto all'unità di servizio chilometrica prestata dalle imprese, l'importo più elevato è quello relativo ai servizi di navigazione, pari a 13,25 euro contro i 10,73 euro del trasporto ferroviario regionale e i 2,81 del trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane etc.

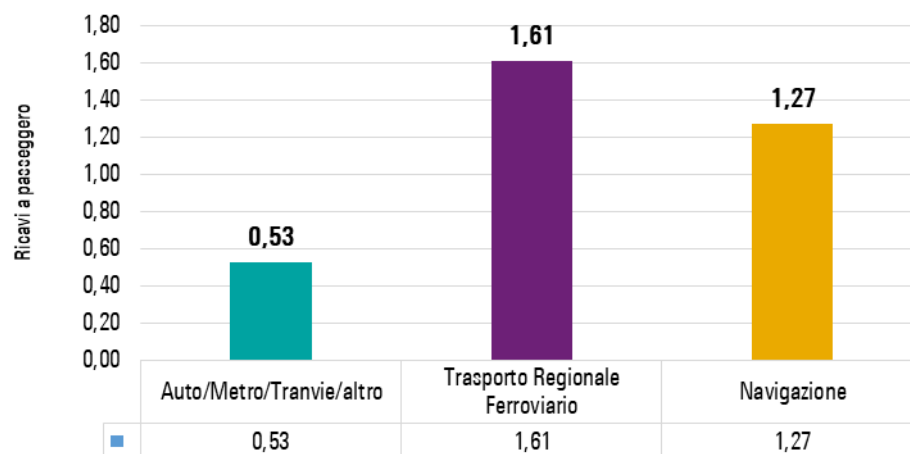
ID	Descrizione Indicatore	Gruppo modalità di trasporto			Importo complessivo <i>Indicatore calcolato sul totale dei dati raccolti</i>
		<i>Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro</i>	<i>Trasporto Ferroviario Regionale</i>	<i>Navigazione</i>	
I.5	Ricavi da traffico a passeggero trasportato	0,53	1,61	1,27	0,66
I.6	Ricavi da traffico (riportato a tariffa ordinaria) a passeggero trasportato	0,45	1,64	1,27	0,68
I.7	Ricavi da traffico da soli tdv aziendali su Ricavi da traffico	0,65	0,82	0,99	0,74
I.8	Ricavi da traffico da sola Integrazione Tariffaria su Ricavi da traffico	0,25	0,14	0,00	0,19
I.8 bis	Prodotto dell'Indicatore I.8 e dei Passeggeri trasportati	1.040.834.566,42	126.599.684,56	51.526,53	1.167.485.777,52
I.9	Ricavi da traffico su Costo "Pubblico"	0,33	0,32	0,61	0,33

(*) *Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km*

- I.5: Importo complessivo dei Proventi da traffico proveniente dall'utenza passeggeri, derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio sia aziendali che ad integrazione tariffaria, nonché proventi di determinata natura, rapportato alla quantità di passeggeri complessivamente trasportati.

Il rapporto esprime l'importo medio a carico del singolo passeggero.

Ricavi da traffico a passeggero trasportato nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



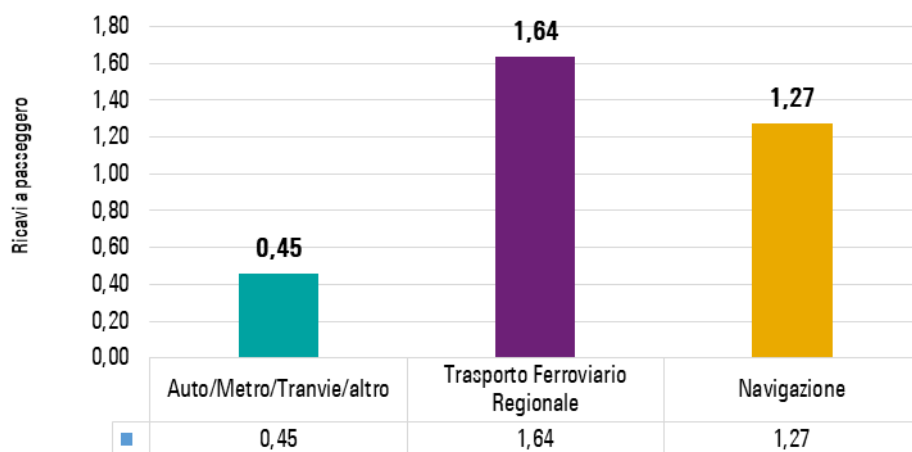
I ricavi da traffico a passeggeri più elevati si riscontrano nel servizio di trasporto ferroviario regionale, con un importo medio a carico del singolo passeggero pari a 1,61 euro, mentre

l'importo medio per i servizi di navigazione è pari a 1,27 euro e quello relativo alle autolinee, tranvie, metropolitane, etc. pari a 0,53 euro.

- I.6: Importo complessivo dei Proventi di cui al punto I.5 sommato all'importo delle Compensazioni tariffarie, da agevolazioni ed esenzioni, ricomprese nei corrispettivi di contratto nonché degli importi delle compensazioni della medesima natura eventualmente provenienti da enti pubblici diversi ricadenti nel territorio, rapportato alla quantità dei passeggeri complessivamente trasportati.

Il rapporto esprime l'importo medio attribuibile a singolo passeggero appartenente all'ipotetica utenza costituita dalla medesima quantità dei passeggeri trasportati considerati paganti la tariffa ordinaria non agevolata e in assenza di esenzione tariffaria.

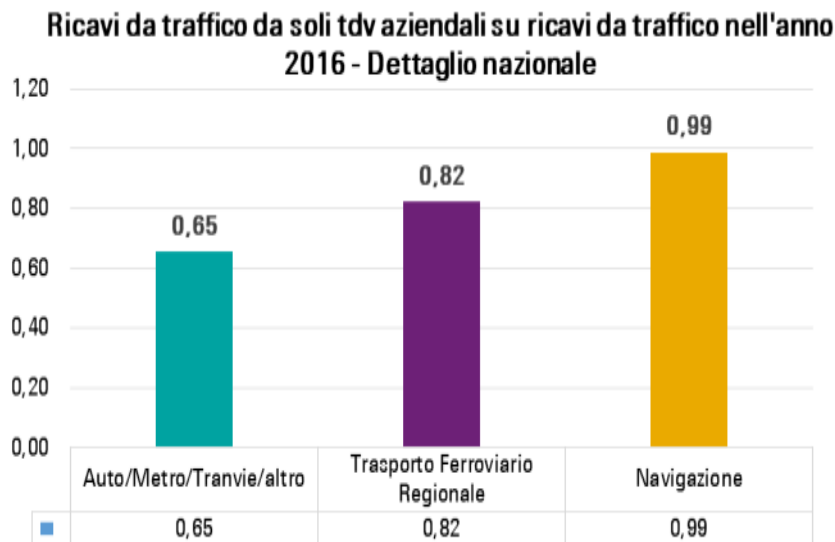
**Ricavi da traffico (riportato a tariffa ordinaria) a passeggero
trasportato nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale**



La variazione rispetto al grafico precedente è minimale.

- I.7: Importo complessivo dei soli Proventi da traffico proveniente dall'utenza passeggeri, derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio aziendali rapportato all'importo di cui al complessivo dei Proventi da traffico.

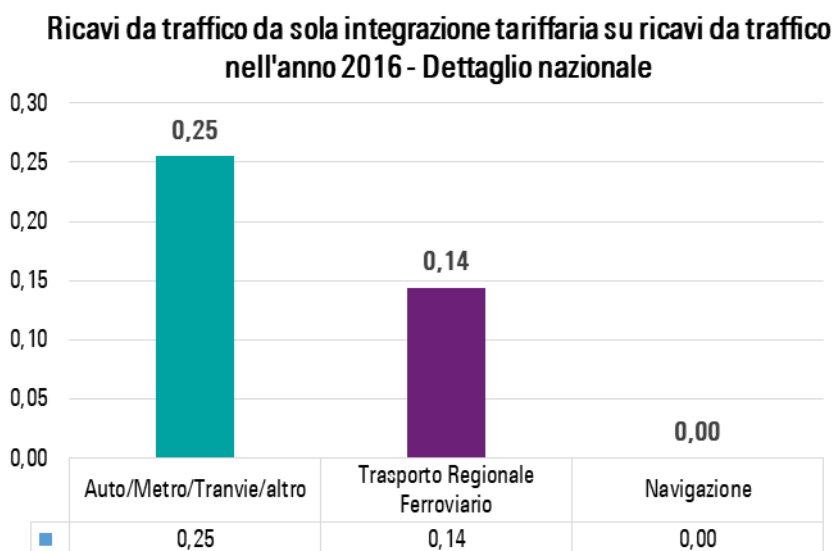
Il rapporto esprime la quota decimale, o da esprimere in percentuale, degli introiti da titoli di viaggio aziendali rispetto agli introiti complessivi provenienti dall'utenza.



L'82% dei ricavi da traffico per il servizio di trasporto ferroviario regionale deriva dai titoli di viaggio aziendali, tale percentuale si riduce se si prende in esame il trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane e altro al 65% mentre aumenta al 99% per ciò che riguarda i servizi di navigazione.

- I.8: Importo complessivo dei soli Proventi da traffico proveniente dall'utenza passeggeri, derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio ad integrazione tariffaria rapportato all'importo di cui al complessivo dei Proventi da traffico.

Il rapporto, complementare al precedente I.7, esprime la quota decimale, o da esprimere in percentuale, degli introiti da titoli di viaggio ad integrazione tariffaria a fronte di una offerta integrata dei servizi rispetto agli introiti complessivi provenienti dall'utenza, ed è significativo del peso dell'integrazione tariffaria sugli introiti da tariffa.

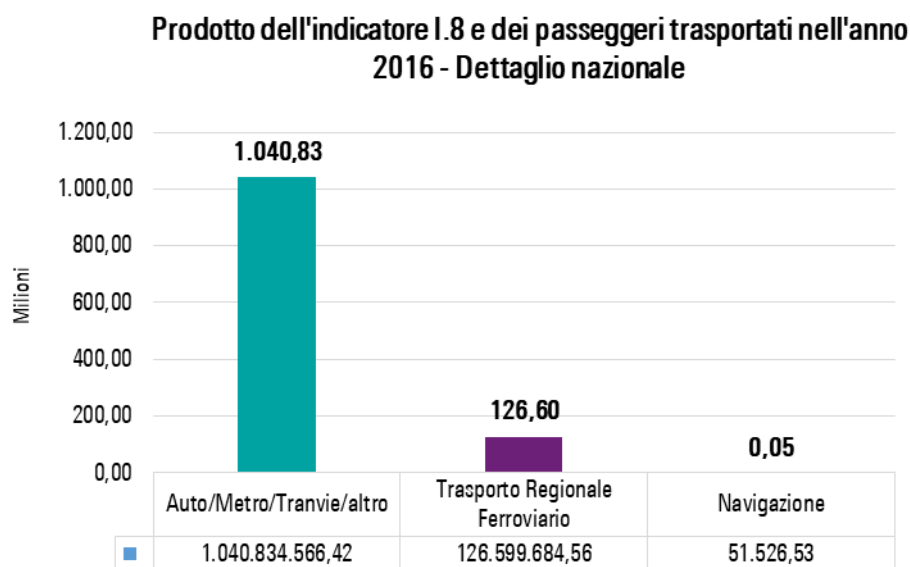


Il 25% dei ricavi da traffico deriva dagli introiti da titoli di viaggio a tariffazione integrata per i servizi di TPL su autolinee, tranvie, metropolitane e altro, mentre solo il 14% per il servizio ferroviario regionale.

- **I.8 bis:** Quantità di passeggeri calcolata dal prodotto del rapporto indicatore di cui al punto I.8 e la quantità di passeggeri complessivamente trasportati in un territorio.

Stima della quota parte dei passeggeri che utilizza le corse dei servizi per cui è vigente l'integrazione tariffaria per l'integrazione dei servizi, rispetto al complessivo dei trasportati, ottenuta ipotizzando che tariffa unitaria a passeggero sia confrontabile nelle diverse tariffazioni.

L'ulteriore rapporto della stima di cui al punto I.8bis con il complessivo della quantità passeggeri, fornisce una misura media della quota percentuale di passeggeri che usufruiscono l'integrazione dei servizi, da porre ulteriormente a confronto con le quantità di passeggeri dei servizi per i quali si adotta la sola tariffazione integrata.

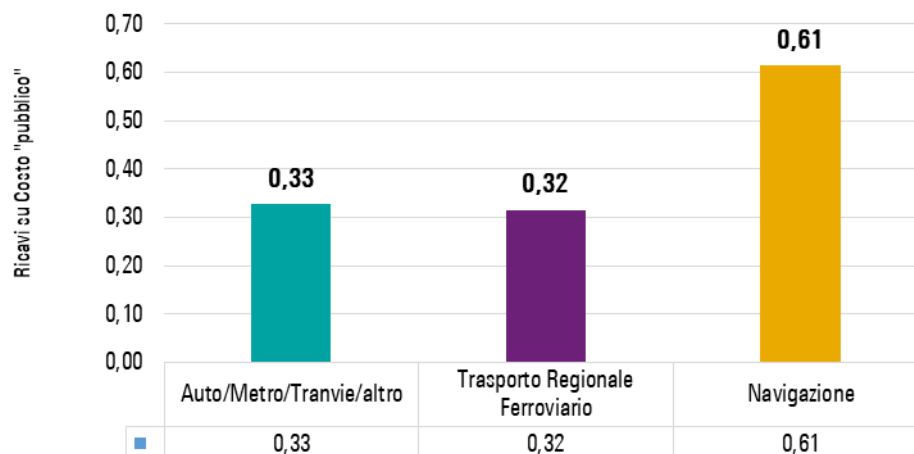


La quota parte dei Passeggeri trasportati nel 2016 per i servizi di TPL su autolinee, tranvie, metropolitane e altro risulta effettivamente prevalente rispetto al totale dei passeggeri trasportati.

- **I.9:** Importo dei Proventi complessivi da traffico di cui al punto I.5 rapportato all'importo del Costo "Pubblico" complessivo ricomprendente gli importi di cui al punto I.1.

Il rapporto in termini decimali, o in percentuale, restituisce la redditività effettiva del trasporto, ovvero la quota parte di copertura dei ricavi d'impresa o della prestazione di trasporto nell'esercizio dell'anno tramite i proventi da traffico provenienti dall'utenza.

Ricavi da traffico su Costo Pubblico nell'anno 2016 - Dettaglio nazionale



Dal grafico appare come per il servizio di navigazione la quota parte di copertura dei ricavi d'impresa raggiunga il 61% a fronte del 32% per il trasporto ferroviario regionale e il 33% per il servizio su autolinee, tranvie, metropolitane e altro.

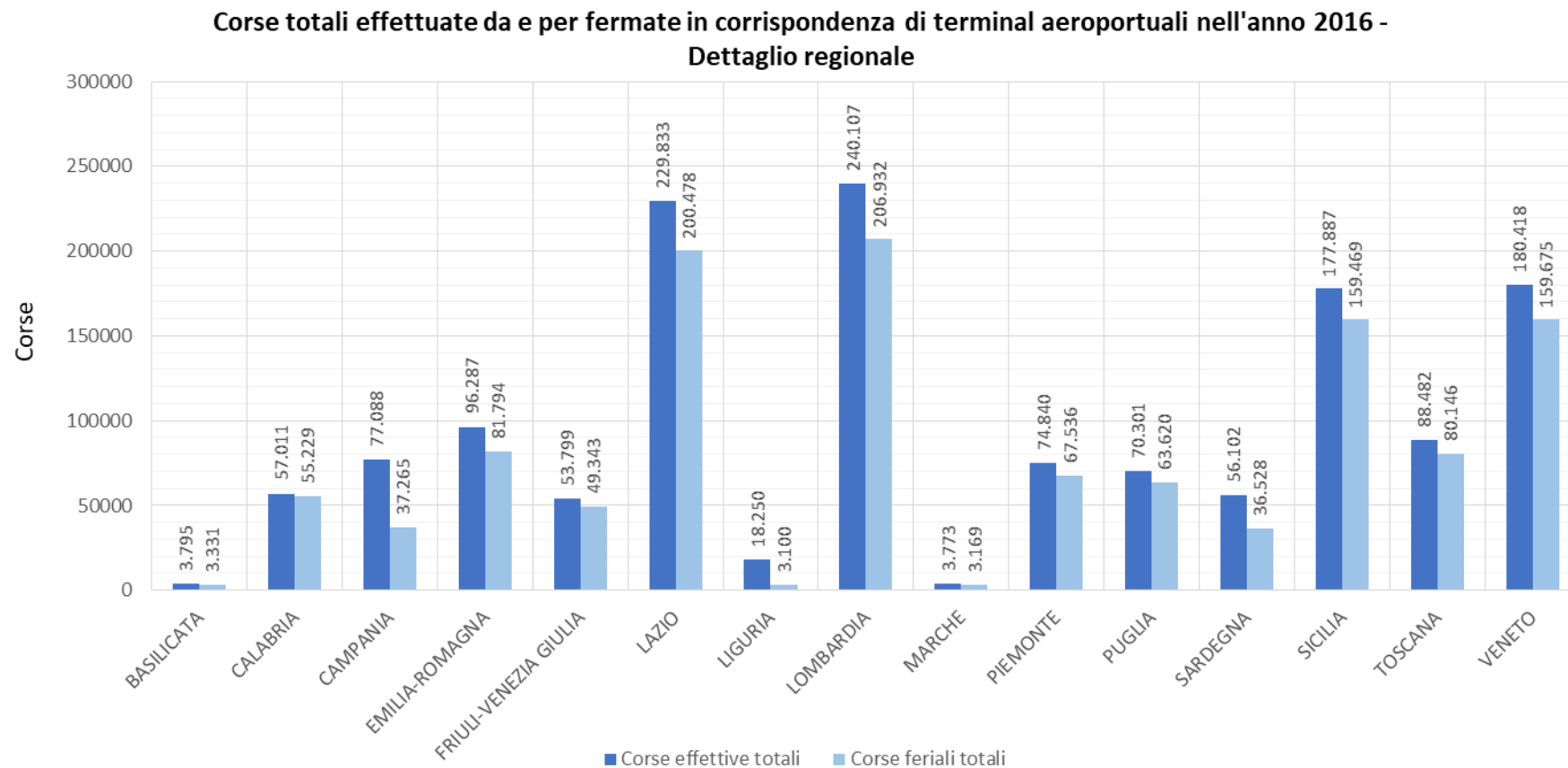
1.1.5 Analisi del servizio TPL da/per aeroporti

Nell'ambito del percorso intrapreso dall'Osservatorio per ampliare la rilevazione dei dati del settore TPL, dall'esercizio 2015 è stata avviata una rilevazione dati finalizzata a rappresentare la situazione in termini di atti di affidamento che comprendono corse da e/o per terminal aeroportuali. La tabella seguente evidenzia gli aeroporti nazionali che sono stati oggetto di rilevazione.

Aeroporto	Sigla Aeroporto	Regione	N° atti di affidamento
Aeroporto dello Stretto	REG	Calabria	1
Birgi	TPS	Sicilia	2
Capodichino	NAP	Campania	7
Casale	BDS	Puglia	2
Caselle	TRN	Piemonte	2
Ciampino	CIA	Lazio	1
Costa Smeralda	OLB	Sardegna	2
Cristoforo Colombo	GOA	Liguria	1
Elmas	CAG	Sardegna	3
Falconara	AOI	Marche	2
Falcone borsellino	PMO	Sicilia	3
Federico Fellini	RMI	Emilia-Romagna	1
Fertilia	AHO	Sardegna	4
Fiumicino	FCO	Lazio	4
Fontanarossa	CTA	Sicilia	8
Galileo Galilei	PSA	Toscana	2
Guglielmo Marconi	BLQ	Emilia-Romagna	1
Lamezia Terme	SUF	Calabria	3
Linate	LIN	Lombardia	2

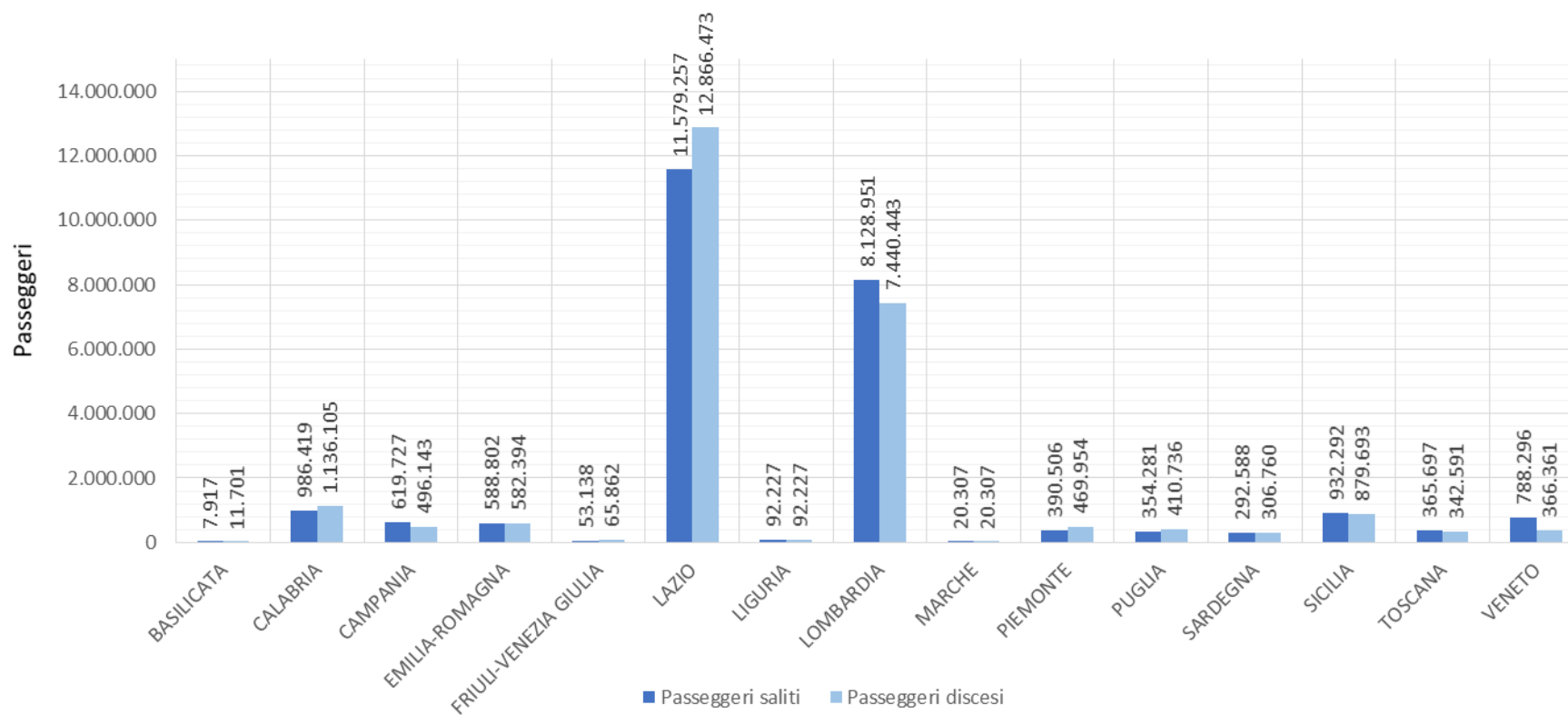
Aeroporto	Sigla Aeroporto	Regione	N° atti di affidamento
Malpensa	MLP	Lombardia	6
Marco polo	VCE	Veneto	4
Orio al serio	BGY	Lombardia	2
Palese	BRI	Puglia	4
Ronchi dei legionari	TRS	Friuli-Venezia Giulia	1
S. Anna	CRV	Calabria	1
Treviso	TSF	Veneto	4

La rilevazione ha consentito di determinare a livello regionale i volumi di corse totali effettuate da e per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2016, come rappresentato in figura.



Inoltre, è stato possibile rilevare a livello regionale i volumi di passeggeri saliti/discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2016.

Passeggeri saliti / discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2016 - Dettaglio regionale

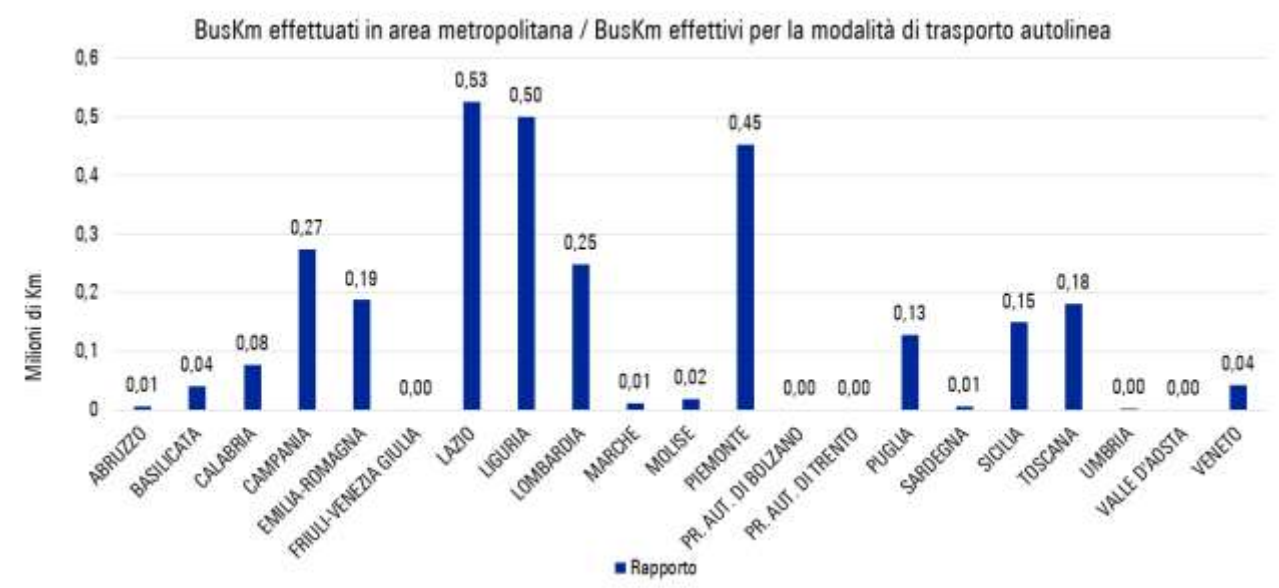
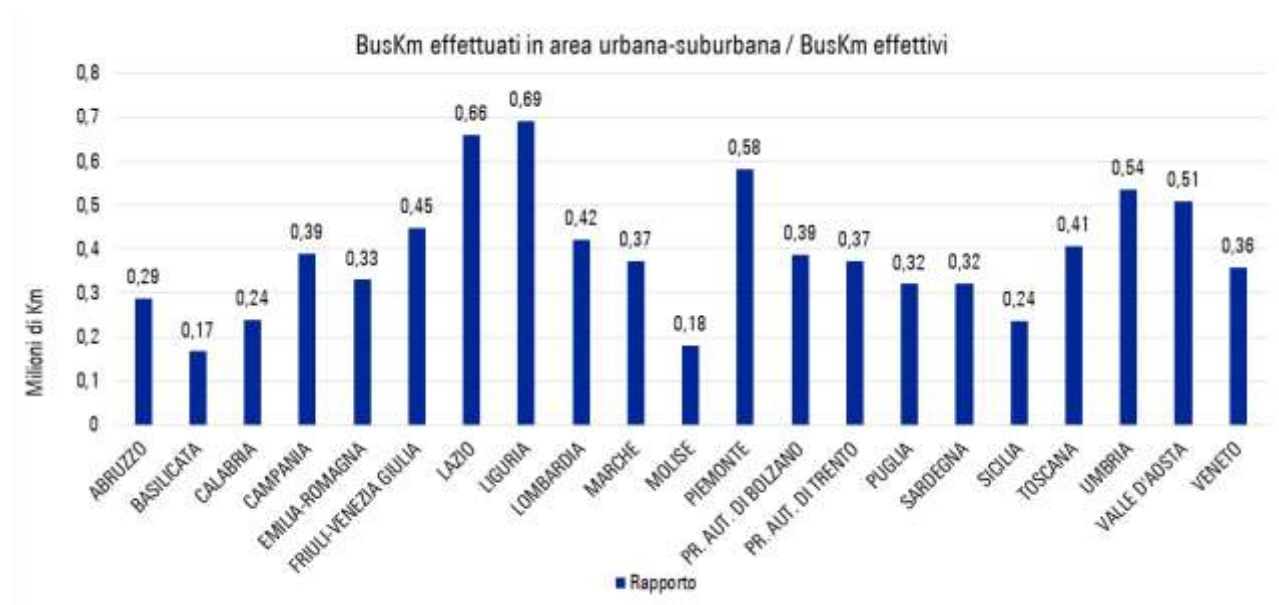


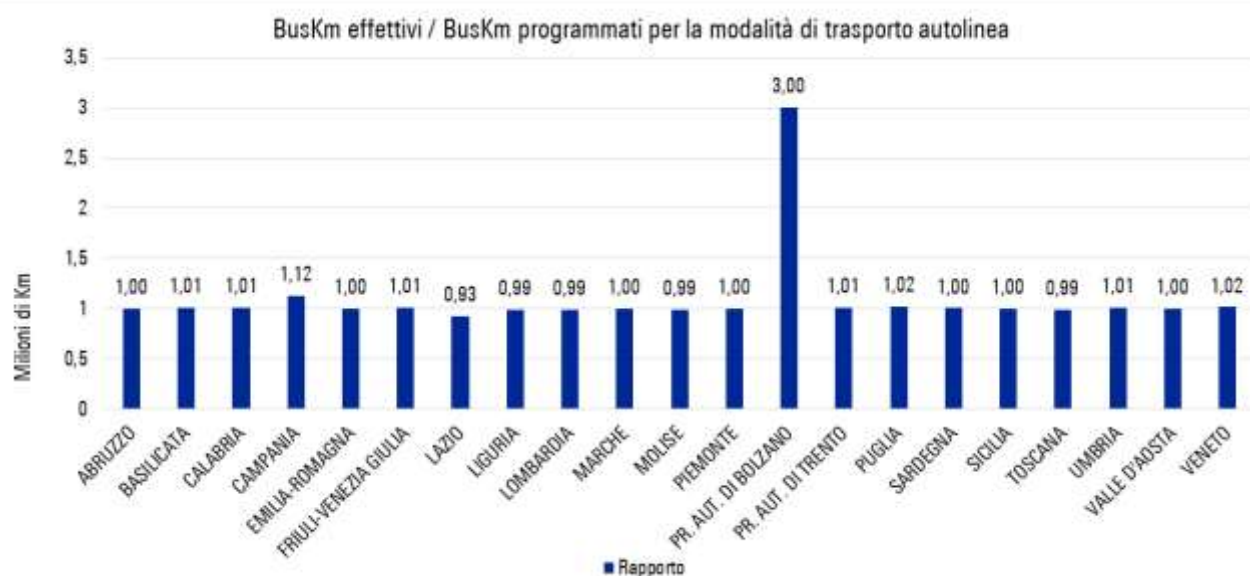
1.1.6 Analisi dei dati per le modalità di trasporto

La rilevazione dei dati a consuntivo per l'anno 2016 ha visto l'introduzione di nuove maschere volte al censimento di dati trasportistici utili per la determinazione, secondo i procedimenti dell'Università La Sapienza, del valore economico dei costi standard per l'attività del servizio di trasporto con la singola modalità di trasporto individuata in relazione al singolo affidamento/contratto (autolinea, tranvia, metropolitana, trasporto ferroviario regionale).

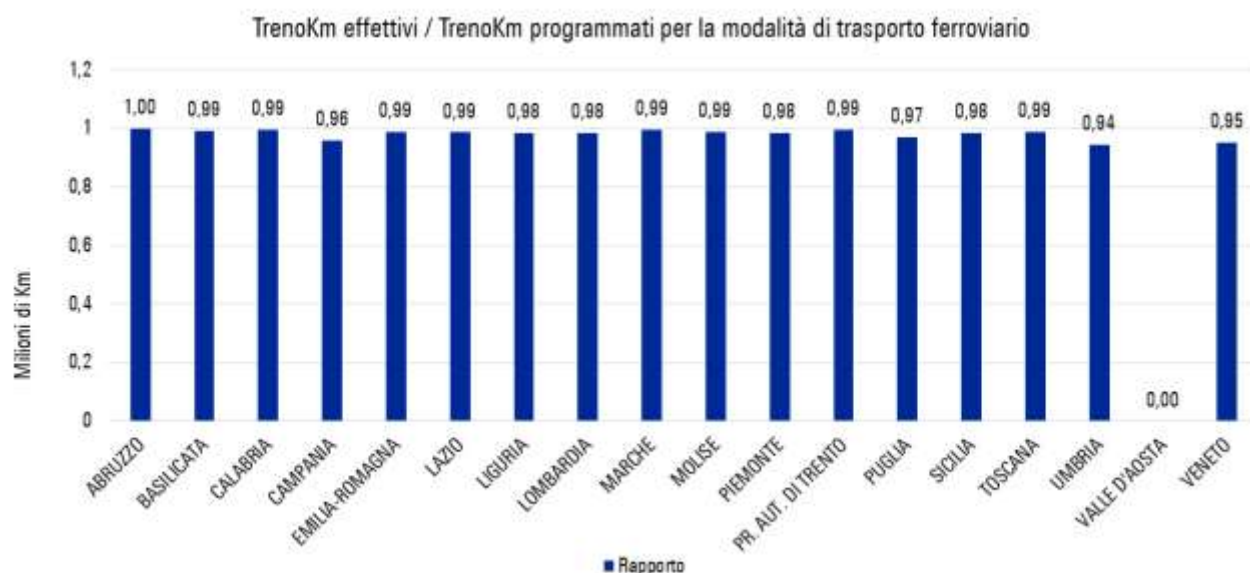
Si riportano di seguito alcuni grafici relativi ai dati individuati e alle velocità commerciali senza soste, derivanti dall'analisi e dall'elaborazione delle informazioni rilevate per le modalità di trasporto.

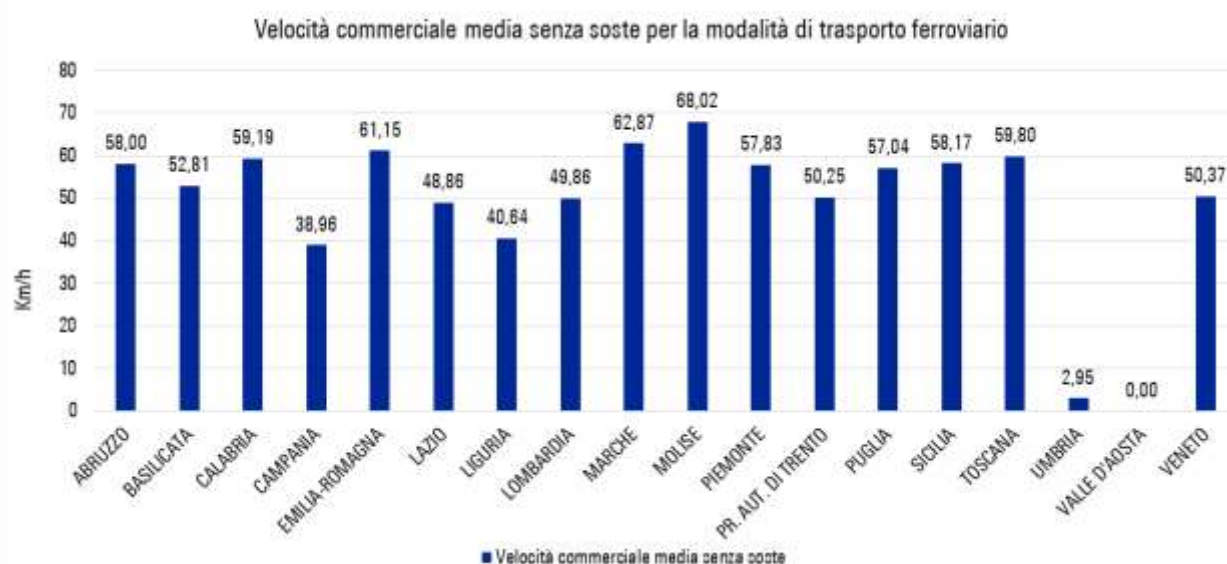
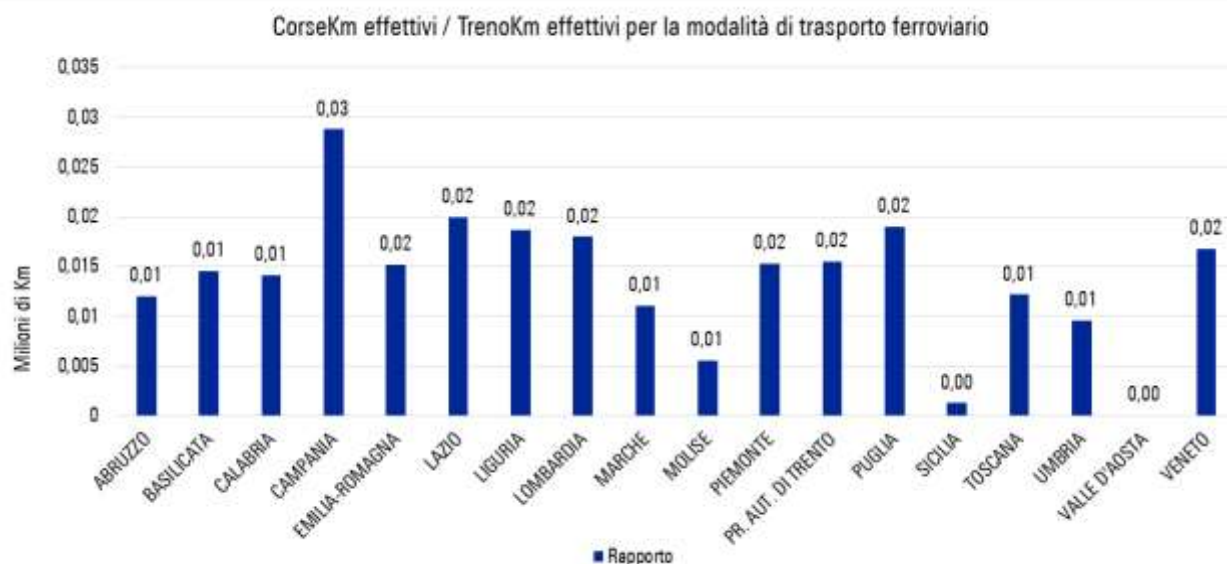
Modalità autolinee



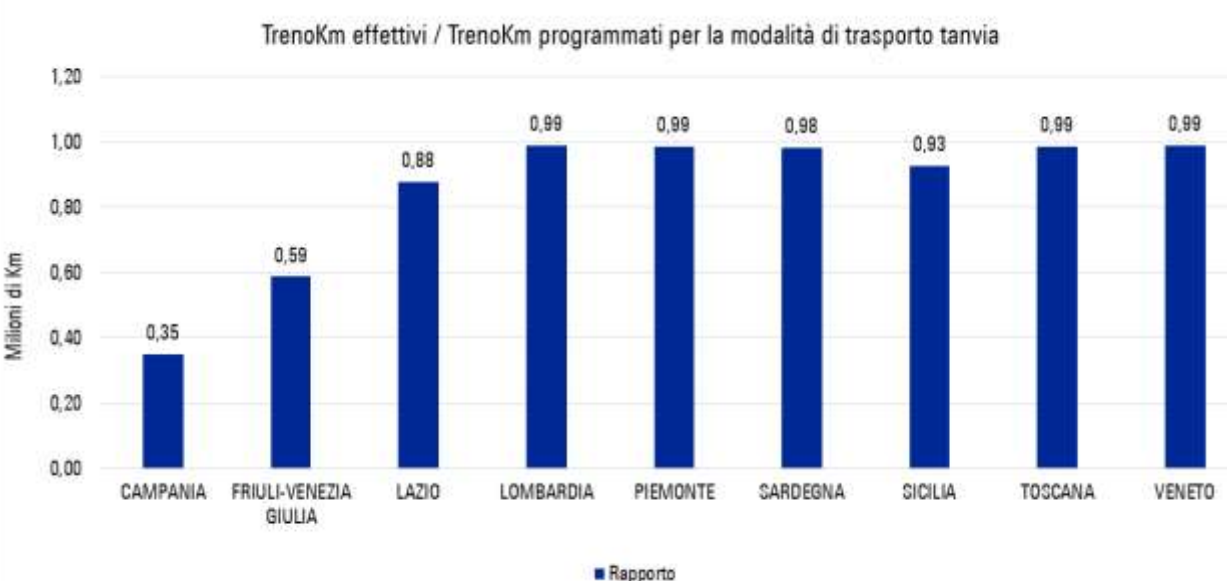


Modalità ferrovie

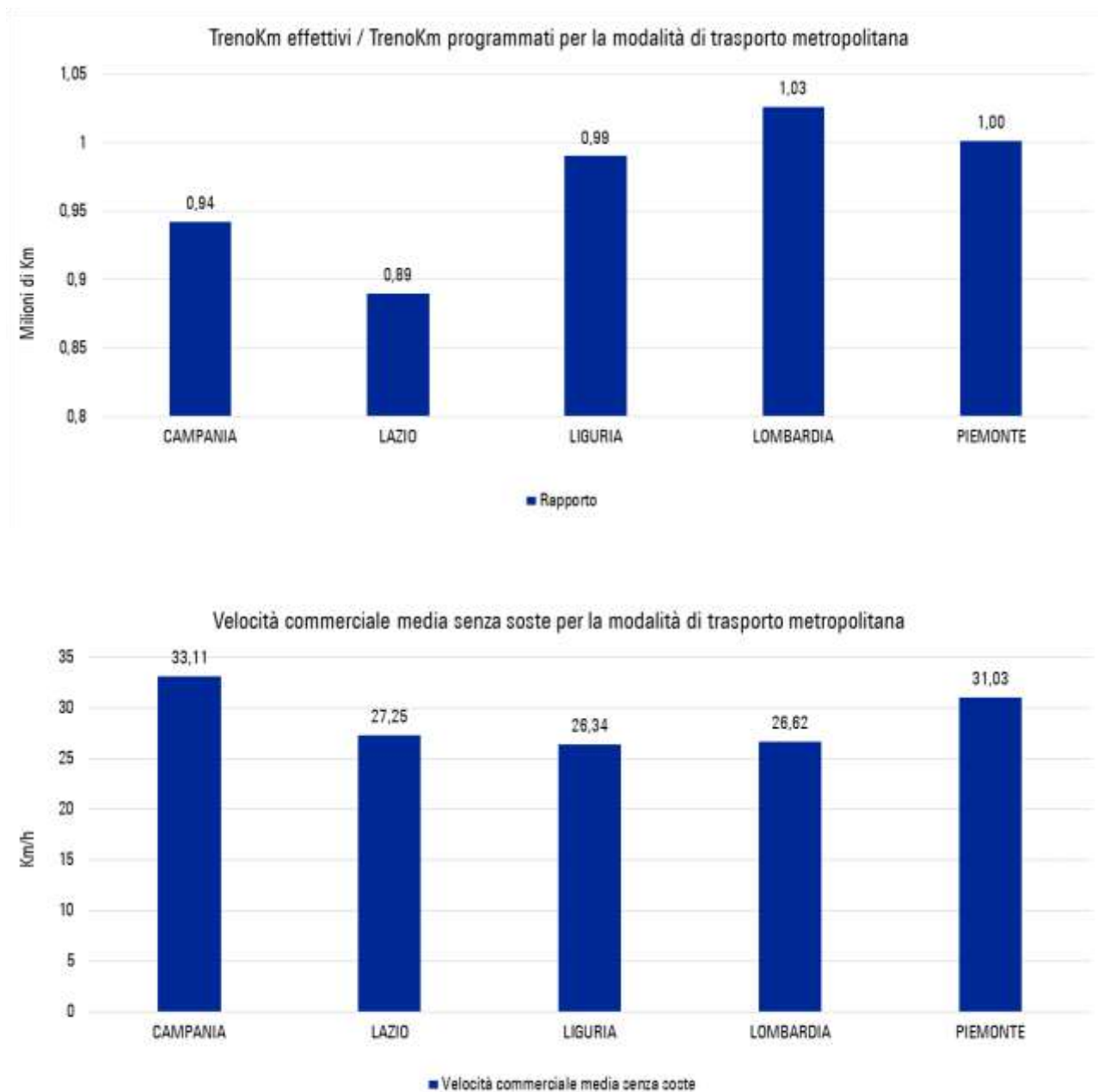




Modalità tranvie



Modalità metropolitane



1.1.7 Monitoraggio delle iniziative adottate a seguito dell'emanazione del Decreto n.255 del 2016 "Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale"

Inquadramento normativo

Il Decreto Legislativo n. 255 del 2016 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 7 del 10 gennaio 2017 fissa le regole tecniche necessarie al fine di attuare quanto disposto dal comma 1 dell'articolo 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n.179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ovvero "incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi", promuovendo l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di biglietti elettronici integrati nelle città metropolitane.

Il Decreto Legislativo n. 255 del 2016 si applica ai sistemi di bigliettazione elettronica di nuova realizzazione, nonché ai sistemi già esistenti e ai relativi sotto-sistemi e apparati in caso di modifiche o ampliamenti strutturali degli stessi. Sono esclusi dall'applicazione del decreto i sistemi di bigliettazione elettronica già esistenti e quelli per i quali, alla data di entrata in vigore del medesimo decreto, risultino già avviate le procedure di affidamento per la fornitura dei relativi sottosistemi o apparati. Sono altresì esclusi dall'applicazione del decreto i sistemi di bigliettazione elettronica delle aziende operanti nelle regioni e province autonome per cui siano già state definite delle direttive tecniche e i mezzi attrezzati abbiano superato il 50% della flotta necessaria per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni e delle province autonome.

Ai fini del monitoraggio delle iniziative adottate a seguito dell'emanazione del decreto, le aziende di trasporto pubblico locale comunicano informazioni in merito all'esistenza di sistemi di bigliettazione elettronica adottati in conformità al presente decreto e ai benefici conseguiti all'Osservatorio nazionale sulle politiche per il trasporto pubblico locale.

Obiettivi Relazione – Analisi di Impatto della Regolamentazione e Verifica dell'Impatto Regolatorio

L'Analisi di Impatto della Regolamentazione (di seguito AIR) effettuata a luglio 2016 evidenziava come l'intervento regolatorio intendeva promuovere gli investimenti necessari al miglioramento del servizio da parte delle imprese che operano nel settore, garantendo all'utenza l'interoperabilità e, consequenzialmente, incentivando ancora di più la domanda interna e l'accesso al trasporto pubblico da parte di turisti e utenti occasionali. L'analisi, prendendo a riferimento studi in materia, stimava un beneficio nella lotta all'evasione che sarebbe scesa almeno di un 3% e maggiore attrattività del trasporto pubblico con un aumento del 4% degli utenti utilizzatori del TPL. Scopo dell'intervento regolatorio era, altresì, eliminare le attuali criticità dovute ad un'adozione dei sistemi di bigliettazione elettronica "a macchia di leopardo", con regioni che avevano da tempo introdotto il Sistema di Bigliettazione Elettronica (di seguito SBE) ma necessitavano di un adeguamento correlato all'evolversi della tecnologia; altre regioni che stavano implementando nuovi sistemi e regioni che ancora dovevano procedere all'introduzione di tale sistema. L'AIR pertanto individuava una serie di obiettivi da esaminare in una prospettiva sia di medio che di lungo periodo e sono:

- a. adozione di sistemi multistandard su tutto il territorio nazionale in grado di poter essere più facilmente integrati o interoperabili progressivamente, anche con i diversi sistemi già esistenti, e con tempi commisurati alle esigenze e alle risorse che potranno rendersi disponibili per investimenti nel settore;
- b. gestione coordinata e integrata di più sistemi di mobilità, afferenti a diversi segmenti modali pubblici (automobilistici, auto filoviari, tranviari, metropolitani, ferroviari, a fune) e collettivi (*carsharing*, *bikesharing*, sosta), nonché ad ambiti territoriali differenziati (urbani, extraurbani, regionali, interregionali);
- c. soluzioni di emissione, caricamento, validazione e controllo in mobilità dei titoli di viaggio che saranno quindi realizzate in una logica interoperabile;
- d. miglioramento della conoscenza dei flussi di traffico passeggeri, miglioramento delle frequenze e informazioni sulle linee e sul servizio, agevolazione della lotta all'evasione tariffaria e attivazione di procedure di clearing flessibili, regolate in base all'effettiva utilizzazione del servizio.

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi generali e specifici sopra descritti, l'AIR individuava i seguenti indicatori:

- il numero di passeggeri;
- il numero di biglietti venduti;
- i ricavi da vendita;

- il monitoraggio dell'offerta attraverso l'analisi dei dati sulla puntualità delle linee e sulla frequenza;
- l'effettiva integrazione tra diversi SBE;
- l'integrazione tra i diversi sistemi di mobilità, sia pubblici (automobilistici, auto filoviari, tranviari, metropolitani, ferroviari, a fune) che collettivi (carsharing, bikesharing, sosta);
- l'evoluzione delle soluzioni di emissione, caricamento, validazione e controllo in mobilità dei titoli di viaggio.

Non è trascorso il tempo sufficiente dall'entrata in vigore del Decreto per misurare e analizzare, anche ai fini della Verifica dell'Impatto Regolatorio (di seguito VIR), il raggiungimento delle finalità dell'atto normativo, nonché la stima degli effetti prodotti su cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni anche al fine di valutare possibili revisioni della regolazione in vigore. Si evidenzia, infatti, che la VIR è applicabile, ai sensi dell'articolo 14, comma 4 della Legge n. 246 del 2005, dopo il primo biennio dalla data di entrata in vigore della legge oggetto di valutazione.

Tuttavia, si è proceduto, con la "*Rilevazione dati TPL per l'esercizio 2016*" a fotografare lo stato di attuazione della bigliettazione elettronica in Italia attraverso la Piattaforma dell'Osservatorio Nazionale del TPL.

In particolare tutte le aziende con contratti di servizio attivi nel 2016 e presenti nella banca dati dell'Osservatorio sono state invitate a novembre 2017 a rispondere ad una serie di domande, in merito alla loro conformità al Decreto n.255 del 2016 (allegato n. 1).

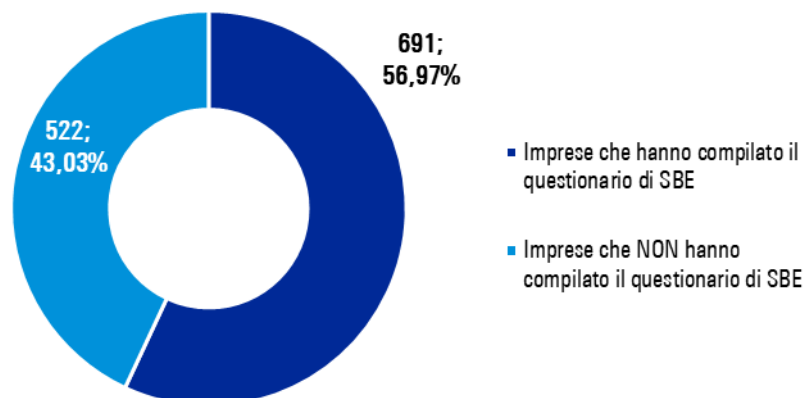
La presente Relazione è quindi l'analisi delle risposte a tale questionario ed è un elemento di partenza per effettuare nel futuro una VIR e rappresenta quindi il primo monitoraggio di cui all'articolo 7 del Decreto stesso.

Le attività di monitoraggio svolte dall'Osservatorio relativamente allo stato di implementazione di sistemi di bigliettazione elettronica secondo il decreto sopra citato permetterà negli anni una valutazione delle potenzialità e delle criticità del sistema e soprattutto la Verifica dell'Impatto Regolatorio (VIR). Si precisa inoltre che, al fine di garantire una maggiore efficacia delle rilevazioni future, l'Osservatorio prevede di fornire alle Imprese delle istruzioni dettagliate per la compilazione del questionario, facendo riferimento anche a provvedimenti normativi vigenti (vedi D.L. 50/2017), in modo da acquisire risposte caratterizzate da un elevato grado di oggettività.

Campione esaminato e risposte

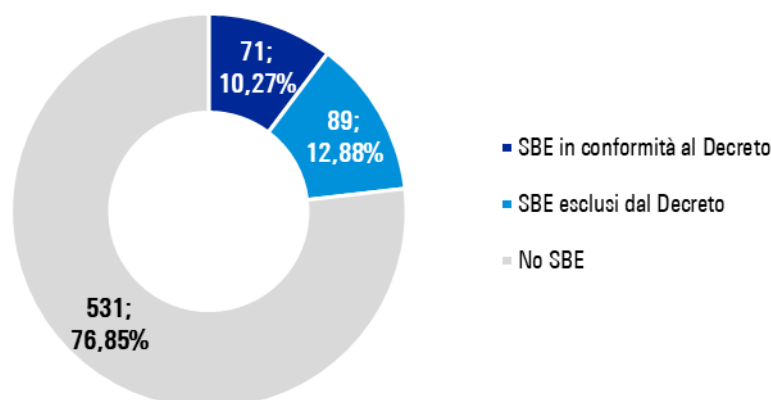
Le imprese che hanno compilato il questionario relativo alla bigliettazione elettronica sono state più della metà di quelle censite in piattaforma (circa 57%) e rappresentano un totale di 5.136.467.570 passeggeri, pari al 99% circa del totale nazionale.

Stato della compilazione del questionario di SBE da parte delle Imprese con contratti validi per il 2016



Come si evince dal grafico sottostante, delle 691 Imprese compilanti il questionario, solo il 23% circa dichiara di disporre di un sistema di bigliettazione elettronica.

Implementazione di SBE dalle Imprese



Analizzando i dati ottenuti tramite il questionario sottoposto attraverso la piattaforma dell'Osservatorio, al fine di confrontare a livello nazionale i dati raggruppati a livello regionale, si è proceduto a normalizzare i valori delle risposte ottenute, con un cosiddetto fattore di normalizzazione regionale.

Il fattore di normalizzazione di ciascuna regione i -esima ($\phi_{Regione_i}$) tiene conto di:

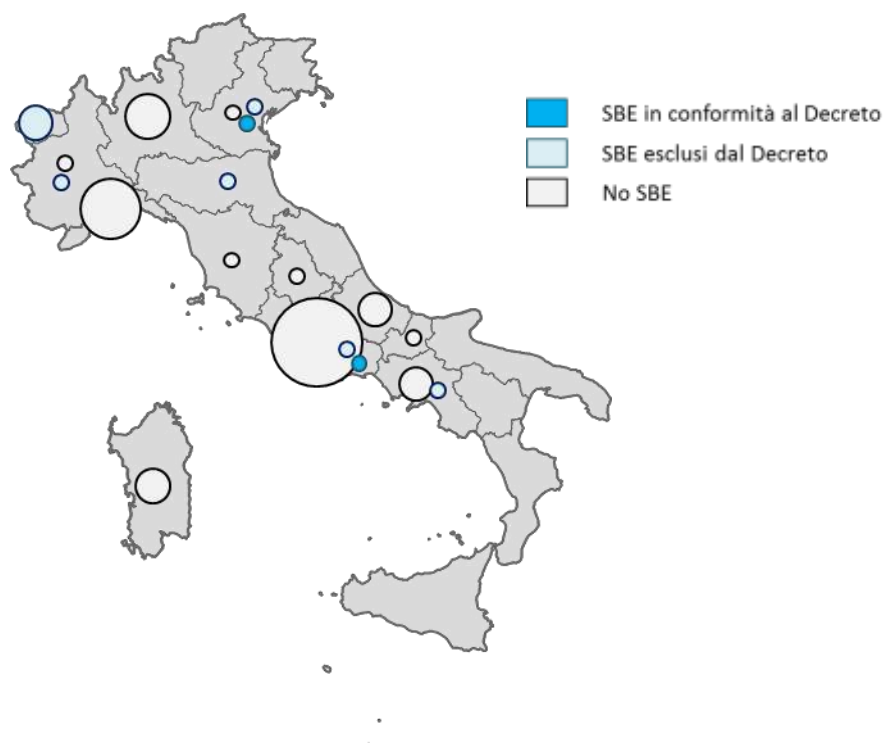
- numero totale delle imprese con contratti di competenza sul territorio della regione stessa, $Imprese_{Tot_{Regione_i}}$
- numero delle imprese con contratti di competenza sul territorio della regione che hanno compilato il questionario, $Imprese_{SBE_{Regione_i}}$
- numero di passeggeri trasportati consuntivati su contratti per la regione, $Passeggeri_{Regione_i}$
- bacino di utenza stimato da ISTAT per la regione, $Utenza_{ISTAT_{Regione_i}}$

secondo la seguente formula:

$$\phi_{Regione_i} = \frac{Imprese_SBE_{Regione_i}}{Imprese_Tot_{Regione_i}} \times \frac{Passeggeri_{Regione_i}}{Utenza_ISTAT_{Regione_i}}$$

Normalizzando i dati ottenuti per il campione esaminato, si ottiene la distribuzione territoriale riportata di seguito.

Implementazione di SBE da parte di chi ha compilato questionario



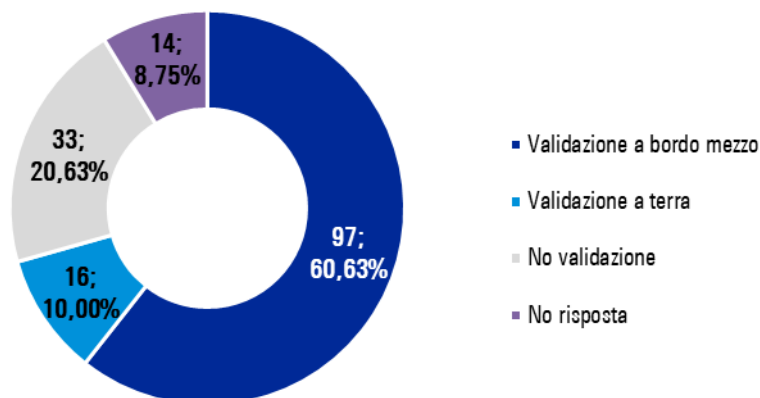
Il grafico mostra che a livello nazionale sono prevalenti le risposte che evidenziano assenza di Sistemi di Bigliettazione Elettronica, specialmente sulle regioni di Lazio, Liguria e Lombardia.

Entrando nel merito del questionario, ai fini dell'analisi di dettaglio delle risposte ottenute dall'intero campione analizzato, si sono prese in esame le sole Imprese che hanno risposto di aver implementato un sistema di bigliettazione elettronica, sia esso stato dichiarato conforme o meno al decreto. I grafici e le analisi che seguono rappresentano dunque le risposte inserite da parte del 23% delle imprese del grafico riportato a pagina 46.

SBE e lotta all'evasione

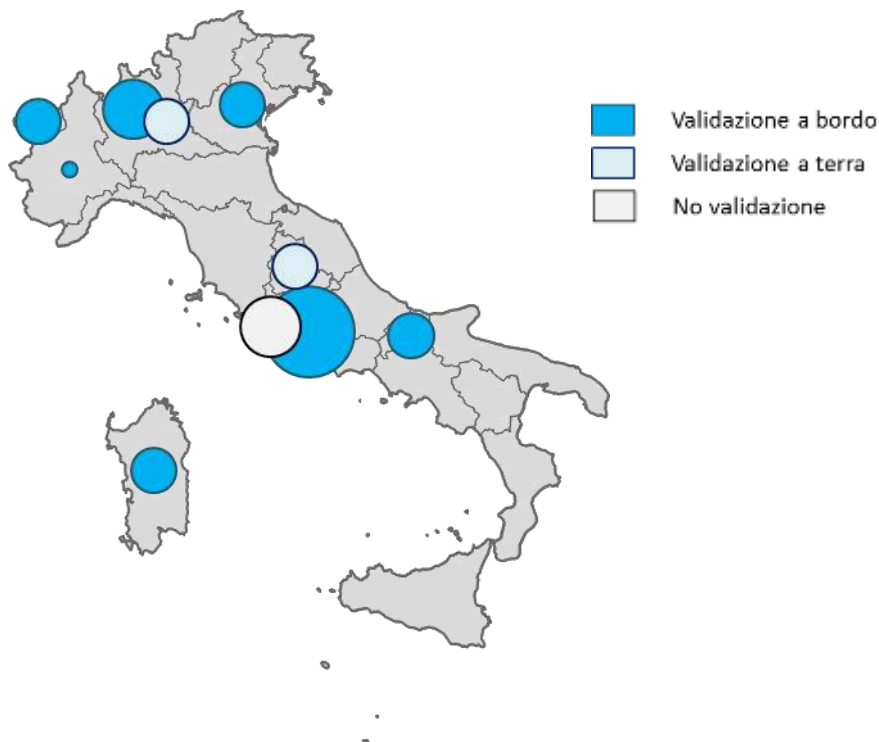
L'analisi di quanto risposto dal campione analizzato relativamente alla validazione del titolo di viaggio può essere un fattore determinante nella lotta all'evasione tariffaria.

SBE e lotta all'evasione



Dal grafico si deduce che è presente la validazione a bordo mezzo nel 61% circa dei casi.

Normalizzando i dati ottenuti per il campione esaminato, si ottiene la distribuzione territoriale riportata di seguito.

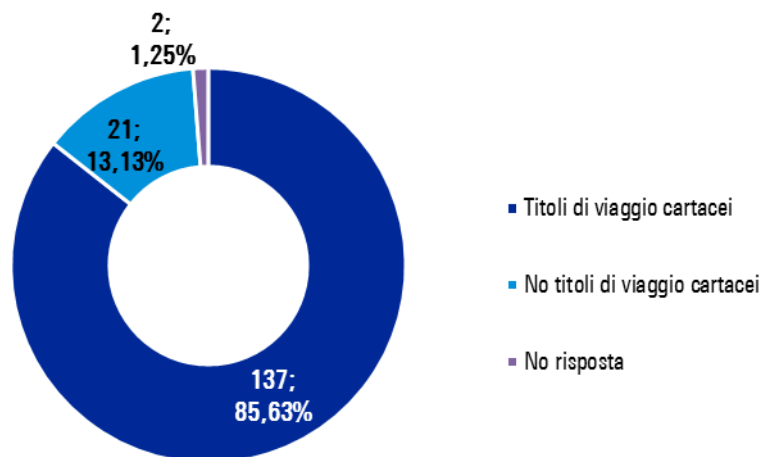


Il grafico evidenzia che rispetto al campione di Imprese che dispongono di sistemi di bigliettazione elettronica a livello nazionale, la regione Lazio mostra prevalenza di sistemi di validazione a bordo mezzo e validazione a terra.

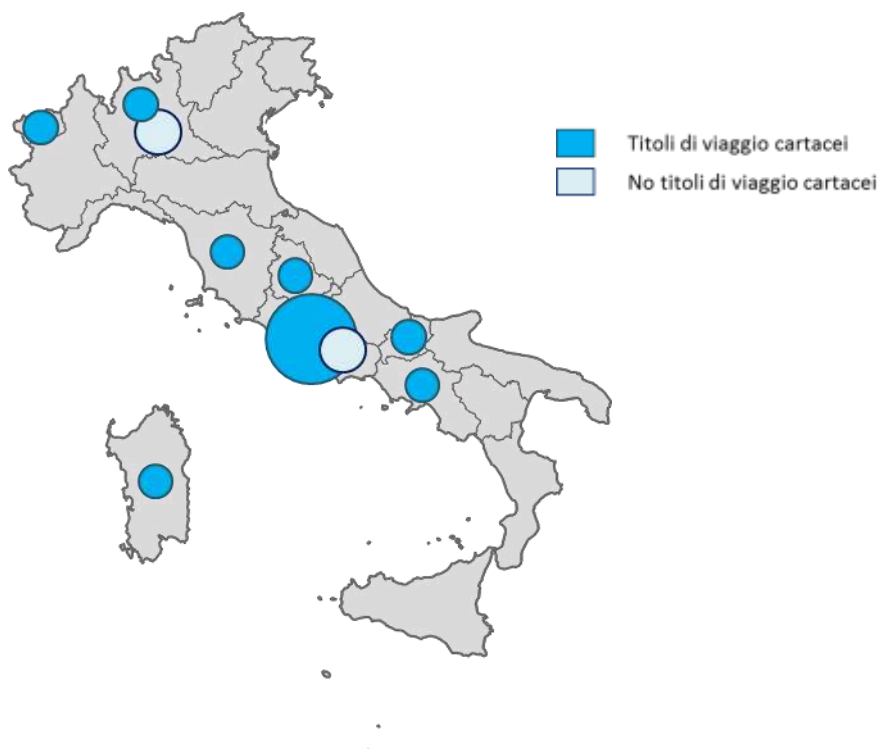
Utilizzo di TDV cartacei

A livello nazionale, circa l'86% del campione di Imprese che adottano SBE consentono tuttora l'utilizzo di titoli di viaggio di tipo cartaceo, mentre circa il 13% delle Imprese ha completamente sostituito tale tipologia di TDV.

Utilizzo di titoli di viaggio cartacei



Normalizzando i dati ottenuti per il campione esaminato, si ottiene la distribuzione territoriale riportata di seguito.

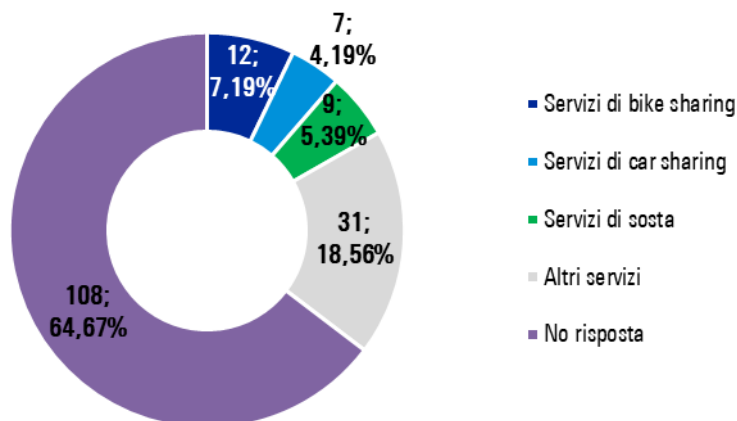


Il grafico mostra che la concentrazione maggiore di Imprese che permettono ancora l'utilizzo di TDV cartacei del campione è presente nella regione Lazio.

Integrazione di altri diritti di accesso a servizi di mobilità

Il servizio offerto dalle Imprese che utilizzano Sistemi di Bigliettazione Elettronica permette l'integrazione di ulteriori diritti di accesso a molteplici servizi di mobilità. In particolare, in base alle risposte ottenute, i SBE adottati offrono la seguente ripartizione di servizi:

Integrazione di altri diritti di accesso a servizi di mobilità

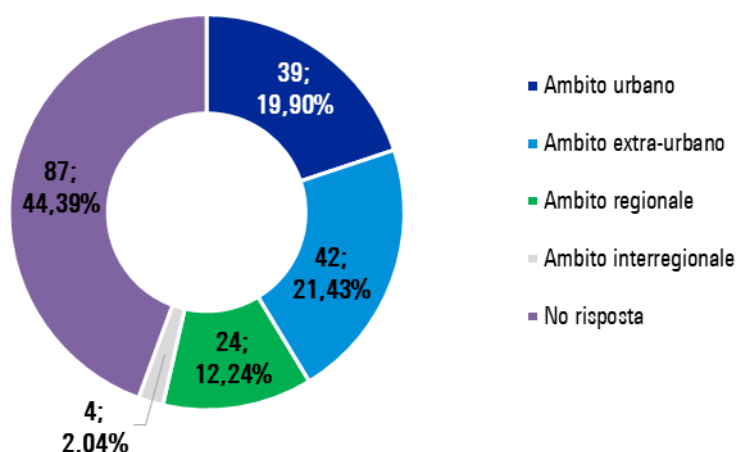


Ambito territoriale del SBE

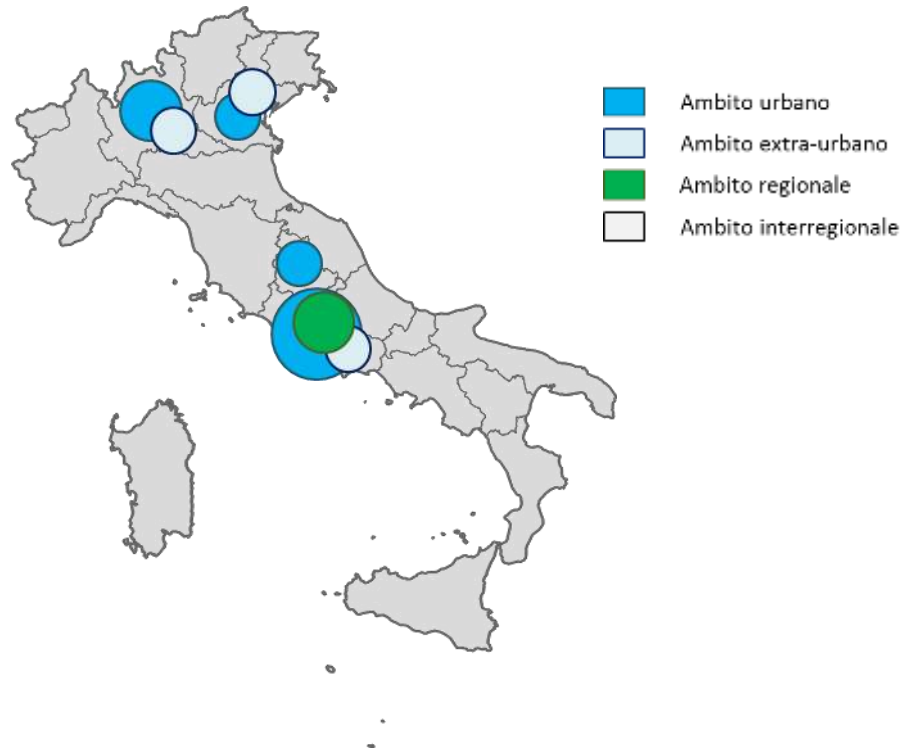
I SBE adottati dalle Imprese riguardano ambiti territoriali differenti, con particolare prevalenza su:

- ambito extra-urbano (circa 21 %);
- ambito urbano (circa 20%);
- ambito regionale (circa 12%).

Ambito territoriale del SBE



Normalizzando i dati ottenuti per il campione esaminato, si ottiene la distribuzione territoriale riportata di seguito, dove la regione Lazio presenta la maggior quantità di SBE su più ambiti territoriali.



I risultati della prima rilevazione delle informazioni relative ai Sistemi di Bigliettazione Elettronica, censite tramite il questionario sottoposto alle Imprese per l'anno 2016, hanno mostrato a livello nazionale una prima fotografia del movimento che le Regioni stanno conducendo verso iniziative di adozione di sistemi sempre più innovativi e interoperabili. L'Osservatorio intende tuttavia ampliare il dettaglio di questo primo censimento, integrando ed evolvendo il questionario e i dati richiesti, in modo tale da recepire ulteriori informazioni utili sia per delineare al meglio il quadro nazionale, sia per monitorare l'applicazione e l'andamento di tutti gli indicatori presenti all'interno dell'AIR al fine di constatarne i reali benefici ed adempiere alle valutazioni previste dalla VIR.

1.1.8 Il ruolo dell'innovazione tecnologica per i servizi di mobilità: dalla bigliettazione elettronica e al *Mobility as a Service (MaaS)*

Il miglioramento dell'attrattività e della qualità del servizio di Trasporto Pubblico Locale passa anche attraverso l'uso dell'innovazione tecnologica (*ITS – Intelligent Transport Systems*). Tali sistemi e servizi sono infatti in grado di garantire la riduzione dei tempi di percorrenza delle singole linee da parte dei mezzi di TPL e quindi dei tempi di attesa alle fermate, una migliore gestione delle flotte e del personale di TPL, l'implementazione di servizi di trasporto pubblico flessibili in grado di assecondare le esigenze di mobilità degli utenti in aree poco servite, e in generale migliorare il comfort e la qualità del servizio.

Il rispetto della regolarità del servizio e la disponibilità di informazioni precise (orari delle linee, tempi di attesa alle fermate, coincidenze), la possibilità di effettuare il pagamento dei servizi di TPL attraverso *smartcard*, applicazioni mobile/carte di credito, etc. aumentano il soddisfacimento delle esigenze dell'utenza e rappresentano, pertanto, una componente essenziale per aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico sull'utente, nonché favorire il riequilibrio tra TPL e auto privata e lo sviluppo di servizi di mobilità integrati multimodali per realizzare, quindi, l'obiettivo di spostamenti "senza soluzione di continuità" (*seamless*) da origine a destinazione.

A seguito della pubblicazione del Decreto n. 255 del 27 Ottobre 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il 10 gennaio 2017, relativo alla definizione di regole tecniche che permettano di promuovere l'adozione di sistemi

di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di biglietti elettronici integrati nelle città metropolitane, come passo successivo risulta ora importante considerare come il quadro nazionale possa essere armonizzato attraverso un programma dedicato ad incentivare, nella fase di sviluppo delle iniziative, la coerenza ad un'architettura nazionale di riferimento al fine di garantire un trasporto pubblico efficiente, nonché l'interoperabilità e l'omogenea diffusione dei servizi di mobilità ai cittadini (*MaaS - Mobility as a Service*).

Il concetto di MaaS considera la mobilità come servizio unico e non come somma di infrastrutture e veicoli, o di servizi diversi. Il MaaS si basa sull'idea che i cittadini possano acquistare pacchetti di mobilità customizzati che consentano loro di usare qualunque mezzo possibile per raggiungere una destinazione, senza doversi curare della differenza tra operatori di trasporto. Gli utenti devono poter acquistare volumi di servizio diversificati (quantità di spostamento modulabili, variamente definite ad esempio in termini di numero di corse, o di durata di spostamento, o di estensione chilometrica, etc.) in base al proprio bisogno, minimizzando il proprio costo ed in accordo con le politiche tariffarie attuate dalle autorità. Questo è possibile soltanto con il ricorso alla massima integrazione dei diversi modi e servizi di trasporto (ad esempio bus, metropolitana, treno, *bikesharing*, *carsharing*, taxi, *carpooling*, pagamento della sosta, etc.) in cui gli operatori devono garantire la totale apertura all'accesso e condivisione dei dati.

A tale proposito, si ritiene fondamentale adottare una visione di sistema e considerare l'opportunità e la necessità di definire delle "Linee guida nazionali per l'interoperabilità delle diverse piattaforme di pagamento dei servizi di mobilità" e in prospettiva dei servizi MaaS in Italia. Tali piattaforme sono soluzioni ITS per la gestione e i pagamenti dei diversi servizi di mobilità che l'utente può utilizzare per compiere il proprio viaggio (parcheggi, *carsharing*, *bikesharing*, *carpooling*, trasporto pubblico locale, etc.), e che saranno sviluppate su scala sia regionale che nazionale a partire dal decreto sulla bigliettazione elettronica e rese disponibili agli utenti sia da parte di enti pubblici che di operatori privati. Tali linee guida possono costituire uno strumento di supporto e di indirizzo sia per la Pubblica Amministrazione sia per le aziende fornitrici della tecnologia nella progettazione ed esercizio di tali sistemi

In questo processo di definizione dell'interoperabilità risulta essenziale focalizzarsi dal punto di vista del cittadino: sono molte le iniziative che stanno procedendo e fanno riferimento all'utilizzo di soluzioni varie per il *mobile payment* e per l'accesso ai servizi di mobilità. Si corre quindi il rischio di generare una gamma ampia di soluzioni tecnologiche sicuramente all'avanguardia però parcellizzate, in cui diventa difficile sia per il cittadino scegliere una modalità che possa essere adeguata alle proprie esigenze su tutto il territorio nazionale, sia per le amministrazioni locali orientarsi nelle scelte tecnologiche garantendo nel medio periodo la stabilità dell'offerta di servizi.

Si sottolinea quindi l'importanza di promuovere da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Programma finalizzato alla definizione delle linee guida e allo sviluppo e validazione, con test pilota operativi in diverse realtà territoriali, di regole e protocolli standard tecnici per l'interoperabilità dei sistemi creando le condizioni tecniche per lo sviluppo di servizi MaaS.

L'insieme di tali regole tecniche è indispensabile per un efficiente e continuo scambio dati fra Enti Locali e Amministrazione Centrale e verso l'Osservatorio Nazionale per le politiche del TPL, ai fini soprattutto di un'efficace ripartizione dei fondi pubblici per il TPL e, in prospettiva, al Punto di accesso nazionale unico previsto dal Regolamento Delegato n. 1926 del 2017 della Commissione Europea del 31 maggio 2017 che integra la Direttiva n. 40 del 2010 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.

Tale Regolamento prevede in particolare l'istituzione di un punto di accesso nazionale unico per gli utenti almeno per i dati statici sulla mobilità e per i dati storici sul traffico relativi ai diversi modi di

trasporto, compreso gli aggiornamenti dei dati, forniti dalle autorità dei trasporti, dagli operatori dei trasporti, dai gestori delle infrastrutture o dai fornitori di servizi di trasporto a richiesta nel territorio con scadenze a partire dal 1° dicembre 2019 per i dati di viaggio statici (ricerca località (origine/destinazione), itinerari, nodi di accesso, calcolo itinerari – modi di trasporto di linea, calcolo itinerari — trasporti su strada (per modi di trasporto privati)) fino al 2021 e poi aggiornamenti alla Commissione Europea sui progressi compiuti ogni due anni.

Per la piena implementazione del MaaS in Italia sarà fondamentale, inoltre, coinvolgere nel processo di definizione delle linee guida tutti i soggetti coinvolti nei citati servizi di mobilità, condividendo obiettivi e contenuti, al fine di pervenire a soluzioni realmente efficaci e attuabili per il pieno sviluppo di servizi di mobilità integrati e interoperabili.

1.2 Analisi dati TPL nel triennio 2014-2016

Il triennio 2014-2016 ha interessato contratti che è capitato abbiano subito consistenti variazioni, nel corso degli anni, sui dati trasportistici o economico-finanziari ad essi collegati.

Negli anni oggetto di analisi, si sono verificate infatti situazioni di inizio o di fine decorrenze per contratti nuovi o precedentemente già in essere e, in qualche caso, alcune regioni hanno presentato una mancanza di dati sull'ultima rilevazione in esame.

Tale situazione implica che in taluni casi il confronto del trend triennale si discosti dall'andamento atteso. Tuttavia, come già indicato, la situazione è giustificata dalla disomogeneità del bacino contrattuale alla base delle analisi.

In ragione di quanto precedentemente descritto, si riscontrano andamenti altalenanti e variazioni consistenti tra un anno e un altro nell'analisi del triennio, nonostante i dati analizzati siano certificati. Negli anni le tecniche di rilevazione sono state affinate permettendo un'analisi del settore veritiera e dettagliata ma il confronto tra i dati rilevati negli anni, come accennato precedentemente, risente delle variazioni subite dai contratti, soprattutto per il 2014.

Per un'analisi di maggiore dettaglio sull'anno 2016 (dati di contratti validi al 31 dicembre 2016), si faccia riferimento alla sezione 1.1 del documento (per i precedenti anni si suggerisce di far riferimento al precedente documento della Relazione al Parlamento).

Di seguito una sintesi dei principali dati rilevati nel triennio, per i quali sono disponibili grafici di dettaglio nei paragrafi del corrente capitolo.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

Regione / Pr. Autonoma	Quantità di BusKm			Trend	Quantità di TrenoKm			Trend
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
ABRUZZO	51.455.513,81	21.668.425,63	66.136.745,05		4.484.155,00	3.994.968,00	5.124.360,90	
BASILICATA	37.762.412,80	39.359.094,70	38.761.232,96		2.272.452,00	3.087.702,00	4.182.890,00	
CALABRIA	54.498.079,50	55.163.748,90	55.072.914,65		6.740.779,00	6.810.139,00	7.016.366,71	
CAMPANIA	106.911.889,00	105.289.368,50	126.147.165,09		16.928.294,93	17.373.204,00	16.975.629,00	
EMILIA-ROMAGNA	112.423.296,53	112.297.375,98	99.592.655,83		17.327.399,00	17.649.629,62	17.854.221,78	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	41.277.703,00	41.569.957,80	41.921.699,10		3.129.470,00	3.793.491,67	3.548.182,00	
LAZIO	232.471.135,80	283.591.094,95	232.518.801,26		32.636.684,00	36.819.214,00	52.322.796,00	
LIGURIA	57.908.418,00	57.785.924,81	58.118.288,30		6.916.074,00	6.982.110,00	7.391.887,00	
LOMBARDIA	207.712.241,20	189.167.370,62	204.415.402,21		66.636.690,20	81.146.716,51	68.934.321,80	
MARCHE	41.029.987,40	40.886.785,07	41.153.990,02		4.057.922,00	4.051.629,00	4.113.807,00	
MOLISE	13.532.038,18	14.396.476,75	14.961.516,68		1.988.905,00	1.983.688,00	2.079.621,00	
PIEMONTE	117.936.482,39	107.903.716,05	83.531.600,40		35.854.437,03	26.294.439,00	26.517.401,00	
PUGLIA	103.389.167,61	105.098.269,77	108.046.960,01		13.661.194,00	13.861.198,23	13.462.536,00	
SARDEGNA	65.970.111,47	26.160.955,97	66.526.484,25		5.141.419,80	3.803.396,20	5.218.744,54	
SICILIA	87.138.237,94	93.089.471,09	118.554.369,73		0,00	9.193.844,00	10.624.688,00	
TOSCANA	69.288.173,23	101.246.423,59	110.584.285,22		23.258.332,00	23.861.521,00	23.818.976,00	
PR. AUT. DI BOLZANO	30.830.889,56	37.155.965,57	43.386.679,20		5.244.846,00	5.276.941,00	5.319.904,00	
PR. AUT. DI TRENTO	18.746.949,00	18.829.613,00	19.033.119,00		3.139.008,00	3.264.019,00	3.182.461,00	
UMBRIA	26.810.701,00	28.091.482,00	28.211.214,00		4.955.565,00	4.682.720,00	4.669.882,00	
VALLE D'AOSTA	6.770.237,10	6.536.940,00	3.564.207,00		0,00	0,00	0,00	
VENETO	89.283.976,20	119.486.626,65	125.070.093,63		15.300.111,00	17.315.182,00	18.512.323,36	
Totale complessivo	1.573.147.640,73	1.604.775.087,41	1.685.309.423,59		269.673.737,96	291.245.752,23	300.870.999,10	

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

Regione / Pr. Autonoma	Quantità di CorsaMiglio			Trend	Quantità di Passeggeri trasportati			Trend
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
ABRUZZO	0,00	0,00	0,00		48.160.379	21.799.759	46.307.852	
BASILICATA	0,00	0,00	0,00		18.259.371	20.080.884	20.057.463	
CALABRIA	0,00	0,00	0,00		42.735.336	43.149.922	41.998.195	
CAMPANIA	258.727,00	276.188,40	309.726,00		313.592.107	305.390.446	297.003.393	
EMILIA-ROMAGNA	0,00	15.234,00	15.451,00		312.408.653	320.792.826	299.826.529	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	54.910,00	50.590,60	51.330,76		111.001.683	110.885.922	113.053.249	
LAZIO	0,00	0,00	0,00		1.094.133.780	1.391.586.431	1.192.540.103	
LIGURIA	16.064,00	15.228,00	13.736,00		310.514.550	305.887.692	311.384.757	
LOMBARDIA	0,00	154.984,88	135.916,85		1.110.266.849	1.159.586.822	1.166.174.779	
MARCHE	0,00	0,00	0,00		57.000.825	56.609.971	54.680.180	
MOLISE	0,00	0,00	0,00		9.571.756	10.659.402	11.101.510	
PIEMONTE	14.842,07	12.879,00	13.106,37		365.374.953	376.607.171	368.814.499	
PUGLIA	144.789,00	141.535,00	90.081,75		116.503.476	118.541.788	118.906.098	
SARDEGNA	0,00	0,00	0,00		76.111.414	59.676.961	78.720.541	
SICILIA	246.632,40	349.949,80	1.529.175,00		76.811.930	84.080.207	97.651.651	
TOSCANA	231.196,00	235.599,00	234.056,20		220.436.968	258.248.577	273.352.945	
PR. AUT. DI BOLZANO	0,00	0,00	0,00		51.993.040	54.143.258	55.331.089	
PR. AUT. DI TRENTO	0,00	0,00	0,00		53.712.568	53.051.848	53.742.395	
UMBRIA	43.348,00	36.280,00	37.130,00		42.702.694	43.287.156	48.317.199	
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00		3.823.357	3.424.563	2.212.604	
VENETO	0,00	2.387.879,77	2.416.444,00		185.284.421	430.013.916	455.074.357	
Totale complessivo	1.010.508,47	3.676.348,45	4.846.153,93		4.620.400.109,81	5.227.505.521,72	5.106.251.387,92	

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

Regione / Pr. Autonoma	Quantità di Addetti Totali			Trend	"Costo pubblico"			Trend
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
ABRUZZO	2.458	1.036	2.444		202.913.411,67	100.688.815,06	210.864.074,59	
BASILICATA	1.448	1.716	1.651		133.983.411,07	157.702.060,37	157.238.088,81	
CALABRIA	3.337	3.318	3.286		273.240.477,49	259.348.601,89	264.045.894,03	
CAMPANIA	11.303	11.015	9.809		818.803.983,60	876.813.875,76	844.789.023,53	
EMILIA-ROMAGNA	6.834	7.006	6.260		604.533.174,91	651.844.995,82	626.792.160,18	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	2.064	2.119	2.168		223.096.493,48	240.729.900,71	232.123.022,25	
LAZIO	17.574	39.039	20.263		1.588.476.726,49	1.927.505.812,70	2.027.248.540,05	
LIGURIA	5.020	4.924	5.027		391.765.781,95	399.021.057,07	406.316.218,40	
LOMBARDIA	15.861	16.186	16.732		2.031.835.812,03	2.110.897.992,09	2.031.491.203,29	
MARCHE	2.015	1.988	3.106		164.656.260,25	170.579.513,72	172.851.547,03	
MOLISE	590	679	682		65.337.010,73	69.688.802,08	62.337.047,37	
PIEMONTE	9.068	8.635	7.664		772.472.328,74	775.374.162,91	715.425.841,47	
PUGLIA	6.251	6.124	6.040		568.149.021,50	578.624.326,96	543.485.665,88	
SARDEGNA	3.825	2.493	3.683		271.338.426,54	139.561.876,95	276.352.865,75	
SICILIA	4.980	6.278	8.679		354.774.642,33	472.429.142,88	543.151.476,66	
TOSCANA	5.756	7.038	7.420		665.416.977,08	787.034.191,25	822.626.794,74	
PR. AUT. DI BOLZANO	1.276	1.316	1.375		92.127.659,37	320.666.791,72	144.555.596,05	
PR. AUT. DI TRENTO	1.253	1.428	1.425		115.231.296,54	112.751.606,95	115.927.981,00	
UMBRIA	1.743	1.512	1.452		143.659.207,91	148.763.834,45	164.463.231,24	
VALLE D'AOSTA	275	256	145		24.454.336,94	33.082.442,00	12.829.016,00	
VENETO	4.180	7.991	7.761		452.995.195,19	747.707.008,87	787.935.891,35	
Totale complessivo	107.111,00	132.097,00	117.072,00		9.959.261.635,81	11.080.816.812,21	11.162.851.179,67	

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

Regione / Pr. Autonoma	Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)			Trend	Corrispettivi Servizio Trasporto			Trend
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
ABRUZZO	164.176.811,31	80.653.559,54	165.729.106,08		147.517.562,82	72.718.064,66	148.273.051,08	
BASILICATA	118.134.876,75	138.451.609,22	137.741.979,88		106.496.475,30	118.158.460,84	122.221.590,88	
CALABRIA	220.899.025,88	212.712.387,59	216.732.707,35		199.756.707,13	190.365.832,23	194.342.712,35	
CAMPANIA	647.900.772,18	666.640.899,37	652.036.989,89		494.526.997,26	490.102.267,98	472.085.962,81	
EMILIA-ROMAGNA	399.010.891,69	406.128.661,93	387.354.793,86		356.826.434,87	357.907.322,28	339.310.978,28	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	170.137.608,69	172.930.798,07	167.880.297,34		162.392.322,27	161.786.679,81	157.610.012,13	
LAZIO	1.159.163.966,24	1.350.685.509,36	1.400.046.495,28		1.040.160.760,75	1.229.608.146,88	1.193.714.487,28	
LIGURIA	259.950.493,49	254.893.668,91	254.971.140,01		235.093.883,86	226.022.533,78	224.935.263,01	
LOMBARDIA	1.624.399.730,74	1.601.753.188,29	1.498.413.153,48		1.409.524.688,53	1.404.471.786,03	1.348.224.091,31	
MARCHE	116.889.360,21	114.604.768,55	115.031.073,76		108.747.798,80	105.088.150,94	105.996.840,76	
MOLISE	56.605.205,86	59.800.582,01	53.672.899,70		52.803.430,95	55.977.672,04	49.699.738,70	
PIEMONTE	550.920.932,57	531.221.835,21	484.583.889,25		465.065.979,90	443.218.554,76	394.438.542,41	
PUGLIA	469.495.534,72	472.140.530,61	437.827.803,47		359.459.989,70	359.079.910,94	325.459.547,50	
SARDEGNA	219.276.267,10	108.773.506,18	216.459.674,70		212.471.154,95	102.106.833,00	209.843.772,70	
SICILIA	198.457.155,04	352.298.781,57	382.460.167,38		188.661.964,99	333.257.462,19	364.253.138,70	
TOSCANA	432.379.473,27	508.371.722,34	532.475.636,78		364.887.015,85	431.980.364,38	457.145.433,32	
PR. AUT. DI BOLZANO	87.941.194,14	286.139.063,73	141.713.970,05		80.374.921,97	277.218.575,20	132.843.800,03	
PR. AUT. DI TRENTO	96.634.128,00	92.019.155,25	94.781.400,00		83.599.741,53	78.596.243,61	90.235.441,00	
UMBRIA	107.370.144,40	108.134.785,07	121.083.836,80		98.522.635,97	97.715.347,47	105.709.276,80	
VALLE D'AOSTA	19.457.133,94	16.319.801,00	9.150.646,00		19.302.573,94	16.319.801,00	9.150.646,00	
VENETO	286.460.057,99	384.602.530,69	412.580.842,55		245.267.662,20	323.128.732,08	352.210.678,81	
Totale complessivo	7.405.660.764,21	7.919.277.344,49	7.882.728.503,61		6.431.460.703,54	6.874.828.742,10	6.797.705.005,86	

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

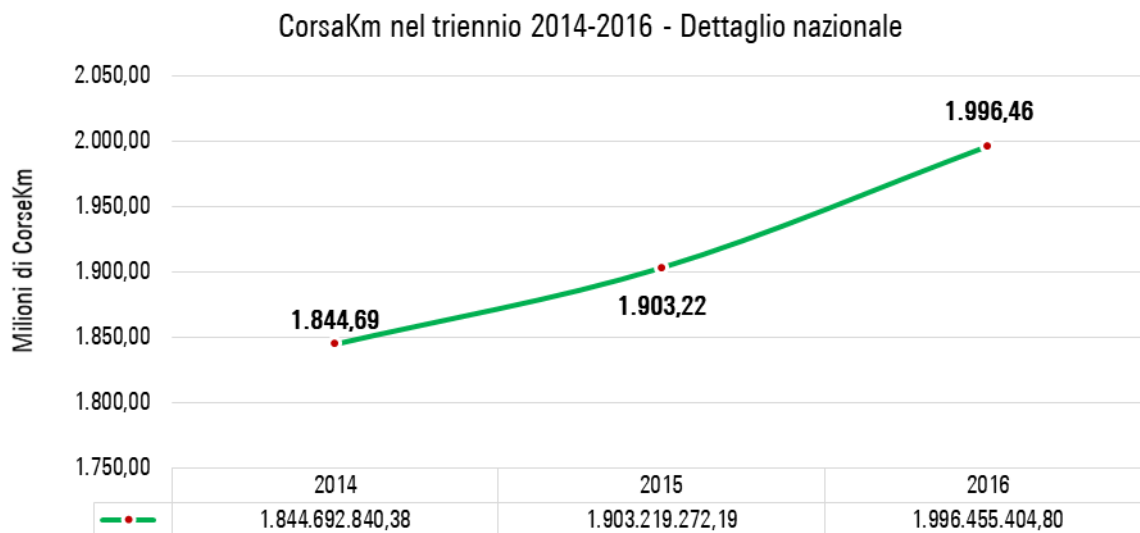
Regione / Pr. Autonoma	Corrispettivi totali di Gestione Infrastruttura			Trend	Canone di accesso e utilizzo infrastruttura			Trend
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
ABRUZZO	9.252.668,62	0,00	9.000.000,00		7.406.579,87	7.935.494,88	8.456.055,00	
BASILICATA	8.666.816,00	17.044.820,00	8.622.313,00		2.971.585,45	3.248.328,38	6.898.076,00	
CALABRIA	10.944.987,00	10.845.000,00	10.693.929,00		10.197.331,75	11.501.555,36	11.696.066,00	
CAMPANIA	116.661.817,02	134.479.046,00	138.022.014,00		36.711.957,90	42.059.585,39	41.929.013,08	
EMILIA-ROMAGNA	0,00	1,00	86.751,16		42.184.456,82	48.221.338,65	47.957.064,42	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	960.001,00	1.008.000,00	0,00		6.785.285,42	10.136.118,26	10.270.285,21	
LAZIO	58.290.836,00	50.350.950,32	64.643.566,00		60.747.729,49	70.726.412,16	141.688.442,00	
LIGURIA	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00		24.856.609,63	27.871.135,13	29.035.877,00	
LOMBARDIA	91.760.249,00	91.759.941,00	19.427.386,58		123.114.793,21	105.521.461,26	130.761.675,59	
MARCHE	1,00	0,00	0,00		8.141.560,41	9.516.617,61	9.034.233,00	
MOLISE	4.832,00	20.291,00	7.898,00		3.796.942,91	3.802.618,97	3.965.263,00	
PIEMONTE	10.692.451,00	10.703.530,00	10.273.934,00		75.162.501,67	77.299.750,45	79.871.412,84	
PUGLIA	98.628.796,84	98.828.632,59	98.933.731,27		11.406.748,18	14.231.987,08	13.434.524,70	
SARDEGNA	420.220,66	74.861,00	100,00		6.384.891,49	6.591.812,18	6.615.802,00	
SICILIA	8.558.145,20	1.281.126,40	638.198,29		1.403.710,00	17.760.192,98	17.568.830,39	
TOSCANA	5.579.130,00	5.806.398,93	5.765.734,00		61.913.327,42	70.584.959,03	69.564.469,46	
PR. AUT. DI BOLZANO	0,00	0,00	0,00		7.566.272,17	8.920.488,53	8.870.170,02	
PR. AUT. DI TRENTO	0,00	0,00	795.424,00		13.034.386,47	13.422.911,64	3.750.535,00	
UMBRIA	0,00	0,00	5.148.884,00		8.847.508,43	10.419.437,60	10.225.676,00	
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00		154.560,00	0,00	0,00	
VENETO	1.389.056,14	3.246.845,01	2.205.878,74		39.803.339,65	58.226.953,60	58.164.285,00	
Totale complessivo	421.810.007,48	426.449.443,25	375.265.742,04		552.592.078,34	617.999.159,14	709.757.755,71	

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017

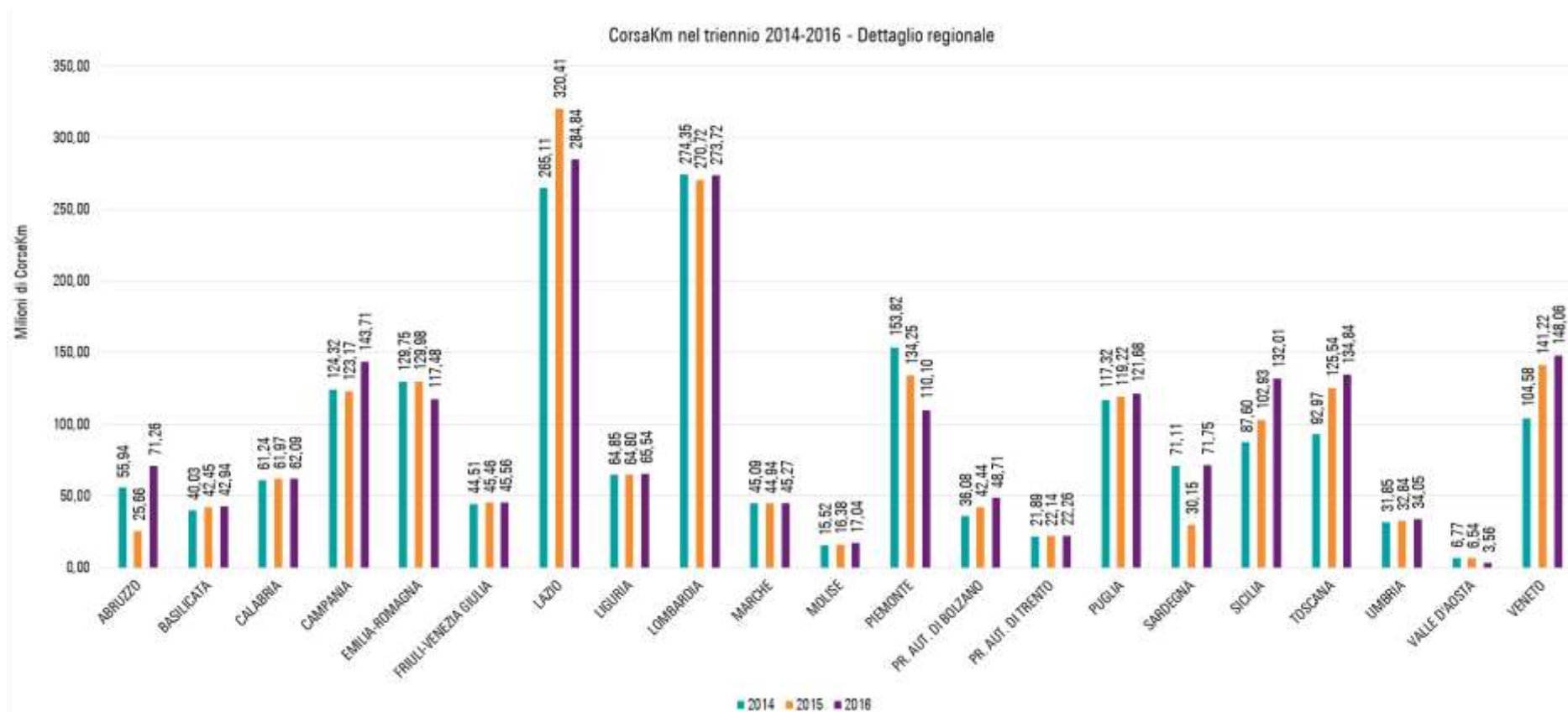
Regione / Pr. Autonoma	Ricavi da traffico totali (compresi altri ricavi)			Trend
	2014	2015	2016	
ABRUZZO	43.798.576,16	20.400.208,63	46.001.245,65	
BASILICATA	15.860.030,43	19.423.224,65	19.707.000,50	
CALABRIA	52.473.810,25	46.636.214,30	47.314.677,44	
CAMPANIA	178.282.888,84	211.972.135,47	200.035.065,26	
EMILIA-ROMAGNA	237.589.745,42	249.368.385,67	244.085.413,65	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	61.310.766,81	68.375.881,93	64.913.236,99	
LAZIO	487.960.018,19	606.038.443,75	655.551.210,80	
LIGURIA	147.697.613,97	148.086.218,61	155.196.330,75	
LOMBARDIA	794.291.483,86	906.740.342,79	917.830.143,35	
MARCHE	56.689.968,83	60.974.530,08	63.184.192,22	
MOLISE	8.737.753,43	9.997.054,90	8.716.778,88	
PIEMONTE	250.542.718,00	255.956.392,21	243.256.310,21	
PUGLIA	100.636.808,46	119.105.551,26	115.654.034,51	
SARDEGNA	55.916.548,84	32.018.850,51	60.795.229,48	
SICILIA	157.086.496,98	126.079.008,50	166.548.884,98	
TOSCANA	241.200.425,92	279.904.944,12	292.769.306,34	
PR. AUT. DI BOLZANO	7.597.155,13	60.128.461,47	2.841.626,00	
PR. AUT. DI TRENTO	20.911.791,68	20.962.397,70	21.146.581,00	
UMBRIA	42.109.681,00	40.629.549,38	43.380.672,08	
VALLE D'AOSTA	4.997.203,00	16.762.641,00	3.895.520,00	
VENETO	192.640.823,90	365.810.495,04	377.832.964,25	
Totale complessivo	3.158.332.309,10	3.665.370.931,97	3.750.656.424,34	

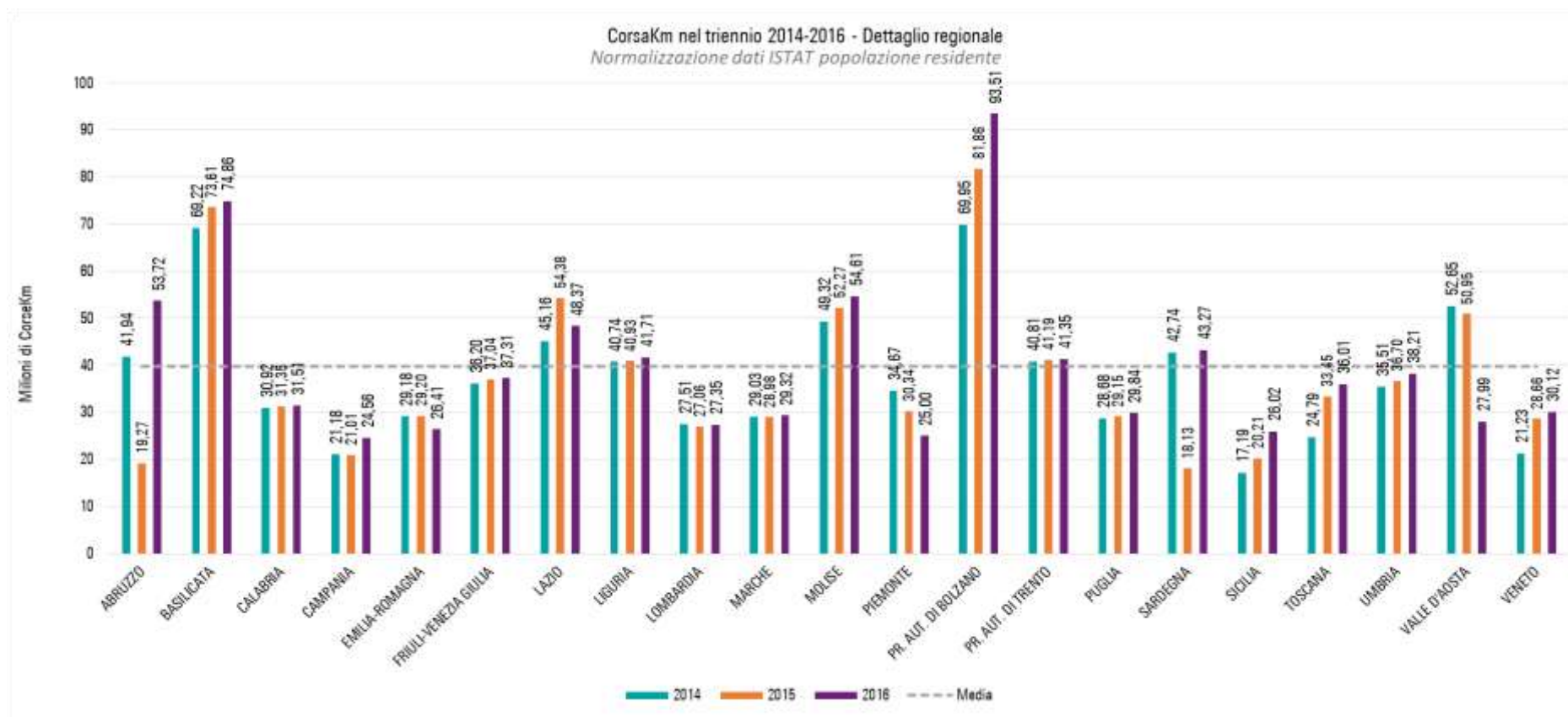
1.2.1 CorsaNm effettuate

L'analisi della quantità di CorsaNm (CorsaMiglio normalizzate in CorsaNm) nel triennio 2014-2016 evidenzia un trend crescente nell'ultimo anno, come riportato nel grafico di seguito.



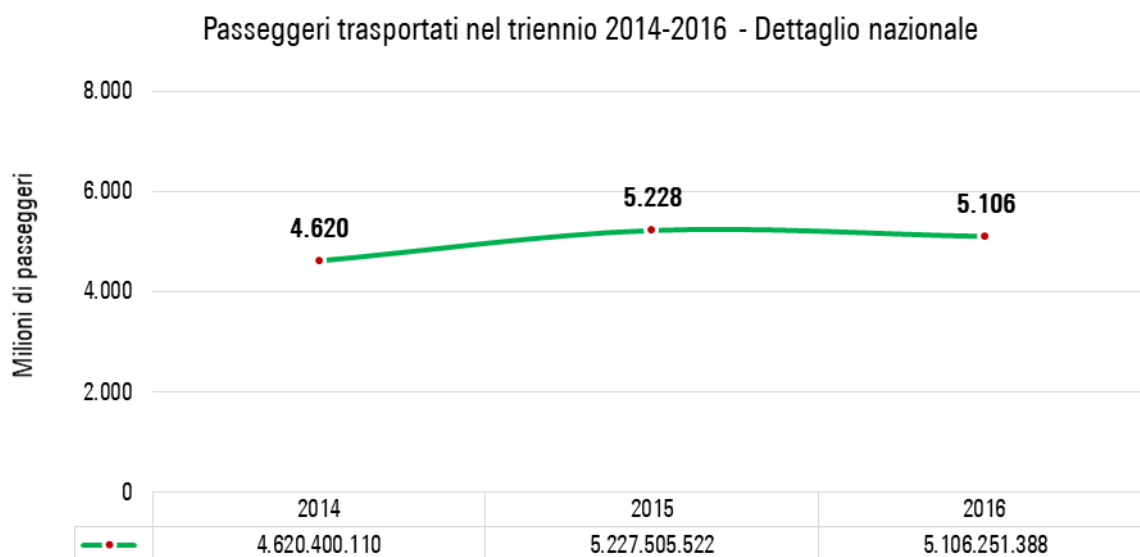
I grafici seguenti mostrano l'andamento della quantità di CorsaNm a livello regionale (valori assoluti), nonché le quantità di CorsaNm rapportate alla Popolazione residente (fonte: ISTAT).



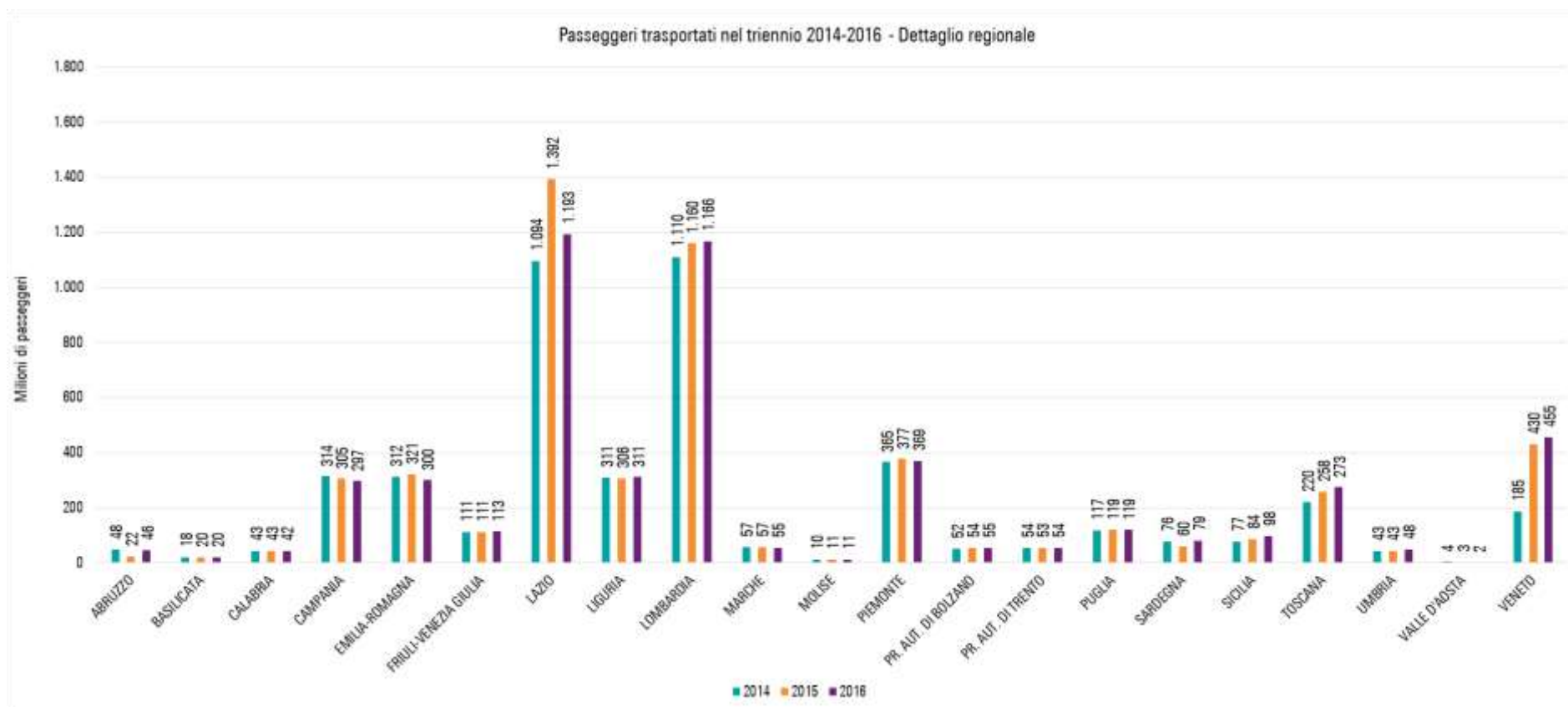


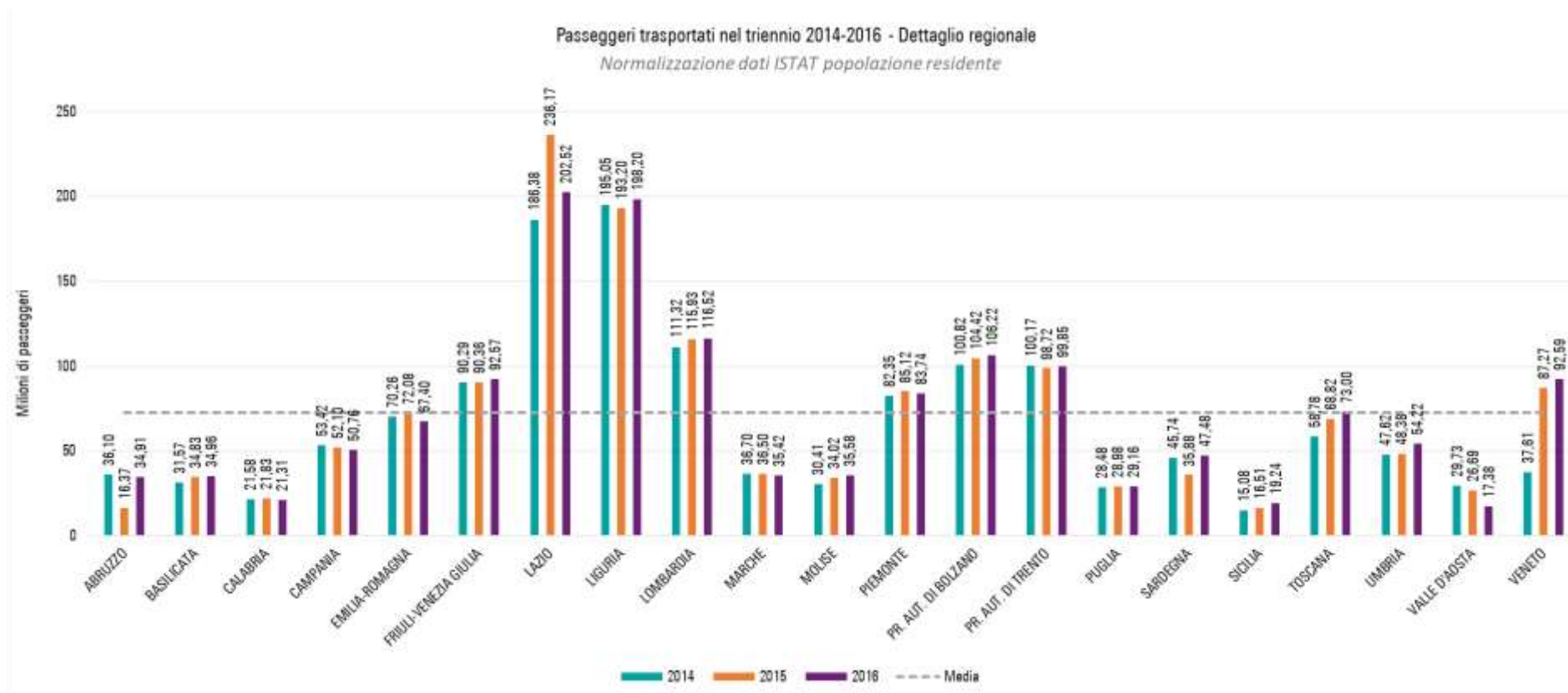
1.2.2 Passeggeri trasportati

L'analisi della quantità di passeggeri trasportati nel triennio 2014-2016 evidenzia un trend crescente negli anni, come riportato nel grafico di seguito.



I grafici seguenti mostrano l'andamento della quantità di passeggeri trasportati a livello regionale (valori assoluti), nonché le quantità di passeggeri rapportate alla Popolazione residente (fonte: ISTAT).



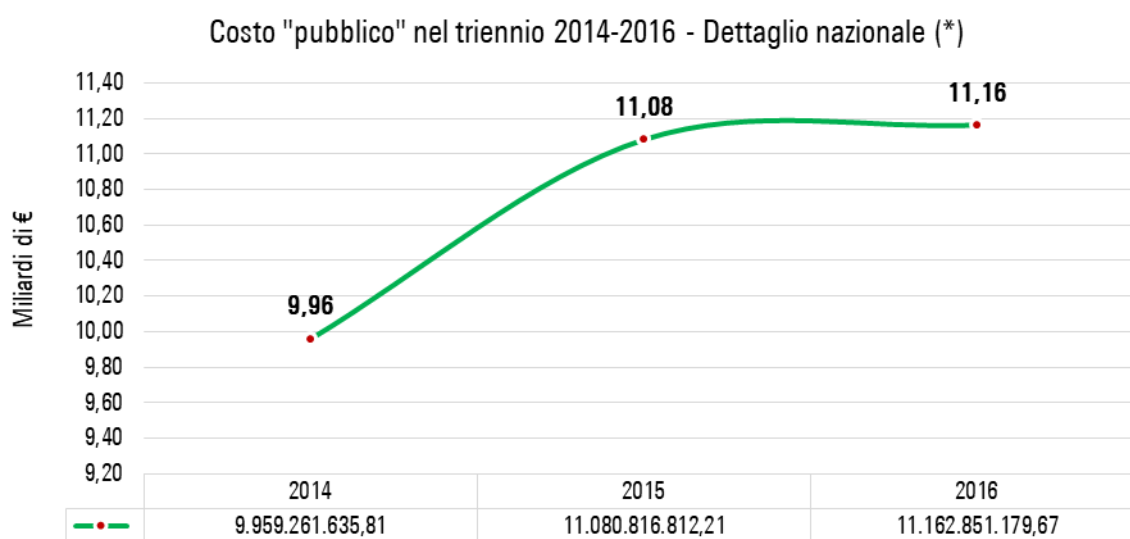


1.2.3 Costo “pubblico” del servizio di TPL

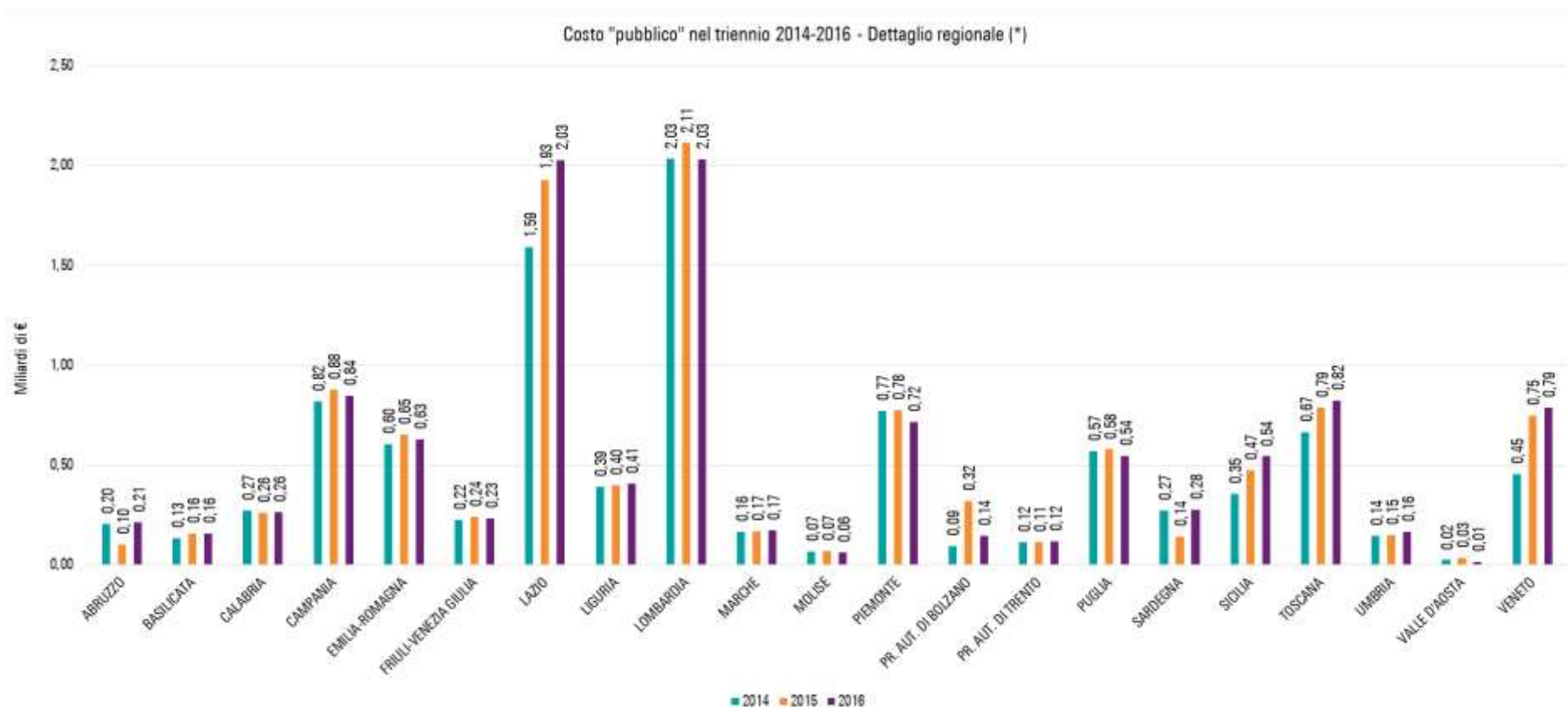
La sezione di seguito riporta i dettagli per quanto concerne l’andamento del Costo “pubblico” del servizio di Trasporto Pubblico Locale, nei tre anni di rilevazione 2014, 2015 e 2016.

Poiché il dato di “Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione”, concorrente al calcolo del valore del Costo “pubblico”, è stato richiesto esclusivamente a partire dalla rilevazione dell’anno 2016, la formula utilizzata per il trend del triennio è stata diversa rispetto a quella discussa nel paragrafo 1.1.4.

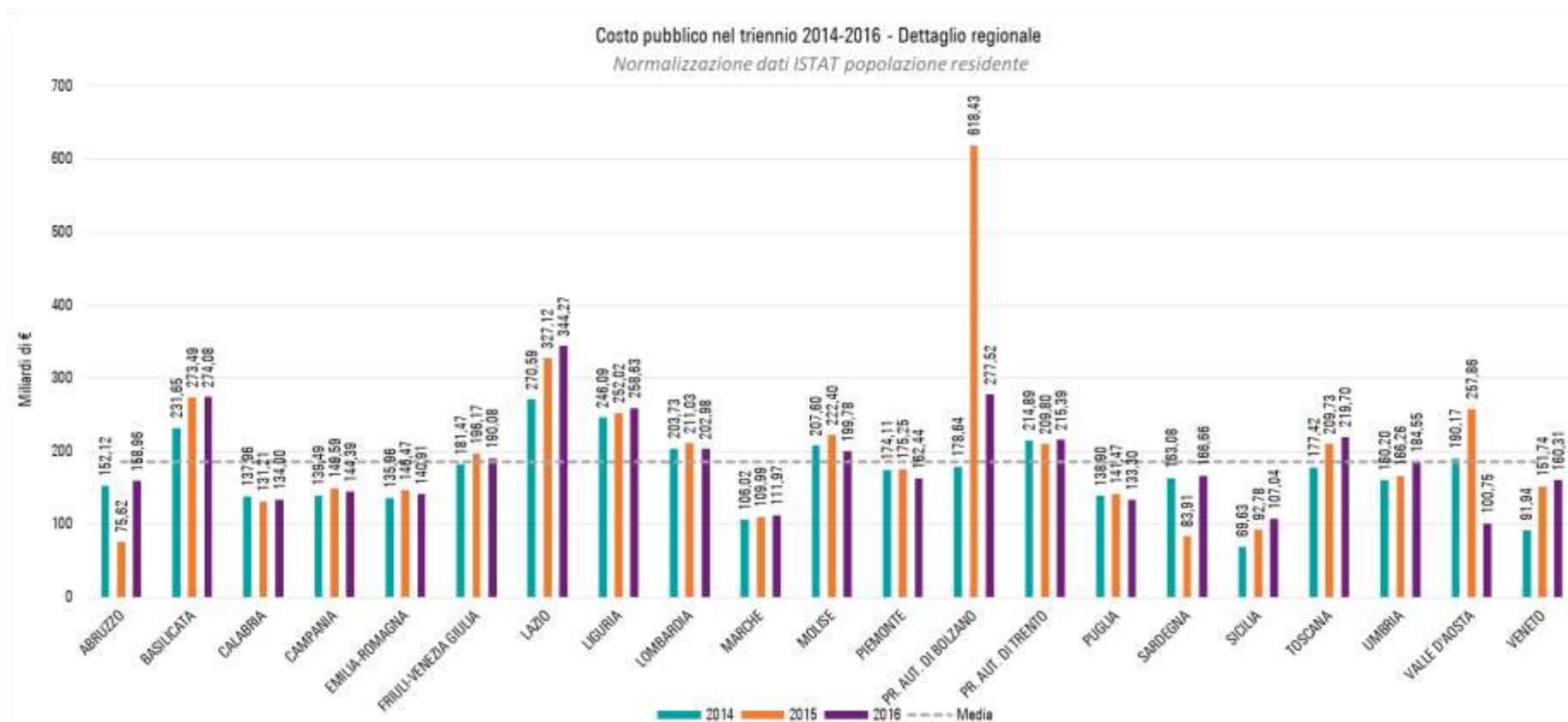
In particolare, i grafici riportati di seguito rappresentano il Costo “pubblico” come la somma dei Ricavi d’impresa (includenti i contributi del CCNL e i corrispettivi in conto esercizio) e dei Ricavi totali, escludendo, dunque, le compensazioni per agevolazioni tariffarie.



(*) formula del Costo “pubblico” calcolata differentemente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.



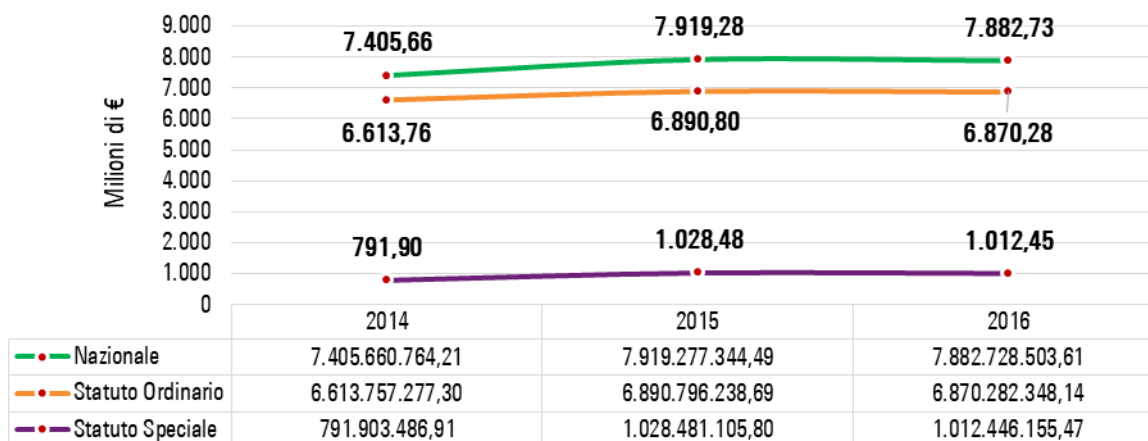
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.



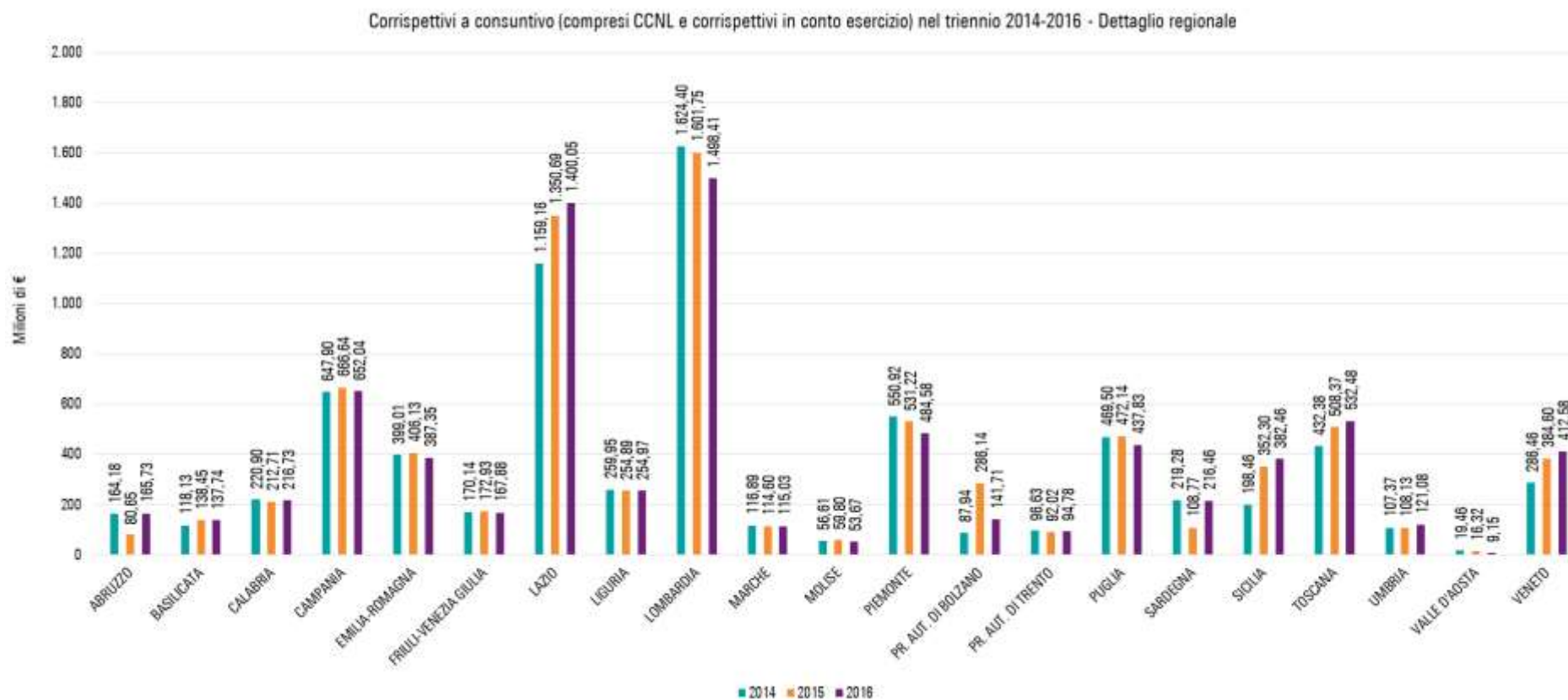
1.2.4 Corrispettivi a consuntivo del servizio di TPL

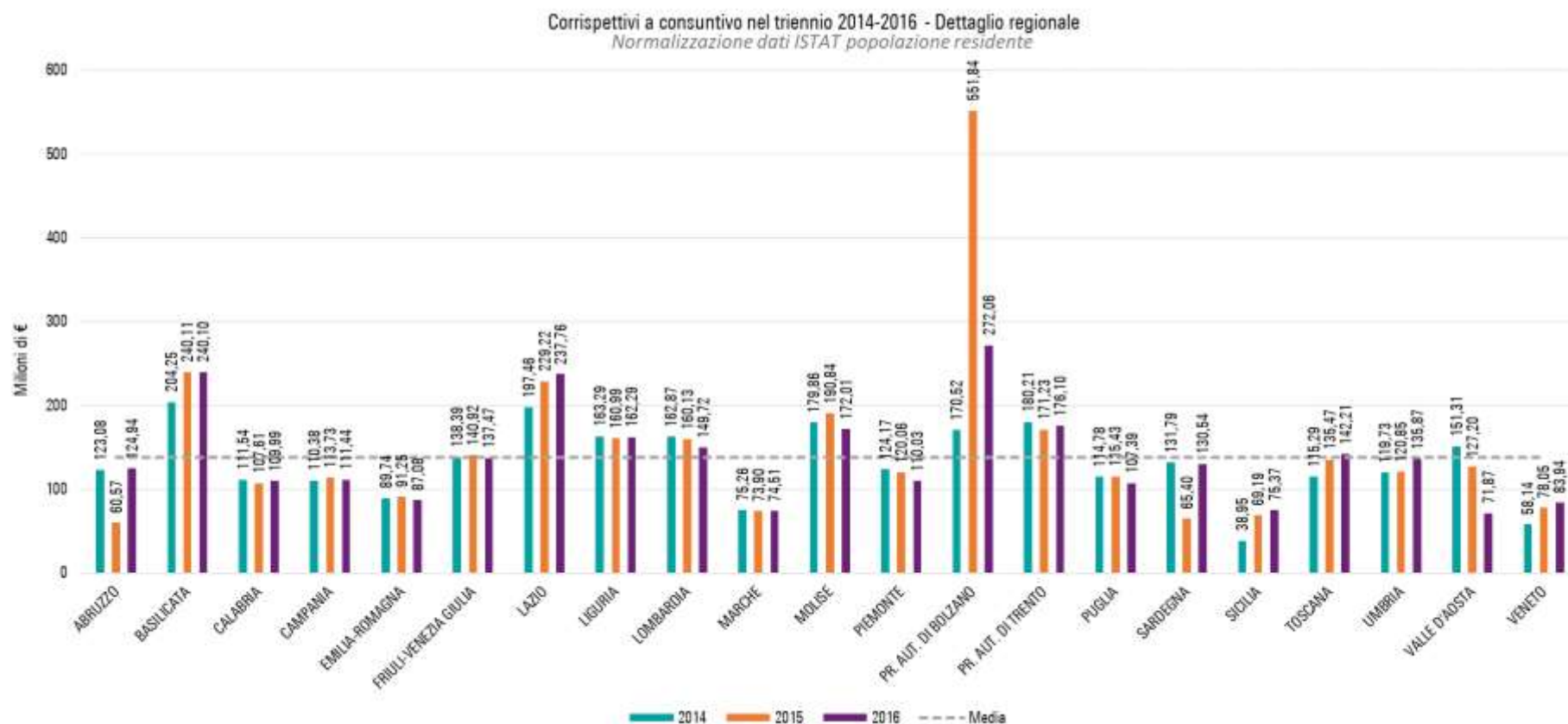
L'analisi dei corrispettivi a consuntivo, comprensivi di contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio, evidenzia nel triennio 2014-2016 un andamento crescente a livello nazionale, a meno della situazione relativa alle Regioni a Statuto Speciale, per le quali è decrescente nell'ultimo anno.

Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2014-2016 - Dettaglio nazionale

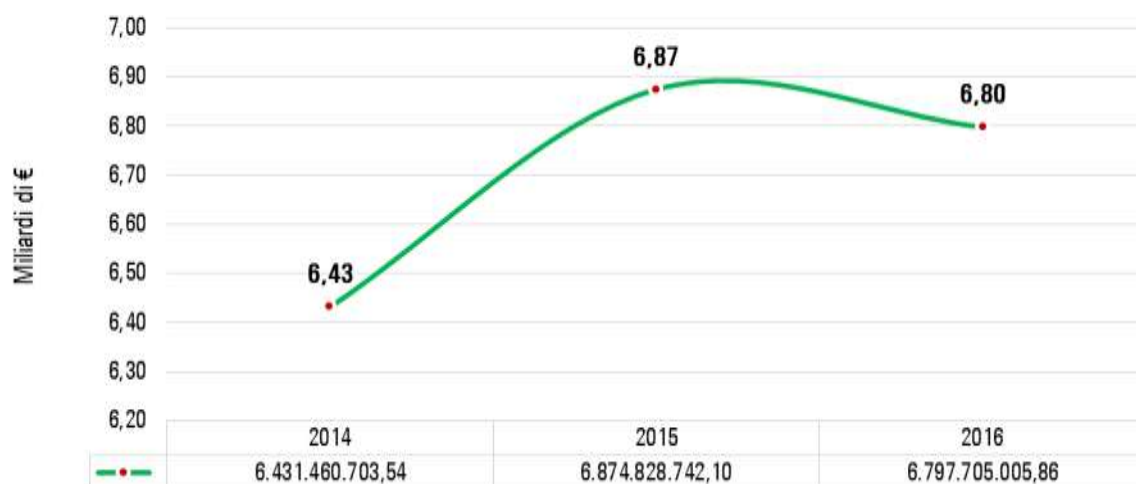


Di seguito si riportano grafici che evidenziano l'andamento dei corrispettivi a livello regionale (valori assoluti), nonché le quantità rapportate alla Popolazione residente (fonte: ISTAT) e gli andamenti nazionali per ulteriori corrispettivi e canoni censiti dalle imprese relativamente al servizio di trasporto.

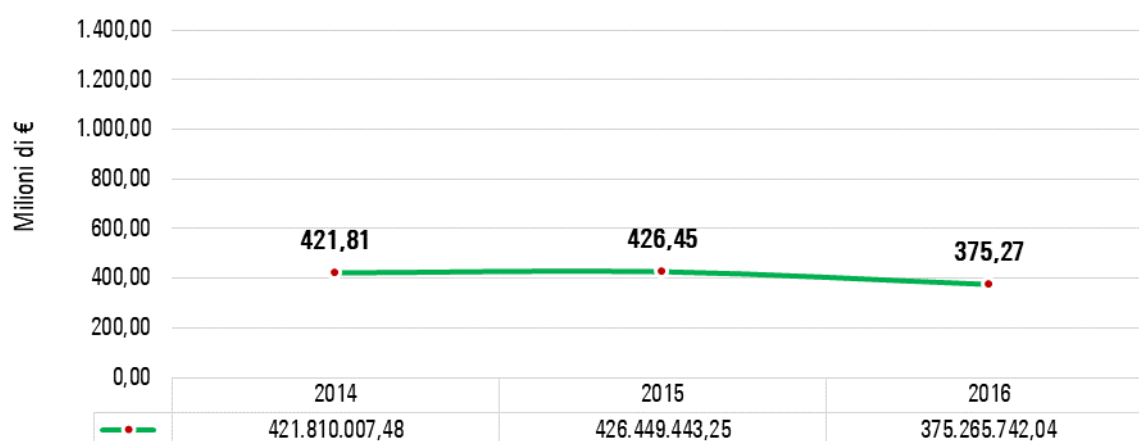




Corrispettivi Servizi di Trasporto nel triennio 2014-2016 - Dettaglio nazionale

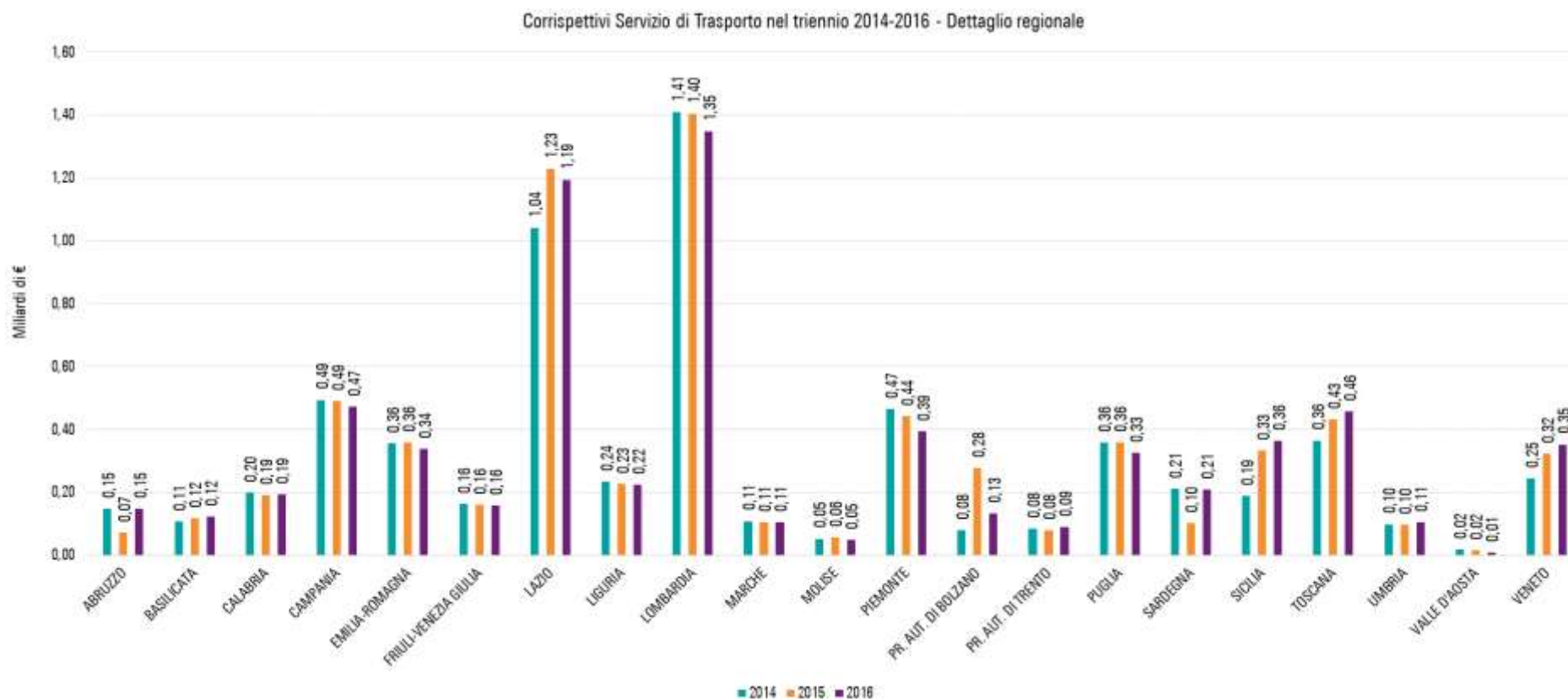


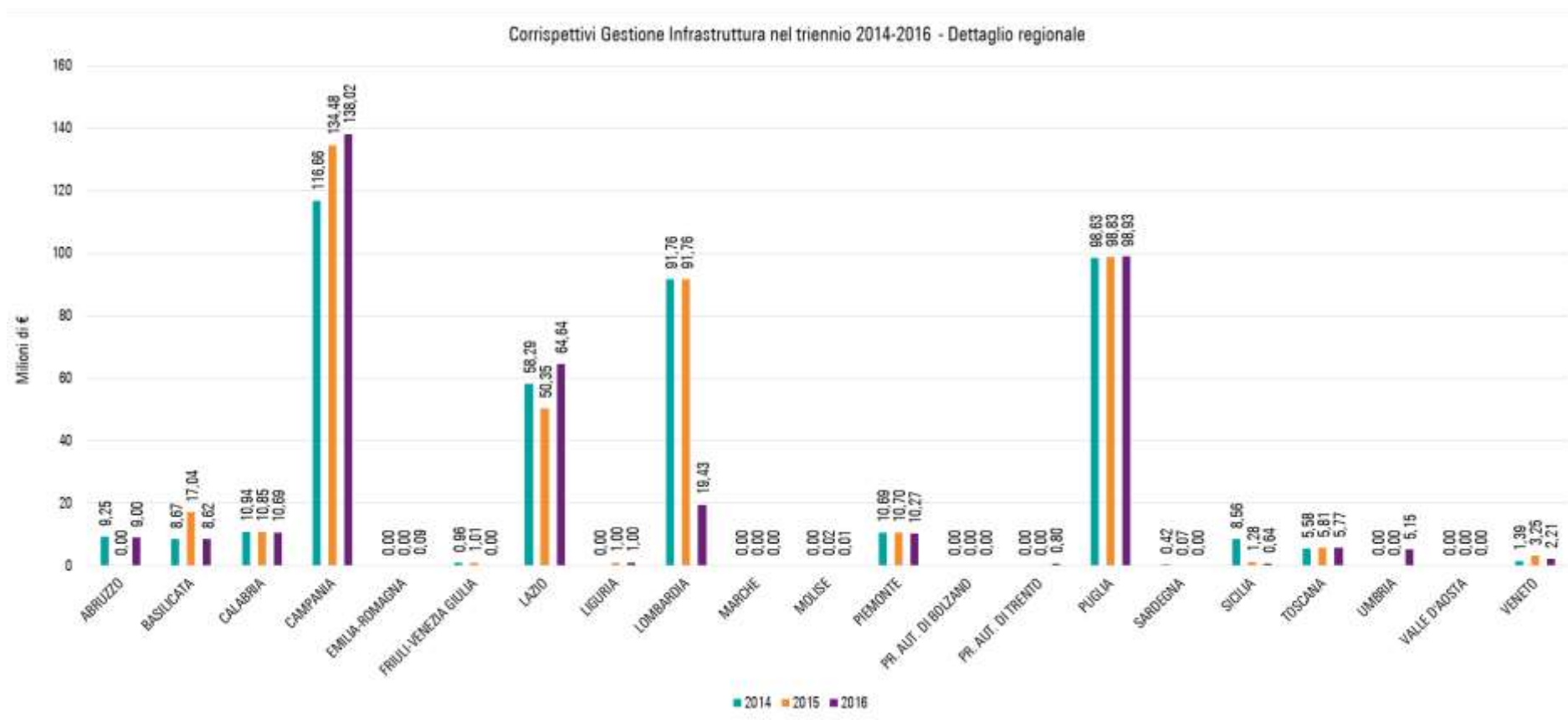
Corrispettivi Gestione Infrastruttura nel triennio 2014-2016 - Dettaglio nazionale

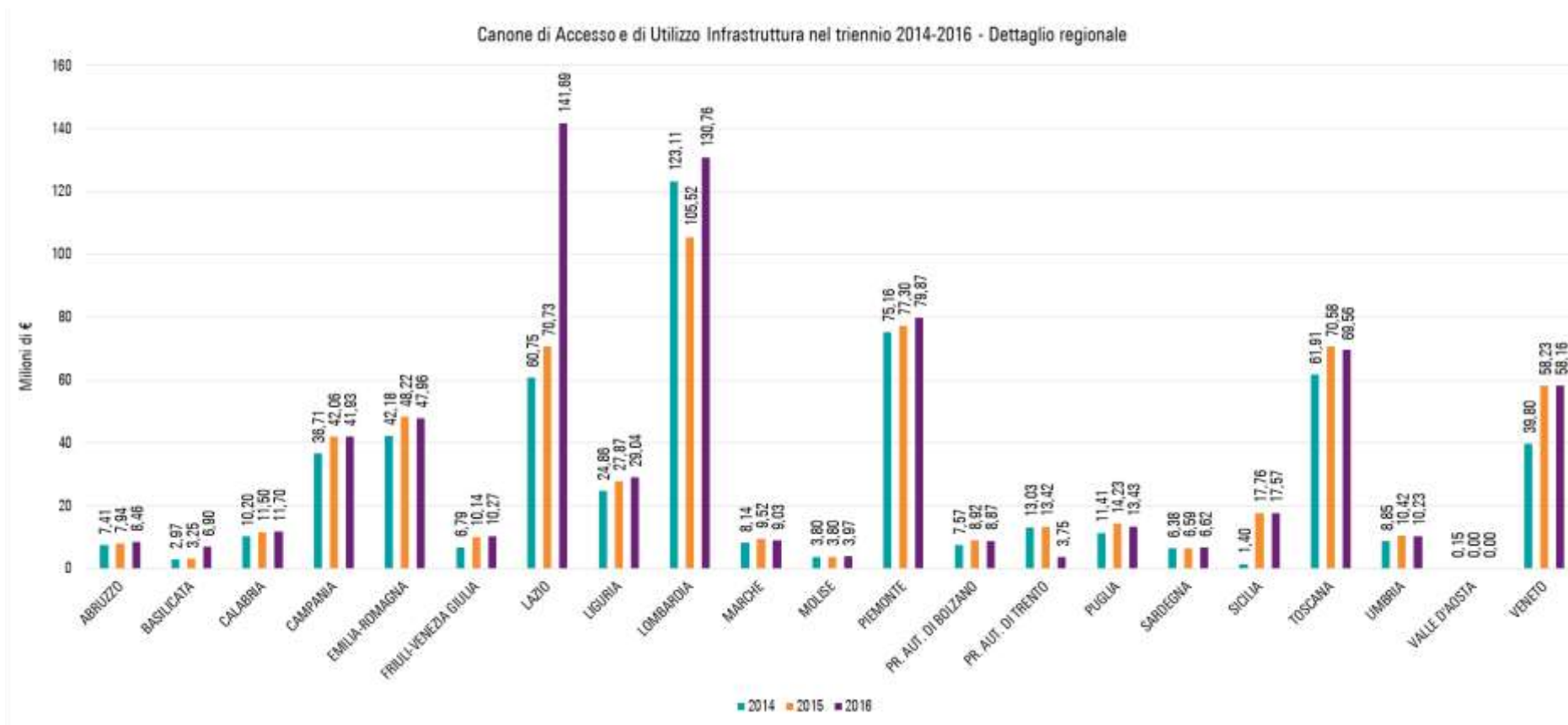


Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura nel triennio 2014-2016 - Dettaglio nazionale



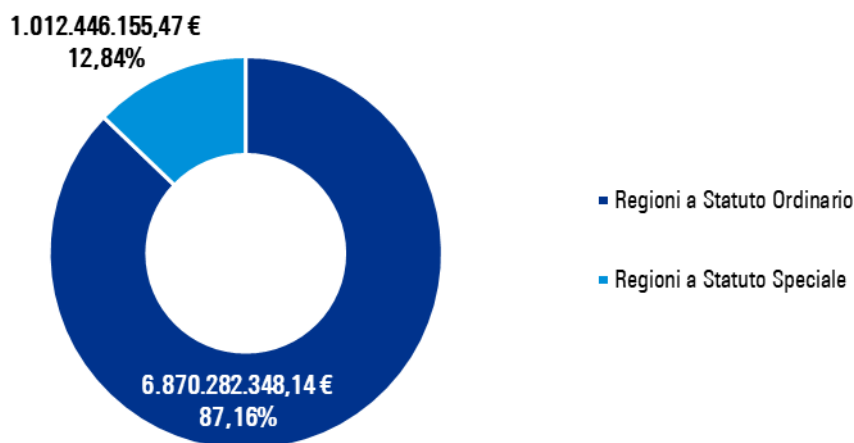






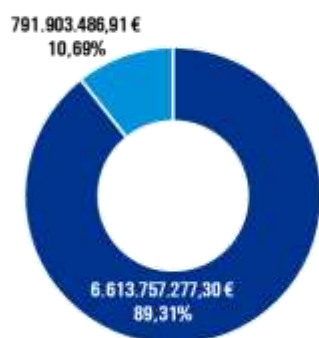
1.2.5 Ripartizione e accreditamento dei Corrispettivi per Statuti

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2016

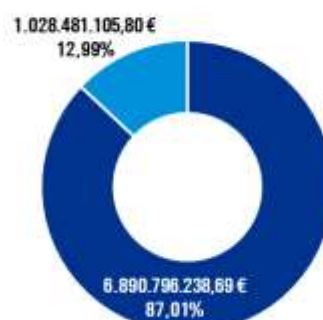


A titolo di confronto sono riportate di seguito le percentuali dei Corrispettivi totali rispettivamente per gli anni 2014 e 2015.

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2014



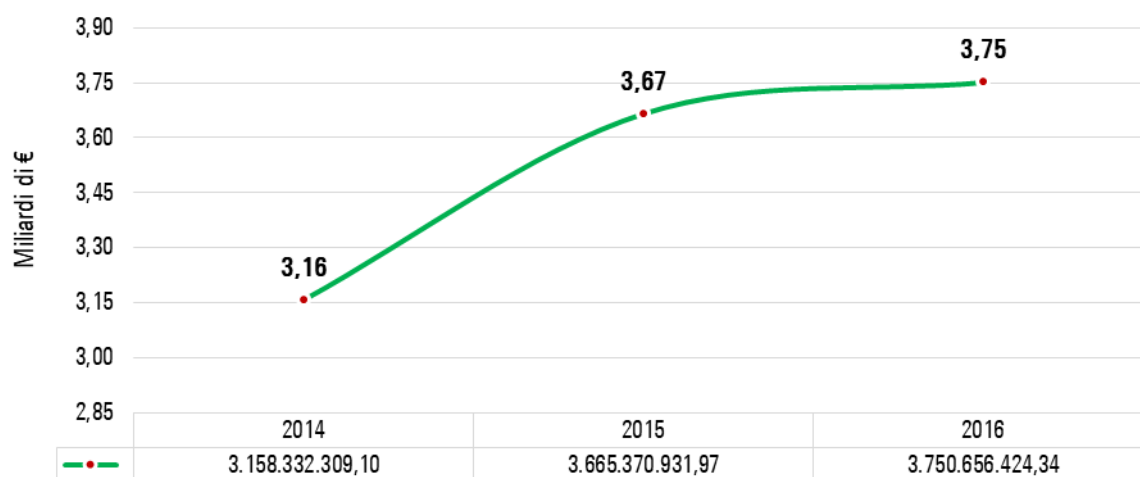
Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2015



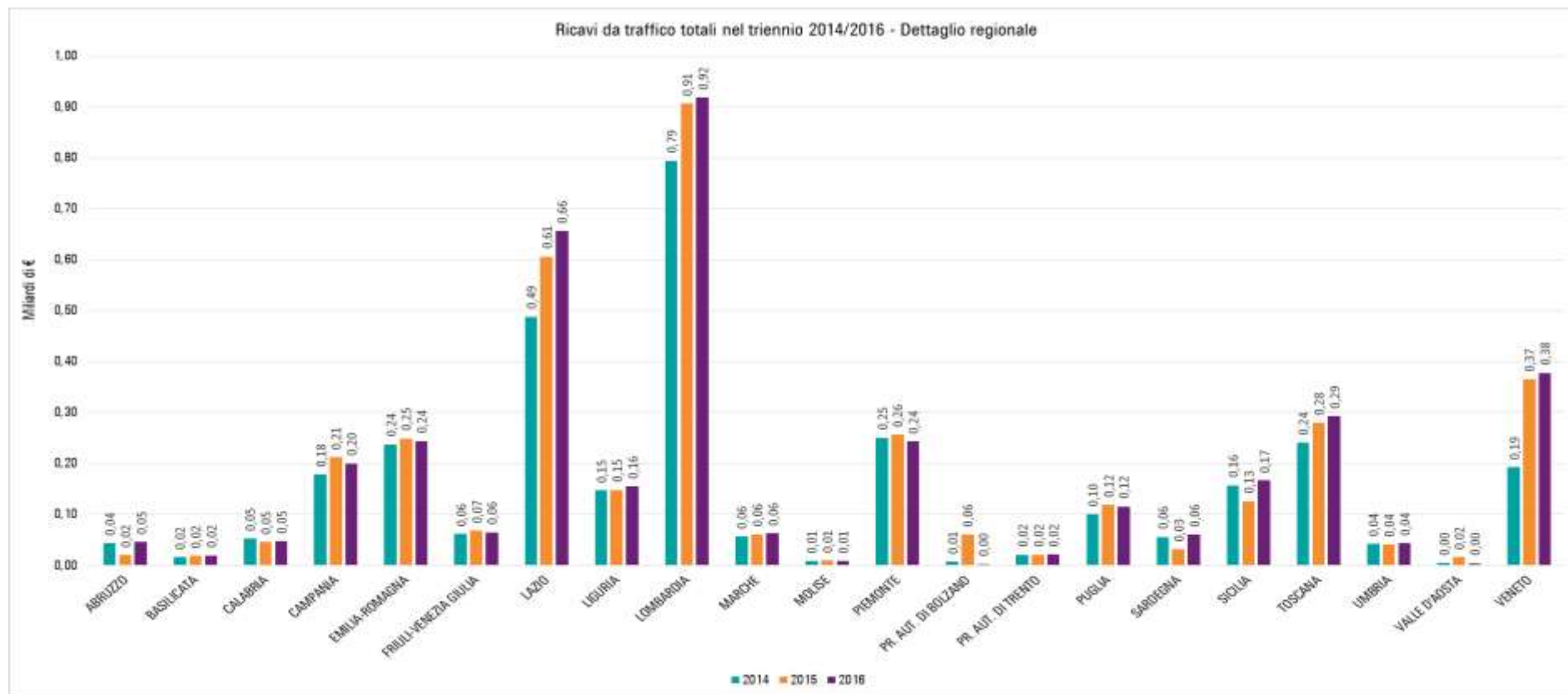
1.2.6 Ricavi da traffico del servizio di TPL

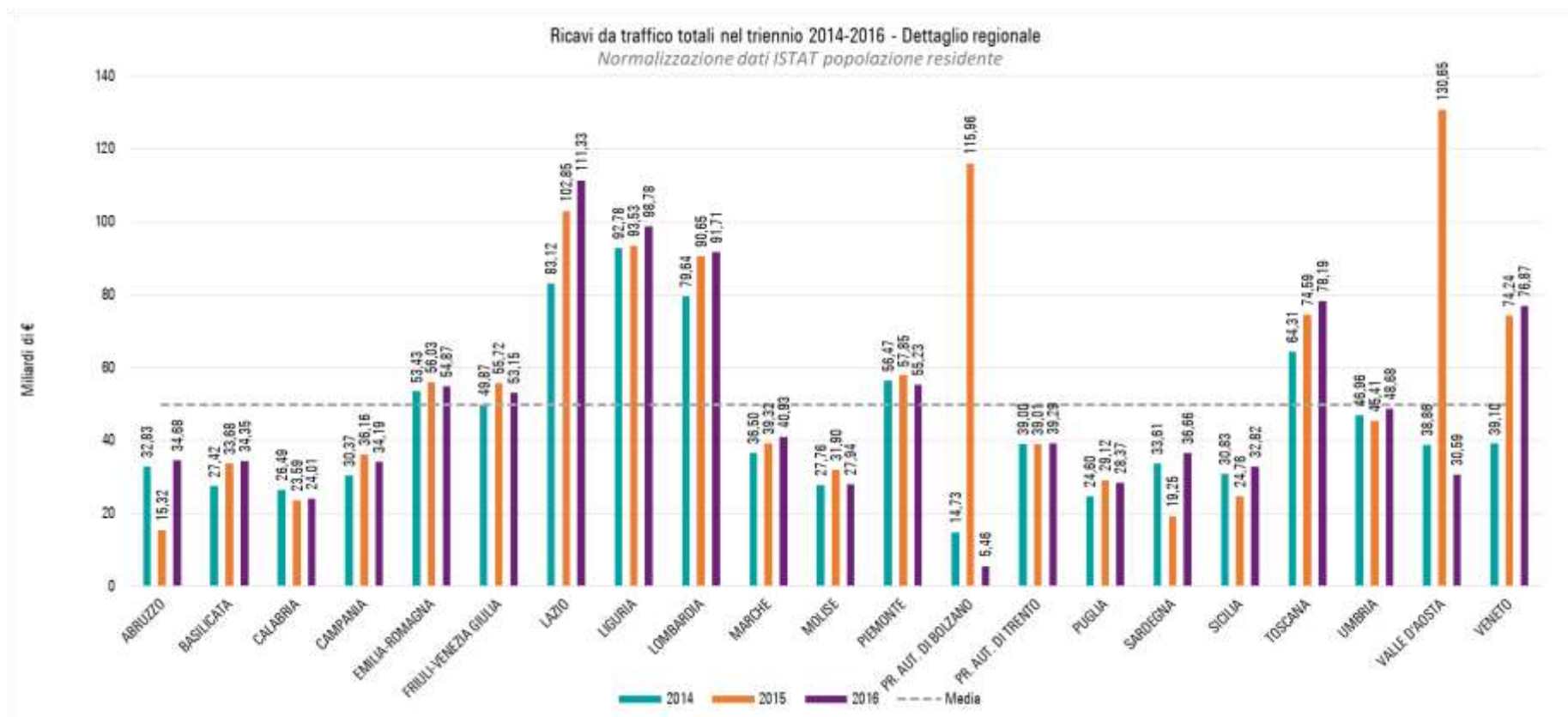
L'analisi della quantità dei ricavi da traffico totali nel triennio 2014-2016 evidenzia un trend crescente negli anni, come riportato nel grafico di seguito.

Ricavi da traffico totali nel triennio 2014-2016 - Dettaglio nazionale



I grafici seguenti mostrano l'andamento della quantità dei ricavi da traffico a livello regionale (valori assoluti), nonché le quantità rapportate alla Popolazione residente (fonte: ISTAT).





2 Descrizione evoluzioni della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL

2.1 Evoluzioni della Piattaforma informatica

L'Osservatorio ha implementato e si avvale di una banca dati contenente informazioni relative ai servizi di trasporto pubblico locale articolate a livello territoriale, alle norme vigenti, ai flussi finanziari e ai comportamenti dell'utenza, e di un sistema informativo idoneo a consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore e a supportare le azioni mirate al completamento del processo di riforma del trasporto pubblico locale.

Al fine quindi di consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore, a partire da febbraio 2015 è stata realizzata una Piattaforma Web a supporto della procedura di Rilevazione dei dati di produzione ed economico-finanziari relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario svolti dalle aziende. Grazie a tale Piattaforma è stato possibile informatizzare una procedura svolta precedentemente tramite acquisizione dati in formato Excel dalle aziende e richiedere per due anni consecutivi alle Aziende TPL mandatarie una serie di dati di consuntivo relativi agli atti di affidamento per la quale risultano titolari.

La realizzazione e le successive evoluzioni della Piattaforma Web sono state rese possibili in tempistiche brevi grazie al contratto per l'affidamento dei servizi di gestione e sviluppo del sistema informativo del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale, stipulato in data 31 dicembre 2014 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale e l'RTI DXC Technology (mandataria)/Postecom S.p.A./Postel S.p.A./Nolan, Norton Italia S.r.l./Gepin Contact S.p.A./Infoblu S.p.A..

Grazie alle evoluzioni implementate nel 2017, la Piattaforma Informatica Web è accessibile non solo all'Osservatorio TPL per un monitoraggio del settore e alle Imprese Titolari di contratti di servizio per le Rilevazioni dati di consuntivo, nonché ai Referenti di ogni singola Regione e Provincia Autonoma, ma anche ai **Referenti degli Enti Committenti** (Regioni, Province e Comuni), al fine di rendere più agevole ed efficace il supporto alle attività di governo e monitoraggio del settore TPL a livello regionale, tramite la diretta gestione dei contratti di competenza.

A partire da Marzo 2017 sono già state quindi fornite le macro-funzionalità sia a Regioni e Province Autonome per il censimento degli Enti Committenti, sia agli Enti Committenti stessi, affinché provvedessero al governo e monitoraggio del settore TPL.

In particolare agli Enti Committenti sono state fornite istruzioni per le seguenti funzionalità:

- gestione dell'anagrafica dei contratti di servizio TPL e Trasporto Ferroviario Regionale e di gestione infrastruttura stipulati sul territorio regionale. Per ogni contratto è possibile, inoltre, verificare la Composizione Societaria dell'Impresa Titolare e la presenza di eventuali soggetti Amministratori di Tariffazione Integrata. Tale funzionalità ha permesso **l'aggiornamento al 31.12.2016 dei contratti** presenti in banca dati, condizione necessaria per effettuare tramite le Imprese la rilevazione dati "sintetici" sui contratti validi nel 2016.
- gestione dell'anagrafica delle Imprese TPL e Trasporto Ferroviario Regionale, nonché delle Imprese Gestori di Infrastruttura, operanti nel territorio regionale sia in qualità di Titolari del servizio che di mandanti/sub-affidatarie;

- monitoraggio dello stato della Rilevazione dati TPL tramite le Imprese per l'esercizio 2016 e futuri, nonché piena visibilità dei dati trasportistici ed economico-finanziari per gruppi di modalità di trasporto (e relative certificazioni) comunicati dalle Imprese per ogni contratto di servizio TPL;
- censimento e certificazione dei dati TPL attraverso l'inserimento di dati per l'esercizio 2016 relativi a vari ambiti tra cui l'adozione di piani urbani della mobilità e della mobilità sostenibile, contribuzioni e investimenti e reti viarie stradali, quindi tramite la certificazione di quanto dichiarato in piattaforma;
- oltre alle funzionalità sopra esposte, la Piattaforma Informatica mette a disposizione degli Enti Committenti specifica reportistica in formato Excel per agevole consultazione ed elaborazione dei dati di competenza.

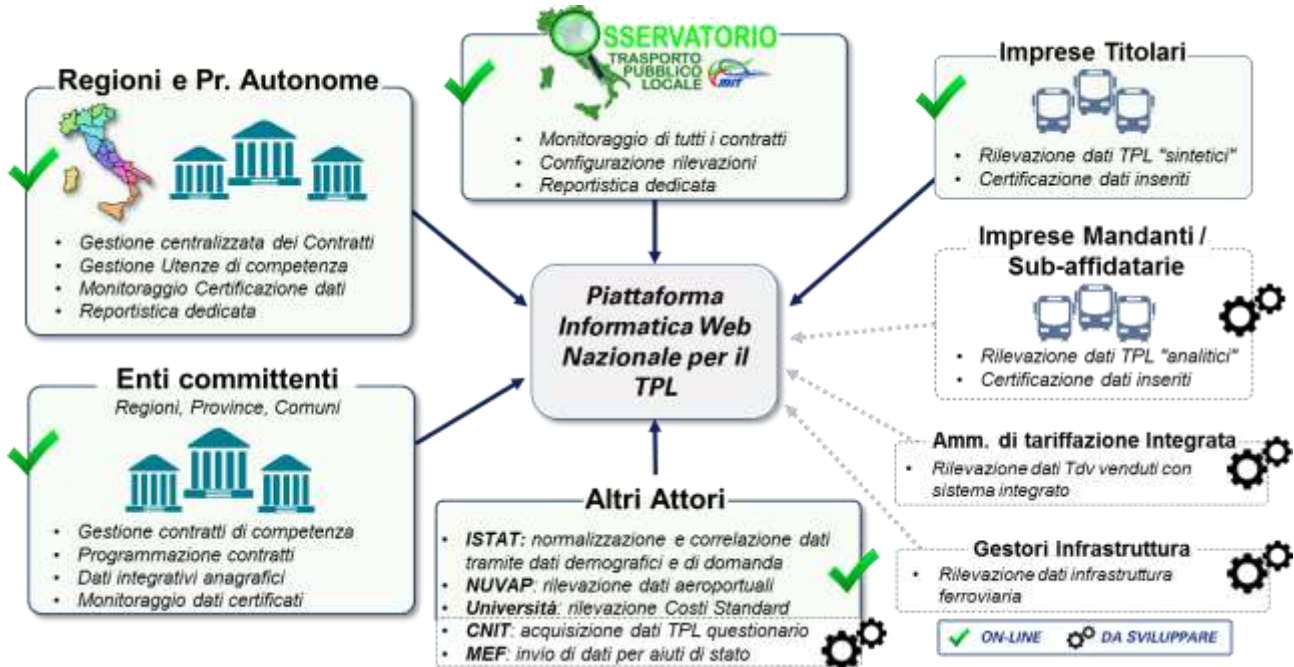
La rilevazione dei dati TPL per l'anno di analisi ha introdotto anche una importante novità per le Imprese titolari di servizio, ovvero la certificazione del dato attraverso **certificati di firma digitale**, al fine di garantire l'immodificabilità, l'autenticità e la reperibilità dei documenti. I dati richiesti e inseriti nella Piattaforma Web dalle aziende operanti nel settore sono e saranno certificati con modalità espressamente indicate nel decreto interministeriale 16 novembre 2013 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 50 dell'1 marzo 2014; l'obbligo della trasmissione del dato da parte delle aziende è rafforzato dalla previsione di una "sanzione" corrispondente al divieto per l'ente pubblico committente di erogare il corrispettivo contrattuale alle aziende che non hanno ottemperato.

Grazie anche agli ottimi risultati raggiunti dall'Osservatorio TPL tramite il nuovo sistema informativo, sono emerse nuove esigenze di ampliamento dell'attuale platea di utenti del sistema e dell'attuale patrimonio informativo sul settore TPL, sia scaturite da *stakeholder* esterni all'Osservatorio sia internamente alla Direzione Generale nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale. Tali esigenze saranno soddisfatte attraverso la **prosecuzione del percorso evolutivo** definito per il sistema informativo dell'Osservatorio che si poggia su *driver* di intervento tra cui:

- **prosecuzione con l'approccio incrementale nell'estensione dei dati TPL da rilevare tramite Imprese ed Enti del servizio TPL**, già sperimentato con successo nelle prime Fasi di avvio della Piattaforma, con le seguenti priorità:
 - a. rilevazione *dati analitici* (a consuntivo) sia trasportistici sia economico-finanziari TPL per ogni modalità di trasporto (Autolinee, Metropolitana, Tramvia, etc.) di maggior dettaglio rispetto ai dati "sintetici" (di sintesi) richiesti finora alle aziende (es. per l'attuale voce di richiesta del "*numero Addetti totali*" sarà richiesto anche il dettaglio relativo agli "*numero Addetti al servizio* (di cui Guida, Movimento, Manutenzione etc.)" e "*numero Addetti alla gestione dell'infrastruttura* (di cui Circolazione, Manutenzione, Amministrativi etc.)");
 - b. rilevazione dati di Integrazione Tariffaria per contratti che prevedono servizi multimodali;
- **prosecuzione con l'apertura incrementale della Piattaforma ad altri attori del settore TPL**, tenendo in considerazione le necessarie tempistiche di attivazione delle nuove utenze e la necessità di effettuare Formazione agli utenti stessi sulla Piattaforma:
 - a. attivazione *Imprese mandanti e sub-affidatarie di 1° Livello* per la Rilevazione dati analitici per gli atti di affidamento;
 - b. attivazione *Gestori di Integrazione Tariffaria* per la Rilevazione dati relativi alla vendita dei titoli di viaggio;

- **Incremento della sicurezza introducendo la Certificazione dei dati tramite Firma Digitale anche per gli Enti Committenti**, al fine di garantire la “non ripudiabilità” di dati e documenti inviati in via telematica dagli utenti anche per tale tipologia di utenti.

Per completezza, di seguito è riportata una panoramica della “rete telematica” avviata dall’Osservatorio con il dettaglio delle funzionalità previste per ciascun attore a regime:



2.2 Informazioni tecniche di dettaglio sulla Piattaforma Web

Le evoluzioni della Piattaforma Informatica dell’Osservatorio sono state implementate integralmente sulla infrastruttura hardware e software esistente. Pertanto, si riportano per completezza le informazioni tecniche descritte nella Relazione dello scorso anno.

La Piattaforma Web ha una architettura client/server *Web-based* per consentire l’accesso da parte delle aziende di trasporto pubblico locale attraverso un *Web Browser* e senza necessità di installare specifici software.

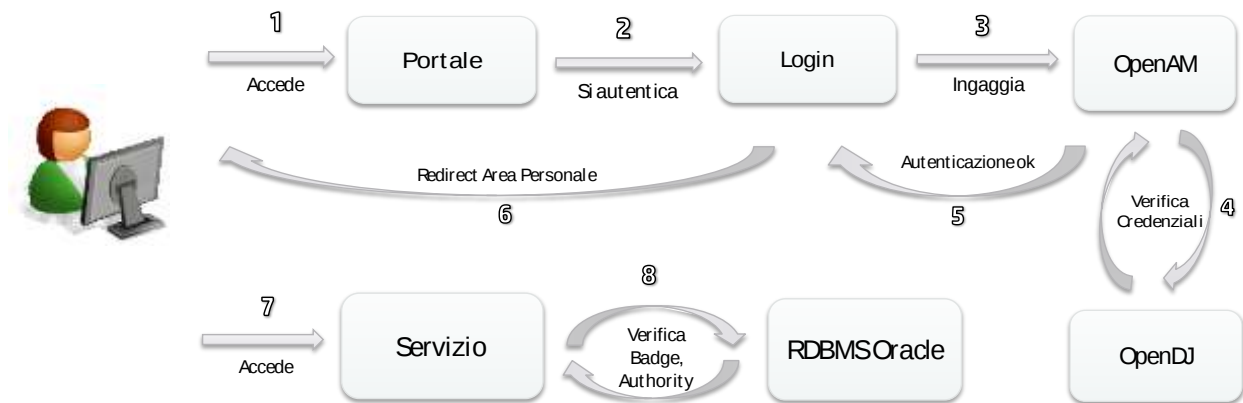
Si è scelto di creare un’applicazione integrata al Sistema informativo della Motorizzazione per usufruire del processo esistente di creazione e diffusione delle utenze e delle credenziali per l’accesso delle imprese di trasporto pubblico, rispettando i livelli di sicurezza attualmente applicati.

L’organizzazione del sistema di sicurezza è quello presente per tutte le applicazioni del Portale dell’Automobilista. Si basa quindi sui seguenti punti:

- *OpenAM* per la gestione dell’autenticazione e la protezione degli accessi a risorse non pubbliche, siano applicazioni web, portali o contenuti;
- *OpenDJ* come *User Store* per la memorizzazione delle credenziali degli utenti del sistema informativo del Dipartimento dei Trasporti (come per esempio utenti della Direzione Generale, Ufficio della Motorizzazione Civile, Agenzie, Imprese, etc.) e la gestione delle identità degli utenti di portale come Cittadini e Imprese, registrati sul portale esterno ma senza *grant* di accesso ai servizi core della motorizzazione;

- schema dati, gestito tramite RDBMS Oracle, contenente tutte le informazioni riguardanti aspetti di sicurezza come, identità, ruoli e *grant* di accesso degli utenti con autorizzazione all'uso delle applicazioni core del dipartimento;
- area applicativa Osservatorio TPL.

Nella figura seguente è descritto un tipico scenario di accesso, dietro autenticazione, al servizio "Osservatorio TPL" e l'illustrazione dell'ingaggio delle tre componenti.



Questo scenario si completa in otto passi, e cioè:

- l'utente accede al Portale;
- l'utente si autentica tramite il modulo di Login;
- il modulo di login ingaggia *OpenAM* per la verifica delle credenziali inserite dall'utente;
- *OpenAM* interroga *OpenDJ* per verificare la corrispondenza delle credenziali con quelle memorizzate nel *Directory Server*;
- *OpenAM* notifica al modulo di Login che l'autenticazione ha avuto successo;
- il modulo di Login rimanda l'utente alla sua Area Personale del Portale;
- l'utente accede ad un Servizio SIDT protetto, essendo autenticato può farlo;
- il Servizio recupera le informazioni su diritti di accesso alle funzioni, Badge dallo schema dati memorizzato nel database Oracle.

Un altro obiettivo importante ottenuto attraverso l'integrazione con il Sistema Informativo della Motorizzazione è stato quello di aver creato la relazione tra i dati anagrafici delle imprese di trasporto pubblico di interesse per l'Osservatorio TPL e i dati anagrafici delle aziende già censite per l'utilizzo di altre applicazioni del Sistema informativo della Motorizzazione.

I dati di produzione ed economico-finanziari inseriti dalle aziende di trasporto pubblico locale sono stati raccolti in una porzione della base dati del Sistema informativo della Motorizzazione. Questo ha dato la possibilità di effettuare ricerche e statistiche sui dati inseriti in tempi contenuti.

Tale Piattaforma Web comprende anche un componente software per la gestione e l'invio delle comunicazioni tramite PEC ai diversi attori quali aziende di trasporto pubblico locale, Enti committenti del servizio e Regioni / Province autonome. Le tipologie di comunicazione gestite dalla Piattaforma sono le seguenti:

- informative alle Imprese sulle tempistiche previste per l'accesso e la raccolta dei dati di produzione ed economico-finanziari;

- comunicazione su modalità di accesso al Portale dell'Automobilista, credenziali per l'autenticazione, accesso all'applicazione;
- informative agli Enti committenti del servizio per notificare il divieto di erogare il corrispettivo contrattuale alle aziende che non hanno ottemperato alla procedura di Rilevazione dati TPL;
- informative agli Enti committenti del servizio per notificare lo sblocco del divieto di erogare il corrispettivo contrattuale per le aziende che hanno completato il processo di certificazione dei dati richiesti dall'Osservatorio.

Come descritto nel capitolo precedente, nei primi mesi del 2014 i dati in parola relativi all'esercizio 2012 sono stati richiesti alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale e ai relativi enti committenti (Regioni ed Enti locali) con modalità non sufficientemente efficaci per procedere a una loro completa analisi, ossia tramite questionari Excel.

In particolare, è stato possibile reperire i seguenti dati:

- *dati identificativi dell'impresa*, ovvero dati dell'impresa, estremi contrattuali, ubicazione territoriale etc.;
- *dati di produzione*, ovvero parametri caratteristici dell'offerta di trasporto (veicoli*km, posti*km, posti a sedere*km, quantità di vetture utilizzati, età media delle vetture etc.);
- *indicatori di produzione* come indicazione delle velocità commerciali;
- *dati relativi all'utenza* relativi a quantità di passeggeri e di passeggeri*km.

3 Evoluzioni nel settore dei piani urbani della mobilità sostenibile 2015, 2016

I Piani Urbani di Mobilità sono stati introdotti con l'articolo 22 della legge n. 340 del 2000 come "progetti del sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi da attuare nelle aree urbane per il governo della mobilità". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha successivamente elaborato le relative linee guida, nelle quali ha rafforzato il principio della connessione tra la pianificazione della mobilità urbana e la politica del territorio nelle sue diverse componenti.

Nel mentre nel contesto europeo, l'Unione Europea (UE) ha indirizzato i contenuti e le modalità di redazione dei piani della mobilità verso due concetti guida: la sostenibilità e la concertazione degli interventi. L'UE ha, infatti, posto al centro delle sue politiche la mobilità urbana, quale componente di una complessiva strategia di gestione sostenibile delle città e definito principi e obiettivi di riferimento per esaminare e risolvere le problematiche della mobilità urbana, lasciando alle realtà locali l'individuazione delle soluzioni più idonee. Questo approccio alle tematiche della mobilità urbana, già prospettato nel Libro bianco sui trasporti (2001), è stato successivamente ripreso nel Libro verde: per una nuova cultura della mobilità urbana (2007), nel Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) e nel Libro bianco sui trasporti (2011).

Il 4 agosto 2017 è stato istituito un decreto per l'adozione delle linee guida per la redazione dei Piani urbani della mobilità sostenibile ai sensi dell'articolo 3 comma 7 del decreto legislativo del 16 dicembre del 2016, n. 257.

Entrando in merito al decreto sopracitato, secondo l'articolo 3 comma 1, *"le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS), secondo le linee guida di cui all'articolo 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto"*.

Relativamente alle attività dell'Osservatorio per l'anno 2016, agli Enti Committenti è stata data la possibilità di inserire nella piattaforma i dati e le informazioni riguardo all'adozione dei Piani urbani della mobilità o dei Piani urbani della mobilità sostenibile, in modo da avere un quadro generale della situazione italiana. Gli Enti Committenti hanno indicato l'adozione o meno di un piano Piano Urbano della Mobilità (di seguito PUM) o PUMS e, in caso di adozione di un piano, hanno rilevato:

il numero e la tipologia dell'atto di approvazione relativo all'ultimo piano adottato, e l'identificazione dell'Ente Capofila nell'eventuale situazione di un piano redatto unitamente ad altri Comuni in Associazione / Consorzio o ad altri Enti di Bacino o della Comunità;

la data di adozione dell'ultimo piano oggetto di approvazione, considerando l'ultimo piano adottato entro la fine dell'anno di riferimento (2016).

Per poter rappresentare graficamente i dati raccolti si necessita, tuttavia, di una rilevazione più consistente, non avendo la maggior parte degli utenti ancora inserito le informazioni sulla piattaforma dell'Osservatorio. Il motivo per cui il processo di rilevazione si è svolto in tal maniera risiede nel fatto che prima del 4 agosto 2017 non era presente nessun decreto.

Di seguito viene riportata una tabella con i comuni che sono tenuti ad adottare un PUM o un PUMS per evidenziare quanti di loro lo abbiano già fatto con la relativa data dell'ultimo piano adottato.

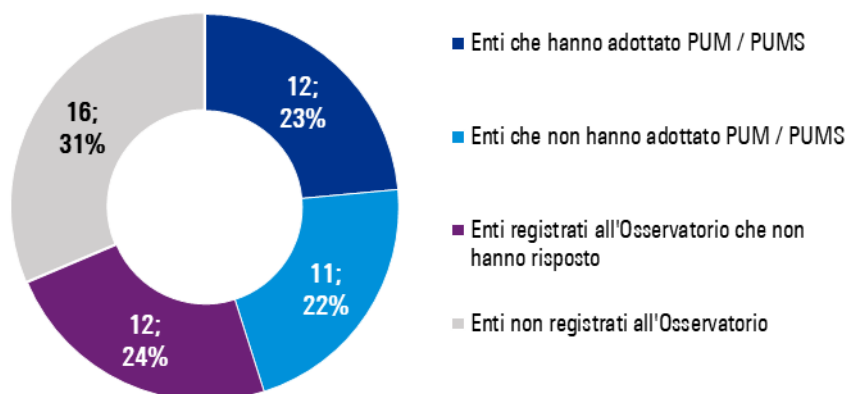
Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Ancona	PUM ex art.22 legge 340/2000	20/04/2015

Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Andria	Piano non ancora adottato	-
Aosta	L'Ente non è registrato	-
Bari	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/10/2009
Bergamo	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2018
Bologna	L'Ente non è registrato	-
Bolzano	L'Ente non è registrato	-
Brescia	Piano non ancora adottato	-
Cagliari	L'Ente non è registrato	-
Campobasso	L'Ente non è registrato	-
Catania	Piano non ancora adottato	-
Catanzaro	L'Ente non è registrato	-
Ferrara	L'Ente non è registrato	-
Firenze	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Foggia	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Forlì	L'Ente non è registrato	-
Genova	PUM ex art.22 legge 340/2000	18/01/2020
Giuliano in Campania	L'Ente non è registrato	-
L'Aquila	PUM ex art.22 legge 340/2000	20/03/2022
Latina	PUM ex art.22 legge 340/2000	12/12/2007
Livorno	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Messina	PUM ex art.22 legge 340/2000	01/09/2017
Milano	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2010
Modena	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Monza	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Napoli	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Novara	PUM ex art.22 legge 340/2000	14/07/2018
Padova	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/12/2018
Palermo	Piano non ancora adottato	-
Parma	L'Ente non è registrato	-
Perugia	PUM ex art.22 legge 340/2000	31/12/2016
Pescara	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Piacenza	L'Ente non è registrato	-
Potenza	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Prato	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Ravenna	L'Ente non è registrato	-
Reggio Calabria	L'Ente non è registrato	-
Reggio Emilia	L'Ente non è registrato	-
Rimini	L'Ente non è registrato	-
Roma	Piano non ancora adottato	-
Salerno	Piano non ancora adottato	-
Sassari	L'Ente non è registrato	-
Siracusa	Piano non ancora adottato	-
Taranto	Piano non ancora adottato	-

Enti Committente	Rilevazione Osservatorio	Data di scadenza dell'ultimo piano
Terni	Piano non ancora adottato	-
Torino	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Trento	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Trieste	L'Ente è registrato ma non ha risposto	-
Venezia	Piano non ancora adottato	-
Verona	Piano non ancora adottato	-
Vicenza	PUM ex art.22 legge 340/2000	22/10/2022

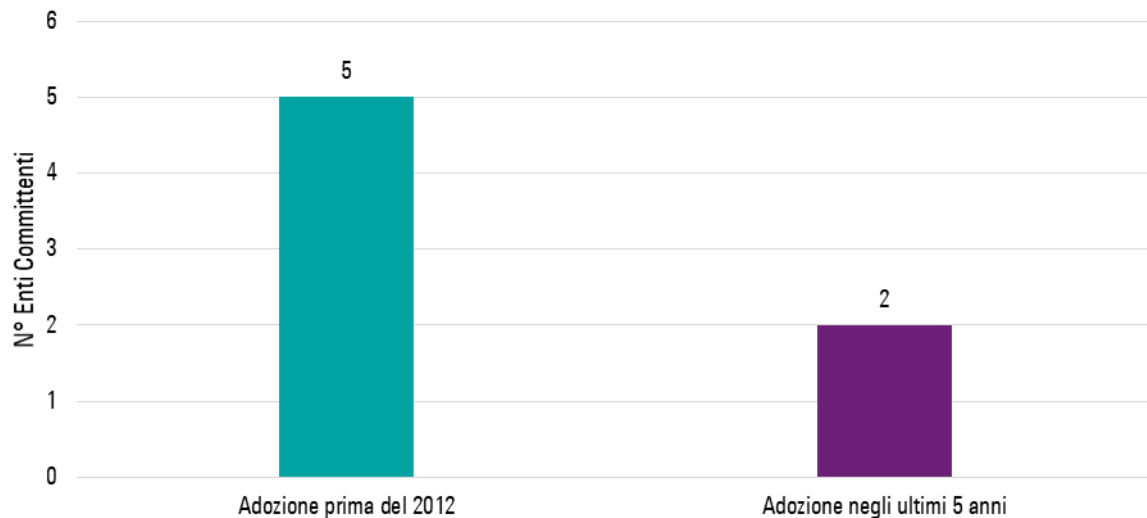
Si riporta di seguito un grafico che rappresenta lo stato di rilevazione dei PUM / PUMS da parte degli Enti Committenti, per sintetizzare quanto descritto nella tabella precedente.

Stato rilevazione Osservatorio 2016 sull'adozione PUM / PUMS



Un ulteriore grafico è stato inoltre progettato per evidenziare il numero di PUM / PUMS adottati prima o negli ultimi 5 anni, tenendo in considerazione anche gli Enti Committenti che non erano tenuti ad adottarlo. Tuttavia per alcuni piani della mobilità, la data di adozione dell'ultimo piano non è stata rilevata, pertanto il grafico si riferisce solamente ai dati disponibili nella piattaforma dell'Osservatorio.

Numero di PUM / PUMS adottati entro o prima degli ultimi 5 anni



Il decreto legislativo in questione ad oggi in vigore recante: *“l’individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”* si pone i seguenti obiettivi:

- promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile;
- adottare procedure uniformi per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- individuare delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all’attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS e per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

In particolare ciò che viene evidenziato nei sei articoli del medesimo decreto è:

- il compito da parte delle città metropolitane, in coerenza con quanto definito nell’Allegato al Documento di economia e finanze 2017, di definire i PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa;
- lo stabilire dei macro obiettivi minimi obbligatori con i relativi indicatori che saranno monitorati per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale;
- l’individuazione dell’ambito di applicazione e dei destinatari del decreto, ovvero le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, nonché le tempistiche;
- la disciplina dell’aggiornamento e del monitoraggio dei Piani urbani della mobilità sostenibile e l’istituzione di un tavolo tecnico istituzionale con il compito di monitorarne lo stato di attuazione ed al fine di proporre le eventuali modifiche.

Invece per quanto riguarda i due allegati del decreto:

- l'allegato 1 individua le procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile e contiene premesse, inquadramento programmatico, indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS, un esempio di cronoprogramma e un esempio di indice di un PUMS.
- l'allegato 2 individua obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS, definisce gli obiettivi minimi obbligatori per le quattro aree di interesse e ne elenca i relativi indicatori e riporta tre differenti tabelle contenenti i macro-obiettivi, gli obiettivi specifici e le strategie ed azioni.

Per le attività di aggiornamento e monitoraggio di cui all'articolo 4, l'Osservatorio si dovrà adeguare nella rilevazione dei dati per il 2018 raccogliendo i dati relativi ai macro obiettivi minimi obbligatori, con i relativi indicatori elencati dal decreto e sulla base di tali dati dovrà fare un rapporto ogni due anni alle Camere. Pertanto sarà possibile stabilire quanti Enti Committenti stanno facendo il PUMS secondo le linee guida dettate. Ovviamente questo comporterà una variazione delle domande da rivolgere in sede di rilevazione dei dati, delle informazioni e dei destinatari della rilevazione stessa. Infine per ciò che concerne la raccolta degli indicatori, si dovrà studiare e stabilire una nuova metodologia uniforme che permetta di inserire i dati, per poter infine verificare il raggiungimento o meno dei macro obiettivi.

4 Le risorse statali stanziare per il materiale rotabile e la sicurezza del trasporto pubblico locale

4.1 Rinnovo del parco autobus

Per il rinnovo del parco autobus sono stati già ripartiti tra le Regioni risorse statali pari a 502,4 milioni di euro, di cui 352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 e altri 150 per il triennio 2017-2019 (Tabelle 1 e 2). Per quanto riguarda quest'ultima tranche di finanziamenti si è deciso di sperimentare, per la prima volta nel nostro Paese, modalità innovative di acquisto centralizzate, con l'obiettivo di una riduzione dei costi finanziari e amministrativi e una standardizzazione dei mezzi di elevata sostenibilità ambientale ed elevato contenuto tecnologico.

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	9.193.170,71	3.064.390,23	12.257.560,94
BASILICATA	7.633.645,43	8.131.834,60	15.765.480,03
CALABRIA	11.974.812,16	3.991.604,05	15.966.416,21
CAMPANIA	29.025.304,65	27.664.743,50	56.690.048,15
EMILIA-ROMAGNA	22.696.946,96	22.696.946,96	45.393.893,92
FRIULI-VENEZIA GIULIA	28.686.070,66	48.843.850,04	77.529.920,70
LAZIO	15.120.700,14	5.040.233,38	20.160.933,52
LIGURIA	14.563.466,76	14.563.466,76	29.126.933,52
LOMBARDIA	37.331.338,18	37.331.338,18	74.662.676,36
MARCHE	8.649.541,35	3.706.946,29	12.356.487,64
MOLISE	2.807.006,61	701.751,65	3.508.758,26
PIEMONTE	20.633.817,00	8.843.064,43	29.476.881,43
PUGLIA	25.697.236,62	11.013.101,40	36.710.338,02
SARDEGNA	20.550.757,08	627.075,62	21.177.832,70
SICILIA	51.055.209,00	12.779.118,82	63.834.327,82
TOSCANA	8.755.074,98	7.163.243,16	15.918.318,14
UMBRIA	9.195.812,56	13.793.718,84	22.989.531,40
VALLE D'AOSTA	3.838.000,56	-	3.838.000,56
VENETO	25.041.711,18	16.694.474,13	41.736.185,31
TOTALE	352.449.622,59	246.650.902,04	599.100.524,63

Tabella 1

(*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	3.658.425,33	1.219.475,10	4.877.900,43
BASILICATA	3.037.811,70	3.236.066,25	6.273.877,95
CALABRIA	4.765.380,45	1.588.460,16	6.353.840,61
CAMPANIA	11.550.629,55	11.009.193,78	22.559.823,33
EMILIA-ROMAGNA	11.497.292,94	11.497.292,94	22.994.585,88
FRIULI-VENEZIA GIULIA	5.737.214,13	9.768.770,01	15.505.984,14
LAZIO	18.144.840,18	6.048.280,05	24.193.120,23
LIGURIA	7.377.223,20	7.377.223,20	14.754.446,40
LOMBARDIA	18.910.443,39	18.910.443,39	37.820.886,78
MARCHE	4.381.484,04	1.877.778,87	6.259.262,91
MOLISE	1.117.049,19	279.262,29	1.396.311,48
PIEMONTE	10.452.200,40	4.479.514,47	14.931.714,87
PUGLIA	6.431.871,60	2.756.516,40	9.188.388,00
SARDEGNA	4.110.151,41	125.415,12	4.235.566,53
SICILIA	10.211.041,80	2.555.823,75	12.766.865,55
TOSCANA	10.506.089,97	8.595.891,78	19.101.981,75
UMBRIA	4.658.201,43	6.987.302,13	11.645.503,56
VALLE D'AOSTA	767.600,10	-	767.600,10
VENETO	12.685.049,19	8.456.699,46	21.141.748,65
TOTALE	150.000.000,00	106.769.409,15	256.769.409,15

Tabella 2

(*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

Nel Piano Operativo MIT (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione), approvato dalla delibera Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 1° dicembre 2016, n. 54, è previsto l'impegno di 200 milioni di euro, con un cofinanziamento regionale del 40%, per l'attuazione di una mobilità sostenibile nelle aree urbane mediante l'acquisto di autobus destinati al trasporto pubblico locale. Le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno e per il 20% alle altre Regioni (**Tabella 3**).

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	7.680.000,00	5.107.200,00	12.787.200,00
BASILICATA	7.008.000,00	4.660.320,00	11.668.320,00
CALABRIA	16.496.000,00	10.969.840,00	27.465.840,00
CAMPANIA	38.256.000,00	25.440.240,00	63.696.240,00
EMILIA-ROMAGNA	3.824.000,00	2.542.960,00	6.366.960,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.360.000,00	904.400,00	2.264.400,00
LAZIO	6.156.000,00	4.093.740,00	10.249.740,00
LIGURIA	1.756.000,00	1.167.740,00	2.923.740,00
LOMBARDIA	7.284.000,00	4.843.860,00	12.127.860,00
MARCHE	2.072.000,00	1.377.880,00	3.449.880,00
MOLISE	3.856.000,00	2.564.240,00	6.420.240,00
PR. AUT. DI BOLZANO	924.000,00	614.460,00	1.538.460,00
PR. AUT. DI TRENTO	620.000,00	412.300,00	1.032.300,00
PIEMONTE	5.164.000,00	3.434.060,00	8.598.060,00
PUGLIA	28.512.000,00	18.960.480,00	47.472.480,00
SARDEGNA	17.104.000,00	11.374.160,00	28.478.160,00
SICILIA	41.088.000,00	27.323.520,00	68.411.520,00
TOSCANA	4.404.000,00	2.928.660,00	7.332.660,00
UMBRIA	1.672.000,00	1.111.880,00	2.783.880,00
VALLE D'AOSTA	348.000,00	231.420,00	579.420,00
VENETO	4.416.000,00	2.936.640,00	7.352.640,00
TOTALE	200.000.000,00	133.000.000,00	333.000.000,00

Tabella 3

Nell'ambito dei Patti territoriali (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione) sono state stanziati ulteriori risorse per l'acquisto di nuovi autobus (**Tabella 4**). Tali risorse non prevedono un cofinanziamento da parte delle Regioni.

PATTI TERRITORIALI	Categoria Regione	Delibera CPE	Interventi strategici	Risorse finanziarie (Mln€)
PUGLIA	Meno sviluppate	agosto 2016 n. 26	Rinnovo parco rotabile su gomma	30,00
MILANO	Più sviluppate	agosto 2016 n. 27	Acquisto di 42 bus elettrici	15,00
GENOVA	Più sviluppate	agosto 2016 n. 27	Acquisto mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano	10,00
TOTALE				55,00

Tabella 4

(*) Il costo di acquisto totale dei 42 mezzi elettrici è di 22,5 Mln € di cui 7,5 Mln € sono risorse comunali e locali mentre 15 Mln € sono risorse FSC 2014-2020.

In una prospettiva di medio-lungo periodo la legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di Bilancio 2017) ha previsto la predisposizione di un Piano strategico della mobilità sostenibile, incrementando le risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ed estendendone le finalità. La dotazione del Fondo (istituito dalla Legge di Stabilità 2016) è stata incrementata di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascun anno dal 2020 al 2033 per un totale di 3,7 miliardi di euro che, se consideriamo il cofinanziamento regionale, consentono di attivare più di 6 miliardi di euro destinati al rinnovo del parco per il TPL su gomma, anche attraverso investimenti nelle tecnologie di alimentazione alternative, in attuazione di quanto previsto dal Decreto Legislativo n. 257 del 2016 di recepimento della Direttiva DAFI.

La legge di Bilancio 2017 prevede inoltre lo stanziamento di ulteriori risorse a sostegno della filiera produttiva del settore. Più in particolare sono previsti circa 2 milioni di euro (risorse 2017) per studi e analisi dei costi e benefici conseguenti alle diverse ipotesi di rinnovo dei mezzi (Convenzione MISE-MIT-INVITALIA), in base alle differenti tipologie di alimentazioni alternative, e 100 milioni (50 per il 2018 e 50 per il 2019) per il sostegno alla filiera produttiva in Italia attraverso lo strumento dei contratti di sviluppo (Decreto interministeriale del 5 ottobre 2017).

Nella **Tabella 5** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziato per il rinnovo del materiale rotabile, ripartite e da ripartire.

PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
Già ripartite per rinnovo mezzi su gomma			
DM del 28 ottobre 2016, n. 345, riparto risorse 2015-2016	352449622,6	246.650.902,04	599100524,6
DM del 23 gennaio 2017, n. 25, riparto risorse 2017-2019	150.000.000,00	106.769.409,15	256.769.409,15
PO MIT (Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n.54)	200.000.000,00	133.000.000,00	333.000.000,00
Patti territoriali (Delibere CIPE del 10 agosto 2016, n. 26 e 27)	55.000.000,00	-	55.000.000,00
TOTALE	757.449.622,59	486.420.311,19	1.243.869.933,78
Da ripartire per rinnovo mezzi su gomma			
Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016	3700000000		
TOTALE PER RINNOVO MEZZI SU GOMMA	4.457.449.622,59		
TOTALE RISORSE PER STUDI E RICERCHE SU ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE	2.000.000,00		
TOTALE PER LA FILIERA PRODUTTIVA	102.000.000,00		

Tabella 5

A queste risorse vanno aggiunte quelle del PON Metro (Fondi strutturali e di investimento europei) e del POC Metro (Fondo di rotazione), gestite dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, pari complessivamente a 93.478.441 euro, e quelle stanziato da alcune Regioni nell'ambito dei loro Programmi Operativi Regionali, sempre finalizzate al rinnovo dei mezzi su gomma per il Trasporto Pubblico Locale.

4.2 Rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario la legge di stabilità per il 2016 (articolo 1, comma 866, della Legge 28 dicembre 2015, n.208) ha stanziato 640 milioni di euro ripartiti tra il 2019 e il 2022. Con il cofinanziamento regionale minimo del 40% si raggiunge una somma complessiva pari ad un miliardo di euro.

Il decreto di riparto delle risorse è stato emanato lo scorso 10 agosto (**Tabella 6**).

REGIONI*	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	11.986.389,06	7.990.926,03	19977315,09
BASILICATA	6.483.682,44	4.322.454,97	10806137,41
CALABRIA	14.823.968,90	9.882.645,93	24706614,83
CAMPANIA	66.135.467,74	44.090.311,83	110225779,6
EMILIA-ROMAGNA	41.734.302,77	27.822.868,51	69557171,28
FRIULI-VENEZIA GIULIA	10.777.825,20	7.185.216,80	17963042
LAZIO	79.716.167,94	53.144.111,96	132860279,9
LIGURIA	32.819.703,50	21.879.802,33	54699505,83
LOMBARDIA	125.340.847,09	83.560.564,73	208901411,8
MARCHE	13.719.421,48	9.146.280,99	22865702,47
MOLISE	4.782.203,45	3.188.135,63	7970339,08
PIEMONTE	45.015.100,30	30.010.066,86	75025167,16
PUGLIA	37.779.332,61	25.186.221,74	62965554,35
SARDEGNA	10.703.644,36	7.135.762,91	17839407,27
SICILIA	23.218.063,98	15.478.709,32	38696773,3
TOSCANA	54.381.349,40	36.254.232,93	90635582,33
UMBRIA	12.531.880,17	8.354.586,78	20886466,95
VALLE D'AOSTA	5.414.524,05	3.609.682,70	9024206,75
VENETO	42.636.125,56	28.424.083,70	71060209,26
TOTALE	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65

Tabella 6

(*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

Il Piano Operativo MIT (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione) prevede il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso il rinnovo del materiale rotabile, con un investimento di 800 milioni di Euro ripartiti tra il 2017 e il 2021. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari ad almeno il 40% e le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno (**Tabella 7**).

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	30.720.000,00	20.428.800,00	51.148.800,00
BASILICATA	28.032.000,00	18.641.280,00	46.673.280,00
CALABRIA	65.984.000,00	43.879.360,00	109.863.360,00
CAMPANIA	153.024.000,00	101.760.960,00	254.784.960,00
EMILIA-ROMAGNA	15.296.000,00	10.171.840,00	25.467.840,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	5.440.000,00	3.617.600,00	9.057.600,00
LAZIO	24.624.000,00	16.374.960,00	40.998.960,00
LIGURIA	7.024.000,00	4.670.960,00	11.694.960,00
LOMBARDIA	29.136.000,00	19.375.440,00	48.511.440,00
MARCHE	8.288.000,00	5.511.520,00	13.799.520,00
MOLISE	15.424.000,00	10.256.960,00	25.680.960,00
PR. AUT. DI BOLZANO	3.696.000,00	2.457.840,00	6.153.840,00
PR. AUT. DI TRENTO	2.480.000,00	1.649.200,00	4.129.200,00
PIEMONTE	20.656.000,00	13.736.240,00	34.392.240,00
PUGLIA	114.048.000,00	75.841.920,00	189.889.920,00
SARDEGNA	68.416.000,00	45.496.640,00	113.912.640,00
SICILIA	164.352.000,00	109.294.080,00	273.646.080,00
TOSCANA	17.616.000,00	11.714.640,00	29.330.640,00
UMBRIA	6.688.000,00	4.447.520,00	11.135.520,00
VALLE D'AOSTA	1.392.000,00	925.680,00	2.317.680,00
VENETO	17.664.000,00	11.746.560,00	29.410.560,00
TOTALE	800.000.000,00	532.000.000,00	1.332.000.000,00

Tabella 7

Nella **Tabella 8** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziare per il rinnovo del materiale rotabile, ripartite e da ripartire.

PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale risorse disponibili
DM del 10 agosto 2017, n. 408	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65
PO MIT, Delibera CIPE n.54/2016	800.000.000,00	532.000.000,00	1.332.000.000,00
TOTALE	1.440.000.000,00	958.666.666,65	2.398.666.666,65

Tabella 8

Complessivamente, nel quadriennio 2017-2020 si prevede l'entrata in circolazione di circa 210 nuovi treni.

4.3 Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale

Sul Fondo TPL (ex articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) per la prima volta vengono messe a disposizione risorse per il TPL marittimo, lacuale, Lagunare e fluviale.

Le risorse statali disponibili sono pari a € 262.648.951 ripartite dal 2017 al 2030 (derivanti dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, che istituisce il "Fondo per assicurare il finanziamento

degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese”, che confluiranno nel Fondo TPL) (**Tabella 9**).

Ulteriori risorse, pari a 12.629.000 euro, sono state destinate dal medesimo provvedimento alla società Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore, Garda e Como.

REGIONI	Finanziamento statale	Cofinanziamento regionale	Totale
FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.573.213,00	524.405,00	2.097.618,00
LIGURIA	234.637,00	78.212,00	312.849,00
PIEMONTE	253.098,00	84.366,00	337.464,00
EMILIA-ROMAGNA	381.930,00	127.310,00	509.240,00
LOMBARDIA	4.425.849,00	1.475.283,00	5.901.132,00
LAZIO	13.925.362,00	4.641.787,00	18.567.149,00
SARDEGNA	15.202.663,00	5.067.554,00	20.270.217,00
TOSCANA	21.735.811,00	7.245.270,00	28.981.081,00
SICILIA	73.513.784,00	24.504.595,00	98.018.379,00
CAMPANIA	64.046.510,00	21.348.837,00	85.395.347,00
VENETO	67.356.094,00	22.452.031,00	89.808.125,00
TOTALE	262.648.951,00	87.549.650,00	350.198.601,00

Tabella 9

Le risorse sono destinate all’acquisto di nuove unità navali utilizzate per i servizi di TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale di competenza regionale che:

- collegano esclusivamente uno o più comuni presenti sul territorio della medesima Regione;
- sono effettuati in modo continuativo o periodico con offerta indifferenziata al pubblico e con orari e itinerari prestabiliti, secondo modalità imposte o concordate con le autorità competenti, ai sensi degli articoli 14, 16 e 17 del Decreto Legislativo n. 422 del 1997 e successive modifiche e integrazioni (in seguito s.m.i.);
- sono caratterizzati da tariffe determinate o approvate dalle autorità competenti, ai sensi dell’articolo 16 del Decreto Legislativo n. 422 del 1997 e s.m.i..

Sono ammesse al finanziamento le unità navali aventi le seguenti caratteristiche:

- unità ro/ro passeggeri e passeggeri, comprese le unità veloci, rispondenti alla normativa internazionale, comunitaria e nazionale applicabile e che rispettino i limiti di emissioni previsti dal 2020 dalla Direttiva UE n. 33 del 2012 ovvero dal Regolamento UE n. 1628 del 2016;
- unità adibite al servizio di trasporto pubblico nella laguna di Venezia, rispondenti alla normativa nazionale e che rispettino i limiti di emissioni previsti dal 2020 dalla Direttiva UE n. 33 del 2012 ovvero dal Regolamento UE n. 1628 del 2016.

Le risorse sono ripartite sulla base delle “corsa-miglio” effettuate in ciascuna Regione nel 2015 e ponderate in relazione alle classi dimensionali dei mezzi, per tener conto del diverso costo dei mezzi utilizzati per effettuare il servizio.

È previsto un cofinanziamento regionale pari al 25% del costo dei nuovi mezzi.

Sono ammessi a finanziamento anche gli interventi di *refitting* per un importo fino al 15% delle risorse assegnate alla singola Regione, ovvero per un importo fino a 3 milioni di euro per le Regioni che hanno un contributo statale inferiore a 5 milioni.

Gli interventi possono essere effettuati su mezzi navali già in uso e finalizzati a rendere gli stessi almeno in linea con i limiti di emissioni di gas di scarico previsti per il 2020 dalla Direttiva UE n. 33 del 2012 o del Regolamento UE n. 1628 del 2016.

Per quanto attiene le procedure concorsuali, si prevede la possibilità di ricorrere ad una gara centralizzata per l'acquisto degli aliscafi e dei traghetti ro-ro, individuando come stazione appaltante il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si avvarrà del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto quale centrale di committenza, sulla base degli elementi istruttori forniti dalle Regioni beneficiarie dei contributi per le unità navali.

In considerazione delle peculiarità dei mezzi destinati ai servizi lagunari, per il loro acquisto sarà responsabile la Regione Veneto.

4.4 Risorse per il Trasporto Rapido di Massa

Nella strategia di sostegno al trasporto pubblico locale un ruolo di primo piano è rivestito dal trasporto rapido di massa. Lo sviluppo dei servizi rapidi di massa principalmente nei contesti metropolitani, essenziali per la «cura del ferro» e per invogliare i cittadini a privilegiare il trasporto pubblico, è stato declinato in particolare attraverso 4 programmi nell'Allegato al DEF 2017, per ognuna delle città metropolitane, che prevedono:

- il rinnovo e il miglioramento del parco veicolare;
- il potenziamento delle linee esistenti;
- il completamento delle linee in esecuzione;
- l'estensione della rete.

Nella **Tabella 10** si riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, di cui al Piano Operativo (di seguito PO) MIT, Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54 (Fase 1), sull'addendum al PO MIT, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2017 (Fase 2), sulle risorse di cui al Decreto Ministeriale n. 587 del 22.12.2017 e al Decreto Ministeriale 86 del 2.03.2018.

Si fa presente che il piano di riparto di cui al Decreto Ministeriale n. 587 del 22.12.2017 è stato oggetto della sentenza della Corte Costituzionale n° 74 del 2018 che dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza.

CITTA'	P.O. MIT. FSC 2014-20 (asse B e asse C) Mln€	Addendum P.O. MIT. FSC 2014- 20 (asse B e asse C) Mln€	D.M. 587 del 22.12.2017 Mln€	D.M. 86 del 2.03.2018 Mln€	TOTALE
BARI	36,00	38,61	0,00	0,00	74,61
BRESCIA	4,00	0,00	0,00	0,00	4,00
BOLOGNA	41,50	0,00	0,00	0,00	41,50
CAGLIARI	65,40	58,11	0,00	0,00	123,51
CATANIA	40,00	115,00	59,50	9,99	224,49
FIRENZE	0,00	0,00	47,00	29,90	76,90
GENOVA	0,00	0,00	137,38	15,00	152,38
MANFREDONIA	50,00	0,00	0,00	0,00	50,00
MESSINA	0,00	11,24	0,00	0,00	11,24
MILANO	100,00	0,00	396,15	40,00	536,15
NAPOLI	256,05	267,82	1,46	38,00	563,33
PADOVA	0,00	0,00	56,00	0,00	56,00
POMPEI	35,77	0,00	0,00	0,00	35,77
RIMINI	0,00	0,00	8,85	0,00	8,85
REGGIO CALABRIA	0,00	0,00	23,00	0,00	23,00
ROMA	334,00	0,00	425,52	36,40	795,92
TORINO	105,20	0,00	223,14	21,74	350,08
SASSARI	31,60	0,00	0,00	0,00	31,60
VICENZA	0,00	0,00	19,00	0,00	19,00
TOTALE	1.099,52	490,78	1.397,00	191,03	3.178,33

Tabella 10

Nella **Tabella 11** si riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate al Trasporto Ferroviario Regionale, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, di cui al PO MIT, Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54 (Fase 1), sull'addendum al PO MIT, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2017 (Fase 2), sul secondo addendum al PO MIT approvato dal CIPE il 28 febbraio 2018.

REGIONE	P.O. MIT. FSC 2014-20 (asse B e asse C) Mln€	Addendum P.O. Infr. FSC 2014- 20 (asse B e asse C) Mln€	II Addendum P.O. Infr. FSC 2014-20 (asse B e asse C) Mln€	TOTALE
CALABRIA	53,50	0,00	0,00	53,50
LAZIO	0,00	34,00	0,00	34,00
PUGLIA	94,00	70,00	0,00	164,00
UMBRIA	51,00	5,00	0,00	56,00
VALLE D'AOSTA	24,00	0,00	0,00	24,00
VENETO	0,00	0,00	5,30	5,30
TOTALE	222,50	109,00	5,30	336,80

Tabella 11

Il Ministero prevede di stanziare ulteriori risorse a valere sul nuovo Fondo investimenti previsto dalla legge di bilancio 2018. Tali risorse saranno destinate ai capoluoghi di regione e ai comuni con oltre 100.000 abitanti per nuovi interventi sia di rinnovo e miglioramento del parco veicolare sia per l'estensione della rete.

A tal fine, Il Ministero ha avviato le procedure per la raccolta delle istanze delle amministrazioni locali per le successive valutazioni e assegnazioni.

4.5 Sicurezza delle reti ferroviarie regionali

Nell'ambito del Piano Operativo MIT (Delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54) è stato previsto uno stanziamento di 300 milioni di euro per gli interventi funzionali a garantire la sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse.

Sono state inizialmente ripartiti tra le Regioni 254,22 milioni di euro (**Tabella 12**). Delle restanti risorse, pari a 45,78 milioni di euro, sono state assegnati 43,93 milioni di euro per la messa in sicurezza della Ferrovia Circumvesuviana. Restano ancora da assegnare per le eventuali ulteriori necessità connesse al completamento degli interventi di messa in sicurezza 3,97 milioni di euro.

REGIONI	Risorse statali
ABRUZZO	15.642.000,00
BASILICATA	0,00
CALABRIA	0,00
CAMPANIA	46.632.000,00
EMILIA-ROMAGNA	50.550.000,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	966.000,00
LAZIO	0,00
LIGURIA	0,00
LOMBARDIA	5.628.000,00
MARCHE	0,00
MOLISE	0,00
PR. AUT. DI BOLZANO	0,00
PR. AUT. DI TRENTO	0,00
PIEMONTE	11.892.000,00
PUGLIA	115.224.000,00
SARDEGNA	0,00
SICILIA	0,00
TOSCANA	2.436.000,00
UMBRIA	2.226.000,00
VALLE D'AOSTA	0,00
VENETO	3.024.000,00
TOTALE	254.220.000,00

Tabella 12

Con Decreto Ministeriale del 1° febbraio 2018, n. 30, sono stati ripartiti 338 milioni di euro per gli interventi funzionali alla messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse a valere sul Fondo Investimenti (ex articolo 1, comma 140, legge 11 dicembre 2016, n. 232). Nella **Tabella 13** sono riportati gli interventi per Regione nonché le risorse già disponibili destinate ai medesimi fini e quelle derivanti dai fondi residui dell'Asse F del PO MIT.

Con separato provvedimento erano già stati stanziati 60 milioni di euro per gli interventi di messa in sicurezza della Ferrovia Circumetnea.

Si fa presente che il piano di riparto di cui al Decreto Ministeriale n. 30 del 1° febbraio 2018 è stato oggetto della sentenza della Corte Costituzionale n° 74/2018 che dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza.

REGIONI	Ferrovia	Finanziamenti già disponibili (Mln€)	Risorse statali (Fondo investimenti) (Mln€)	Fondi residui PO MIT Asse F	Totale
BASILICATA	Ferrovie Apulo lucane	1,03	15,01	-	16,04
CALABRIA	Ferrovie della Calabria	-	74,86	-	74,86
CAMPANIA	Ferrovie Cumana e Circumflegrea	20,67	9,26	-	29,93
	Ferrovia Circumvesuviana	-	43,93	41,81	85,74
LAZIO	Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo	-	66,97	-	66,97
	Ferrovia Roma- Giardinetti	-	3,00	-	3,00
LIGURIA	Ferrovia Genova-Casella	-	17,44	-	17,44
	Ferrovia Principe-Granarolo	-	0,60	-	0,60
LOMBARDIA	Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo	-	14,90	-	14,90
PIEMONTE	Ferrovia Domodissola-Confine Svizzero	-	22,73	-	22,73
	Ferrovia Torino-Ceres	3,10	15,78	-	18,88
PUGLIA	Ferrovie Apulo lucane	-	21,89	-	21,89
SARDEGNA	Ferrovie Sardegna	-	31,63	-	31,63
TOTALE		24,80	338,00	41,81	404,61

Tabella 13

Per tutti gli interventi per la sicurezza delle ferrovie regionali non è previsto il cofinanziamento regionale.

4.6 Ulteriori risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL

Il CIPE, nella seduta del 22 dicembre 2017, ha approvato l'Addendum al Piano Operativo MIT (Delibera CIPE, n. 54 del 2016) assegnando ulteriori risorse per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL, per tutte le modalità: ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviari, filoviari e autobus su gomma, per 455,45 milioni di euro (**Tabella 14**). Per queste risorse non è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni.

REGIONI	Risorse finanziarie (Mln€)
PIEMONTE	24,00
VENETO	2,90
EMILIA-ROMAGNA	2,53
LAZIO	54,71
CAMPANIA	69,19
MOLISE	4,51
PUGLIA	86,59
CALABRIA	51,29
LOMBARDIA	7,27
MARCHE	0,80
P.A. BOLZANO	1,20
SARDEGNA	150,46
TOTALE	455,45

Tabella 14

Nella seduta dello scorso 28 febbraio il CIPE ha approvato un Secondo Addendum al PO MIT che prevede, un ulteriore finanziamento sull'Asse tematico F, pari a 60.336 milioni di euro, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL per tutte le modalità: ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviari, filoviari e autobus su gomma (**Tabella 15**).

REGIONI	Interventi	Risorse finanziarie (Mln€)
LOMBARDIA		40,00
VENETO		6,336
BASILICATA		4,00
SICILIA		10,00
TOTALE		60,336

Tabella 15

4.7 Riepilogo complessivo

Nella **Tabella 16** si riporta un riepilogo complessivo di quanto rappresentato in dettaglio nei paragrafi precedenti.

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2017*

	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
Rinnovo mezzi su gomma (Tab. 5)	757.449.622,59	486.420.311,19	1.243.869.933,78
Rinnovo mezzi su gomma (da ripartire- Tab. 5)	3.700.000.000,00	-	3.700.000.000,00
Studi e ricerche su alimentazioni alternative (Tab. 5)	2.000.000,00	-	2.000.000,00
Filiera produttiva dei mezzi su gomma (da ripartire – Tab. 5)	102.000.000,00	-	102.000.000,00
Rinnovo materiale rotabile ferroviario (Tab.8)	1.440.000.000,00	958.666.666,65	2.398.666.666,65
TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale (Tab. 10)	275.277.951,00	87.549.650,00	362.827.601,00
Trasporto rapido di massa (Tab. 11)	3.178.330.000,00	-	3.178.330.000,00
Trasporto ferroviario regionale (Tab. 12)	336.800.000,00	-	336.800.000,00
Sicurezza reti ferroviarie regionali interconnesse. FSC (Tab.13)	254.220.000,00	-	254.220.000,00
Sicurezza delle reti ferroviarie regionali non interconnesse (Tab. 14)	379.810.000,00	24.800.000,00	404.610.000,00
Sicurezza reti ferroviarie regionali non interconnesse e/o interconnesse – da ripartire)	3.970.000,00	-	3.970.000,00
Ulteriori risorse per rinnovo materiale rotabile TPL (Tabb.15 – 16)	515.786.000,00	-	515.786.000,00
TOTALE	10.945.643.573,59	1.557.436.627,84	12.503.080.201,43

Tabella 16

5 Il contributo dell'Osservatorio Nazionale *Sharing Mobility* sui dati dell'esercizio 2016

I sistemi di mobilità condivisa costituiscono modalità di trasporto alternative all'uso individuale dell'autovettura privata e integrative ai servizi di trasporto pubblico locale, basate su soluzioni tecnologiche ed organizzative innovative, volte a perseguire il duplice obiettivo di soddisfare una domanda di mobilità sempre più frammentata e disincentivare l'uso dei mezzi di trasporto privato, con ricadute positive in termini di impatto sulla qualità dell'aria e, in generale, dell'ambiente urbano. La diffusione della mobilità condivisa può quindi contribuire in maniera significativa al perseguimento di una mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, soprattutto nelle aree urbane e metropolitane, laddove si concentra la parte più rilevante degli spostamenti di persone e merci, con ripercussioni negative sulla qualità dell'ambiente e della vita umana.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito Mattm) negli ultimi venti anni ha assunto numerose iniziative per promuovere nelle aree urbane i "servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture" come il *carsharing* e il *carpooling* oltre ad altri servizi di mobilità condivisa, dando un notevole impulso in particolare all'istituzione di un numero di servizi di *bikesharing* che non ha eguali in Europa quanto a diffusione sul territorio. Insieme alla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, il Mattm ha sottoscritto un accordo in data 17 settembre 2015 con il quale è stato avviato l'Osservatorio Nazionale sulla *Sharing Mobility* per l'analisi, il monitoraggio e lo sviluppo della mobilità condivisa in Italia. L'Osservatorio Nazionale sulla *Sharing Mobility* (di seguito OSM) è stato istituito per garantire un'opportunità stabile di dialettica e confronto per gli operatori del settore, sia pubblici che privati, al fine di condividere e favorire la diffusione di dati aggiornati sulle nuove forme di mobilità condivisa, nonché diffondere, applicare e implementare, nell'interesse generale, interventi capaci di incentivare lo *shift* modale in favore dei servizi di mobilità condivisa e, tra questi, anche il trasporto pubblico locale e collettivo, in luogo del veicolo privato.

La *Sharing Mobility* è un fenomeno socio-economico che investe il settore dei trasporti tanto dal lato della domanda quanto da quello dell'offerta; dal lato della domanda, la *Sharing Mobility* consiste in una generale trasformazione del comportamento degli individui che tendono progressivamente a preferire l'accesso temporaneo ai servizi di mobilità piuttosto che utilizzare il proprio mezzo di trasporto. Dal lato dell'offerta, questo fenomeno consiste nell'affermazione e nella diffusione di servizi di mobilità che utilizzano le tecnologie digitali per facilitare la condivisione di veicoli e/o tragitti, realizzando servizi scalabili, interattivi e che sfruttano le risorse latenti già disponibili nel sistema dei trasporti.

Nel contesto così delineato è ora possibile fare un primo confronto tra i dati raccolti dall'OSM e l'Osservatorio TPL e, in questo modo, iniziare a valutare le possibili interazioni tra servizi condivisi di mobilità di diversa natura.

Una prospettiva d'analisi molto interessante riguarda il livello complessivo dell'offerta di servizi a livello nazionale nelle città in cui è presente il servizio di *carsharing*.

Analizzando tra il 2015 e il 2016 una selezione di Comuni² in cui coesistono servizi di trasporto pubblico locale e servizi di *carsharing*, le percorrenze chilometriche del TPL sono diminuite del 16% a fronte, sia di un aumento dei veicolo-km percorsi dalle auto in condivisione del 23%, che di un aumento medio nazionale delle percorrenze del trasporto pubblico locale dell'8,6%. Mentre, il dato

² Sono stati selezionati i dati relativi ai Comuni di Genova, Milano, Padova, Palermo, Roma, Venezia e Verona, che hanno un servizio di *carsharing* operativo sul territorio e dati disponibili sul TPL dal 2014 al 2016. I dati sul trasporto pubblico locale sono estrapolati dalla piattaforma dell'Osservatorio TPL.

nazionale sulle percorrenze del *carsharing* nello stesso biennio, sia a flusso libero che a stazioni³, era di circa 49 milioni di km nel 2015 e 62 milioni nel 2016.

Percorrenze chilometriche annuali del carsharing nei Comuni Italiani selezionati (vkm)

CITTÀ CAMPIONE	2015	2016
GENOVA	743.968	768.762
MILANO	24.276.762	28.908.045
PADOVA	39.375	99.656
PALERMO	511.609	999.604
ROMA	14.143.647	17.870.557
VENEZIA	430.738	680.862
VERONA	54.618	92.544
TOTALE	40.200.717	49.420.030
Δ vkm Totali	-	22,9%

Fonte: OSM

Percorrenze chilometriche annuali del TPL nei Comuni italiani selezionati (corsekm)⁴

CITTA' CAMPIONE	2014	2015	2016
GENOVA	25.184.320,00	25.206.724,00	25.500.928,00
MILANO	76.520.491,00	78.168.240,75	74.221.335,71
PADOVA	0,00	6.928.483,00	7.193.977,00
PALERMO	16.058.503,00	13.739.115,00	13.085.040,00
ROMA	132.651.796,00	175.108.599,62	125.778.634,57
VENEZIA	0,00	12.862.045,00	12.970.741,00
VERONA	7.964.978,00	7.997.344,00	8.001.264,00
TOTALE	258.382.102,00	320.012.566,37	266.753.936,28
Δ CorseKm Totali	-	23,85%	-16,64%

Fonte: MIT

Ad oggi, considerando la ridotta estensione della serie storica, non ci è possibile comprendere il grado di correlazione tra i due trend, non essendo ancora presente un coordinamento tra la domanda e l'offerta dei servizi TPL e dei servizi di *carsharing*. Inoltre, nell'analisi delle percorrenze TPL della tabella precedente, bisogna tenere in considerazione l'andamento dei valori riferiti al Comune di Roma, che nel 2015 registra un valore più alto del 32% rispetto al 2014 e di circa il 39% rispetto al 2016. Per poter indagare più a fondo in merito alle prime osservazioni presentate, si propone un focus sulla città metropolitana di Milano, che è stata la prima città italiana a sviluppare il fenomeno *carsharing* sia a flusso libero (2013) che a stazioni (2001) e in cui è possibile anche osservare le dinamiche relative anche al servizio di *bikesharing*.

³ Nel *carsharing station-based* i veicoli sono parcheggiati in apposite aree a formare una stazione e possono essere prelevati senza interazioni con il personale. Il *carsharing station based* comprende due sottosistemi: il servizio round trip in cui la riconsegna del veicolo avviene nella medesima stazione del prelievo – che è il più frequente – e il servizio *one-way* che permette anche di poter lasciare la vettura in una stazione diversa da quella di prelievo. Nei servizi *free floating* o a flusso libero le automobili possono essere invece prelevate e depositate all'interno di un'area predefinita.

⁴ Le variazioni consistenti riscontrate nelle città di Milano e Roma sono dovute ad eventi eccezionali, per Milano all'Expo avvenuto nel 2015 e per Roma alla razionalizzazione del servizio. Inoltre per Padova e Venezia il dato del 2014 non è disponibile.

La sharing mobility è sicuramente una realtà in forte crescita, in grado di rispondere alle modifiche comportamentali del cittadino-utente alla ricerca di una mobilità più flessibile e sostenibile rispetto al mezzo privato sotto il profilo economico e ambientale. Ad oggi si tratta di una modalità diffusa principalmente nei grandi centri urbani o nelle aree metropolitane e più funzionale - per la tipologia "car sharing" - se integrata con un impianto solido di mobilità sostenibile sorretto principalmente dal trasporto pubblico locale. Infatti, il trasporto pubblico locale continuerà a costituire la spina dorsale della mobilità sostenibile e lo sviluppo della sharing mobility potrà essere complementare ad una rete di mobilità pubblica capillare ed efficiente. Al contrario, ciò non rispecchia la realtà di molti Comuni di media dimensione, dove il trasporto pubblico non è una alternativa di mobilità molto diffusa e in cui invece la mobilità ciclistica, sia essa in sharing che di proprietà ha un livello di penetrazione maggiore.

Per il mercato del *carsharing* si ha un incremento della percorrenza chilometrica pari al 23,85% tra il 2015 e il 2016, a fronte di una diminuzione dei chilometri percorsi attraverso il servizio di TPL del 2,42% nello stesso biennio. Una dinamica simile è quella che può essere osservata per il *bikesharing* milanese. Nel 2016, infatti, le biciclette in condivisione a Milano hanno percorso 2 milioni di km in più dell'anno precedente, registrando un aumento di circa il 31% rispetto al 2015.

Anche a Milano dunque è confermata una potenziale correlazione tra gli indicatori delle corseKm totali rilevate tramite la piattaforma dell'Osservatorio TPL e quelle rilevate tramite l'OSM. Si riportano i risultati nella tabella di seguito.

Confronto percorrenze chilometriche (TPL, carsharing e bikesharing) nella città di Milano (vkm, corsekm)

	2014	2015	2016
CorseKm TPL Milano (Osservatorio TPL)	76.520.491	78.168.241	76.275.827
Δ corsekm Totali	-	2,2%	-2,4%
vkm carsharing Milano (Osservatorio Sharing Mobility)	-	24.276.762	28.908.045
Δ vkm Totali	-	-	19,0%
vkm bikesharing Milano (Osservatorio Sharing Mobility)	-	6.566.521	8.569.367
Δ vkm Totali	-	-	31,0%

Fonte: MIT, OSM

Tuttavia si deve rilevare che le corsekm non rappresentano un indicatore assoluto per valutare nel suo insieme il fenomeno, che è molto complesso e riguarda ovviamente anche 1) i passeggeri trasportati, 2) la diminuzione dell'uso dell'autovettura privata e 3) un'altra serie di indicatori che dovrebbero essere monitorati (ad esempio servizi di piazza o taxi, servizio di noleggio con conducente, copertura territoriale della *sharing*, etc.).

Quanto ai passeggeri trasportati va sottolineato che la specificità del servizio di *carsharing* fa sì che i noleggi rappresentino non solo un indicatore d'offerta ma soprattutto un indicatore di domanda, considerando come il veicolo si muova solo nel caso in cui un cliente ne richieda l'uso (servizio *on demand*). L'aumento delle corse (i noleggi) segnalano dunque tanto la crescita delle percorrenze dei veicoli quanto quella dei passeggeri trasportati. Considerando come il numero dei veicoli disponibili a Milano, per esempio, sia costantemente aumentato (circa 800 auto in *sharing* in più tra il 2015 e il 2016 pari ad un aumento del 60%) si dimostra una notevole elasticità tra l'aumento dei veicoli messi a disposizione dai diversi operatori di *sharing mobility* e l'aumento delle percorrenze di veicoli e passeggeri. Domanda e offerta di trasporto vanno poi analizzate alla luce di due fenomeni quali quello dell'intermodalità e della comodalità. Alcuni dati di impiego dei servizi di mobilità condivisa elaborati dall'OSM⁵ mettono in luce l'uso combinato del servizio *sharing mobility* con quello di TPL.

⁵ L'OSM ha condotto un'analisi sui risultati dell'indagine sulla *customer satisfaction* degli utenti del *carsharing* a flusso libero svolta da Amat nel 2015 e nel 2016 e realizzato un'indagine su un campione di mille cittadini milanesi.

L'inclinazione alla comodità è testimoniata anche dal numero elevato di abbonati contemporaneamente a più servizi di trasporto: segnatamente al *carsharing* ma anche al *bikesharing* e al trasporto pubblico di linea. Il contributo al riparto modale della *sharing mobility* in termini di viaggi che avvengono giornalmente nel comune nel Comune di Milano (spostamenti e percorrenze) restituiscono il quadro rappresentato nella sottostante tabella⁶.

Tabella 17 Spostamenti e percorrenze della mobilità pubblica e privata sul totale (2015)

	Spostamenti giornalieri	Quota modale	Percorrenze giornaliere (pkm)	Quota modale
Auto	740.000	24,8%	3.206.380	25,3%
Moto/Scooter	180.000	6,0%	681.303	5,4%
Trasporto pubblico	1.390.000	46,7%	7.331.238	57,8%
Bicicletta	668.000	22,4%	1.460.895	11,5%
Totale Milano	2.978.000	100,0%	12.679.816	100,0%
	Spostamenti giornalieri	Quota Sharing	Percorrenze giornaliere (pkm)	Quota Sharing
Carsharing	9.435	1,3%	88.312	2,8%
Scootersharing	182	0,1%	910	0,1%
Bikesharing	8.567	1,3%	18.663	1,3%

Note: Gli spostamenti giornalieri e le percorrenze sono esclusivamente quelle che si generano e terminano all'interno del Comune di Milano. Le percorrenze giornaliere in carsharing sono state stimate applicando un coefficiente medio di riempimento di 1,3 alle percorrenze veicolari rilevate.

Fonte: elaborazione OSM su dati AMAT

In relazione al tasso di motorizzazione, il caso analizzato di Milano presenta un indice inferiore alla media nazionale e in riduzione rispetto al passato decennio. Nel 2016 il valore milanese si attesta a 518 autovetture ogni 1000 abitanti, rispetto ad una media nazionale di 623. Il tasso di motorizzazione è un indicatore importante per descrivere lo stato complessivo del sistema e dei servizi di mobilità, poiché rappresenta una misura, in particolare nelle grandi aree urbane, del grado di dipendenza dall'automobile negli spostamenti individuali e della propensione delle persone all'utilizzo del mezzo privato.

Quanto alle dinamiche che interessano altri servizi di mobilità come ad esempio i servizi di taxi e di noleggio con conducente, né l'Osservatorio TPL né l'OSM forniscono un quadro degli indicatori relativi all'offerta erogata e alla domanda soddisfatta, rendendo impossibile, per ora, un'indagine su come certi fenomeni che riguardano il trasporto pubblico siano correlati agli andamenti di questa tipologia di servizi condivisi di mobilità. E' da ricordare infatti che i servizi di mobilità condivisa hanno caratteristiche diverse dal punto di vista tecnico e solo l'integrazione tra questi servizi (variabile in ragione del contesto urbano e del periodo storico analizzati) può offrire una chance di sostituzione del modello di mobilità individuale.

La correlazione tra le dinamiche che interessano il TPL e i servizi di mobilità condivisa basati sull'uso delle piattaforme digitali - sia a livello nazionale che urbano come nel caso di Milano - dimostrano che sarebbe necessario condurre uno studio più approfondito e realizzare uno scambio dei dati tra l'Osservatorio TPL e quello della *Sharing Mobility*, con la definizione di nuovi indicatori di sintesi che rappresentino il sistema dei servizi condivisi di mobilità italiani nel loro insieme e la sperimentazione di questo nuovo approccio d'analisi, per esempio applicato al caso pilota di una Regione italiana.

Di particolar interesse per le finalità dei due diversi Osservatori c'è senza dubbio la condivisione anche di una metodologia di richiesta dei dati provenienti dalle Amministrazioni Locali le quali sono, anche se con ruoli diversi, le Istituzioni maggiormente coinvolte nella programmazione e regolazione sia dei servizi di TPL che dei servizi erogati tramite le piattaforme di *sharing mobility*. In questo

⁶ I dati si riferiscono alla situazione del 2015, anno in cui per la redazione del PUMS di Milano, Amat ha effettuato delle stime sulla mobilità dell'area metropolitana. I dati riportati in tabella si riferiscono solo agli spostamenti in origine e destinazione all'interno del Comune di Milano.

quadro, è auspicabile un allargamento del data-base nazionale dell'Osservatorio TPL attraverso un flusso di dati provenienti dalle Amministrazioni Locali coinvolte e dall'OSM.