



*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 2016
con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico finanziari
e trasportistici dell'esercizio 2015**

*Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio
nella seduta del 30 maggio 2017*

Il Presidente

Ing. Alberto Chiovelli

Il Direttore Generale TPL

Ing. Virginio Di Giambattista

Il Coordinatore della Segreteria

Dott. Angelo Mautone

Membri del Comitato dell'Osservatorio TPL

- dott. ing. Alberto Chiovelli, Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di Presidente;
- dott. ing. Virginio Di Giambattista, Direttore della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Enrica Pujia, Direttore della Direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale 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 e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Angelo Mautone, Direttore della Divisione 3 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale 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 e il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Massimiliano Zazza, ex Direttore della Divisione 1 della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione 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, Rappresentante del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- dott. Giovanni Vetrutto, Coordinatore per l'attività internazionale e la cooperazione istituzionale del Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- dott.ssa Michelina Petruzzellis della Regione Puglia;
- ing. Emanuela Cecere della Regione Sardegna;
- ing. Giuseppe Pavone della Regione Calabria;
- ing. Dario Gentile della Regione Campania;
- dott. Roberto Laffi della Regione Lombardia;
- arch. Arnaldo Marini della Regione Toscana;
- ing. Giannicola Marengo, Vice Direttore Area territorio e trasporti della Città Metropolitana Torino in rappresentanza dell'UPI;
- prof. Alessandro Di Graziano, in rappresentanza dell'UPI;
- dott. Massimo Roncucci rappresentanza dell'ANCI;
- dott.ssa Stefania Dota in rappresentanza dell'ANCI;
- dott. Antonio Di Bari 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 e il Trasporto Pubblico Locale;
- dott.ssa Laura Cinieri, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale 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 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 e il Trasporto Pubblico Locale;

*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016*

- 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 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 Locale e il Trasporto Pubblico Locale;
- 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 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 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 2016, 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

Vincenzo Santoro (Senior Manager)

vsantoro@kpmg.it

Valerio Mezzapesa (Manager)

vmezzapesa@kpmg.it

Simone Franciosi (Senior Consultant)

sfranciosi@kpmg.it

Marcella Dimaggio (Consultant)

mdimaggio@kpmg.it



Enrico Cinti

enrico.cinti@dxc.com

Marco Vita

marco.vita@dxc.com

Sommario

Premessa	8
1 Attività dell'Osservatorio Nazionale: risultati analisi dei dati 2015 e del triennio 2013-15	12
1.1 Analisi settore TPL nel 2015	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 Analisi Imprese titolari in anagrafica nel 2015	25
1.1.4 Dati trasportistici ed economico-finanziari	26
1.1.5 Analisi tramite indicatori TPL	31
1.1.6 Analisi del servizio TPL da/per aeroporti	40
1.2 Analisi dati TPL nel triennio 2013-2015	43
1.2.1 CorseKm effettuate	48
1.2.2 Passeggeri trasportati.....	75
1.2.3 Indicatori di analisi relativi ai Passeggeri trasportati.....	78
1.2.4 Addetti al servizio TPL	83
1.2.5 Costo "pubblico" del servizio di TPL	85
1.2.6 Corrispettivi a consuntivo del servizio di TPL	94
1.2.7 Ripartizione e accreditamento dei Corrispettivi per Statuti.....	105
1.2.8 Ricavi da traffico del servizio di TPL	106
2 Descrizione evoluzioni della Piattaforma informatica a supporto del monitoraggio del settore TPL	117
2.1 Evoluzioni della Piattaforma informatica	117
2.2 Informazioni tecniche di dettaglio sulla Piattaforma Web.....	119
3 I recenti sviluppi della riforma del trasporto pubblico locale	122
4 La collaborazione tra ISTAT e Osservatorio nazionale per l'utilizzazione a fini statistici dei dati raccolti	144
5 Il ruolo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) nella modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale	146
6 Evoluzioni nel settore dei piani urbani della mobilità sostenibile 2015, 2016	150

7 Rinnovo parchi autobus con risorse statali 154

Allegati

Allegato 1 Articolo 1 D.P.C.M. 11 marzo 2013

Allegato 2 D.P.C.M. del 7 dicembre 2015

Allegato 3 Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2013-2015

Premessa

È necessario preliminarmente rappresentare che la presente relazione è stata completata con alcuni mesi di ritardo rispetto al termine usuale di redazione dell'ultimo biennio in quanto il progressivo sviluppo delle attività dell'Osservatorio ha consentito di migliorare la capacità di ricezione telematica dei dati ma anche di riscontrare con maggiore precisioni eventuali anomalie con conseguenti necessarie integrazioni "istruttorie".

Tra l'altro, prima di procedere alla pubblicazione dei dati economici e trasportistici riferiti all'esercizio 2015 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 reso necessario procedere ad una verifica delle modalità di "certificazione" 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.

Sul punto, considerata la rilevanza anche penale che la trasmissioni di dati certificati non rispondenti al vero può assumere, l'Osservatorio, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha tra l'altro chiesto un supporto al Comando Generale della Guardia di finanza per valutare, a breve, congiuntamente, modalità di verifica a campione delle certificazioni. Inoltre si sta procedendo a migliorare la qualità della certezza del dato prevedendo che la trasmissione dello stesso avvenga con "firma digitale" apposta dal legale rappresentante di ciascuna delle aziende titolare di contratto di servizio di trasporto pubblico locale o regionale.

Alle attività svolte per migliorare sempre più la "qualità" dei dati trasportistici ed economici acquisiti, si è aggiunto 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 è iniziata un'attività di stretta collaborazione con l'ISTAT e, per la prima volta, si è proceduto ad una "normalizzazione" dei dati economici e trasportistici pervenuti in forma certificata analizzandoli in combinato disposto con il contesto sociale ed economico riscontrabile dai rilevamenti statistici dell'Istituto.

Con la medesima logica è stato previsto l'ampliamento del numero dei componenti del "Comitato dell'Osservatorio" introducendovi anche rappresentanti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'obiettivo che 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.

Il raggiungimento di tale obiettivo consentirà sia di migliorare l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'attività di tutti i soggetti pubblici interessati al settore che di semplificare e razionalizzare l'attività di redazione e trasmissione dei dati da parte delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

In particolare, 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'uniformizzazione 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 istituzione 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.

L’attività che si sta svolgendo, oltre a presupporre una stretta collaborazione tra istituzioni e operatori del settore, al fine di consentire il pieno raggiungimento dell’obiettivo descritto, necessiterà probabilmente anche di uno specifiche integrazioni legislativa. Integrazione già contemplata nelle ipotesi di riforma di in itinere.

La relazione che segue oltre a riportare i dati economici e trasportistici relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale per l’esercizio 2015, con dati rilevati nell’esercizio 2016, per i contratti validi al 31 dicembre 2015, descrive anche le iniziative e i provvedimenti più rilevanti per il settore registrati nell’esercizio 2016.

È opportuno evidenziare che sulla base dei dati economici e trasportistici del 2014, acquisiti dall’Osservatorio nel 2015, 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 D.P.C.M. del 11 marzo 2013 attuativo dell’articolo 16 bis del decreto legge 95/2012, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come integrato dall’art 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (allegato n. 1).

Tali “penalità/premialità” hanno comportato una decurtazione di 75.477.698,56 euro delle risorse assegnate dal “fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni a Statuto ordinario per i servizi di T.P.L. anche Ferroviario” agli enti territoriali che non hanno raggiunto gli obiettivi minimi di efficientamento previsti dal richiamato D.P.C.M. del 11 marzo 2013.

Tale decurtazione, su richiesta delle Regioni, a seguito dell’emanazione del D.P.C.M. del 7 dicembre 2015, non sono state applicate in sede di ripartizione definitiva delle risorse stanziare sul “fondo” per l’esercizio 2015 ma in occasione dell’erogazione “dell’anticipazione” erogata alle Regioni a valere sulle medesime risorse stanziare però per l’esercizio 2016.

Di seguito è riportata la tabella con l’indicazione delle risorse erogate alle singole Regioni, a titolo di anticipazione, al netto delle decurtazioni effettuate alle Regioni “penalizzate”:

Regione	Percentuale di Riparto	Risorse anticipazione	Decurtazione	Netto da erogare
ABRUZZO	2,69	78.264.125,35	7.946.575,70	70.317.549,65
BASILICATA	1,55	45.096.429,10	4.578.881,91	40.517.547,19
CALABRIA	4,28	124.524.333,26	0,00	124.524.333,26
CAMPANIA	11,07	322.075.787,21	32.702.079,18	289.373.708,03
EMILIA-ROMAGNA	7,38	214.717.191,47	0,00	214.717.191,47
LAZIO	11,67	339.532.469,44	0,00	339.532.469,44
LIGURIA	4,08	118.705.439,19	0,00	118.705.439,19
LOMBARDIA	17,36	505.080.005,95	0,00	505.080.005,95
MARCHE	2,17	63.135.000,74	3.205.217,34	59.929.783,41

Regione	Percentuale di Riparto	Risorse anticipazione	Decurtazione	Netto da erogare
MOLISE	0,71	20.657.073,98	3.146.134,99	17.510.938,99
PIEMONTE	9,83	285.998.643,92	0,00	285.998.643,92
PUGLIA	8,09	235.374.265,45	23.898.809,45	211.475.456,00
TOSCANA	8,83	256.904.173,53	0,00	256.904.173,53
UMBRIA	2,03	59.061.774,89	0,00	59.061.774,89
VENETO	8,27	240.611.270,12	0,00	240.611.270,12
<u>Totale complessivo</u>	100,00	2.909.737.983,60	75.477.698,56	2.834.260.285,04

In applicazione del D.P.C.M. del 7 dicembre 2015, sostanzialmente la procedura di applicazione delle “penalità/ premialità” si è adattata alle esigenze di bilancio delle Regioni. Infatti la procedura attualmente applicata per dare attuazione al processo di efficientamento continua a prevedere la verifica dei dati economici trasportistici di un certo anno nell’anno successivo ma procrastina l’applicazione delle penalità/premialità dallo stanziamento di tale anno a quello dell’esercizio successivo, consentendo in tal modo alle regioni, che eventualmente hanno subito decurtazioni, di tenerne conto nella redazione del proprio bilancio. In pratica la procedura ha uno sviluppo triennale anziché biennale.

Occorre rilevare che in applicazione dell’articolo 10, comma 1, del decreto legge n.113 del 24 giugno 2016, le risorse rinvenienti dalle decurtazioni applicate nel 2016, per 74.476.600 euro, sono state ripartite tra le regioni nello stesso 2016 ma non per investimenti o ammortizzatori sociali, come previsto dal D.P.C.M. del 11 marzo 2013, bensì per far fronte al minor stanziamento del “Fondo” nel 2016 rispetto al 2015.

Regione	% di riparto	Ripartizione decurtazioni anno 2015
ABRUZZO	2,69%	2.003.220,22
BASILICATA	1,55%	1.154.271,87
CALABRIA	4,28%	3.187.279,75
CAMPANIA	11,07%	8.243.735,25
EMILIA-ROMAGNA	7,38%	5.495.823,50
LAZIO	11,67%	8.690.550,16
LIGURIA	4,08%	3.038.341,45
LOMBARDIA	17,36%	12.927.844,98
MARCHE	2,17%	1.615.980,62
MOLISE	0,71%	528.730,99
PIEMONTE	9,83%	7.320.317,75
PUGLIA	8,09%	6.024.554,48
TOSCANA	8,83%	6.575.626,22
UMBRIA	2,03%	1.511.723,81

Regione	% di riparto	Ripartizione decurtazioni anno 2015
VENETO	8,27%	6.158.598,96
<u>Totale complessivo</u>	100,00%	74.476.600,00

La variazione di stanziamento in parola ha posto ulteriore rilievo all'esigenza di procedere ad una "stabilizzazione" del "fondo". Tale stabilizzazione si rende necessaria per assicurare un flusso finanziario definito che assicuri la copertura costante ai contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale e permetta alle Regioni e agli enti locali di procedere con maggiore determinazione alla programmazione degli affidamenti dei servizi ricorrendo al mercato.

La definizione annuale dello stanziamento del "fondo" sulla base di entrate fiscali derivanti dall'applicazione dell'accisa sul gasolio e sulla benzina da trazione, oltre a creare incertezza e criticità "di bilancio" a regioni ed enti locali, appare tra l'altro alquanto contraddittoria se si considera che tale accisa deriva per lo più dalla mobilità privata. Il sistema attuale prevede infatti maggiori risorse di parte corrente per la mobilità pubblica se vi è un incremento nel consumo di carburanti destinati alla mobilità privata. Tale rapporto, oltre a rendere critica la mobilità nel suo complesso in momenti di "bassa" crescita economica, è un evidente ostacolo a qualunque politica "sostenibile" di incentivazione del trasporto pubblico.

1 Attività dell'Osservatorio Nazionale: risultati analisi dei dati 2015 e del triennio 2013-15

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 2015.

La Rilevazione dati di consuntivo per l'esercizio 2015 ha interessato **1.613 atti di affidamento attivi** (contratti di servizio, imposizioni d'atto d'obbligo, concessioni e relative proroghe, ecc.), stipulati da **710 Enti Committenti** e da **760 Imprese titolari** sul territorio nazionale. Gli atti di affidamento per i quali sono stati inseriti dati di consuntivo sono 1.164, pari a circa 72% del totale degli atti attivi che corrisponde al **99,40% (1.964.827.225,79 CorseKm) di copertura dei servizi TPL a livello nazionale rispetto all'esercizio 2014**.

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 **2.020 atti di affidamento e 1.161 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 D.L. 95/2012, 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 2015, ossia per i contratti attivi al 31/12/2015, il TPL a livello nazionale ha presentato un incremento percentuale dei livelli produttivi, dovuto principalmente al censimento di CorsaMiglio sui contratti, a fronte di una diminuzione percentuale dal lato della redditività del servizio offerto, rispetto all'andamento medio del biennio 2013-2014.

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

Dato	2013	2014	2015
Quantità di BusKm	1.677.362.986,67	1.699.811.945,52	1.680.685.125,95
Quantità di TrenoKm	272.482.447,39	270.967.100,96	278.223.178,83
Quantità di CorsaMiglio	3.929.395,07	3.640.082,47	3.676.348,45
Quantità di Passeggeri trasportati	4.838.432.957,69	4.905.300.967,00	5.190.848.413,55
Quantità di Addetti Totali	115.967,00	112.213,00	114.889,00
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)	€ 7.609.041.888,61	€ 7.736.471.284,26	€ 7.904.221.107,87
Corrispettivi Servizio di Trasporto	€ 6.643.660.907,53	€ 6.687.065.332,66	€ 6.858.025.178,94

Dato	2013	2014	2015
Corrispettivi Gestione Infrastruttura	€ 395.534.243,34	€ 399.470.328,78	€ 377.937.764,08
Canone di accesso e di utilizzo Infrastruttura	€ 572.997.606,15	€ 652.288.391,16	€ 668.258.164,85
Ricavi da traffico totali <i>(compresi altri ricavi)</i>	€ 3.190.034.806,82	€ 3.214.306.638,83	€ 3.535.919.330,98

I prossimi paragrafi illustrano i risultati delle analisi del settore TPL per l'esercizio 2015 e per il triennio 2013-2015, sulla base dei dati trasportistici ed economico-finanziari rilevati dalle Imprese.

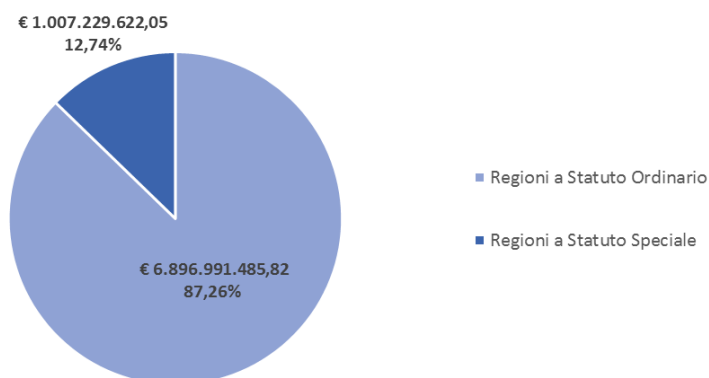
Tutti i dati utilizzati contenuti in questa relazione sono aggiornati al 6 settembre 2017 e comprendono anche dati derivanti da cambi di titolarità e rinnovi di contratti.

1.1 Analisi settore TPL nel 2015

1.1.1 Corrispettivi e Copertura del fondo TPL

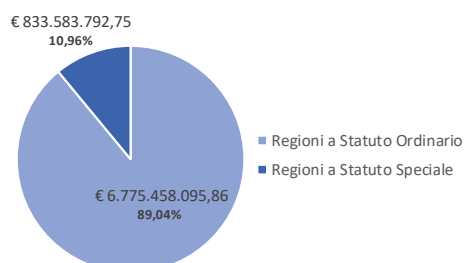
Anno	Corrispettivo totale ricevuto dalle imprese (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)		Totale
	Regioni a Statuto Ordinario	Regioni a Statuto Speciale	
2013	€ 6.775.458.095,86	€ 833.583.792,75	€ 7.609.041.888,61
2014	€ 6.788.980.827,29	€ 947.490.456,97	€ 7.736.471.284,26
2015	€ 6.896.991.485,82	€ 1.007.229.622,05	€ 7.904.221.107,87

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL)
nell'anno 2015
Totale: € 7.904.221.107,87

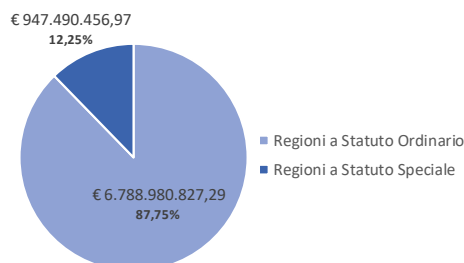


A titolo di confronto sono riportate di seguito le percentuali di copertura dei Corrispettivi totali rispettivamente per gli anni 2013 e 2014.

Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2013
Totale: € 7.609.041.888,61



Corrispettivi a consuntivo totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e CCNL) nell'anno 2014
Totale: € 7.736.471.284,26

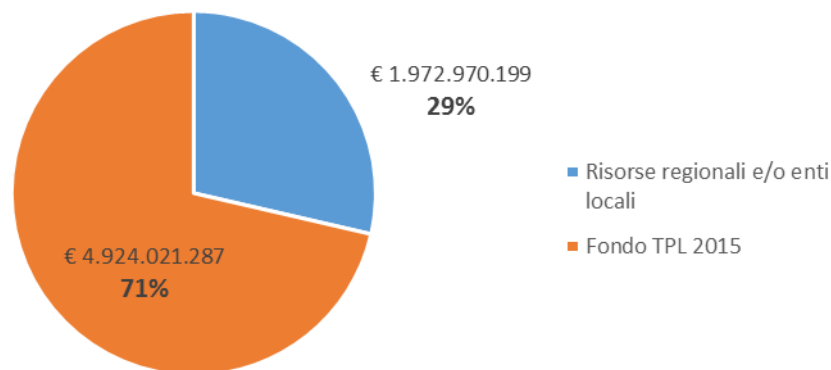


La percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal Fondo nazionale risulta pari al 72% per l'anno 2015, come illustrato nella seguente rappresentazione.

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
2013	€ 6.775.458.095,86	€ 4.928.022.155,38	€ 1.851.719.730,54
2014	€ 6.788.980.827,29	€ 4.917.390.344,99	€ 1.879.609.757,92
2015	€ 6.896.991.485,82	€ 4.924.021.286,85	€ 1.972.970.198,97

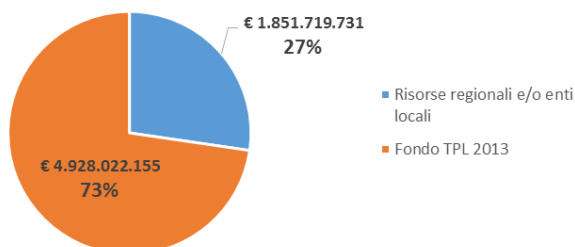
*Corrispettivo totale relativo a regioni a Statuto Ordinario

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

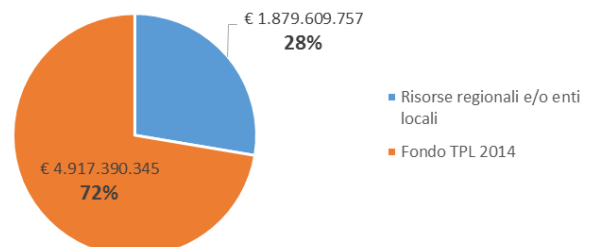


A titolo di confronto sono riportate di seguito le percentuali di copertura del fabbisogno finanziario annuale rispettivamente per gli anni 2013 e 2014.

Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal fondo 2013 - Dettaglio regioni a statuto ordinario

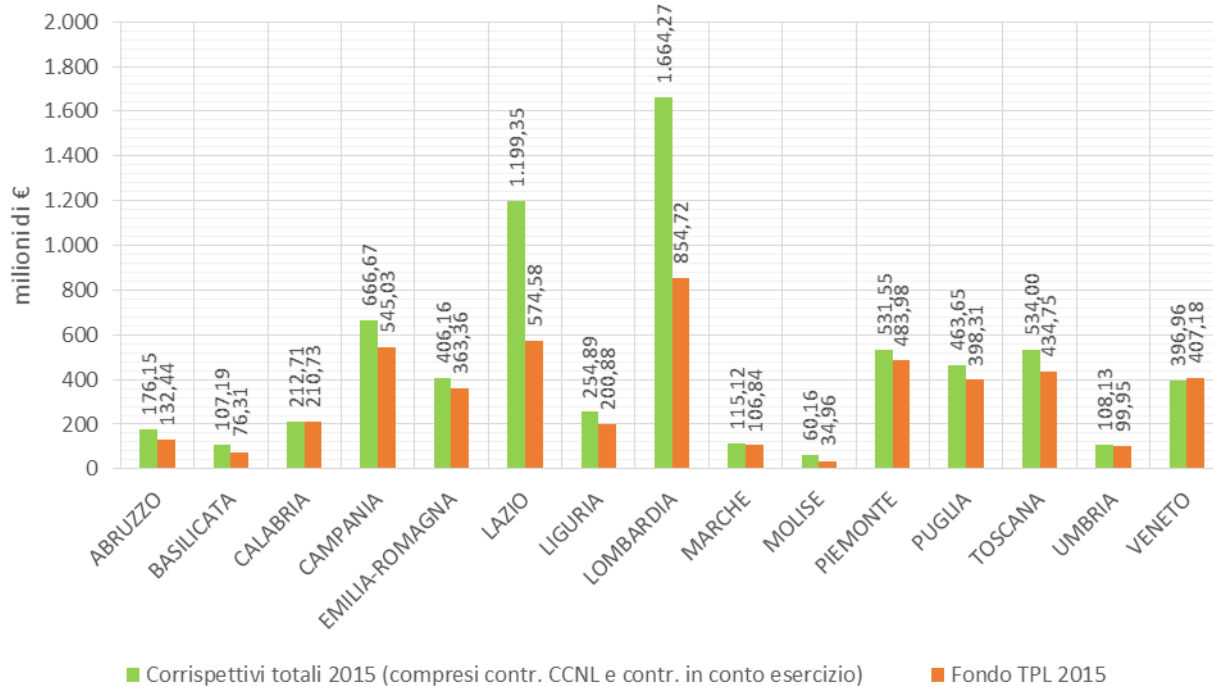


Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal fondo 2014 - Dettaglio regioni a statuto ordinario



Il dato elaborato per il 2015 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.

Copertura del Fondo TPL 2015 rispettivamente ai corrispettivi totali (compresi contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) - Dettaglio per regioni a statuto ordinario

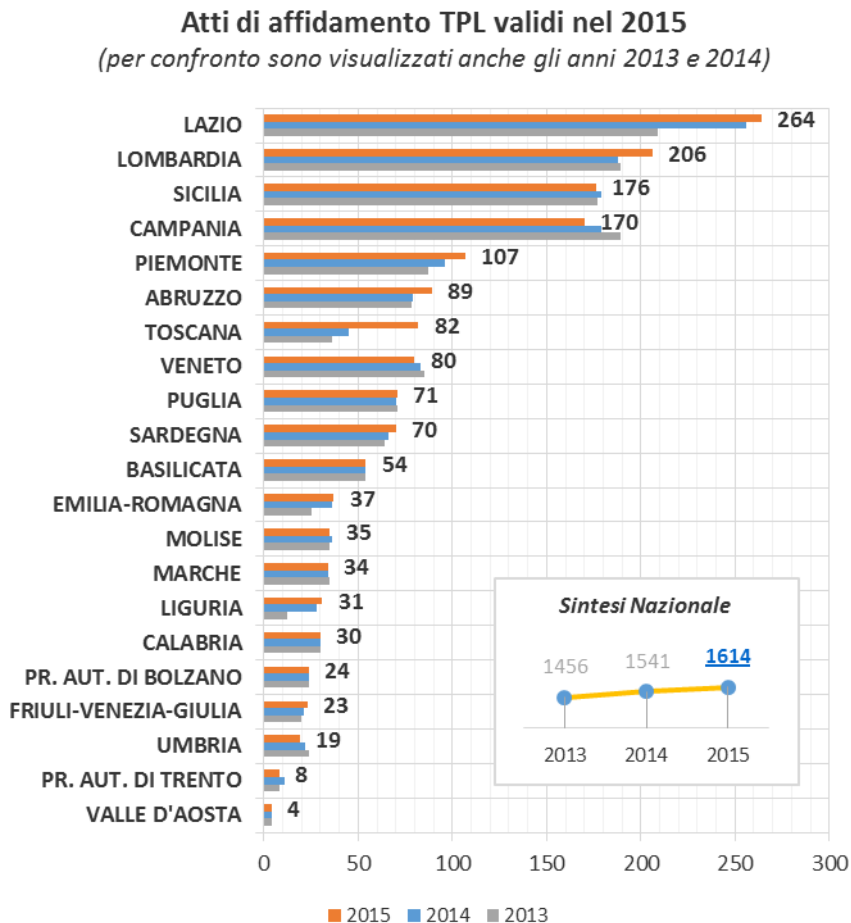


1.1.2 Analisi Atti di Affidamento dei servizi TPL

La quantità di atti di affidamento dei servizi di TPL e Regionale per Regione vigenti ovvero validi nell'esercizio dell'anno 2015 è illustrato nel grafico seguente per singola Regione nel territorio della quale ricadono gli Enti affidanti o committenti.

Nel grafico è riportato il dato sulla quantità degli atti al confronto con gli atti censiti negli anni 2013 e 2014.

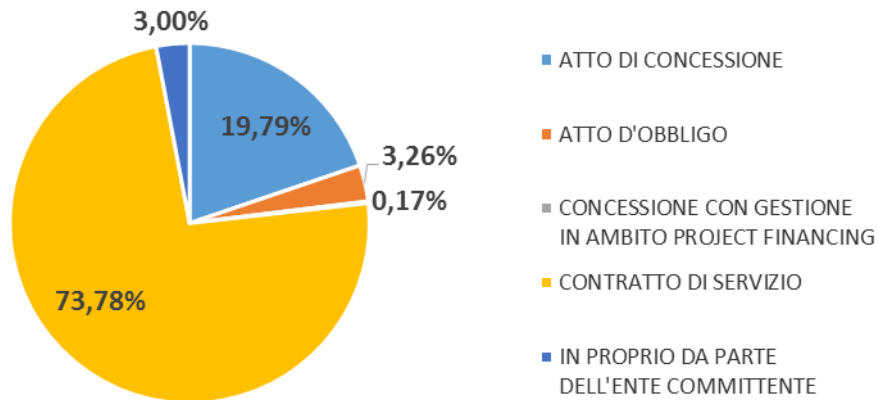
L'atto di affidamento considerato corrisponde al solo atto di riferimento per l'affidamento, e non ricomprende eventuali atti di proroga, oggetto di altro grafico.



Il grafico evidenzia Regioni con una frammentazione elevata del servizio TPL in termini di numerosità di contratti attivi nel 2015 (es. in Regione Lazio sono presenti 264 atti validi nell'esercizio 2015) e altre Regioni con un numero esiguo (es. Provincia Autonoma di Trento solo 8 in totale).

Il seguente grafico illustra le diverse tipologie a livello nazionale degli Atti di Affidamento validi per l'esercizio 2015. Il dettaglio delle tipologie di Atti di Affidamento per il TPL sono riportate nella Tabella 1.

Tipologie di Atti di Affidamento nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



Come evidenziato, il 74% degli Atti di Affidamento di servizio TPL è di contratti di servizio, mentre è presente il 20% di Atti di concessione. Di seguito si riporta la definizione adottata per le diverse tipologie di atti di affidamento:

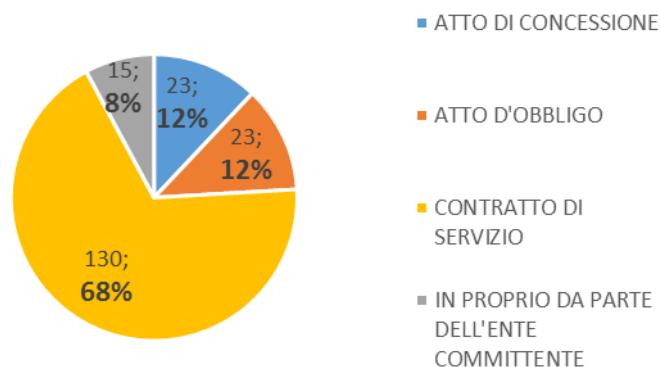
Tipologia Atto di affidamento del servizio TPL	Descrizione ed esempi
<i>Atto di concessione</i>	Provvedimento con cui è concesso l'esercizio del trasporto alle condizioni e con i diritti stabiliti nell'atto stipulato dall'Ente concedente corredato di disciplinare.
<i>Concessione con gestione in ambito Project Financing</i>	Convenzione/Contratto per la concessione della costruzione in project financing 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 statuazione 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.

Tabella 1 - Tipologie di Atti di Affidamento del servizio TPL

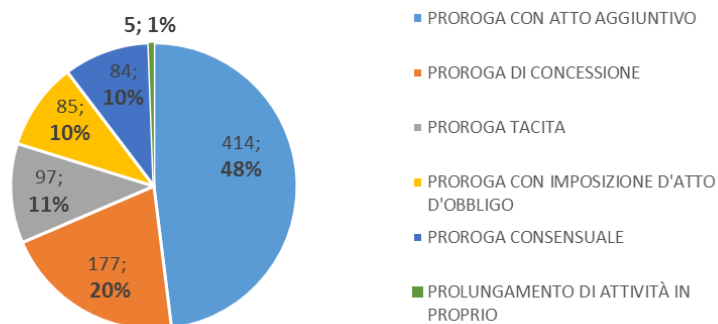
Ponendo l'attenzione sui soli Atti di Affidamento che abbiano inizio decorrenza nell'anno 2015 e che non siano dunque soggetti a proroga per l'anno stesso, essi sono ripartiti come nel grafico seguente.

**Nuovi Atti di Affidamento con decorrenza 2015 -
Dettaglio nazionale**



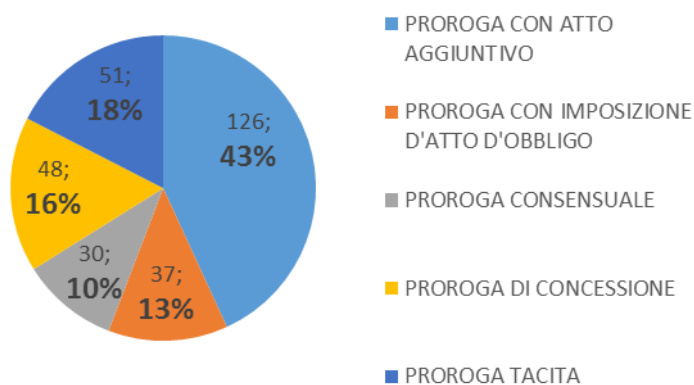
Per quanto concerne le proroghe degli Atti di Affidamento, di seguito la ripartizione delle tipologie di proroghe utilizzate. Il dettaglio delle tipologie di proroga per gli Atti di Affidamento per il TPL sono riportate nella Tabella 2.

Ripartizione delle tipologie di proroghe degli Atti di Affidamento 2015 - Dettaglio nazionale



Le proroghe con inizio di decorrenza nell'anno 2015 sono ripartite in base agli Atti di Affidamento, come di nel grafico di seguito.

Nuove Proroghe con decorrenza 2015 - Dettaglio nazionale



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

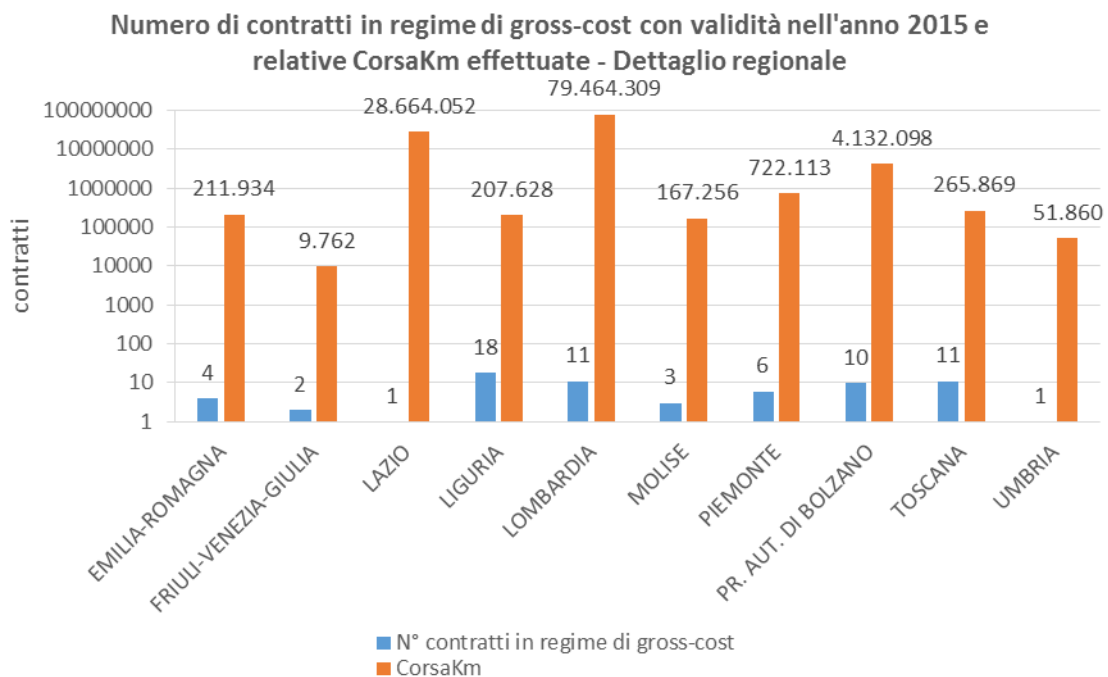
Tipologia Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
Proroga di concessione	Rinnovo anche perpetuato di precedente atto di concessione. <i>Selezionare solo nel caso di preesistente atto di concessione dell'esercizio pervenuto a scadenza.</i> <i>Selezione possibile solo se il nuovo campo "Tipologia Atto di affidamento del servizio TPL" è stato valorizzato con "Atto di concessione"</i>

Tipologia Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
<i>Proroga con Atto aggiuntivo</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio (o di concessione in Project Financing), stipulato con atto aggiuntivo per 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. La selezione ricomprende il caso definito "proroga consensuale" nel regolamento EU 1370 / 2007 art. 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. La selezione 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. La selezione ricomprende quindi il caso definito "imposizione di atto d'obbligo" al comma 5, art. 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. <i>Scelta possibile solo se il campo "Tipologia Atto di affidamento del servizio TPL" è stato valorizzato con "In proprio da parte dell'Ente Committente"</i>

Tipologia Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
Prolungamento per rinnovo contratto	Selezionare nel caso in cui nell'anagrafica di contratto risulta l'identificativo del contratto di servizio pervenuto a scadenza e prorogato, laddove la proroga è consistita di fatto nel <rinnovo> con stipula di nuovo atto contrattuale, come previsto dal D.lgs. 422/1997. Con la selezione si precisa quindi l'esistenza del contratto di rinnovo del contratto di riferimento.

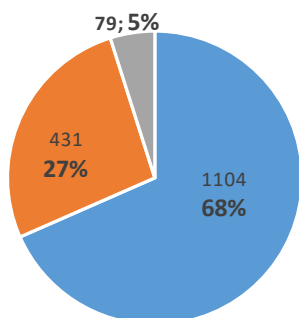
Tabella 2 - Tipologie di Proroghe degli Atti di Affidamento del servizio TPL

Il grafico che segue mostra il numero di atti di affidamento in regime di gross-cost e le relative CorsaKm effettuate nel 2015. Per una migliore visualizzazione, sono state graficate esclusivamente le regioni per le quali sia presente almeno un contratto di gross-cost.



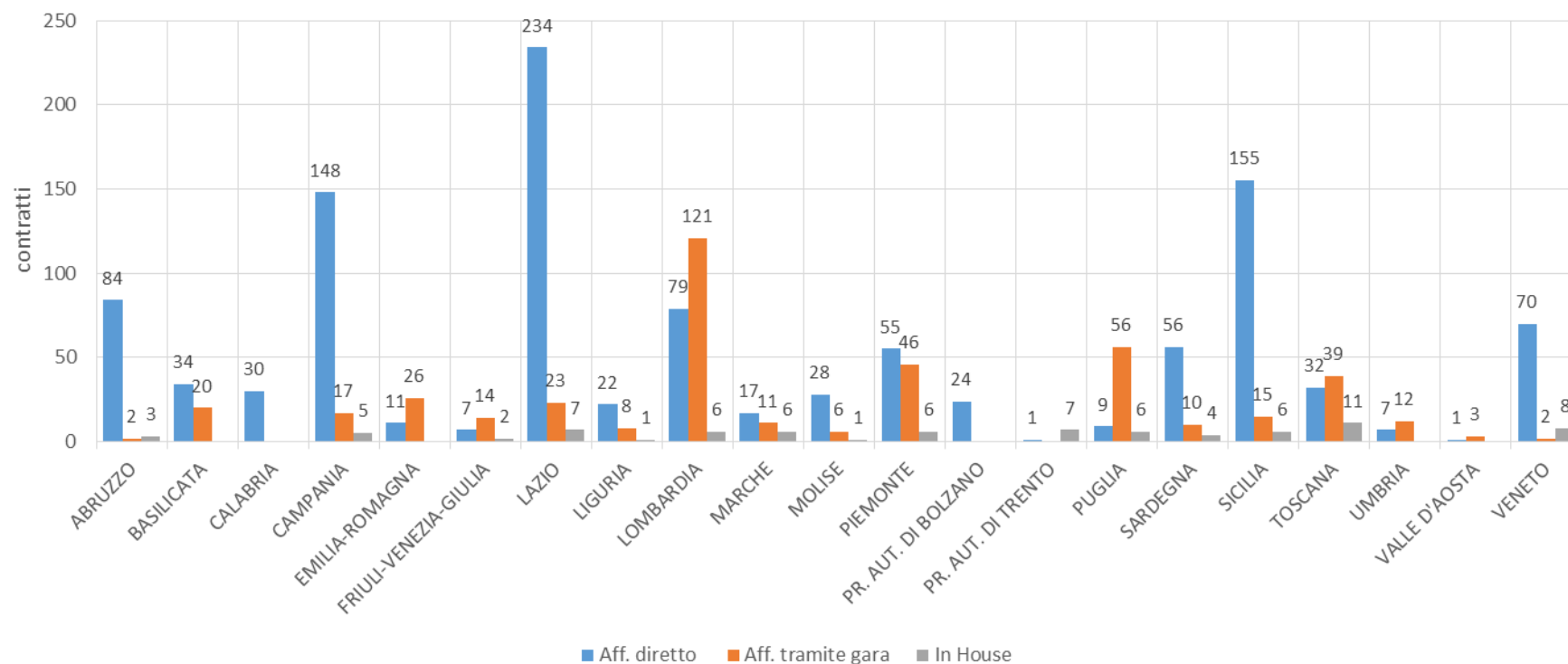
I seguenti grafici evidenziano la ripartizione percentuale delle modalità di affidamento dei servizi del TPL e Ferroviario per l'esercizio 2015 a livello nazionale e regionale.

**Numero di contratti validi nel 2015 distinti per
modalità di affidamento - Dettaglio nazionale**



	BusKm	TrenoKm	CorsaMiglio
Aff. diretto	628.270.331	202.914.420	514.516
Aff. tramite gara	751.529.182	57.202.080	813.523
In House	296.321.905	18.106.679	2.348.309

Numero di contratti validi nel 2015 distinti per modalità di affidamento - Dettaglio regionale



1.1.3 Analisi Imprese titolari in anagrafica nel 2015

L'anagrafica relativa alla rilevazione del 2015 mostra che le imprese titolari che possiedono almeno un contratto di servizio TPL valido nel 2015 sono 760.

Le imprese titolari che hanno risposto alla rilevazione per la composizione societaria risultano essere 616 e di seguito se ne riporta un dettaglio:

Regione / Pr. Autonoma	ATI / RTI	Consorzio	Impresa singola	Cooperativa	Società Cooperativa	Non definita ¹	N° imprese in banca dati
ABRUZZO	0	1	0	39	0	4	44
BASILICATA	0	2	0	21	0	4	27
CALABRIA	0	5	0	1	1	0	7
CAMPANIA	1	2	0	68	1	17	89
EMILIA-ROMAGNA	1	5	4	4	1	6	21
FRIULI-VENEZIA GIULIA	0	0	0	5	0	1	6
LAZIO	1	2	0	65	1	19	88
LIGURIA	1	0	1	4	0	1	7
LOMBARDIA	3	12	1	50	0	4	70
MARCHE	0	4	1	5	1	3	14
MOLISE	0	0	0	27	0	4	31
PIEMONTE	5	1	0	22	1	12	41
PR. AUT. DI BOLZANO	0	0	1	19	0	1	21
PR. AUT. DI TRENTO	1	0	0	0	0	0	1
PUGLIA	1	2	0	27	0	7	37
SARDEGNA	2	0	1	45	0	15	63
SICILIA	0	2	2	70	0	24	98
TOSCANA	2	6	1	20	5	13	47
UMBRIA	1	3	0	1	0	3	8
VALLE D'AOSTA	1	0	1	1	0	0	3
VENETO	6	1	0	20	0	10	37
Totale complessivo	26	48	13	514	11	148	760

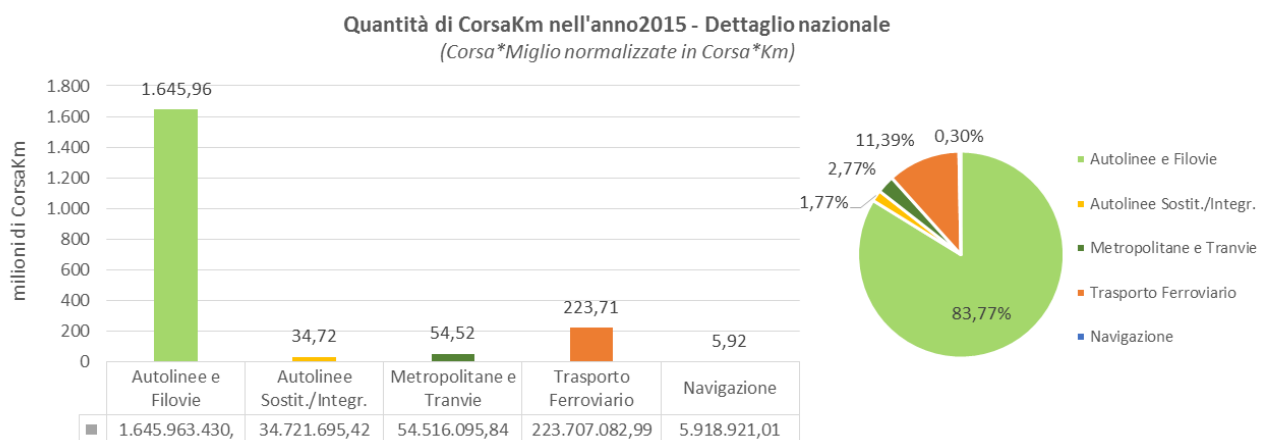
¹ Per "Non definita" intendiamo il numero di imprese che non hanno immesso i dati relativi alla natura societaria.

1.1.4 Dati trasportistici ed economico-finanziari

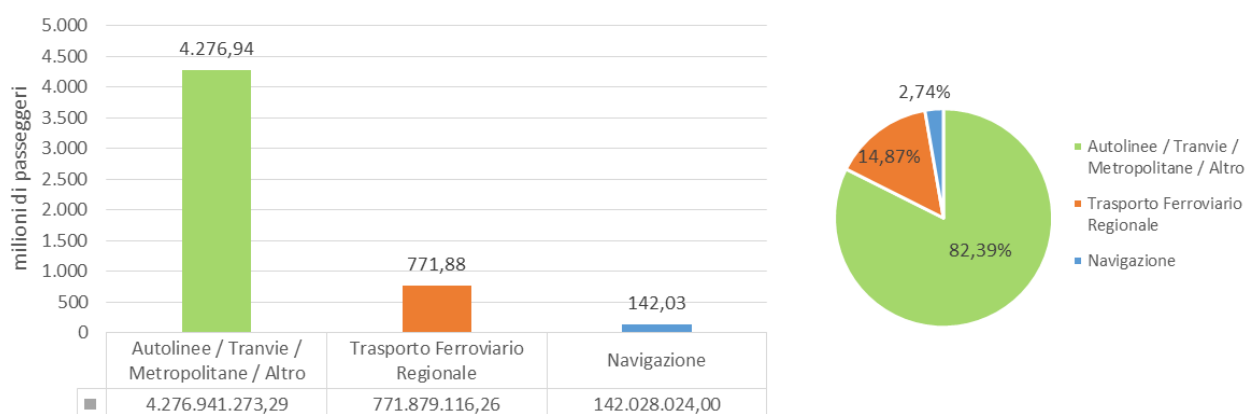
Di seguito sono riportati i dati raccolti tramite la rilevazione dati TPL per i contratti validi nel 2015:

Dati rilevati	Gruppo modalità di trasporto			Totale
	Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione	
Quantità di BusKm	1.645.963.430,53 <i>Autolinee e Filovie</i>	34.721.695,42 <i>Autolinee sostitutive e integrative</i>	-	1.680.685.125,95
Quantità di TrenoKm	54.516.095,84 <i>Metropolitane e Tranvie</i>	223.707.082,99 <i>Trasporto ferroviario</i>	-	278.223.178,83
Quantità di CorsaMiglio	-	-	3.676.348,45	5.918.921,01 (*)
Quantità di Passeggeri Trasportati	4.276.941.273,29	771.879.116,26	142.028.024,00	5.190.848.413,55
Quantità di Addetti Totali	84.811,00	27.085,00	2.993,00	114.889,00
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)	4.973.542.183,22	2.818.313.016,83	112.365.907,82	7.904.221.107,87
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	90.238.415,70	574.034.198,30	3.985.550,85	668.258.164,85
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura	54.907.308,49	323.030.455,59	-	377.937.764,08
Compensazioni per agevolazioni tariffarie	47.582.966,72	2.206.291,37	-	49.789.258,09
Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione	52.161.795,42	15.352.480,46	23.819,99	67.538.095,87
Ricavi da traffico da Tdv aziendali	1.534.708.294,60	1.035.128.861,24	179.098.494,48	2.748.935.650,32
Ricavi da traffico da Tdv con Tariffazione Integrata	490.636.949,85	162.381.735,54	66.658,35	653.085.343,74
Ricavi da traffico totali (compresi altri ricavi)	2.239.916.609,49	1.232.131.506,44	181.198.590,01	3.653.246.705,94

(*) Corsa*Miglio normalizzate in Corsa*Km



Quantità di Passeggeri Trasportati nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



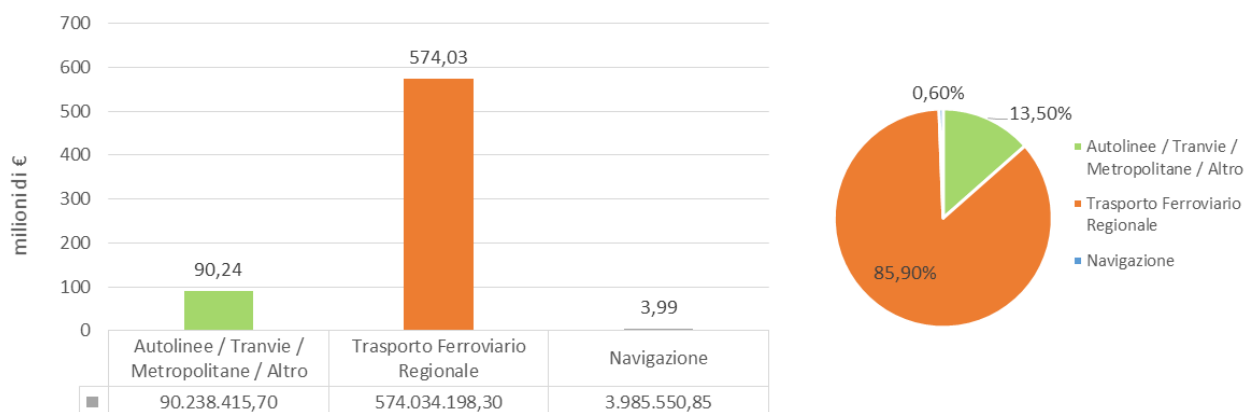
Quantità di Addetti al servizio TPL nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



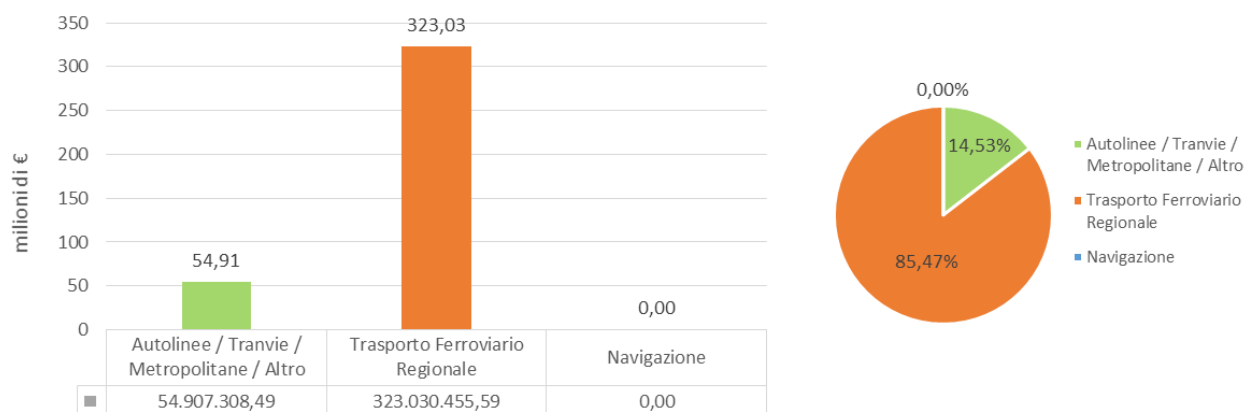
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



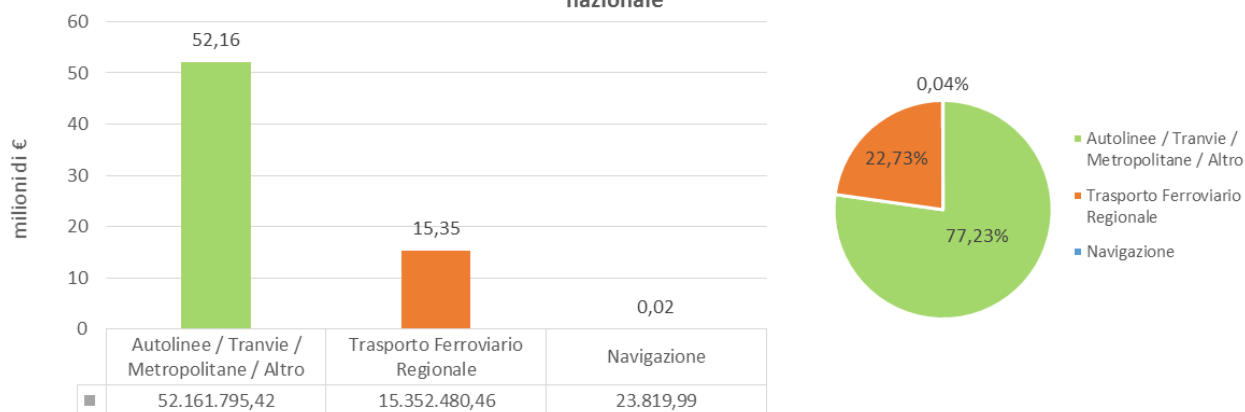
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



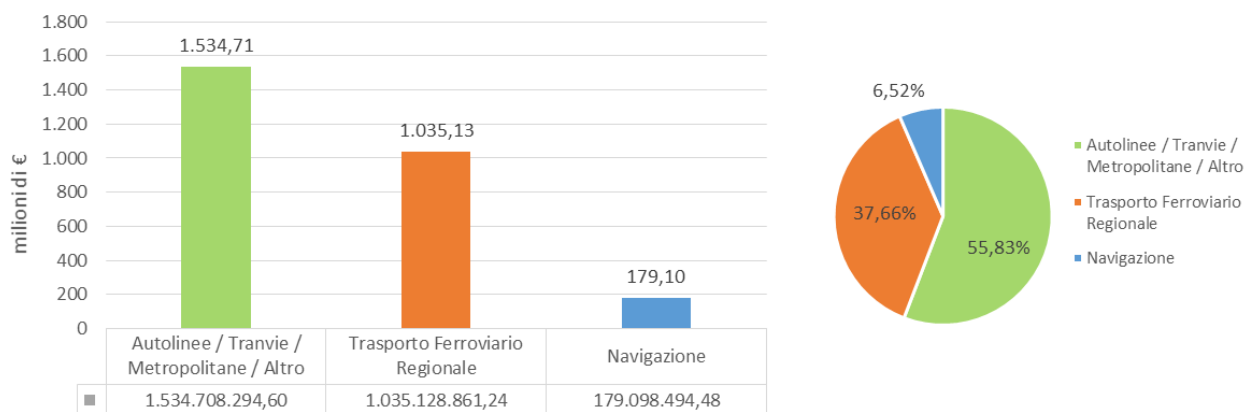
Compensazioni per agevolazioni tariffarie nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



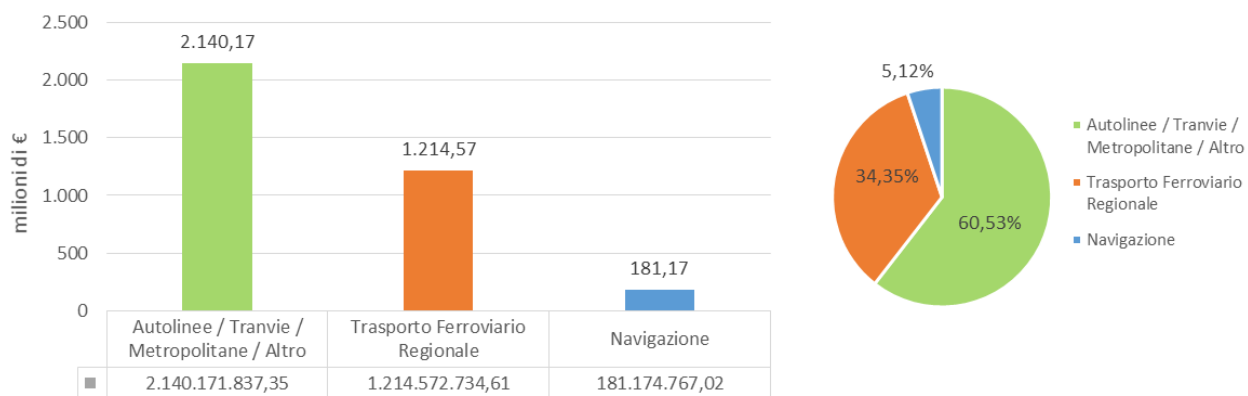
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio aziendali nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



Ricavi da traffico da Titoli di viaggio con Tariffazione Integrata nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



Ricavi da traffico nell'anno 2015 - Dettaglio nazionale



1.1.5 Analisi tramite indicatori TPL

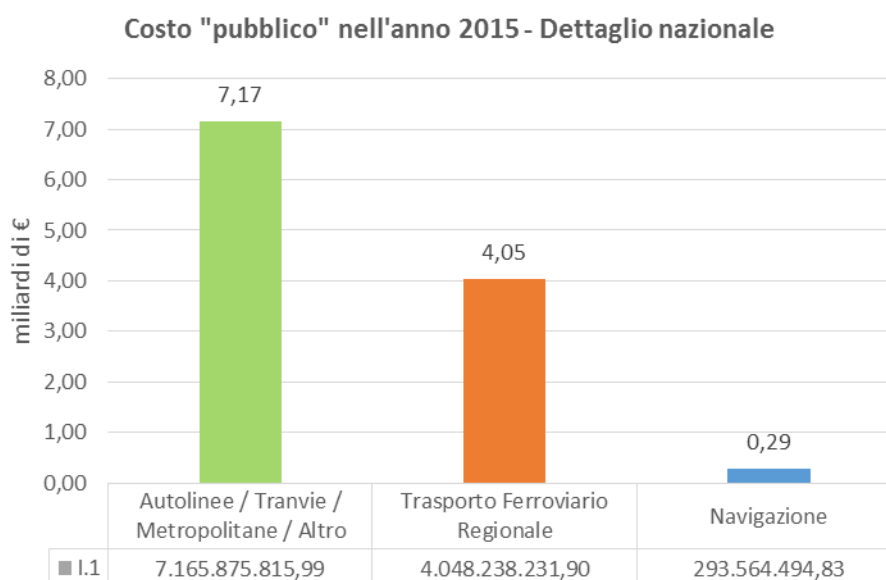
ID	Descrizione Indicatore	Autolinee / Tramvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione	Importo complessivo <i>Indicatore calcolato sul totale dei dati raccolti</i>
I.1	Costo "pubblico"	7.165.875.815,99	4.048.238.231,90	293.564.494,83	11.507.678.542,72
I.2	Costo "Pubblico" a corsakilometro	4,21 <i>(Autolinee e Filovie, Metropol. e Tramvie)</i>	15,66 <i>(Ferrovie e Autolinee sost. / integr.)</i>	49,60 (*)	5,86 (*)

(*) *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.

Tale importo risulta pari alla quota parte di copertura assicurata nell'esercizio dell'anno ai costi effettivamente sostenuti dalle imprese nel medesimo esercizio.

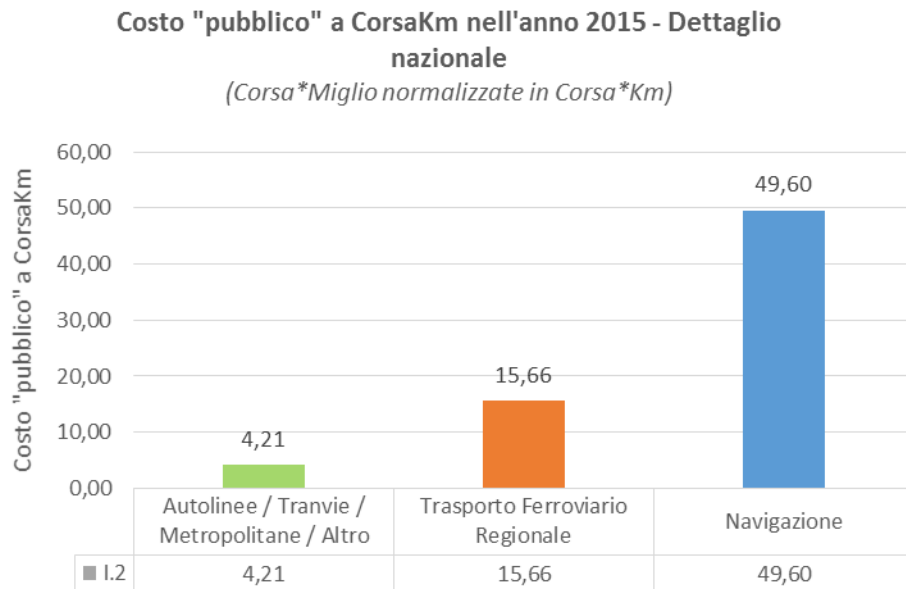
Con importo di Corrispettivo si ricomprendono i corrispettivi di contratto, di contratto di concessione, sussidi da concessione amministrativa, con rispettive proroghe di qualunque tipo, gli oneri di struttura per le attività di trasporto effettuate direttamente dall'ente, al netto dei ricavi introitati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



Come si evidenzia dal grafico sopra riportato, la quota parte di costo pubblico relativo alle autolinee /tramvie/metropolitane ed altro rappresenta circa il 62%, mentre il trasporto ferroviario rappresenta circa il 35% 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.



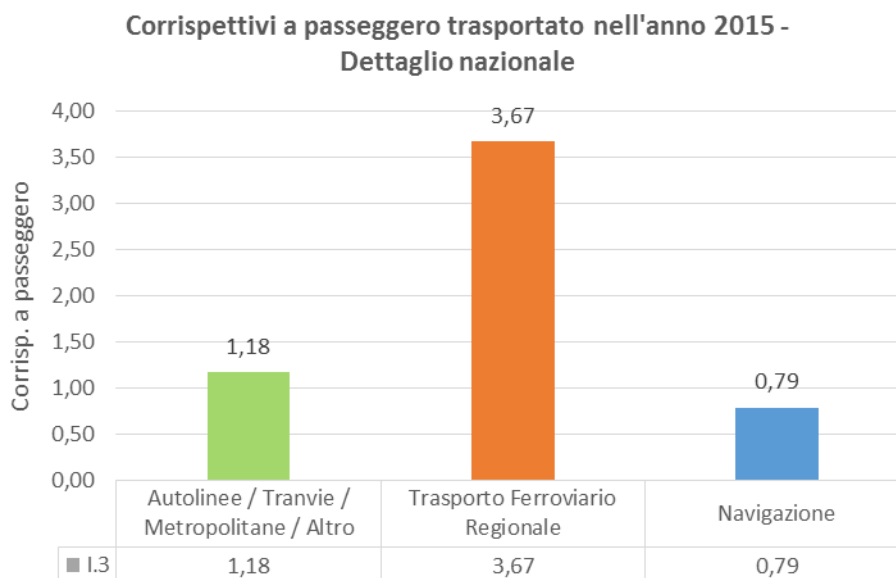
In media in Italia, dal grafico soprariportato, appare che un Km di corsa per il servizio TPL su autolinea, tranvia metropolitana ha un costo pubblico pari a 4,21 euro a fronte di 15,66 euro per una Corsa*Km del servizio ferroviario e 49,60 euro per una CorsaMiglio del servizio di navigazione.

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	1,18	3,67	0,79	1,54
I.4	Corrispettivi a corsakilometro	2,96 (Autolinee e Filovie, Metropol. e Tranvie)	10,96 (Ferrovie e Autolinee sost. / integr.)	18,99 (*)	4,06 (*)

(*) 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.

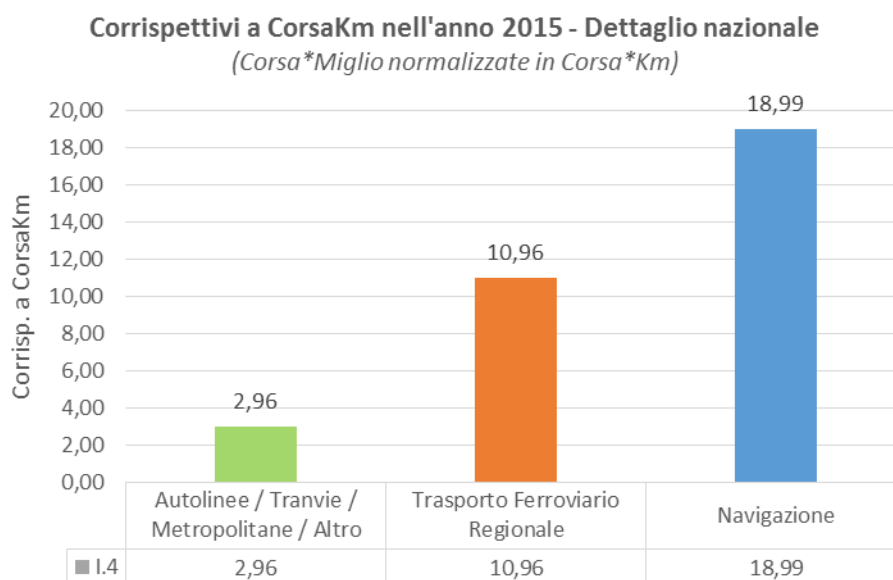
Il rapporto esprime l'importo medio a carico dell'Ente pubblico per l'effettivo trasporto di un passeggero.



Appare evidente dal grafico soprariportato 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.



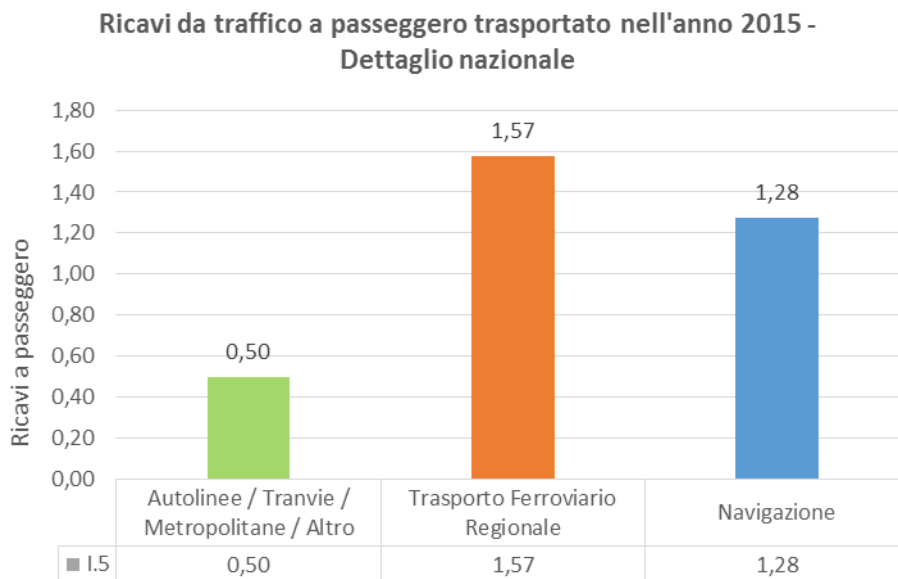
Se analizziamo il corrispettivo in rapporto all'unità di servizio chilometrica prestata dalle imprese, l'importo più elevato è quello relativo ai servizi di navigazione, pari a 18,99 euro contro i 10,96 euro del trasporto ferroviario regionale e i 2,96 del trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane ecc.

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	0,50	1,57	1,28	0,68
I.6	Ricavi da traffico (riportato a tariffa ordinaria) a passeggero trasportato	0,52	1,60	1,28	0,70
I.7	Ricavi da traffico da soli tdv aziendali su Ricavi da traffico	0,72	0,85	0,99	0,78
I.8	Ricavi da traffico da sola Integrazione Tariffaria su Ricavi da traffico	0,23	0,13	0,00	0,18
I.8 bis	Prodotto dell'Indicatore I.8 e dei Passeggeri trasportati	980.493.897,40	103.196.018,78	52.255,37	958.751.233,59
I.9	Ricavi da traffico su Costo "Pubblico"	0,30	0,30	0,62	0,31
I.10	Ricavi da traffico a CorsaKm	1,26 <i>(Autolinee e Filovie, Metropol. e Tranvie)</i>	4,70 <i>(Ferrovie e Autolinee sost. / integr.)</i>	30,61 (*)	1,80 (*)

(*) *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.

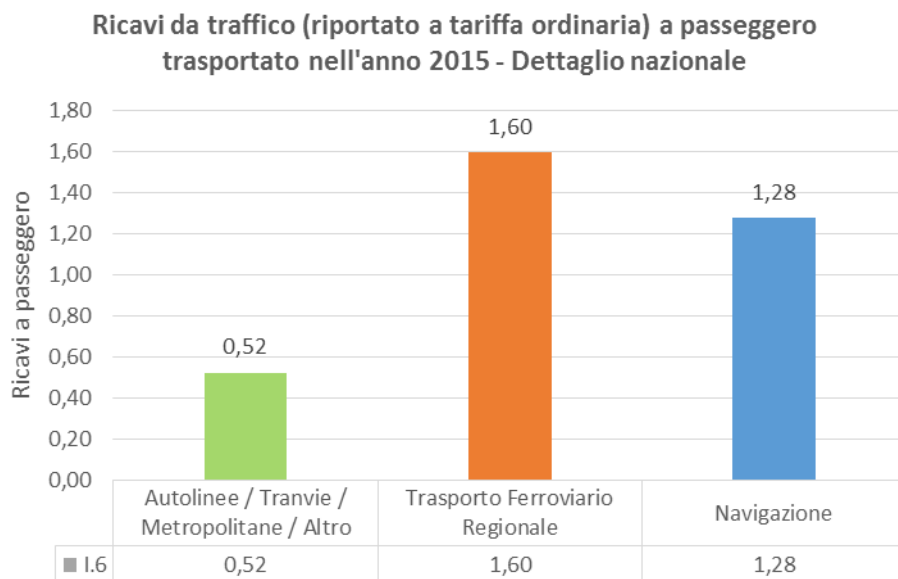
Il rapporto esprime l'importo medio a carico del singolo passeggero.



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 1,57 euro, mentre l'importo medio per i servizi di navigazione è pari a 1,28 euro e quello relativo alle autolinee, tranvie, metropolitane, etc. pari a 0,50 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.

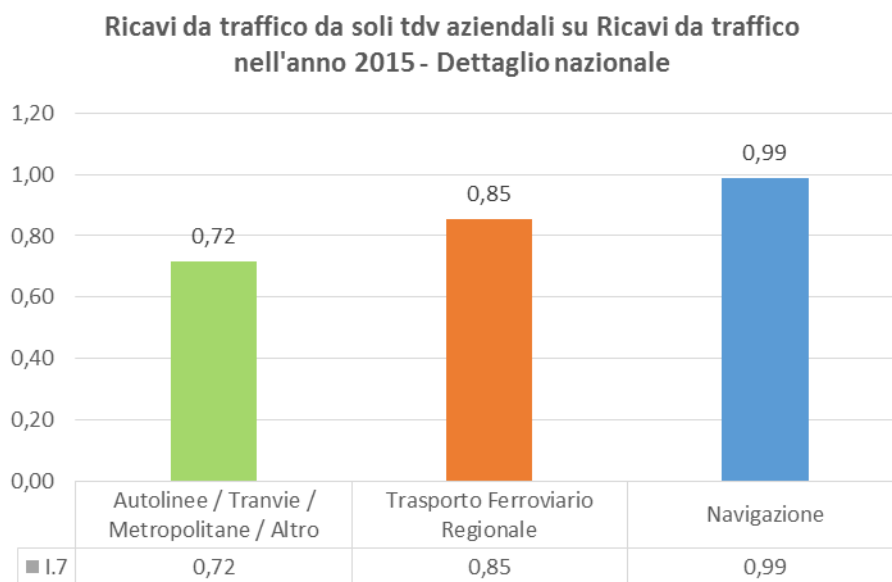
Il rapporto esprime l'importo medio attribuibile a singolo passeggero appartenente all'ipotetica utenza costituita dalla medesima quantità dei passeggeri trasportati considerati paganti la tariffa ordinaria non agevolata e in assenza di esenzione tariffaria.



Le variazioni 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.

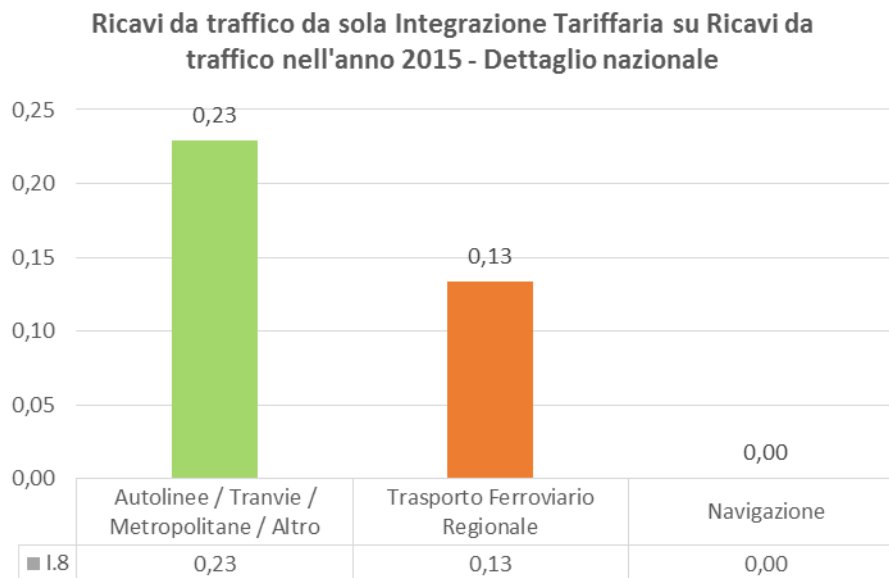
Il rapporto esprime la quota decimale, o da esprimere in percentuale, degli introiti da titoli di viaggio aziendali rispetto agli introiti complessivi provenienti dall'utenza.



L'85% 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 72% 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.**

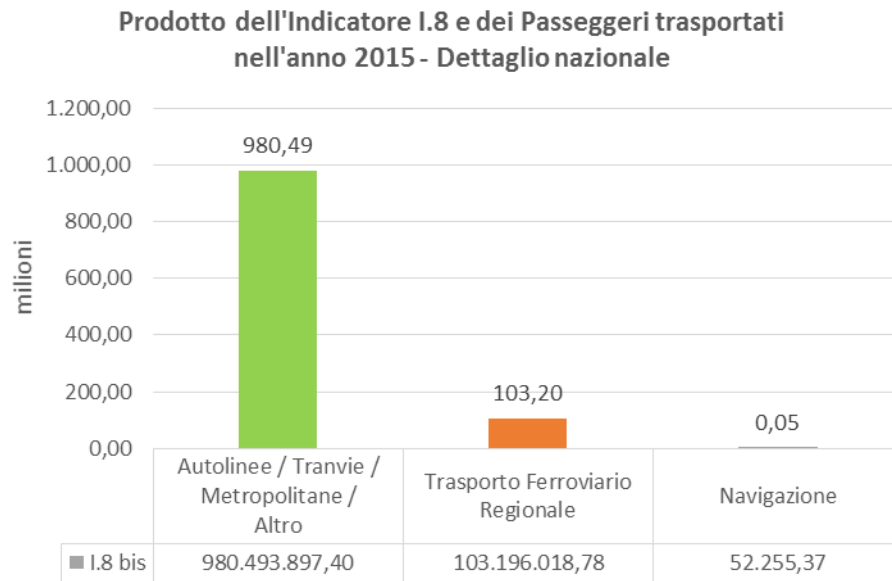


Il 23% dei ricavi da traffico deriva dagli introiti da titoli di viaggio a tariffazione integrata per i servizi di TPL su autolinee, tranvie, metropolitane e altro, mentre solo il 13% per il servizio ferroviario regionale.

- **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.

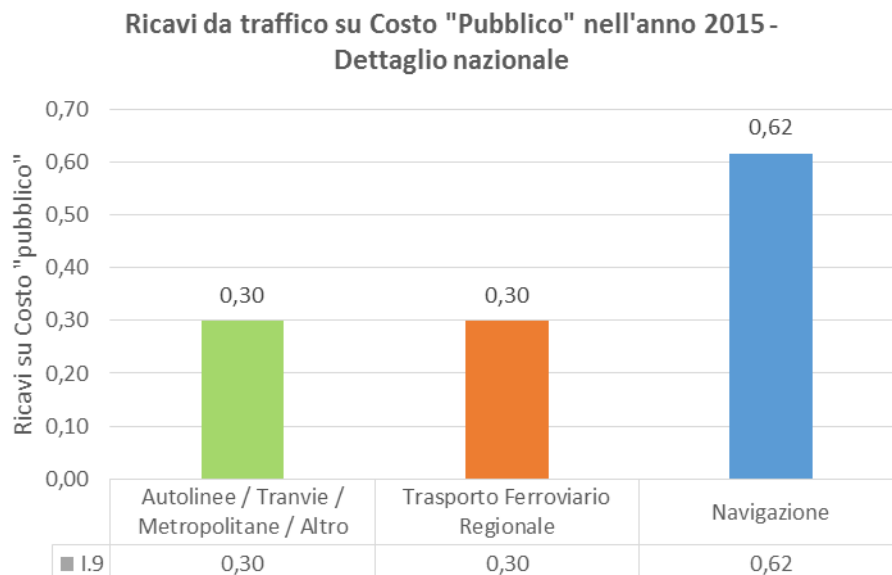
L'ulteriore rapporto della stima di cui al punto I.8bis con il complessivo della quantità passeggeri, fornisce una misura media della quota percentuale di passeggeri che usufruiscono l'integrazione dei servizi, da porre ulteriormente a confronto con le quantità di passeggeri dei servizi per i quali si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



La quota parte dei Passeggeri trasportati nel 2015 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.

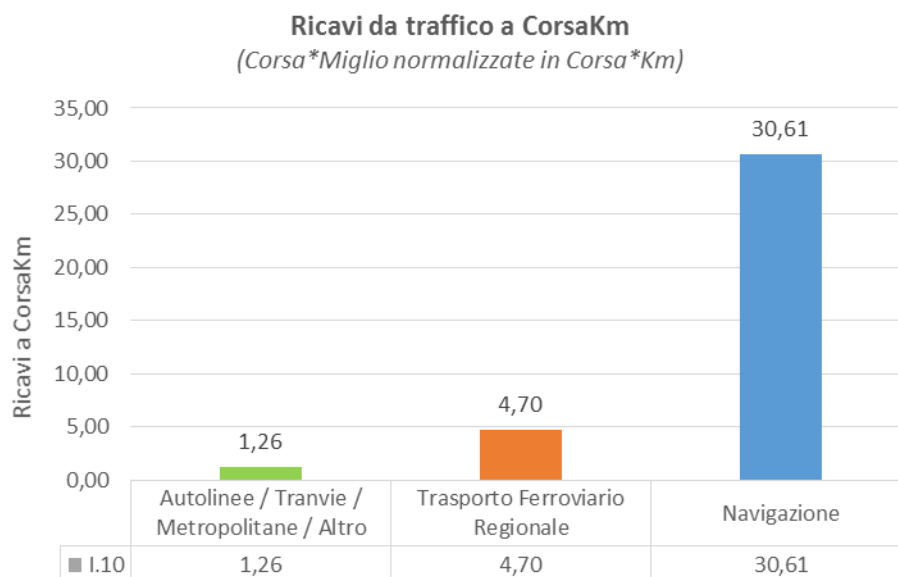
Il rapporto in termini decimali, o in percentuale, restituisce la redditività effettiva del trasporto, ovvero la quota parte di copertura dei ricavi d'impresa o della prestazione di trasporto nell'esercizio dell'anno tramite i proventi da traffico provenienti dall'utenza.



Dal grafico appare come per il servizio di navigazione la quota parte di copertura dei ricavi d'impresa raggiunga il 62% a fronte del 30% per il trasporto ferroviario regionale e per il servizio su autolinee, tranvie, metropolitane e altro.

- I.10: L'importo complessivo dei Proventi da traffico di cui al punto I.5 rapportato alla quantità dei servizi espressi nella dimensione kilomtrica espressa in corsakm per qualunque modalit .

Il rapporto esprime il ricavo delle imprese proveniente dall'utenza nell'esercizio dell'anno ad unit  di trasporto misurata in corsakilometro per qualunque modalit , ovvero la copertura di un costo kilomtrico realizzata con gli introiti da traffico.



Dal grafico soprariporato risulta che il ricavo da traffico a Corsa*Km   pari a 30,61 euro per i servizi di navigazione a fronte di 4,70 euro per i servizi di trasporto ferroviario regionale e 1,26 euro per i servizi su autolinee, tranvie, metropolitane e altro.

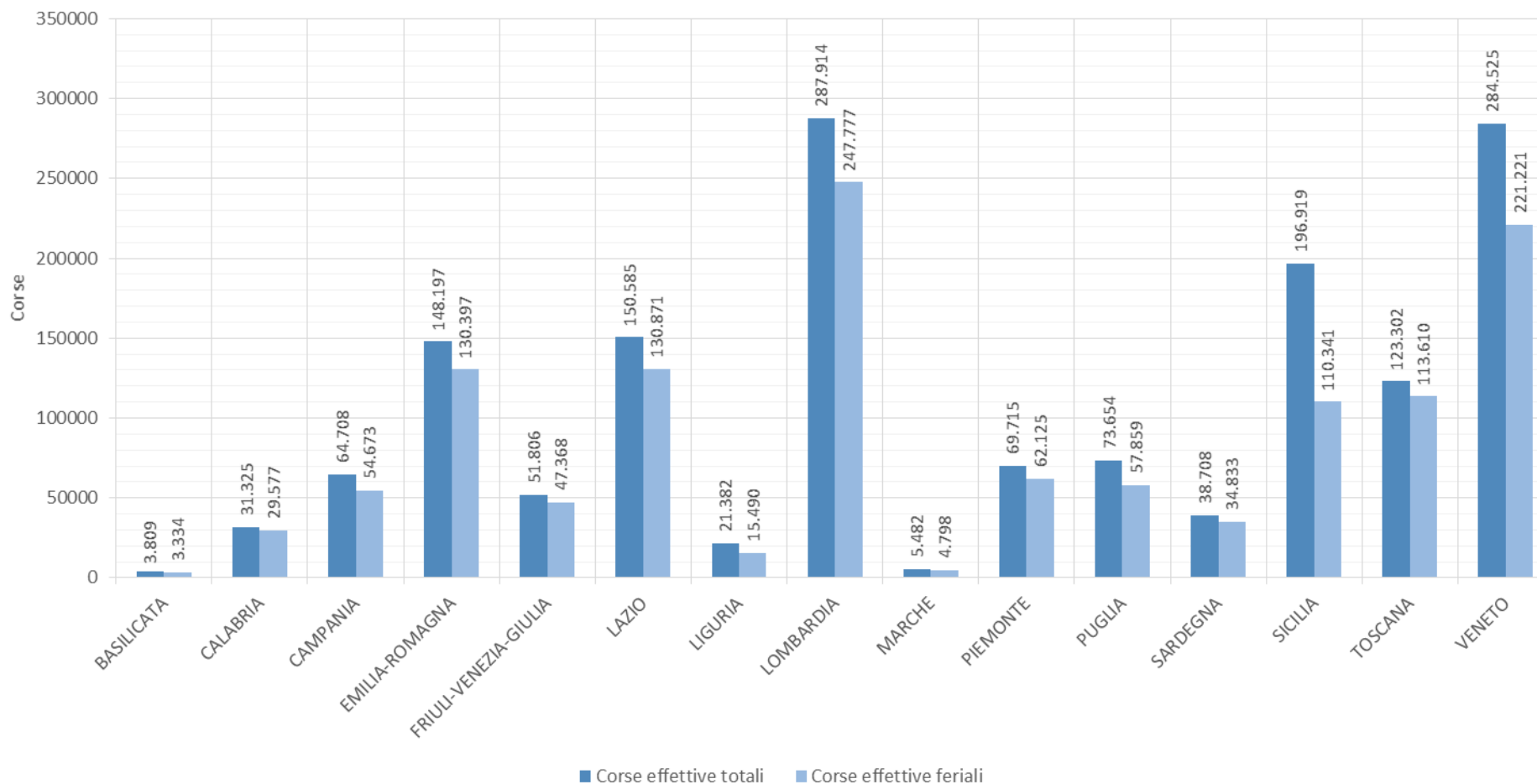
1.1.6 Analisi del servizio TPL da/per aeroporti

Nell'ambito del percorso intrapreso dall'Osservatorio per ampliare la rilevazione dei dati del settore TPL, per l'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
Amerigo Vespucci	FLR	Toscana	1
Birgi	TPS	Sicilia	2
Capodichino	NAP	Campania	7
Casale	BDS	Puglia	1
Caselle	TRN	Piemonte	2
Ciampino	CIA	Lazio	1
Cristoforo Colombo	GOA	Liguria	1
Elmas	CAG	Sardegna	1
Falconara	AOI	Marche	1
Falcone Borsellino	PMO	Sicilia	2
Federico Fellini	RMI	Emilia Romagna	1
Fertilia	AHO	Sardegna	2
Fiumicino	FCO	Lazio	3
Fontanarossa	CTA	Sicilia	5
Galileo Galilei	PSA	Toscana	2
Giuseppe Verdi	PMF	Emilia Romagna	1
Guglielmo Marconi	BLQ	Emilia Romagna	2
Lamezia Terme	SUF	Calabria	2
Linate	LIN	Lombardia	3
Malpensa	MLP	Lombardia	8
Marco Polo	VCE	Veneto	6
Orio al Serio	BGY	Lombardia	2
Palese	BRI	Puglia	4
Ridolfi	FRL	Emilia Romagna	1
Ronchi dei Legionari	TRS	Friuli Venezia Giulia	1
S. Anna	CRV	Calabria	1
Treviso	TSF	Veneto	3
Valerio Catullo	VRN	Veneto	1
Villanova	ALL	Liguria	1

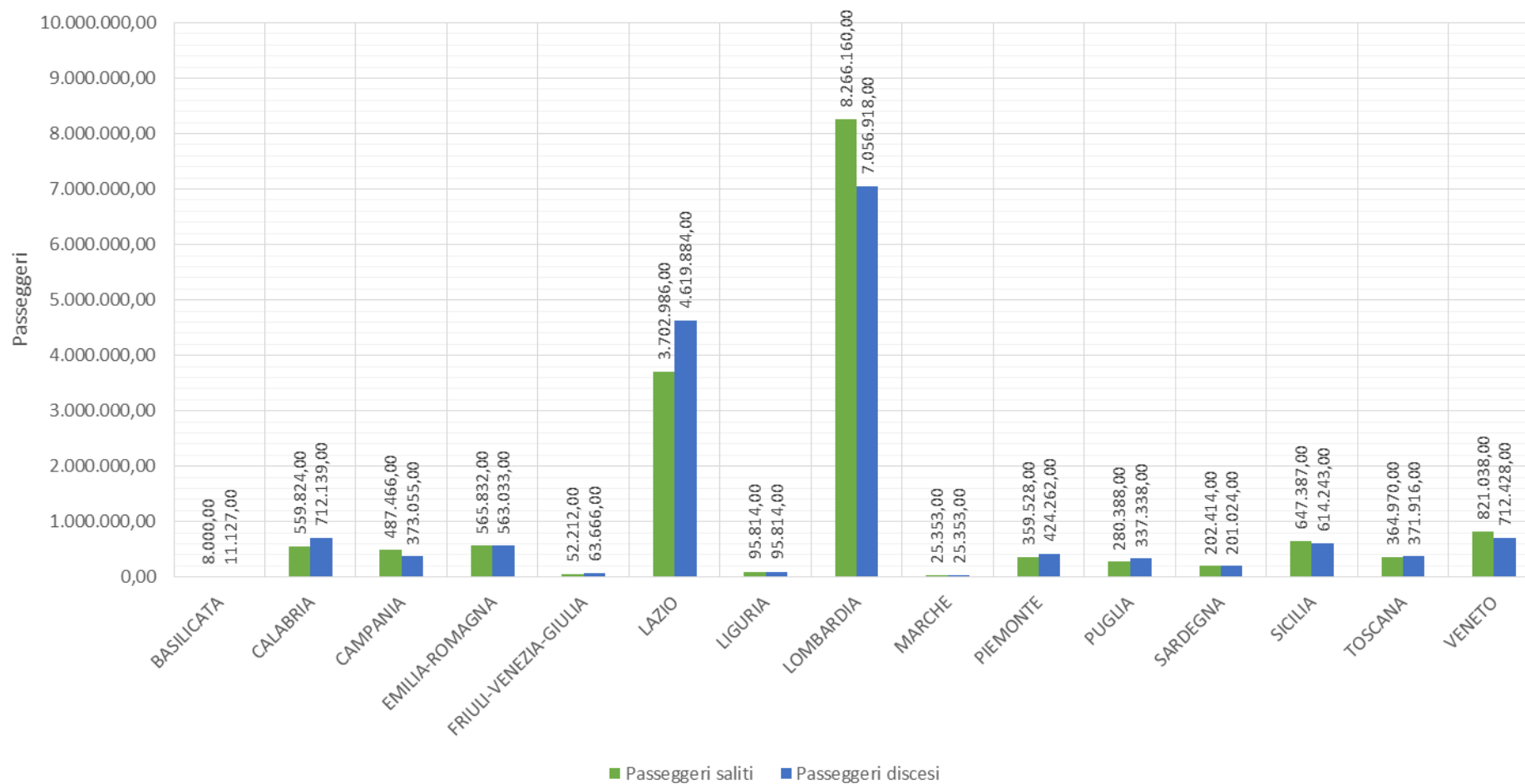
La rilevazione ha consentito di determinare a livello regionale i volumi di corse totali effettuate da e per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2015, come rappresentato in figura.

Corse totali effettuate da e per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2015 - Dettaglio regionale



Inoltre, è stato possibile rilevare a livello regionale i volumi di passeggeri saliti/discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2015.

Passeggeri saliti / discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali nell'anno 2015 - Dettaglio regionale



1.2 Analisi dati TPL nel triennio 2013-2015

Il triennio 2013-2015 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 di 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.

Per un'analisi di maggiore dettaglio sull'anno 2015 (dati di contratti validi al 31 dicembre 2015), 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 2016*

Regione / Pr. Autonoma	Quantità di BusKm			Quantità di TrenoKm			Quantità di CorsaMiglio		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	52.970.496,92	52.036.969,61	54.720.236,63	4.469.499,00	4.484.155,00	4.955.595,00	0,00	0,00	0,00
BASILICATA	36.787.758,40	37.803.871,30	37.409.416,11	2.534.405,00	2.337.417,00	2.342.554,00	0,00	0,00	0,00
CALABRIA	56.397.863,00	54.498.079,50	55.163.748,90	7.305.957,00	6.740.779,00	6.810.139,00	0,00	0,00	0,00
CAMPANIA	106.621.876,63	109.178.483,84	105.511.978,50	16.966.030,19	16.928.294,93	17.373.204,00	275.165,00	258.727,00	276.188,40
EMILIA-ROMAGNA	113.104.972,95	112.086.952,53	112.317.456,98	17.661.909,00	17.327.398,00	17.649.629,62	0,00	0,00	15.234,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	41.823.207,00	41.277.692,00	41.569.957,80	3.059.847,00	3.129.469,00	3.793.491,67	56.418,00	54.910,00	50.590,60
LAZIO	239.420.306,08	233.884.114,88	244.539.857,45	32.509.109,00	32.635.256,00	32.303.405,00	0,00	0,00	0,00
LIGURIA	57.684.145,00	57.700.703,00	57.785.924,81	7.212.902,00	6.916.074,00	6.982.110,00	1.000,00	1.000,00	15.228,00
LOMBARDIA	209.486.895,85	207.766.532,20	205.357.979,33	66.354.179,00	66.636.694,20	71.471.882,51	151.037,00	141.393,00	154.984,88
MARCHE	41.633.680,40	41.029.986,40	41.192.135,87	4.004.891,00	4.057.921,00	4.051.629,00	0,00	0,00	0,00
MOLISE	14.916.814,00	13.860.931,18	14.639.934,75	2.067.426,00	1.988.905,00	1.983.688,00	0,00	0,00	0,00
PIEMONTE	112.861.152,98	108.415.006,28	108.069.236,05	36.749.473,00	35.824.100,03	26.294.437,00	14.842,07	14.842,07	12.879,00
PR. AUT. DI BOLZANO	30.812.817,63	31.300.784,76	37.155.965,57	5.031.432,00	5.244.846,00	5.276.941,00	0,00	0,00	0,00
PR. AUT. DI TRENTO	18.827.058,00	18.746.949,00	18.829.613,00	3.167.451,00	3.139.008,00	3.264.019,00	0,00	0,00	0,00
PUGLIA	104.752.994,00	104.732.554,61	105.147.357,77	13.733.495,00	13.661.194,00	13.861.198,23	141.016,00	144.789,00	141.535,00
SARDEGNA	66.678.090,15	65.893.230,87	28.038.825,82	4.964.806,20	5.141.419,80	4.755.988,80	130.385,00	131.829,00	0,00
SICILIA	102.361.526,90	141.514.900,34	142.901.301,57	28.630,00	28.630,00	9.193.844,00	445.749,00	246.632,40	349.949,80
TOSCANA	109.902.190,00	109.873.255,23	110.745.232,59	23.968.495,00	23.330.015,00	23.861.521,00	231.744,00	231.196,00	235.599,00
UMBRIA	27.747.959,00	26.810.701,00	28.091.482,00	4.905.926,00	4.955.565,00	4.682.720,00	39.681,00	43.348,00	36.280,00
VALLE D'AOSTA	7.520.022,00	6.770.237,10	6.536.940,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VENETO	125.051.159,78	124.630.009,88	124.960.544,45	15.786.585,00	16.459.960,00	17.315.182,00	2.442.358,00	2.371.416,00	2.387.879,77
Totale complessivo	1.677.362.986,67	1.699.811.945,52	1.680.685.125,95	272.482.447,39	270.967.100,96	278.223.178,83	3.929.395,07	3.640.082,47	3.676.348,45

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione / Pr. Autonoma	Quantità di Passeggeri trasportati			Quantità di Addetti Totali			Costo "pubblico"		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	48.186.557,00	48.211.949,00	51.215.495,00	2.551,00	2.491,00	2.496,00	208.782.338,70	207.828.183,58	220.902.928,72
BASILICATA	16.651.722,00	18.332.236,00	18.545.401,00	1.456,00	1.453,00	1.481,00	130.675.694,86	133.856.805,65	124.635.831,29
CALABRIA	41.084.320,00	42.735.336,00	43.149.922,00	3.413,00	3.337,00	3.318,00	273.398.205,51	273.372.598,41	259.348.601,89
CAMPANIA	310.643.051,69	304.317.226,00	305.448.294,00	13.673,00	11.391,00	11.021,00	836.805.367,56	818.526.357,31	877.120.534,76
EMILIA-ROMAGNA	305.535.734,00	312.395.277,00	320.796.777,00	6.832,00	6.826,00	7.008,00	626.208.064,52	635.744.532,22	651.878.507,16
FRIULI-VENEZIA GIULIA	112.718.588,00	111.001.682,00	110.885.922,00	2.121,00	2.063,00	2.119,00	227.979.756,67	231.402.997,45	240.729.900,71
LAZIO	1.057.935.199,00	1.092.981.397,00	1.070.927.184,40	17.930,00	17.563,00	18.601,00	1.742.231.129,40	1.741.225.811,92	1.676.554.352,83
LIGURIA	302.121.211,00	309.796.987,00	305.897.151,00	4.992,00	4.989,00	4.924,00	401.600.328,00	406.081.597,08	399.021.057,07
LOMBARDIA	1.108.597.029,00	1.111.484.233,00	1.389.322.938,70	16.231,00	15.916,00	16.766,00	2.061.052.545,82	2.071.149.444,98	2.191.176.097,70
MARCHE	58.272.795,00	57.000.824,00	56.609.972,00	2.038,00	2.014,00	2.000,00	174.714.409,94	173.543.089,54	171.145.794,72
MOLISE	10.830.255,00	9.709.348,00	10.823.682,10	654,00	601,00	687,00	67.813.896,28	66.099.618,36	70.160.559,44
PIEMONTE	352.884.096,00	356.463.096,00	376.733.851,21	9.101,00	8.768,00	8.641,00	768.562.180,23	777.240.054,88	775.704.827,60
PR. AUT. DI BOLZANO	51.769.026,00	52.193.500,00	54.143.258,00	1.371,00	1.285,00	1.316,00	105.196.469,46	95.429.519,64	139.382.047,75
PR. AUT. DI TRENTO	53.895.818,00	53.712.568,00	53.051.848,00	1.249,00	1.253,00	1.428,00	121.253.408,00	117.533.171,09	112.751.606,95
PUGLIA	113.361.800,00	115.172.734,00	118.550.298,00	6.255,00	6.316,00	6.125,00	557.192.602,38	573.514.278,76	570.141.809,73
SARDEGNA	74.063.657,00	77.932.751,00	62.199.590,00	3.972,00	4.000,00	3.102,00	294.758.893,35	296.500.894,39	172.026.220,79
SICILIA	81.700.656,00	77.159.714,00	84.343.479,50	4.888,00	5.031,00	6.315,00	382.746.396,49	501.930.883,89	1.017.809.675,22
TOSCANA	268.421.961,00	268.463.813,00	271.684.301,99	7.561,00	7.194,00	7.510,00	791.019.875,18	793.645.888,61	821.237.600,43
UMBRIA	40.112.352,00	42.702.694,00	43.287.156,00	1.660,00	1.743,00	1.512,00	148.106.607,60	149.452.622,02	148.763.834,45
VALLE D'AOSTA	4.346.085,00	3.823.357,00	3.424.563,00	293,00	275,00	256,00	26.350.684,24	24.454.336,94	33.082.442,00
VENETO	425.301.045,00	439.710.245,00	439.807.328,65	7.726,00	7.704,00	8.263,00	751.605.859,17	760.956.160,85	766.566.215,64
Totale complessivo	4.838.432.957,69	4.905.300.967,00	5.190.848.413,55	115.967,00	112.213,00	114.889,00	10.698.054.713,36	10.849.488.847,57	11.440.140.446,85

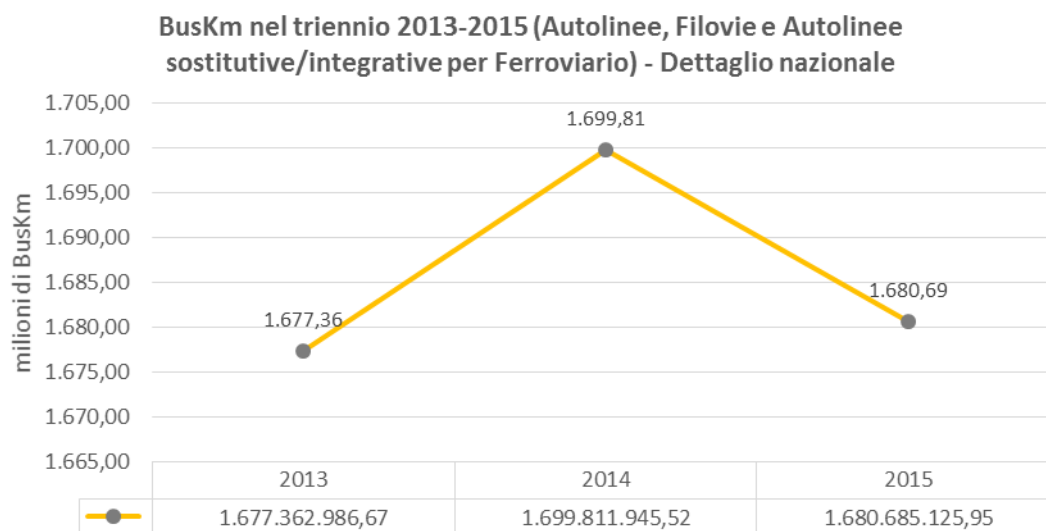
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione / Pr. Autonoma	Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)			Corrispettivi Servizio Trasporto			Corrispettivi di Gestione Infrastruttura		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	164.048.566,73	163.759.055,62	176.153.458,52	148.362.545,46	148.281.565,08	158.407.782,90	9.313.001,00	9.338.623,00	9.003.662,03
BASILICATA	113.572.055,15	116.423.345,66	107.194.512,26	101.372.243,69	104.540.436,09	95.423.773,88	8.783.154,12	8.911.324,12	8.522.410,00
CALABRIA	226.771.800,66	220.899.025,88	212.712.387,59	203.603.727,01	199.756.707,13	190.365.832,23	12.048.376,02	10.944.987,00	10.845.000,00
CAMPANIA	654.862.810,42	640.963.692,60	666.666.595,37	492.193.475,81	477.001.083,68	490.119.463,98	124.655.554,50	127.202.151,02	134.479.046,00
EMILIA-ROMAGNA	393.927.203,97	398.370.347,69	406.160.518,09	350.752.768,50	356.185.890,87	357.939.178,44	1,00	0,00	1,00
FRIULI-VENEZIA GIULIA	168.574.887,74	170.137.598,69	172.930.798,07	160.904.973,94	162.392.314,27	161.786.679,81	960.000,00	960.000,00	1.008.000,00
LAZIO	1.153.635.650,34	1.153.503.398,62	1.199.345.145,42	1.072.917.413,71	1.086.014.328,50	1.127.650.177,26	9.030.896,83	8.668.262,06	877.187,00
LIGURIA	253.901.050,00	259.174.965,88	254.893.668,91	229.080.199,74	234.318.356,25	226.022.533,78	0,00	0,00	1.000.000,00
LOMBARDIA	1.625.608.557,48	1.627.146.202,97	1.664.268.395,69	1.416.117.887,98	1.412.263.759,76	1.466.876.679,43	91.639.107,00	91.760.249,00	91.882.605,00
MARCHE	117.456.918,90	116.889.349,21	115.124.813,55	109.029.118,73	108.747.789,80	105.608.195,94	0,00	0,00	0,00
MOLISE	58.701.583,00	57.258.525,86	60.161.780,50	54.664.531,86	53.456.750,95	56.318.870,53	13.038,00	4.832,00	20.291,00
PIEMONTE	535.029.403,04	535.898.726,19	531.552.537,10	445.493.011,42	449.176.021,32	443.549.256,65	11.205.250,57	11.259.262,81	10.703.530,00
PR. AUT. DI BOLZANO	97.337.823,66	87.974.217,01	104.854.319,76	90.039.408,75	80.385.990,84	95.933.831,23	10.977,00	10.977,00	0,00
PR. AUT. DI TRENTO	99.697.565,00	96.634.128,00	92.019.155,25	87.997.019,09	83.599.741,53	78.596.243,61	0,00	0,00	0,00
PUGLIA	456.484.654,51	470.338.794,72	463.654.763,24	348.967.062,29	359.783.362,77	350.558.108,45	95.446.919,45	99.202.310,77	98.864.667,71
SARDEGNA	230.858.661,79	231.879.621,69	139.425.662,07	224.353.272,20	225.074.509,54	132.758.988,89	433.250,72	420.220,66	74.861,00
SICILIA	216.111.689,56	341.407.757,64	481.679.885,90	204.927.014,83	236.281.152,59	412.471.422,52	10.199.858,46	8.688.542,20	1.281.126,40
TOSCANA	517.913.675,17	518.906.847,27	534.003.313,52	448.735.107,93	451.414.389,85	458.111.998,56	5.430.302,00	5.579.130,00	6.128.531,93
UMBRIA	107.763.678,80	107.370.144,40	108.134.785,07	98.931.458,34	98.522.635,97	97.715.347,47	0,00	0,00	0,00
VALLE D'AOSTA	21.003.165,00	19.457.133,94	16.319.801,00	20.957.720,00	19.302.573,94	16.319.801,00	0,00	0,00	0,00
VENETO	395.780.487,69	402.078.404,72	396.964.810,99	334.260.946,25	340.565.971,93	335.491.012,38	16.364.556,67	16.519.457,14	3.246.845,01
Totale complessivo	7.609.041.888,61	7.736.471.284,26	7.904.221.107,87	6.643.660.907,53	6.687.065.332,66	6.858.025.178,94	395.534.243,34	399.470.328,78	377.937.764,08

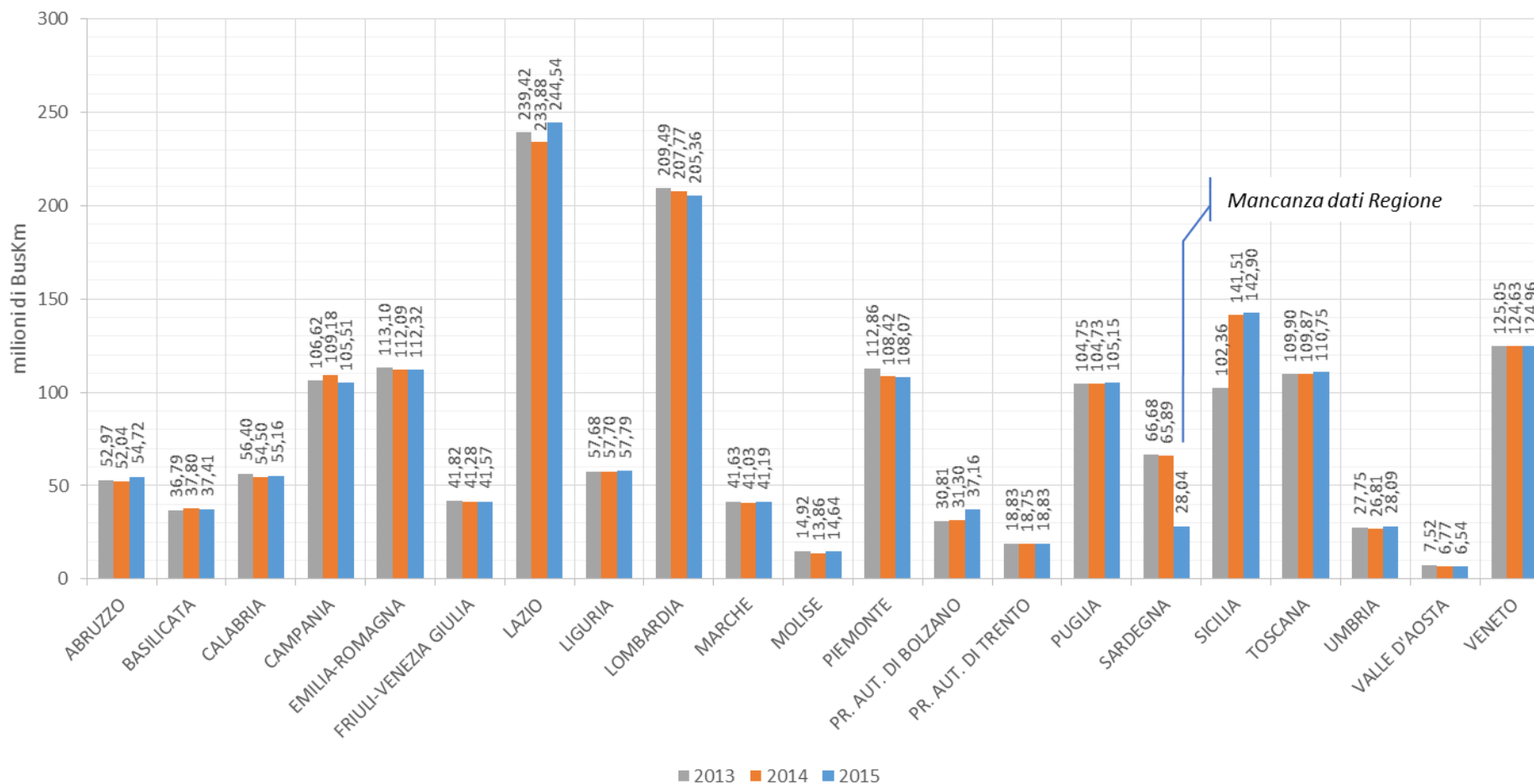
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione / Pr. Autonoma	Canone di accesso e utilizzo Infrastruttura			Ricavi da traffico totali (compresi altri ricavi)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	6.373.020,27	6.138.867,54	8.742.013,59	45.350.048,25	44.705.093,16	45.686.433,31
BASILICATA	3.416.657,34	2.971.585,45	3.248.328,38	17.295.899,86	17.632.633,61	17.627.283,84
CALABRIA	11.119.697,63	10.197.331,75	11.501.555,36	47.037.155,73	52.578.987,53	46.636.214,30
CAMPANIA	38.019.180,11	36.760.457,90	42.068.085,39	188.990.894,93	184.990.830,45	212.253.098,47
EMILIA-ROMAGNA	43.174.434,47	42.184.456,82	48.221.338,65	237.905.462,08	240.922.088,49	249.370.040,85
FRIULI-VENEZIA GIULIA	6.709.913,80	6.785.284,42	10.136.118,26	59.421.257,93	61.280.431,76	68.375.881,93
LAZIO	74.504.390,48	60.953.284,25	70.817.781,16	612.739.745,91	616.482.091,73	501.858.216,90
LIGURIA	24.820.850,26	24.856.609,63	27.871.135,13	153.045.437,00	149.647.712,75	148.086.218,61
LOMBARDIA	117.851.562,50	123.122.194,21	105.509.111,26	448.930.287,81	458.730.834,07	541.168.316,11
MARCHE	8.427.800,17	8.141.559,41	9.516.617,61	61.802.106,59	61.493.877,33	61.033.358,08
MOLISE	4.024.013,14	3.796.942,91	3.822.618,97	9.175.387,28	8.845.095,50	10.107.613,77
PIEMONTE	78.331.141,05	75.463.442,06	77.299.750,45	246.366.497,28	253.542.521,77	255.956.355,01
PR. AUT. DI BOLZANO	7.287.437,91	7.577.249,17	8.920.488,53	7.858.645,80	7.462.149,00	60.128.461,47
PR. AUT. DI TRENTO	11.700.545,91	13.034.386,47	13.422.911,64	21.734.098,00	21.088.739,09	20.962.397,70
PUGLIA	12.131.162,77	11.406.748,18	14.231.987,08	111.061.974,75	115.317.528,10	119.380.887,65
SARDEGNA	6.072.138,87	6.384.891,49	6.591.812,18	66.005.877,87	66.719.283,74	33.863.662,46
SICILIA	1.252.744,00	96.604.728,00	67.927.336,98	172.480.130,62	166.928.358,86	542.302.106,47
TOSCANA	63.748.265,24	61.913.327,42	69.762.783,03	276.017.672,01	277.161.083,34	288.750.547,12
UMBRIA	8.832.220,46	8.847.508,43	10.419.437,60	40.342.928,80	42.082.477,62	40.629.549,38
VALLE D'AOSTA	45.445,00	154.560,00	0,00	5.999.182,24	5.460.909,98	16.762.641,00
VENETO	45.154.984,77	44.992.975,65	58.226.953,60	360.474.116,08	361.233.910,95	372.307.421,51
Totale complessivo	572.997.606,15	652.288.391,16	668.258.164,85	3.190.034.806,82	3.214.306.638,83	3.653.246.705,94

1.2.1 CorseKm effettuate

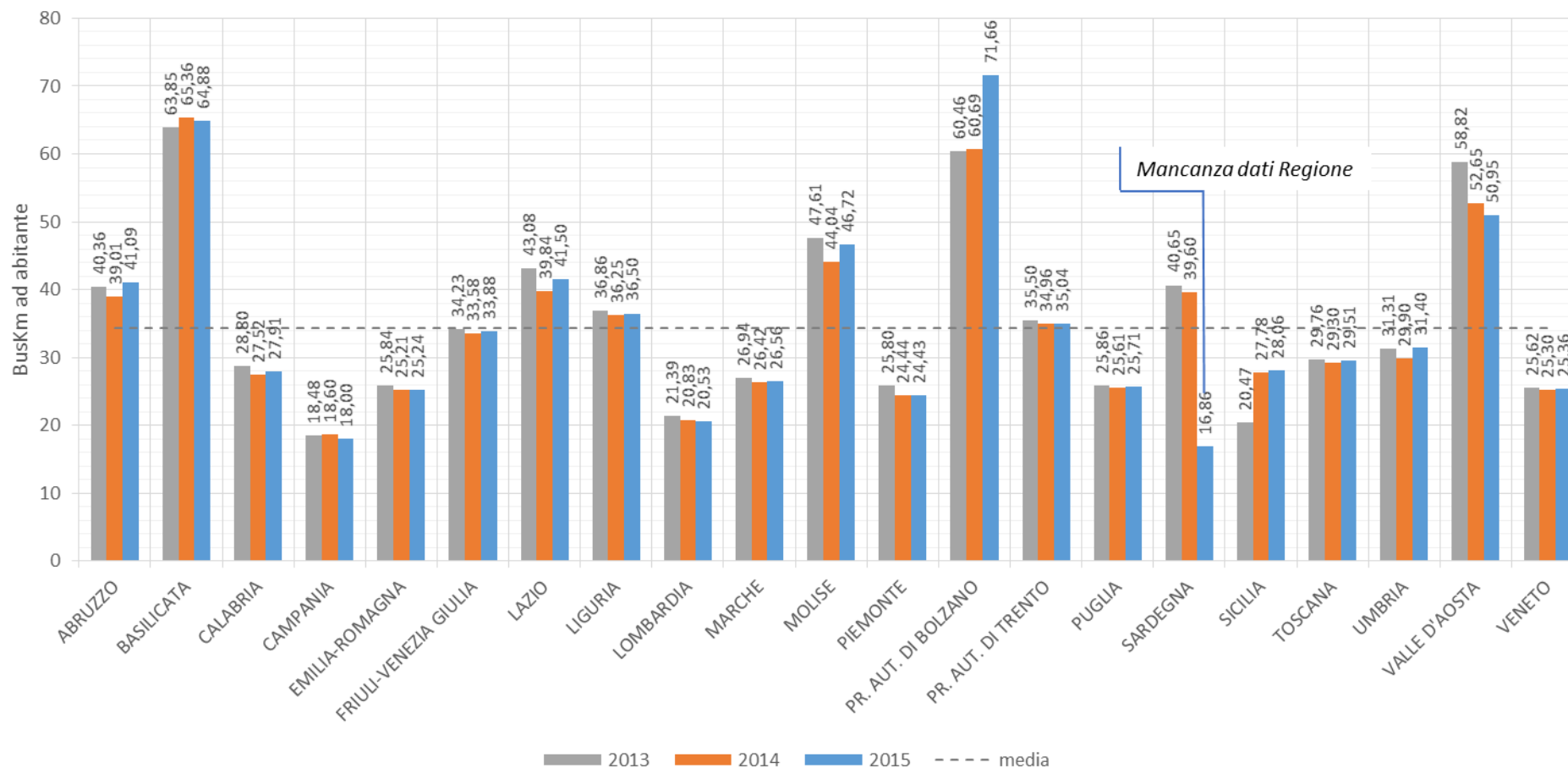


BusKm nel triennio 2013-2015 (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) - Dettaglio regionale

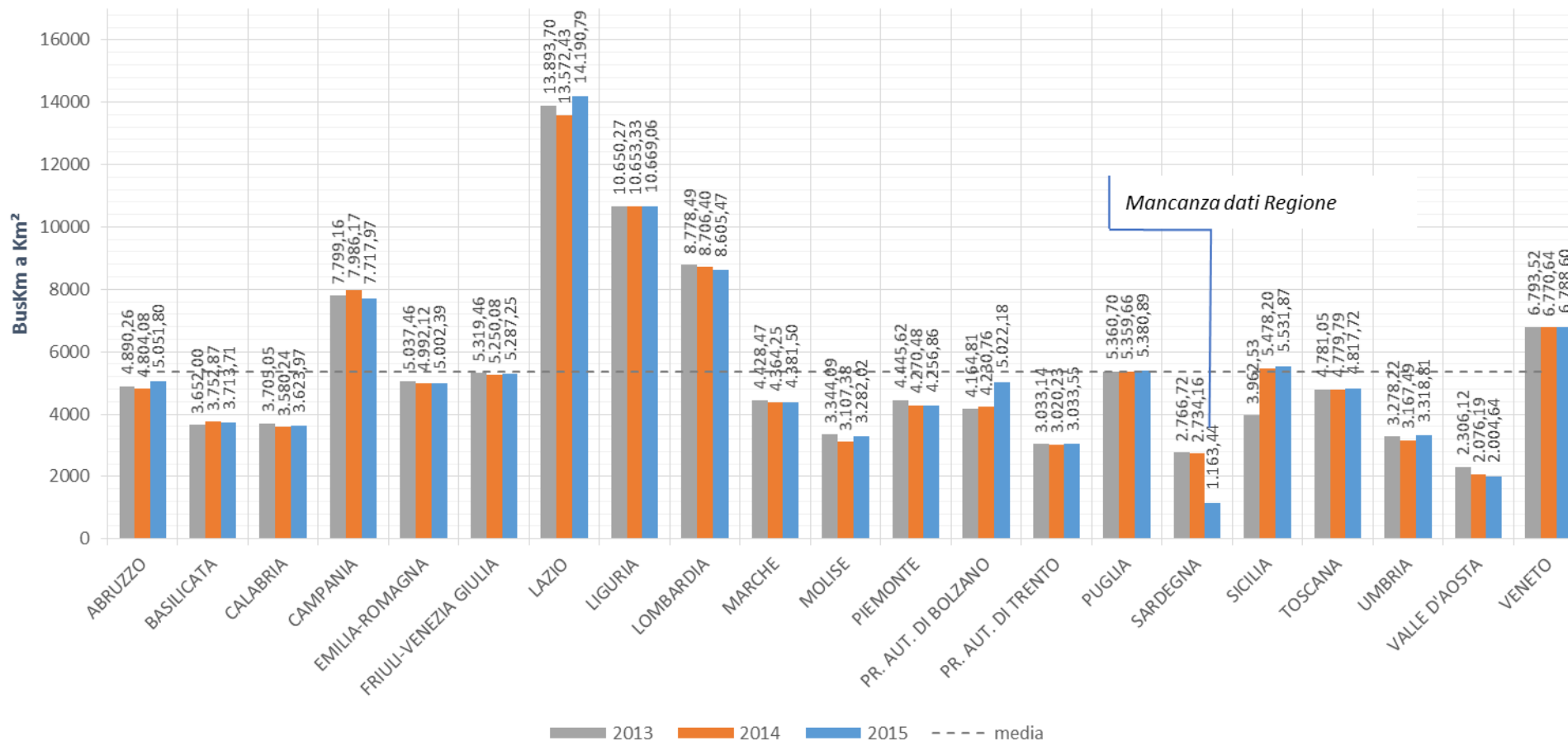


BusKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/ integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

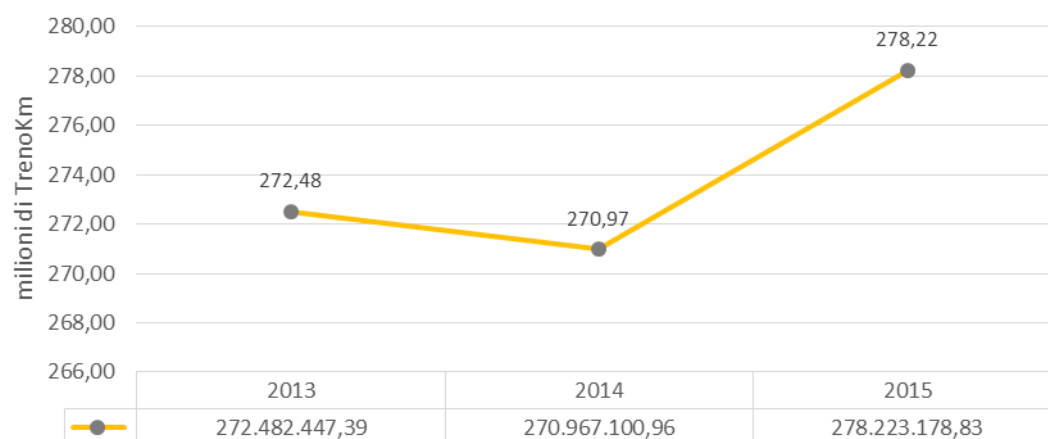
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



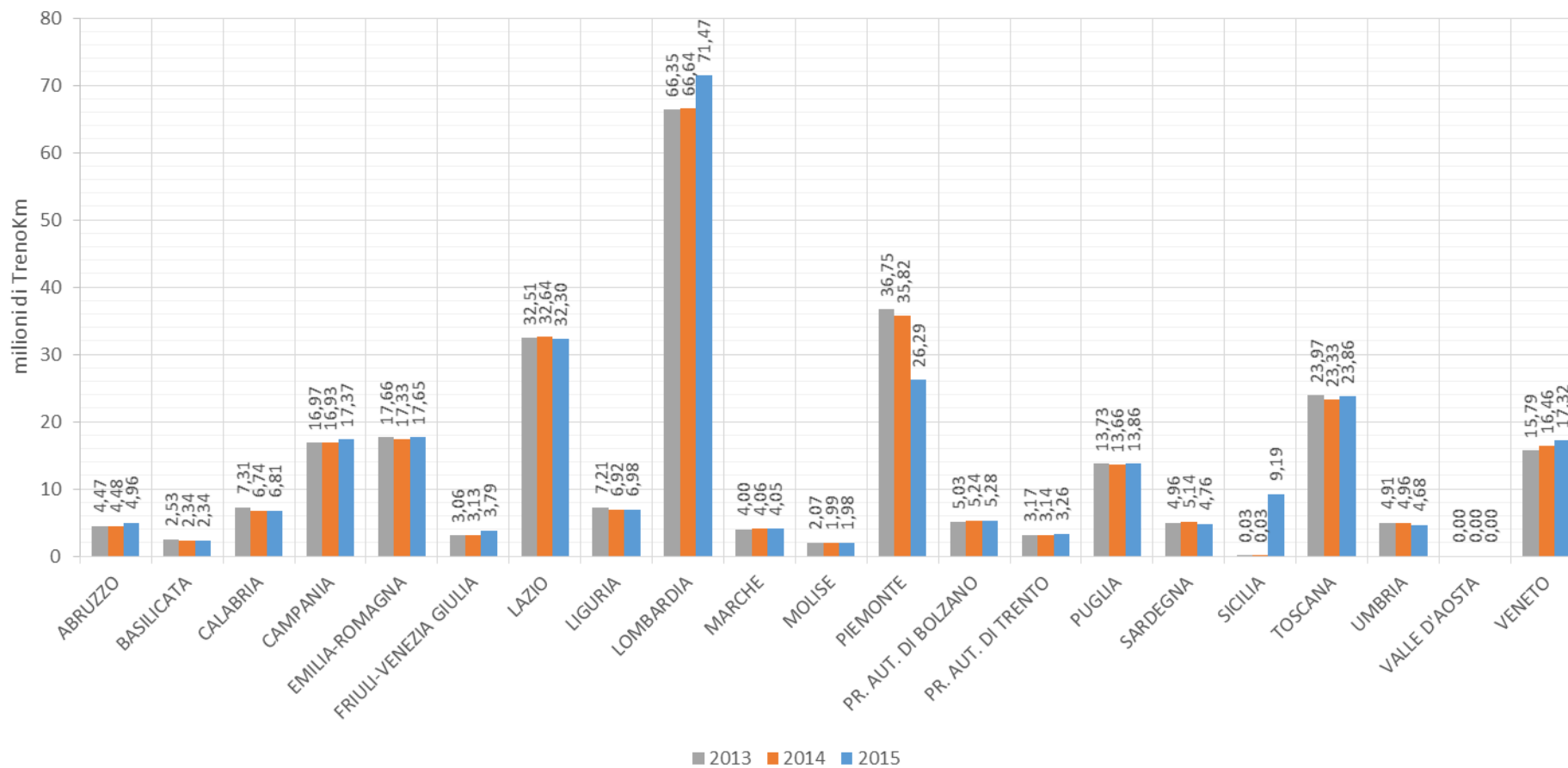
BusKm/Km² (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/ integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale



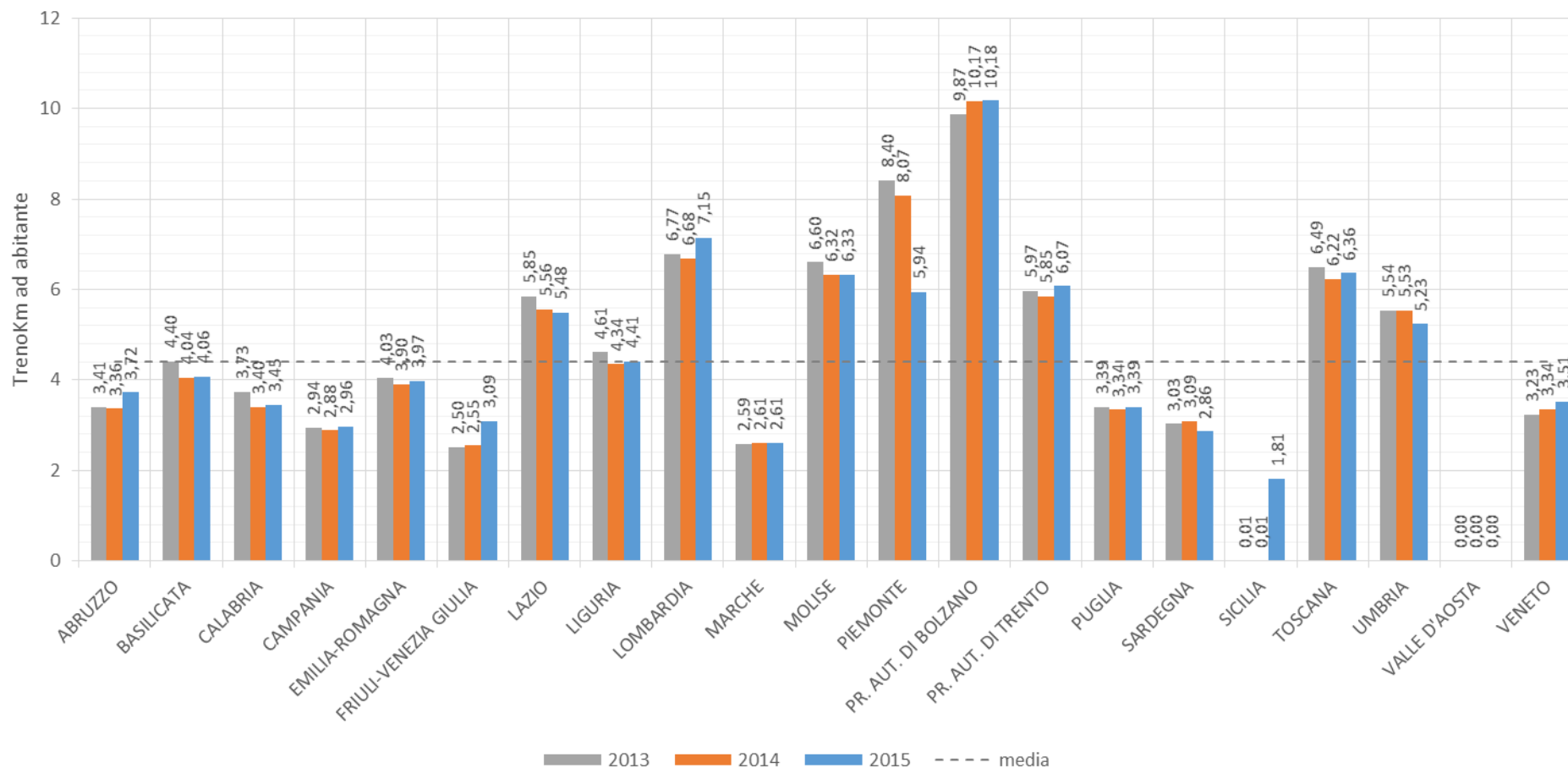
**TrenoKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio
2013-2015 - Dettaglio nazionale**



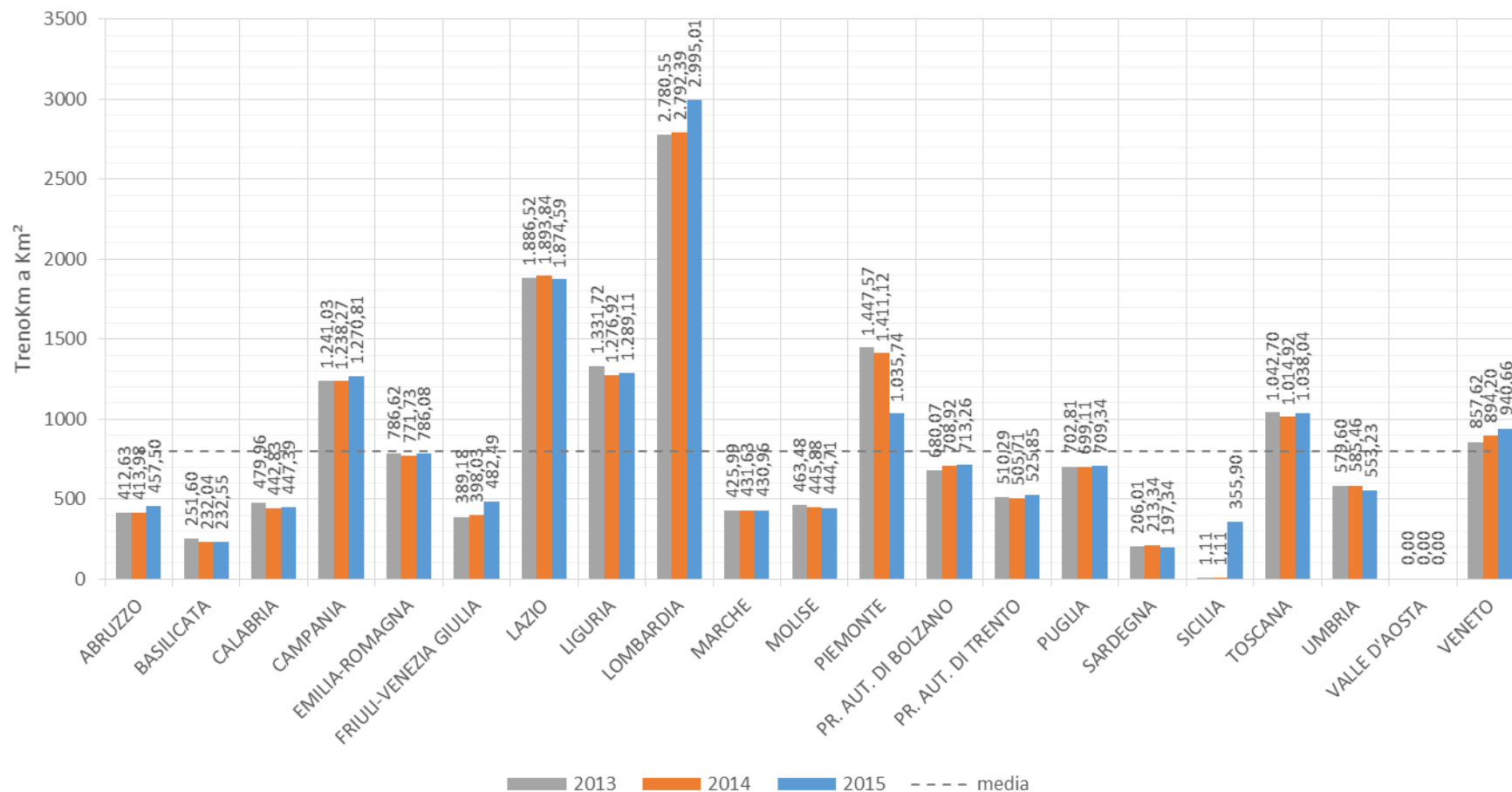
TrenoKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



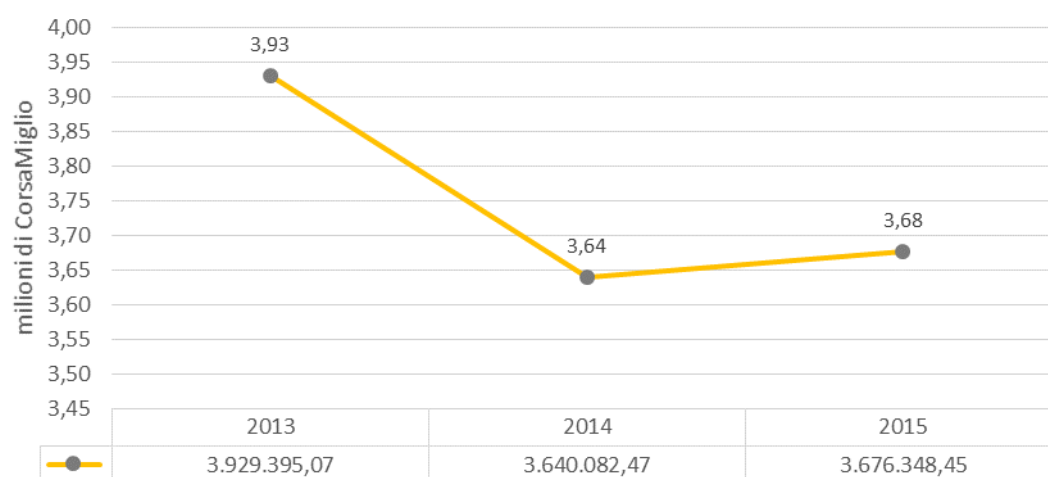
TrenoKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



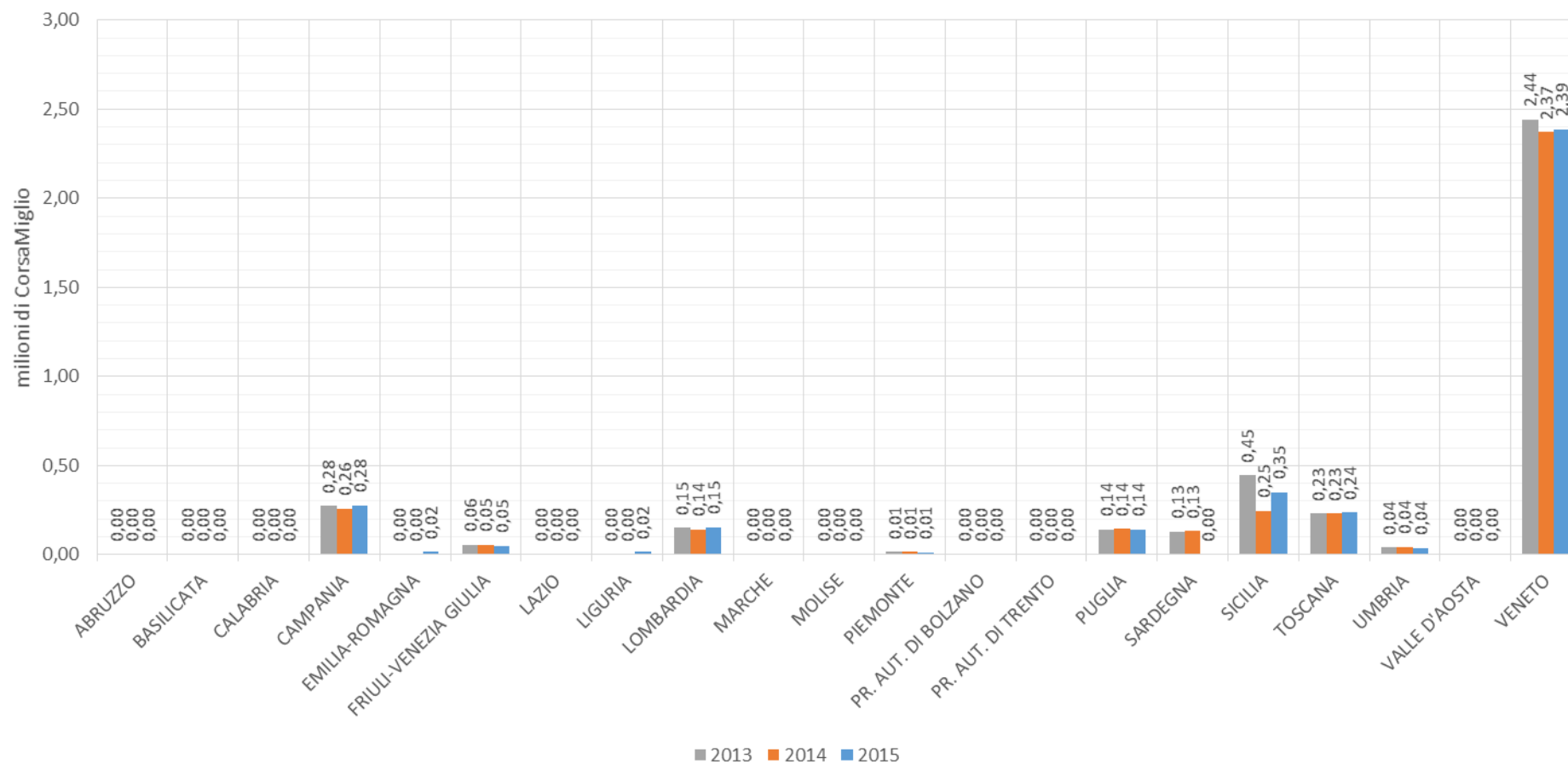
TrenoKm/Km² (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale



CorsaMiglio nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale

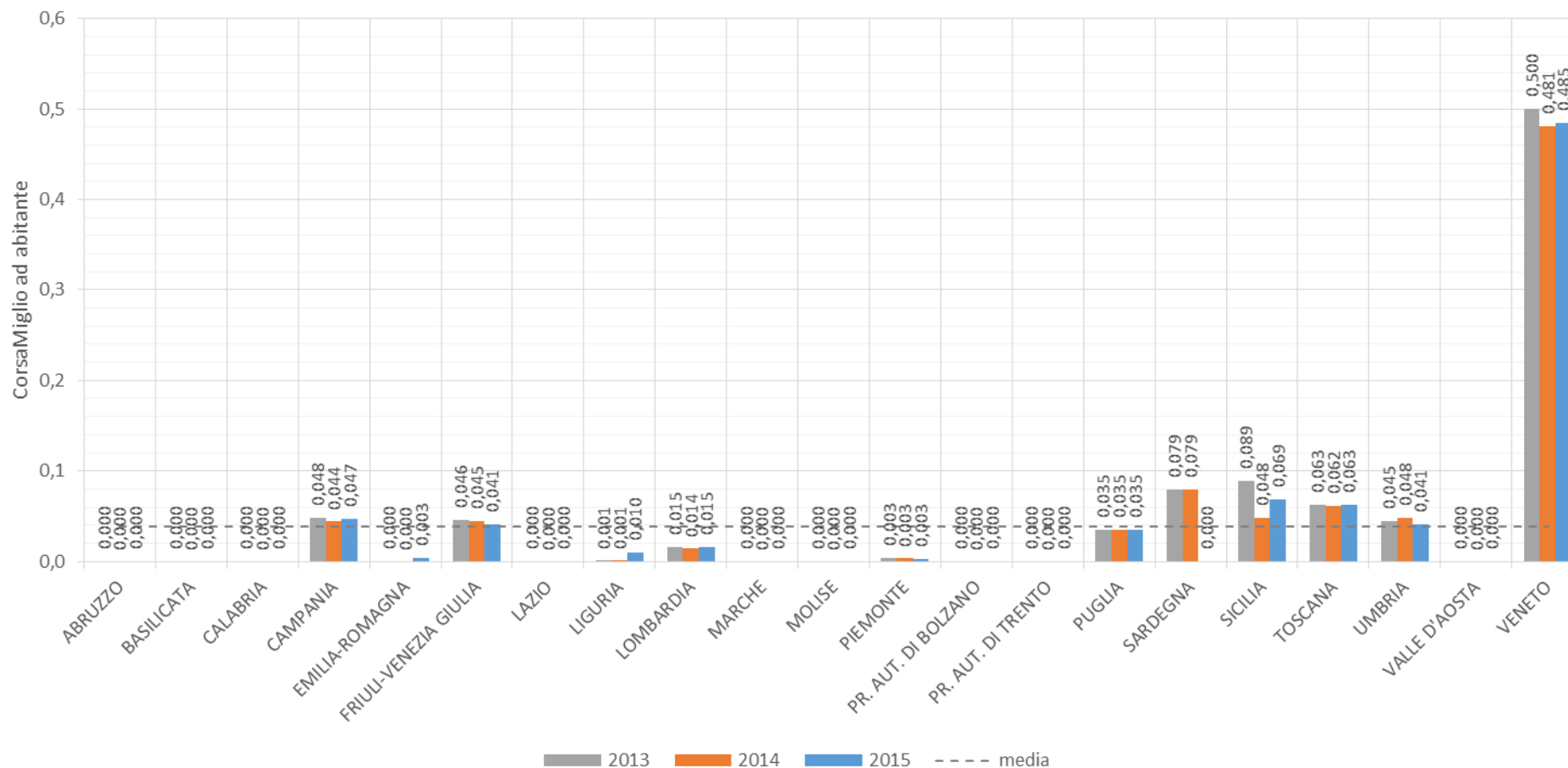


CorsaMiglio nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

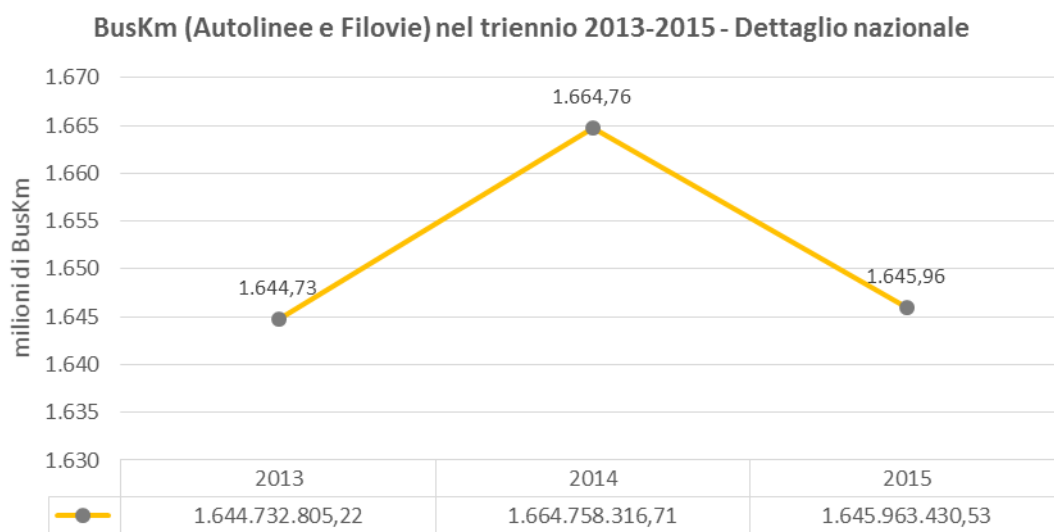


CorsaMiglio nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

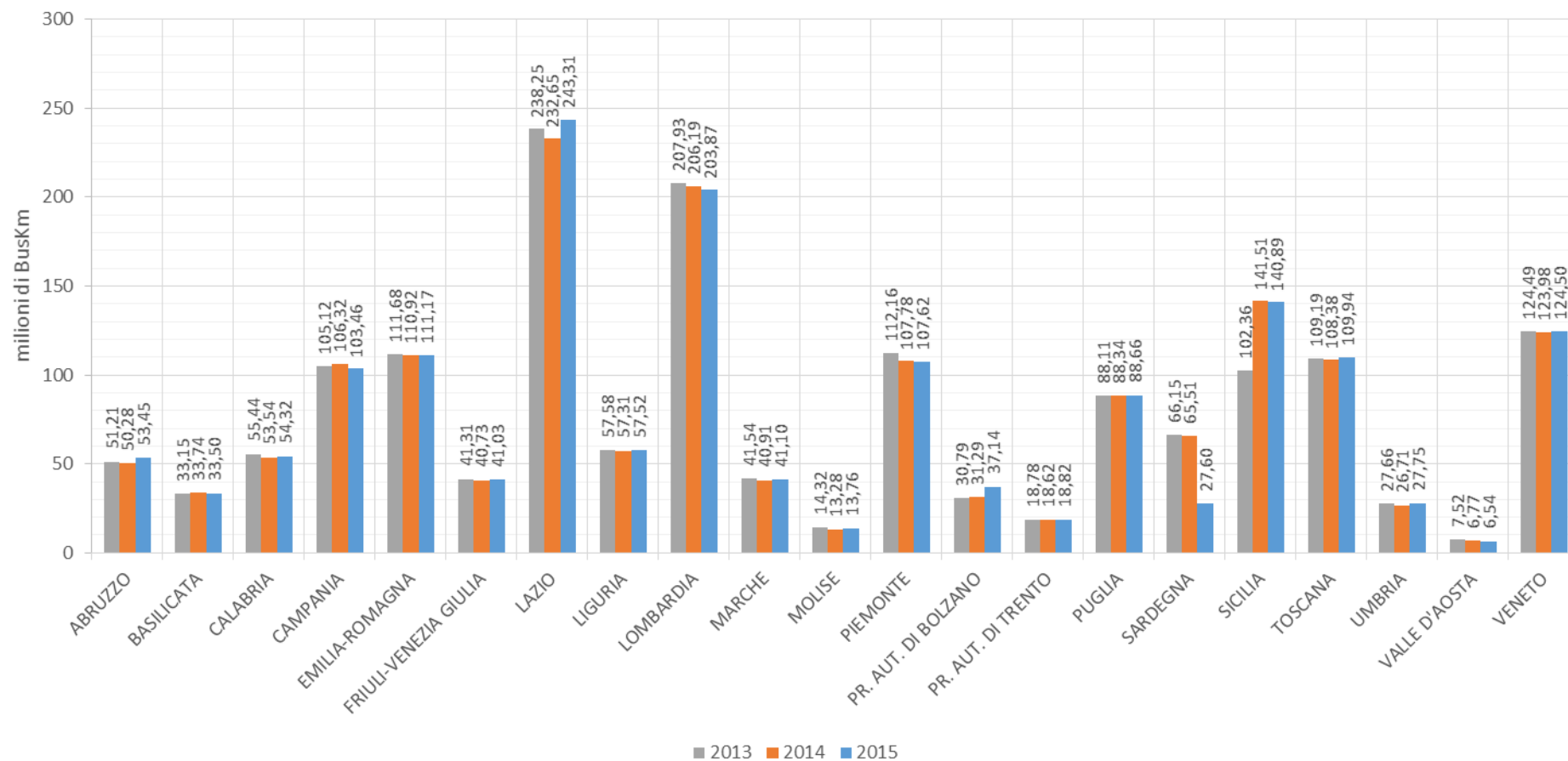
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



Dettaglio CorseKm per le varie modalità di trasporto

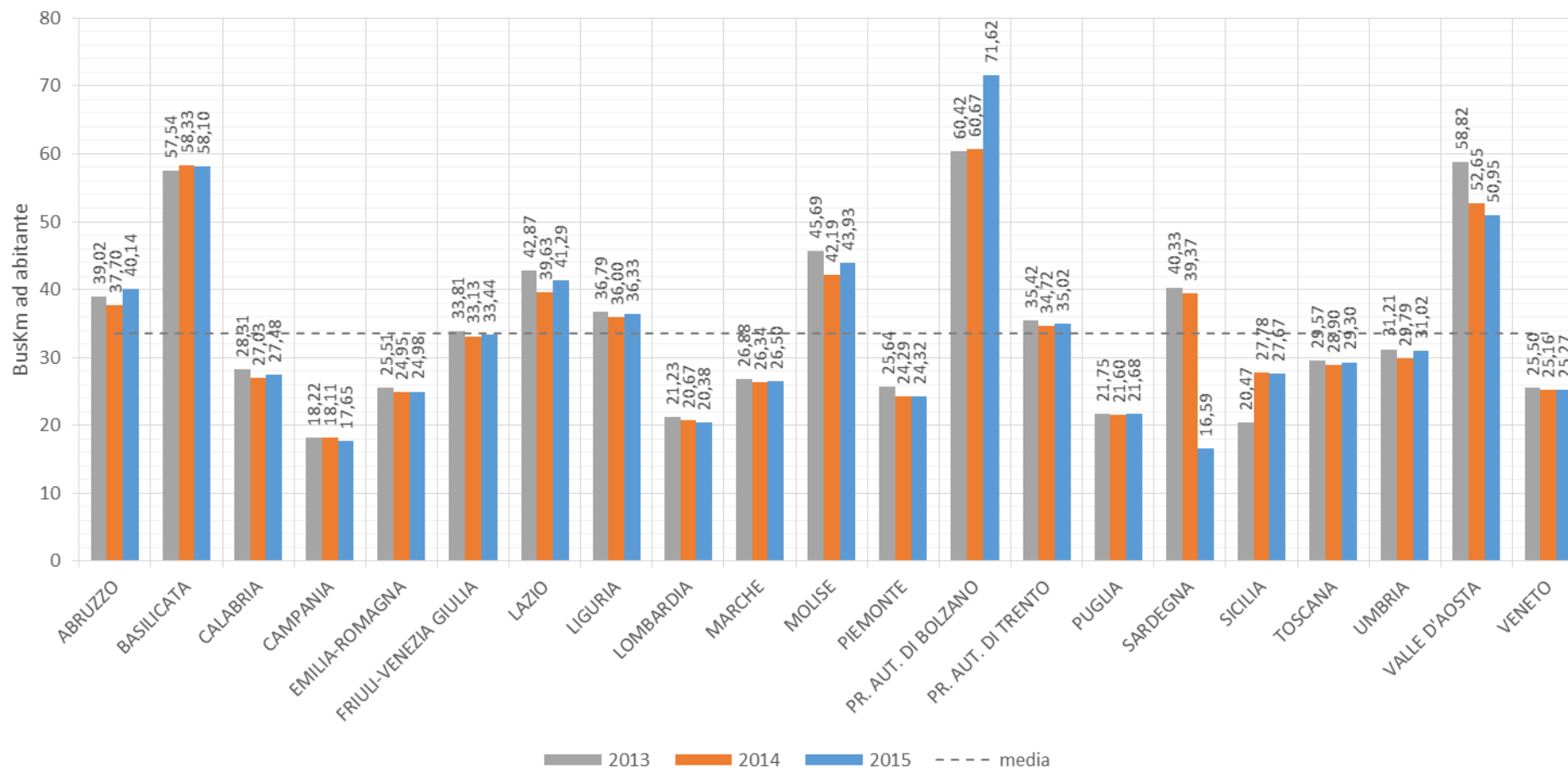


BusKm (Autolinee e Filovie) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



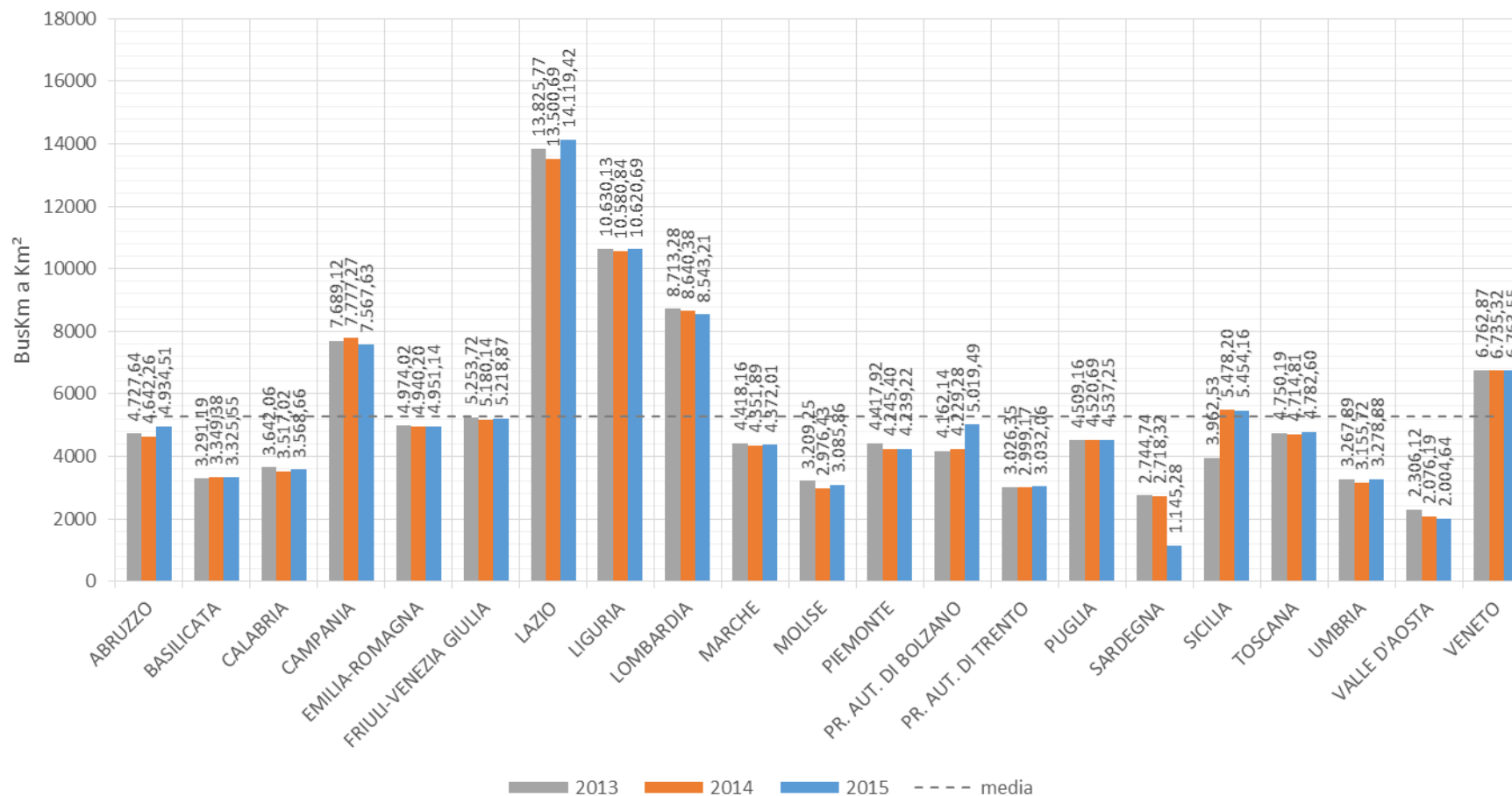
BusKm (Autolinee e Filovie) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente

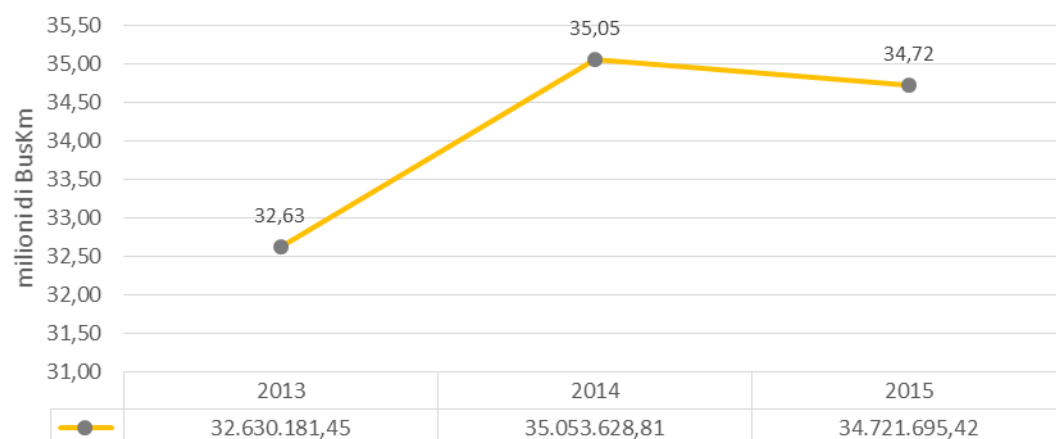


BusKm/Km² (Autolinee e Filovie) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

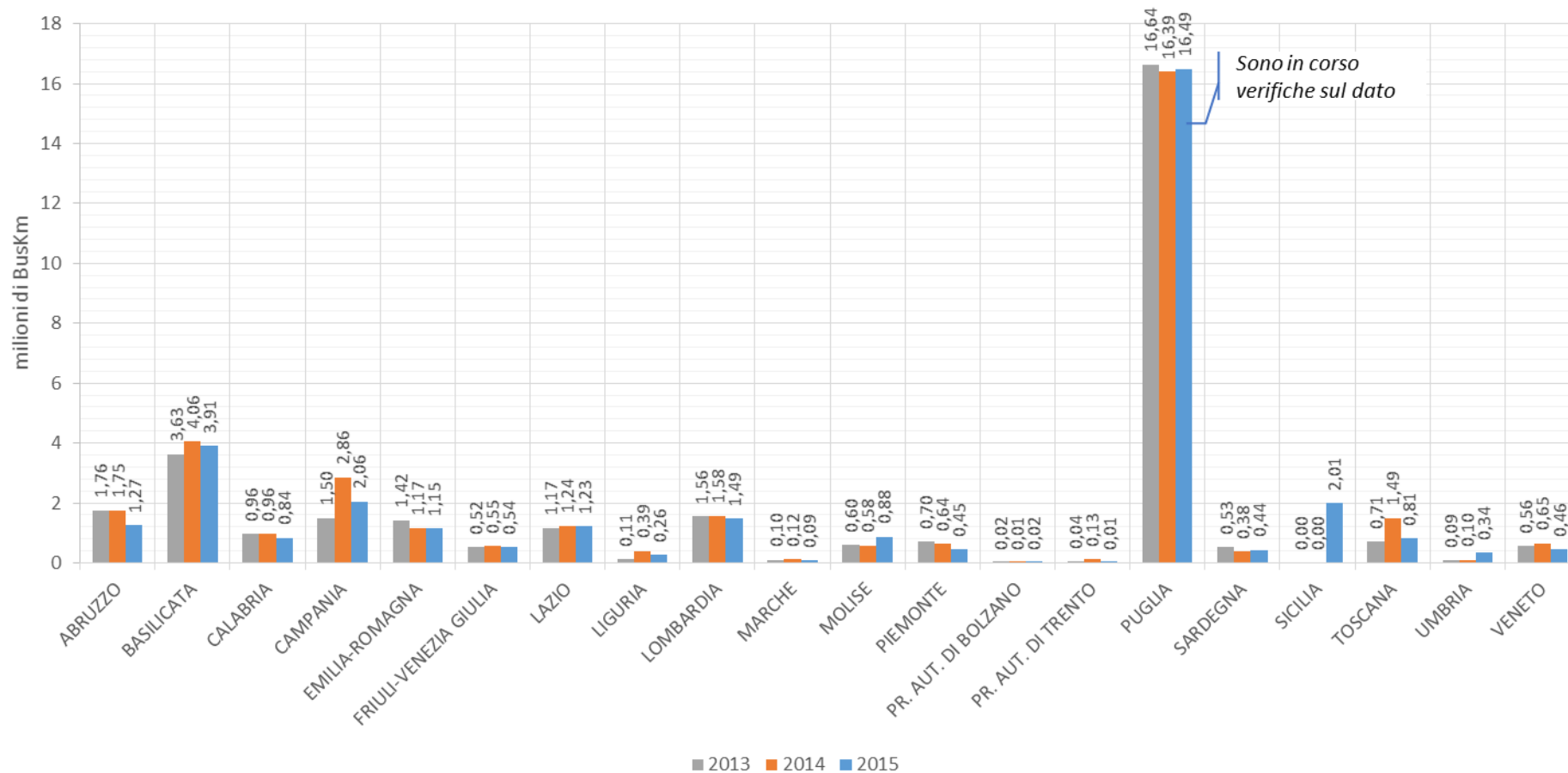
Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale



**BusKm (Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio
2013-2015 - Dettaglio nazionale**

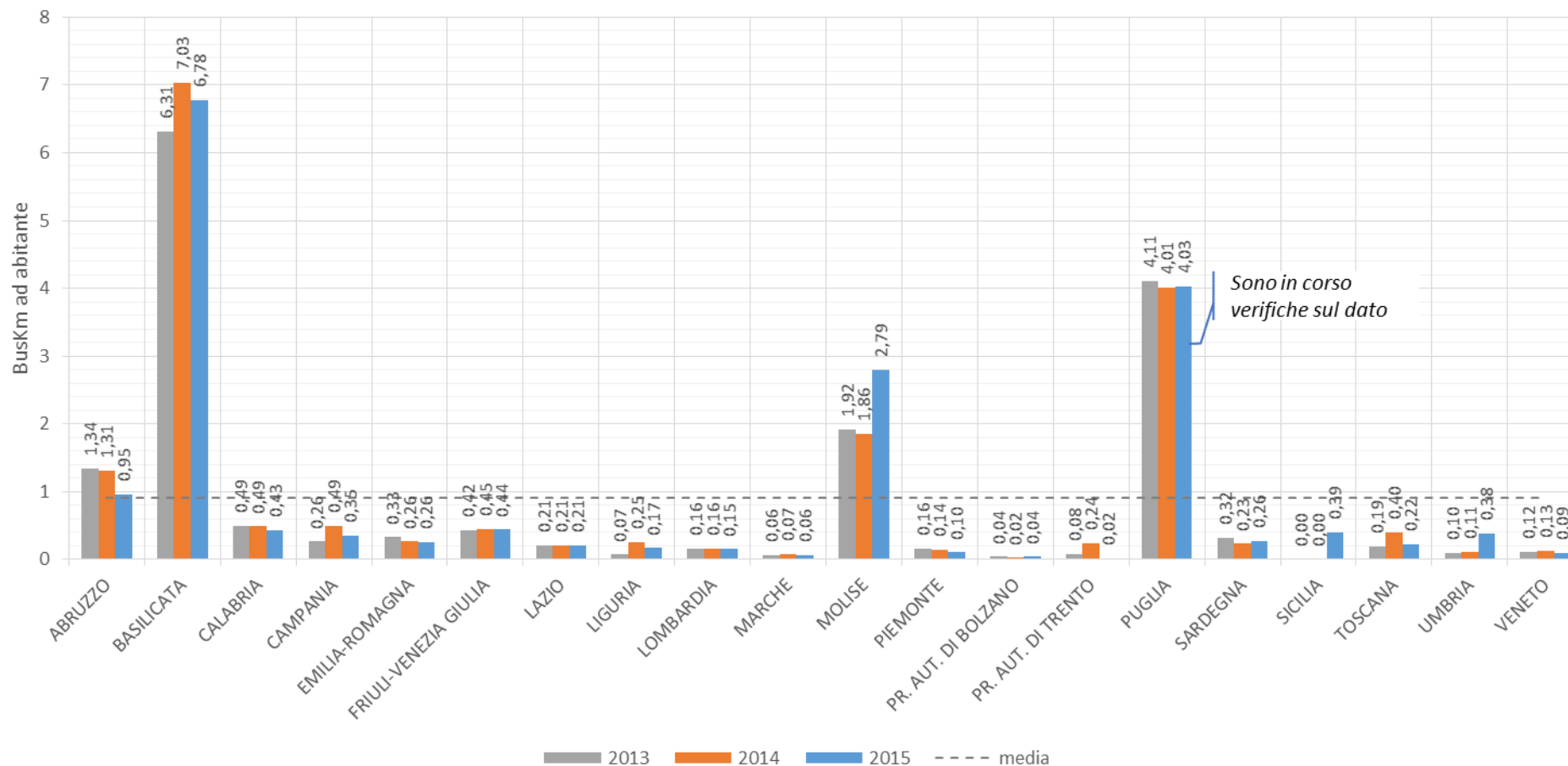


BusKm (Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



² Per la regione Puglia sono in corso verifiche sui dati relativi ai BusKm: alcuni servizi di Autolinee e Ferroviario, infatti, ricadono nello stesso contratto.

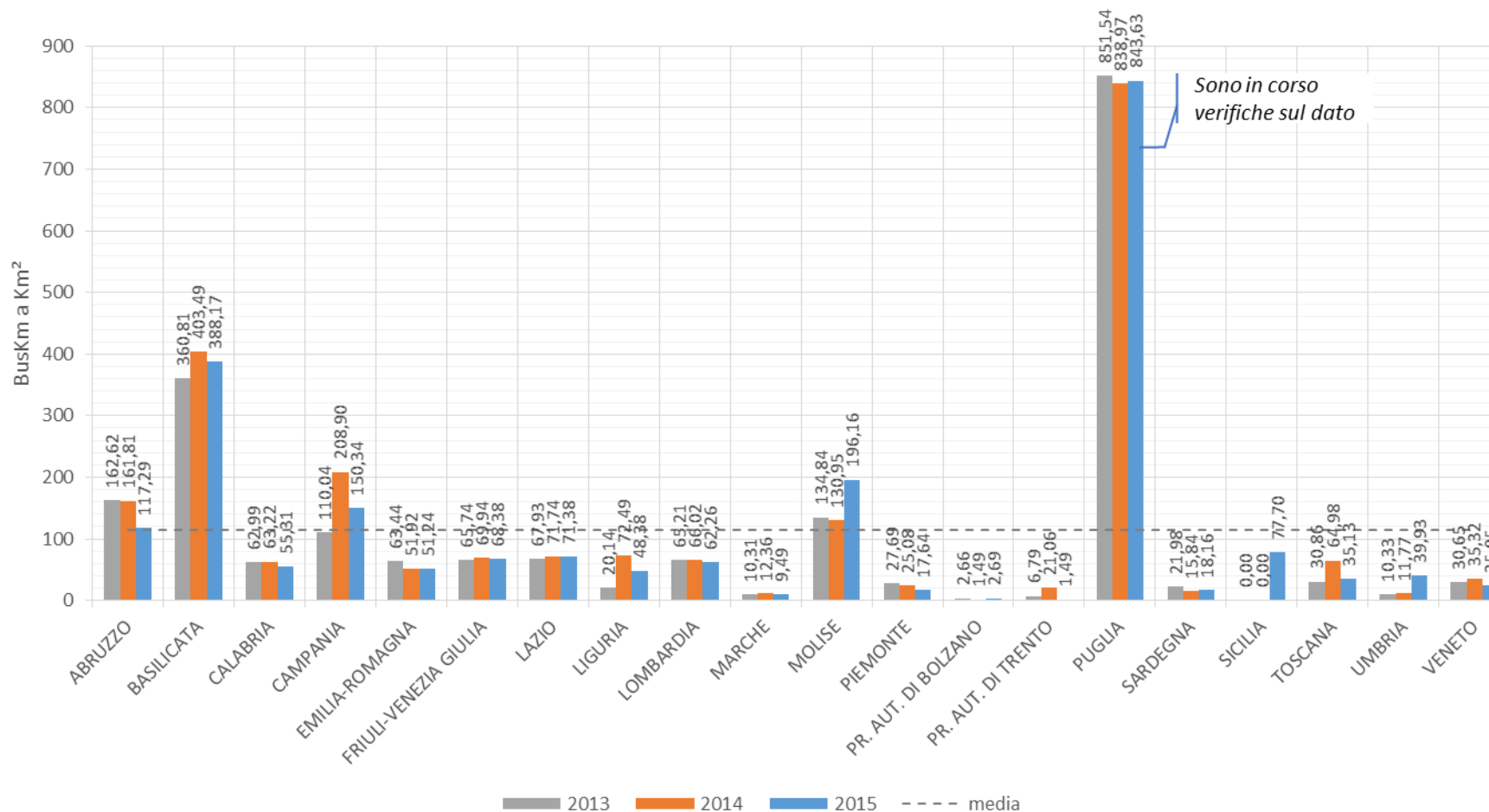
BusKm (Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



³ Per la regione Puglia sono in corso verifiche sui dati relativi ai BusKm: alcuni servizi di Autolinee e Ferroviario, infatti, ricadono nello stesso contratto.

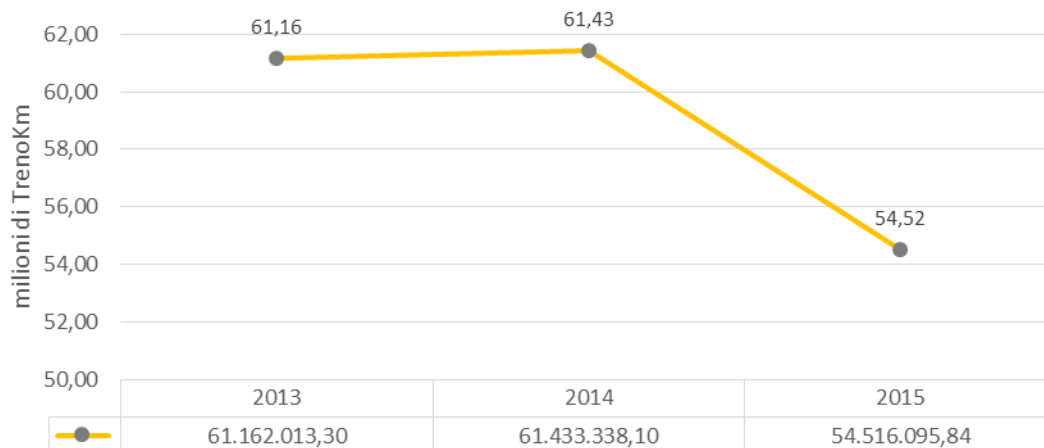
BusKm/Km² (Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale

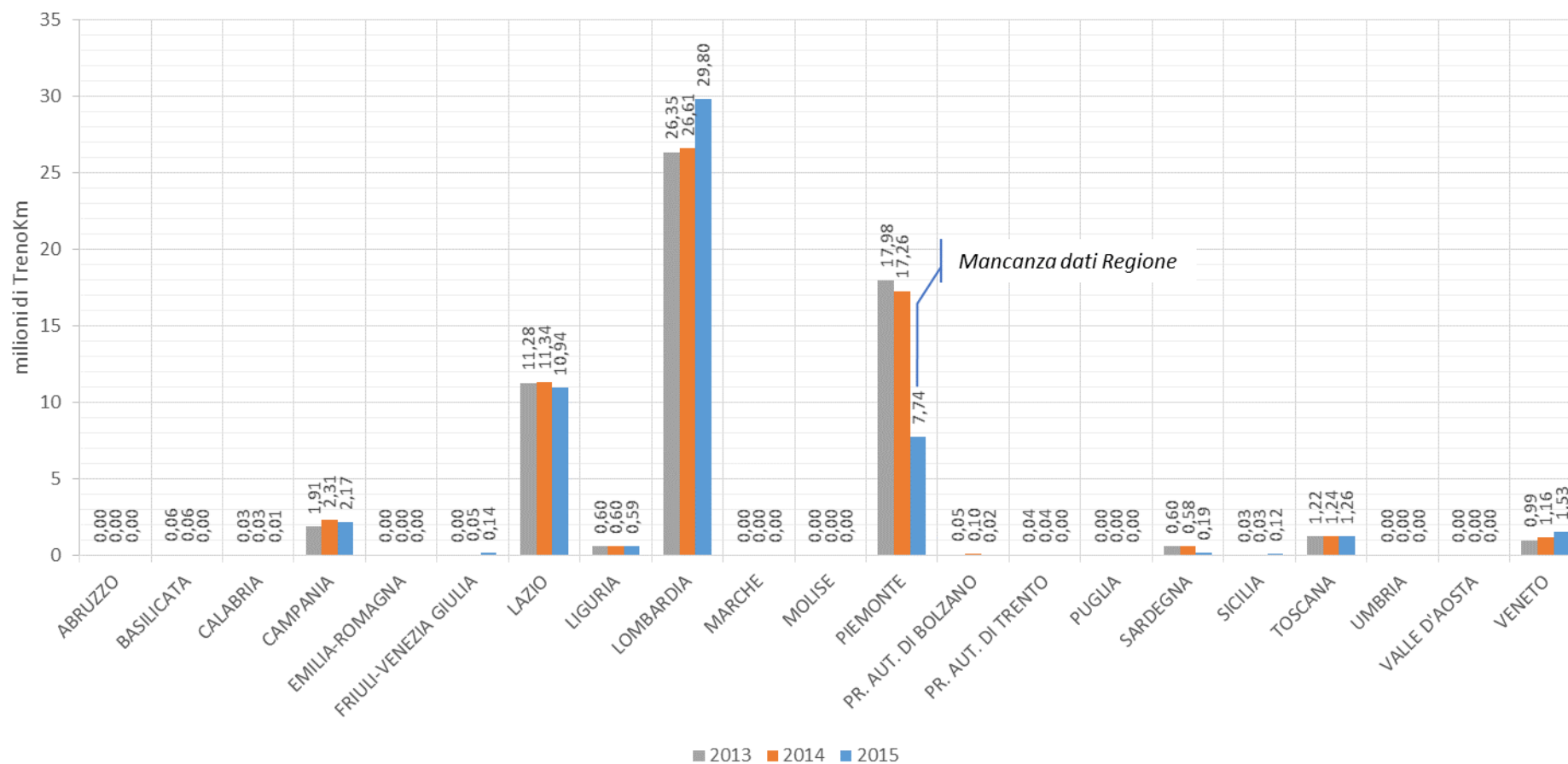


⁴ Per la regione Puglia sono in corso verifiche sui dati relativi ai BusKm: alcuni servizi di Autolinee e Ferroviario, infatti, ricadono nello stesso contratto.

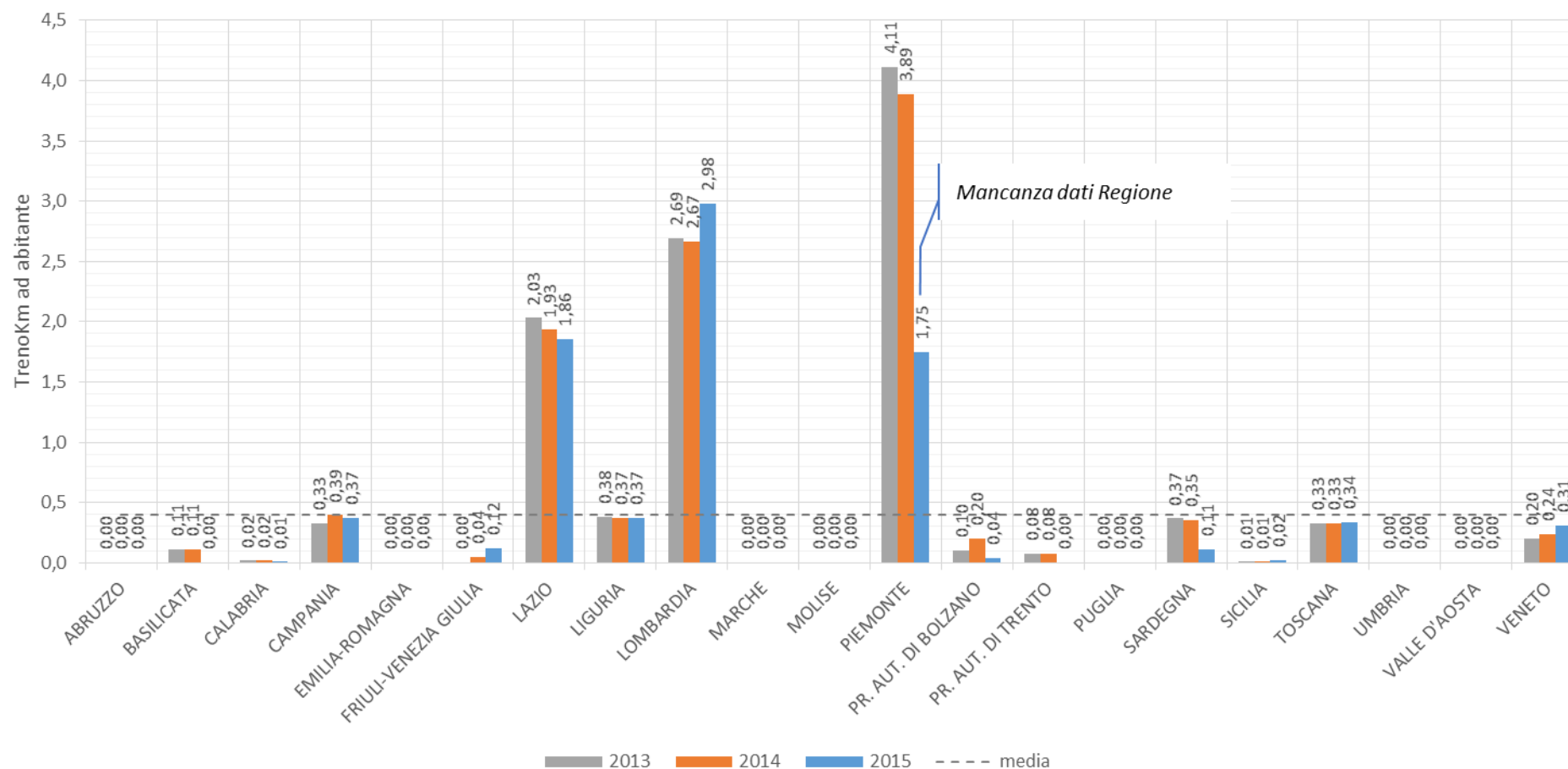
**TrenoKm (Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 -
Dettaglio nazionale**



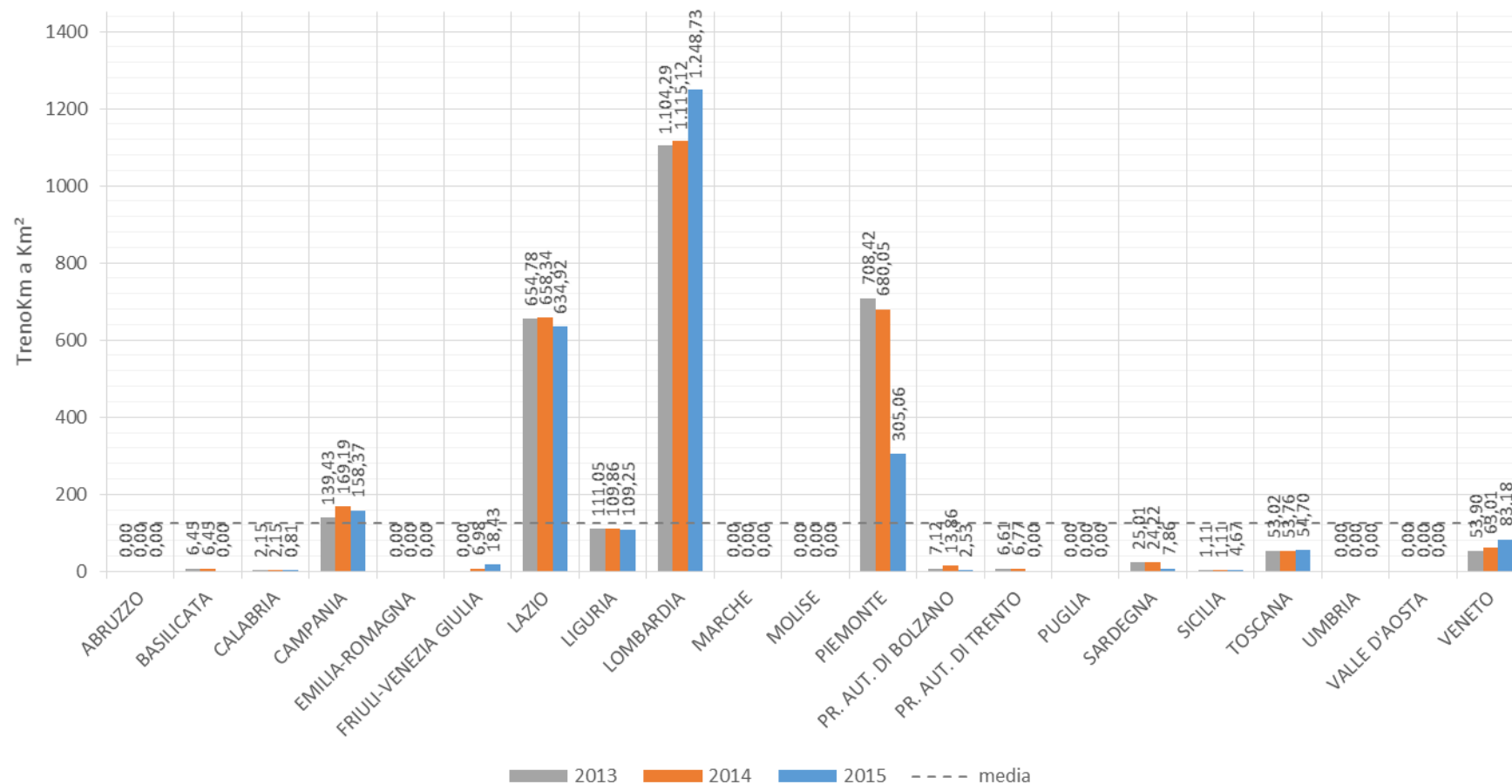
TrenoKm (Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

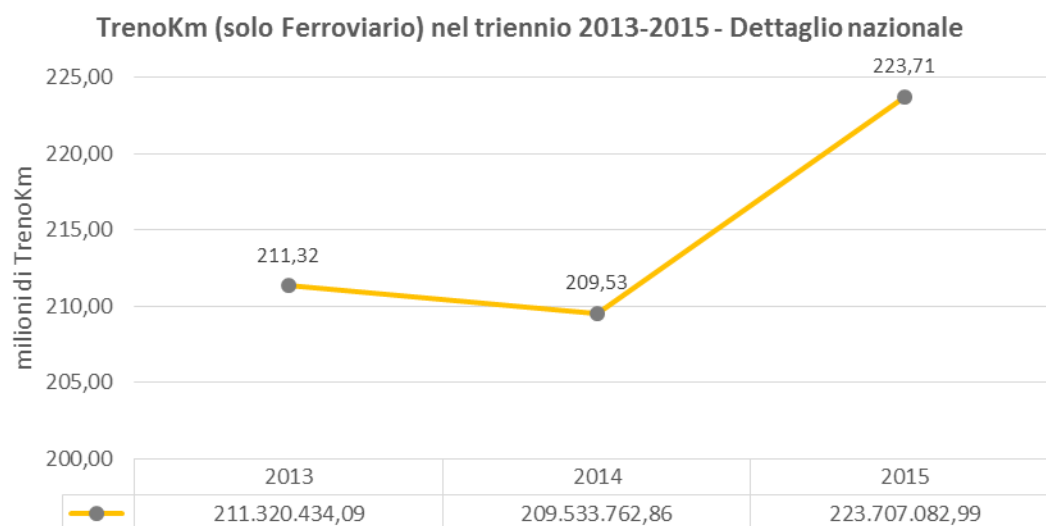


TrenoKm (Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente

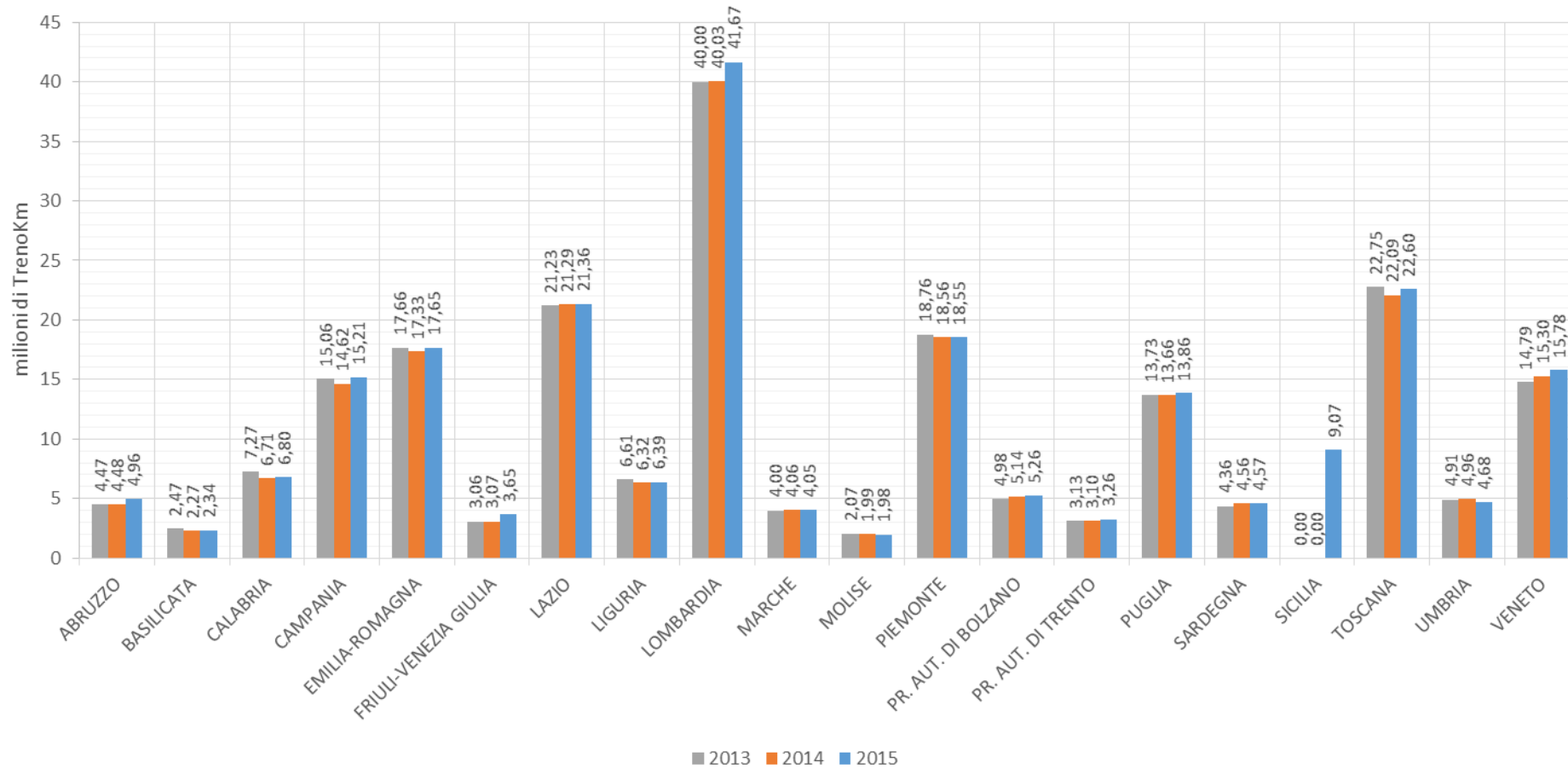


TrenoKm/Km² (Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale

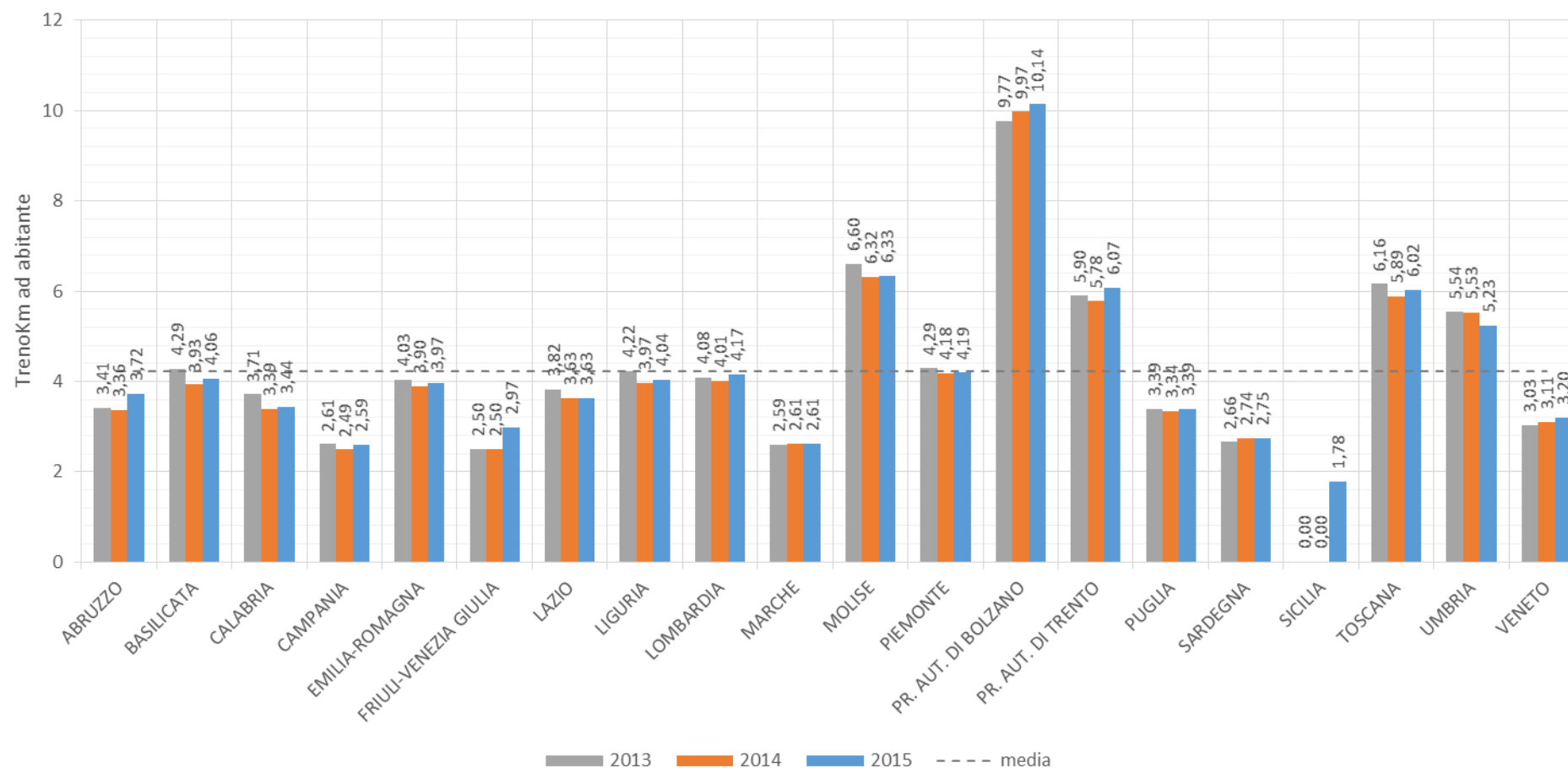




TrenoKm (solo Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

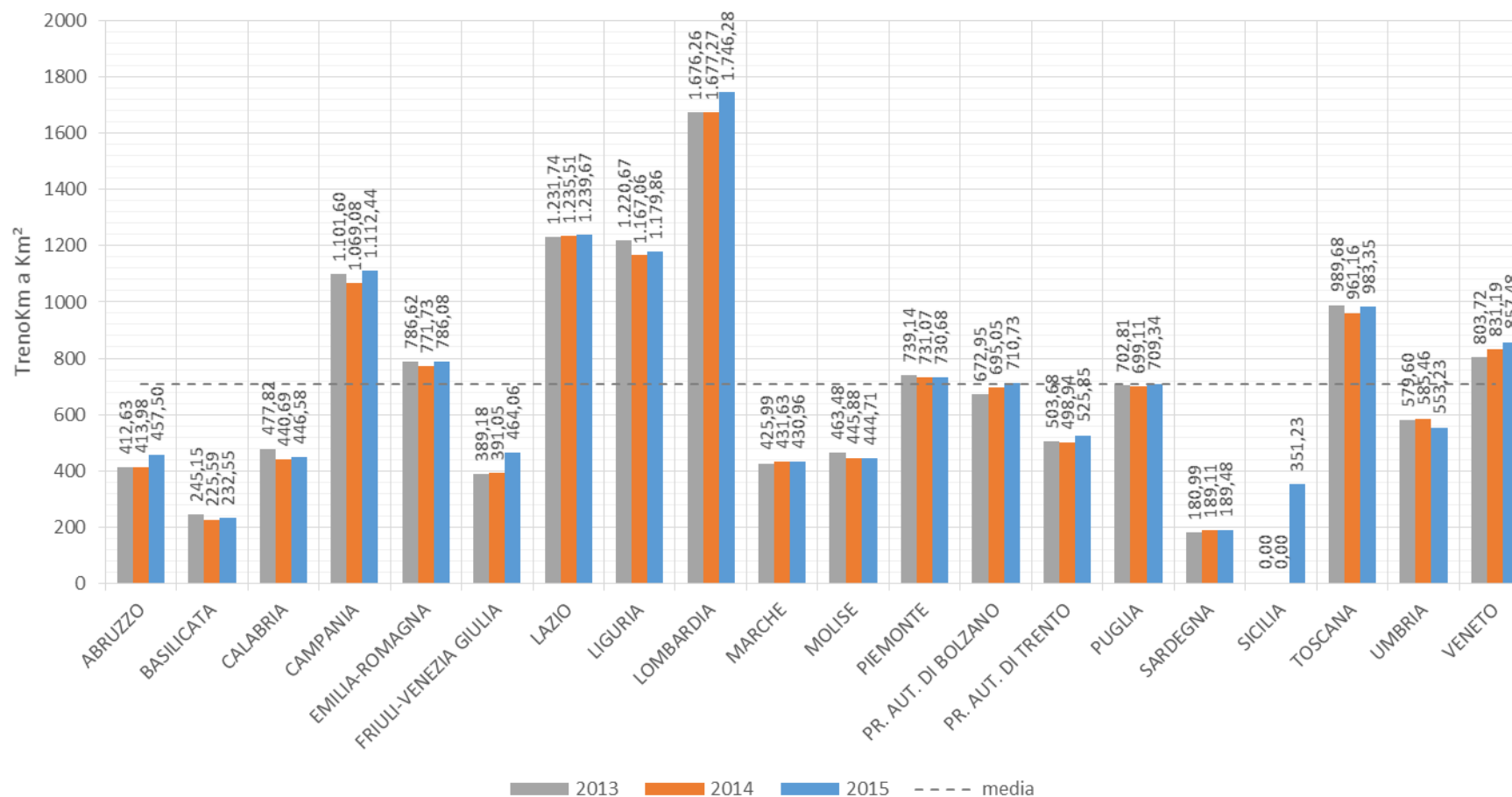


TrenoKm (solo Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



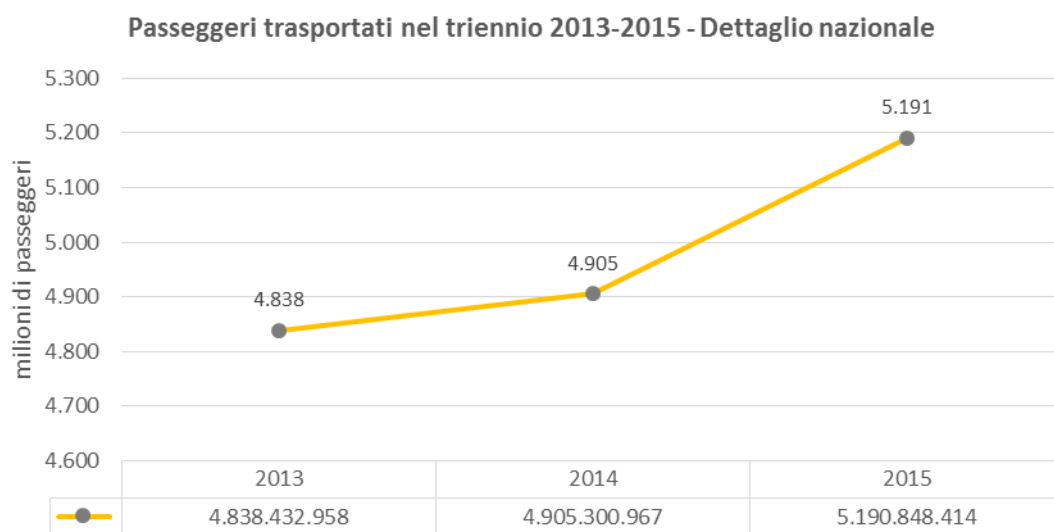
TrenoKm/Km² (solo Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

Normalizzazione tramite dati ISTAT Superficie Territoriale



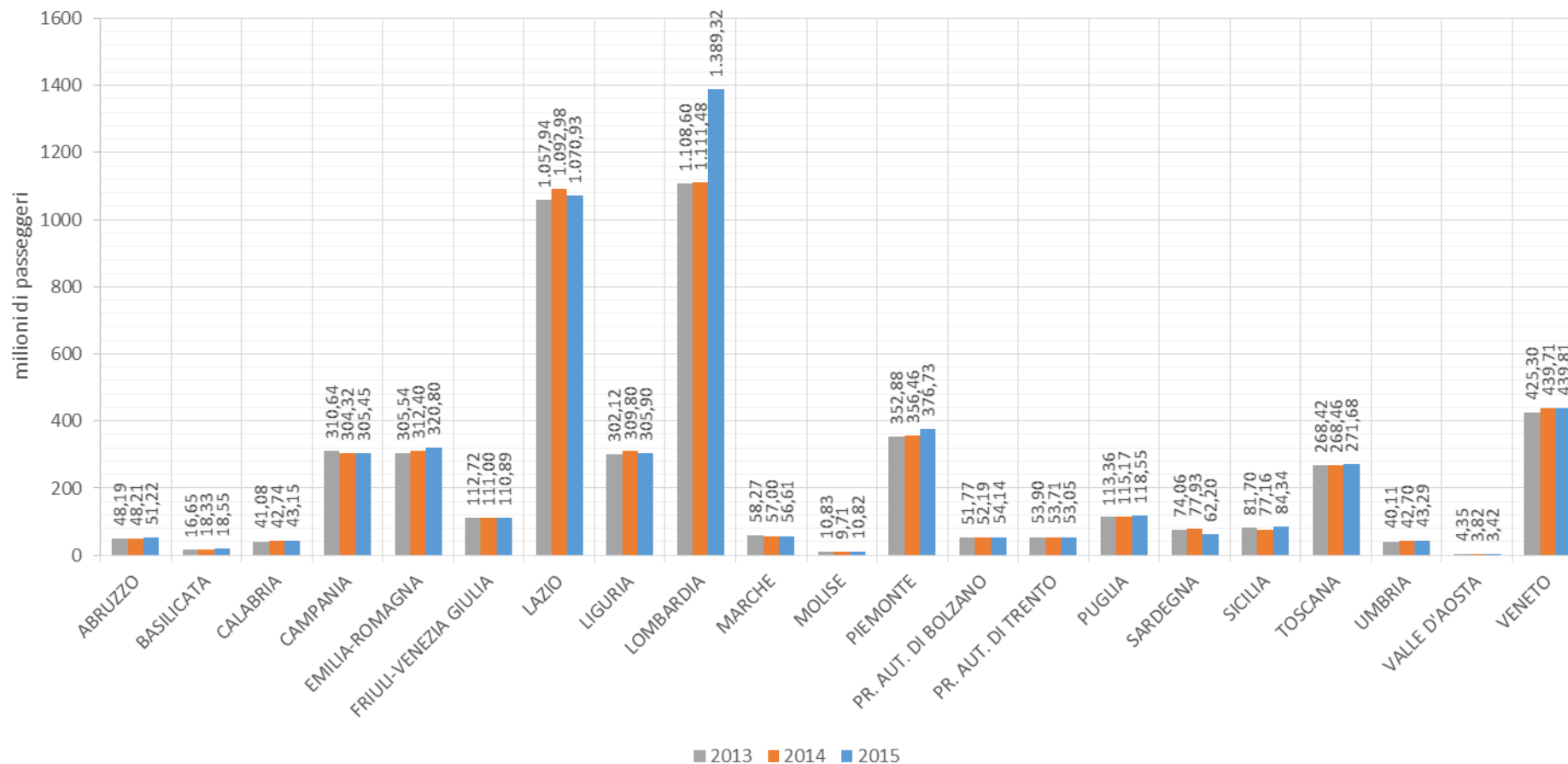
1.2.2 Passeggeri trasportati

L'analisi della quantità di passeggeri trasportati nel triennio 2013-2015 evidenzia un trend crescente negli anni, come riportato nella seguente figura.

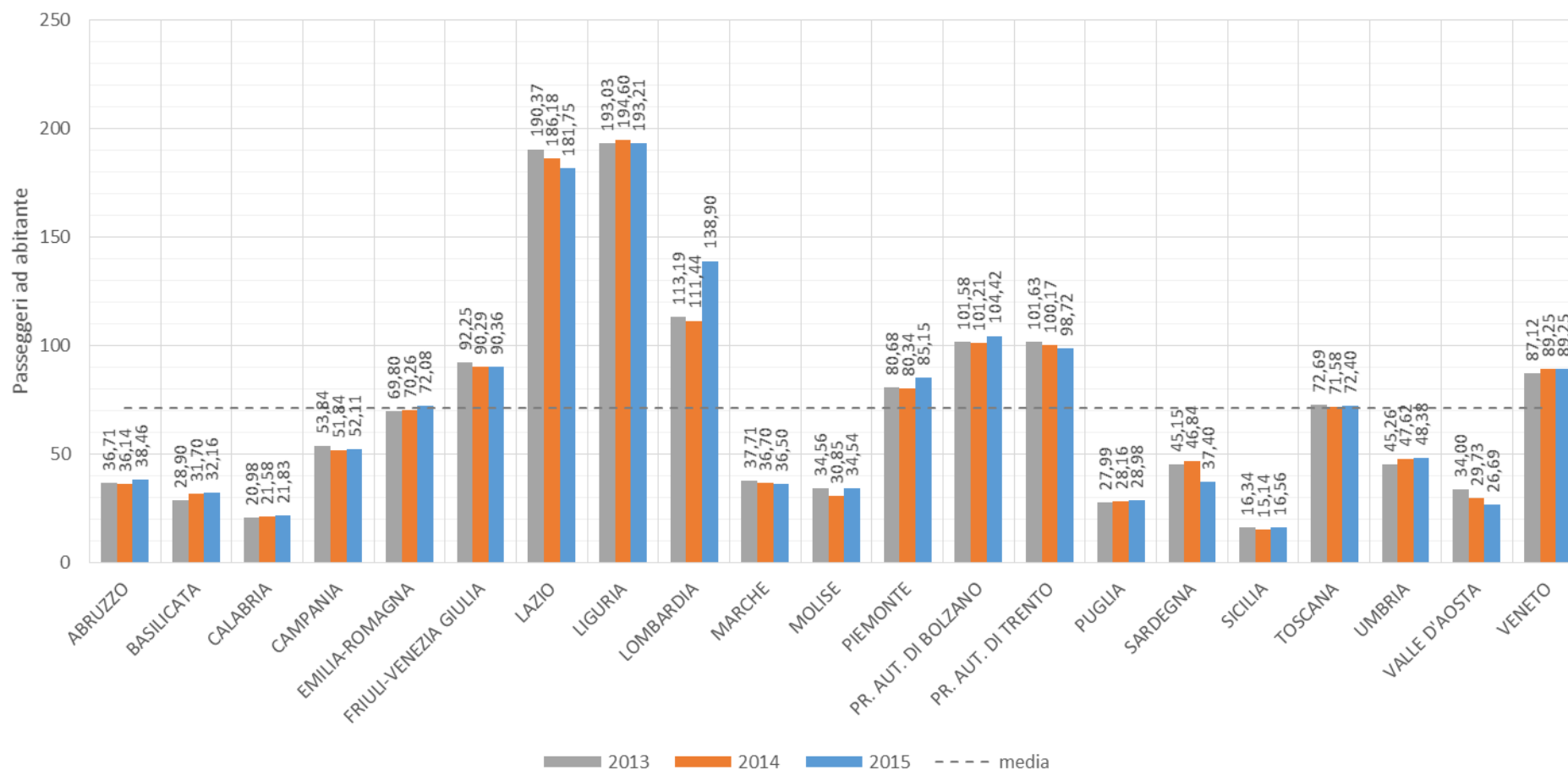


I grafici seguenti mostrano l'andamento della quantità di passeggeri trasportati a livello regionale (valori assoluti), nonché le quantità di passeggeri rapportate alla Popolazione residente (fonte: ISTAT).

Passeggeri trasportati nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

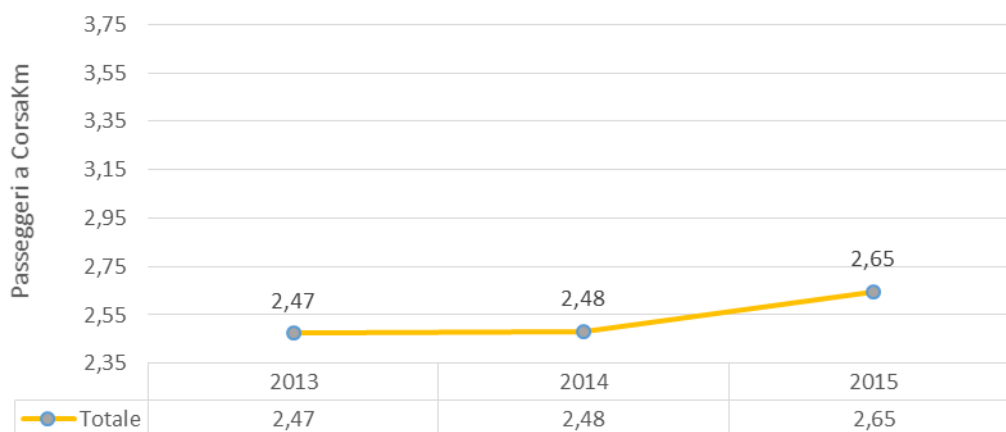


Passeggeri Trasportati nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente

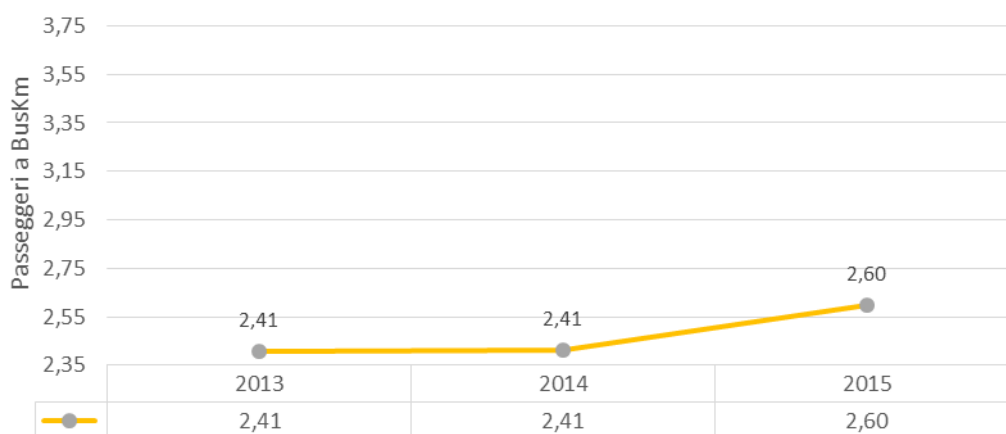


1.2.3 Indicatori di analisi relativi ai Passeggeri trasportati

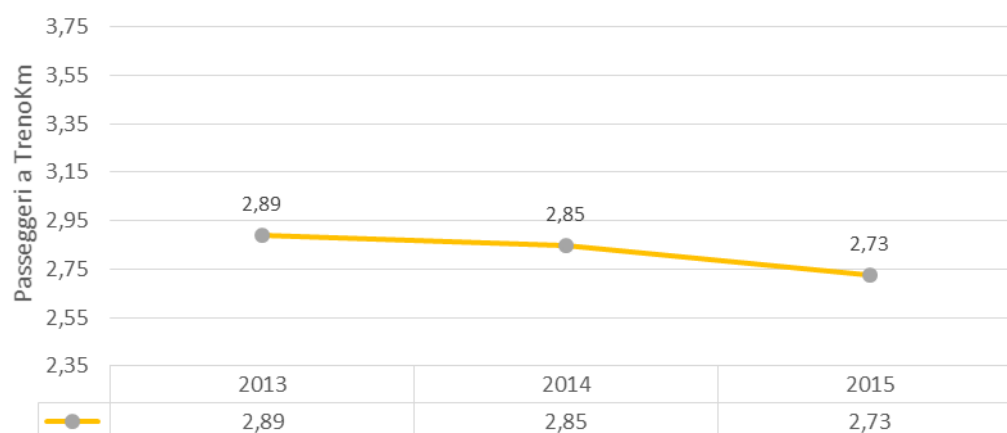
**Passeggeri trasportati a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto
nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale**



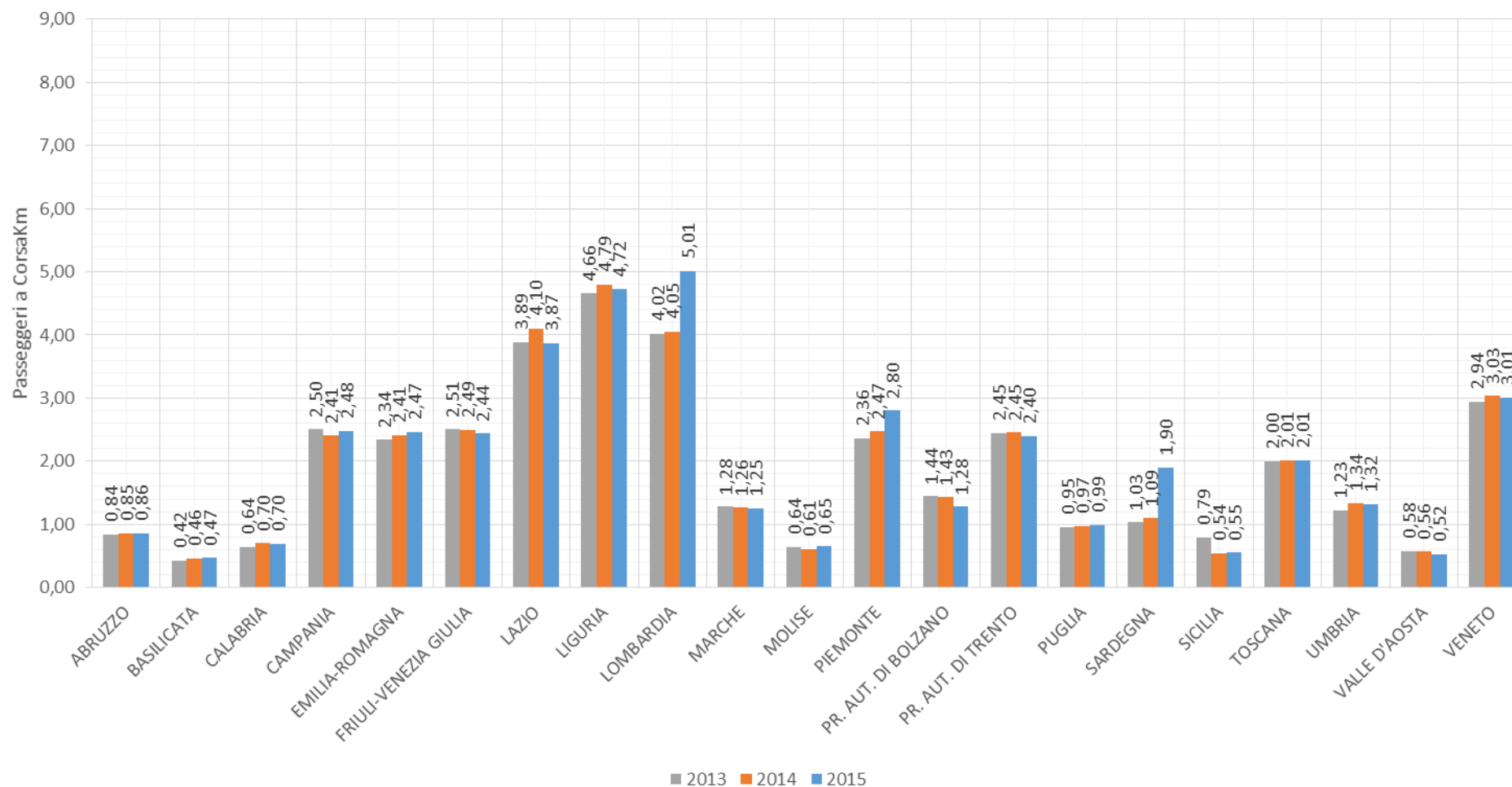
**Passeggeri trasportati a BusKm (Autolinee e Filovie) nel triennio
2013-2015 - Dettaglio nazionale**



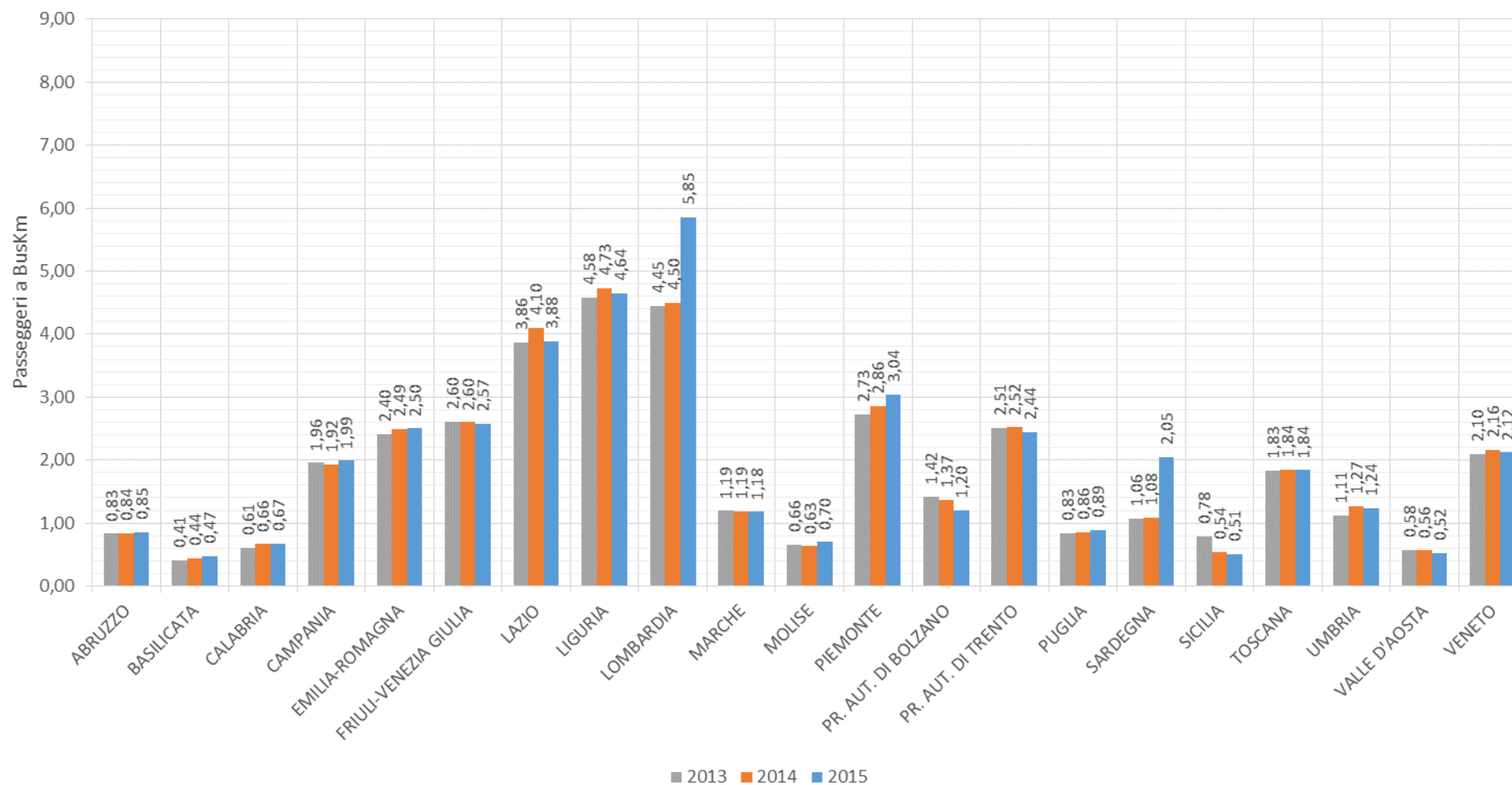
Passeggeri trasportati a TrenoKm (solo Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



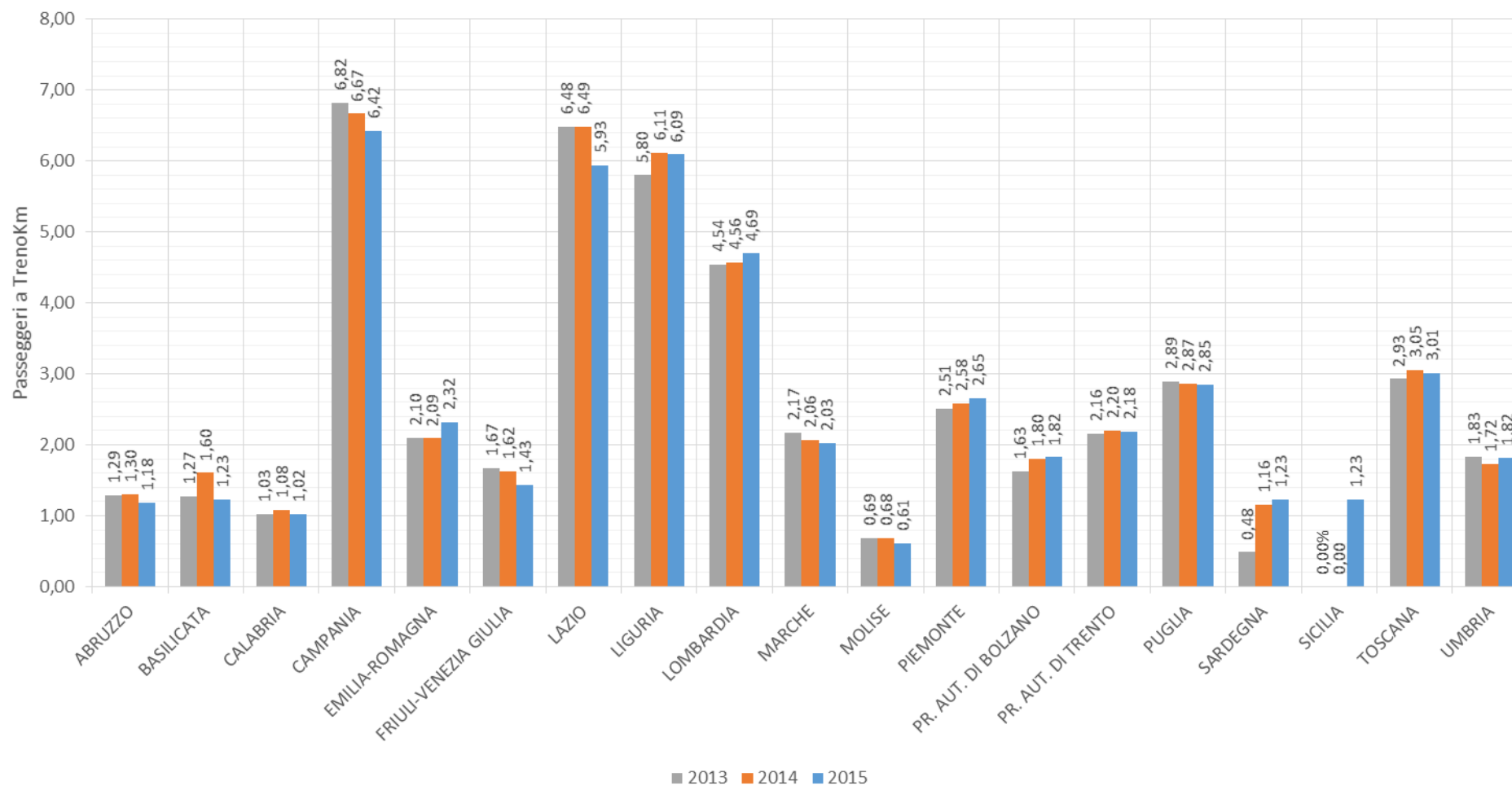
Passeggeri trasportati a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



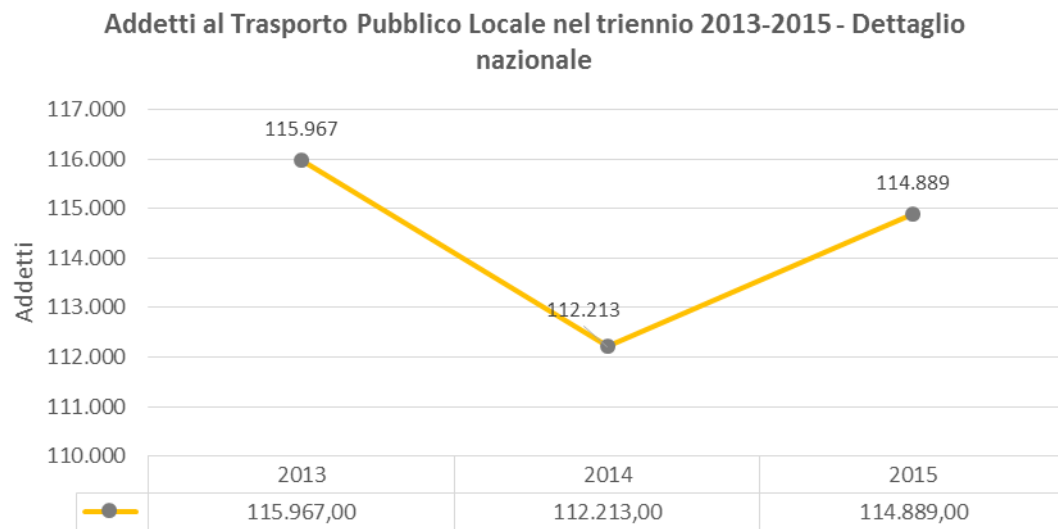
Passeggeri trasportati a BusKm (Autolinee e Filovie) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



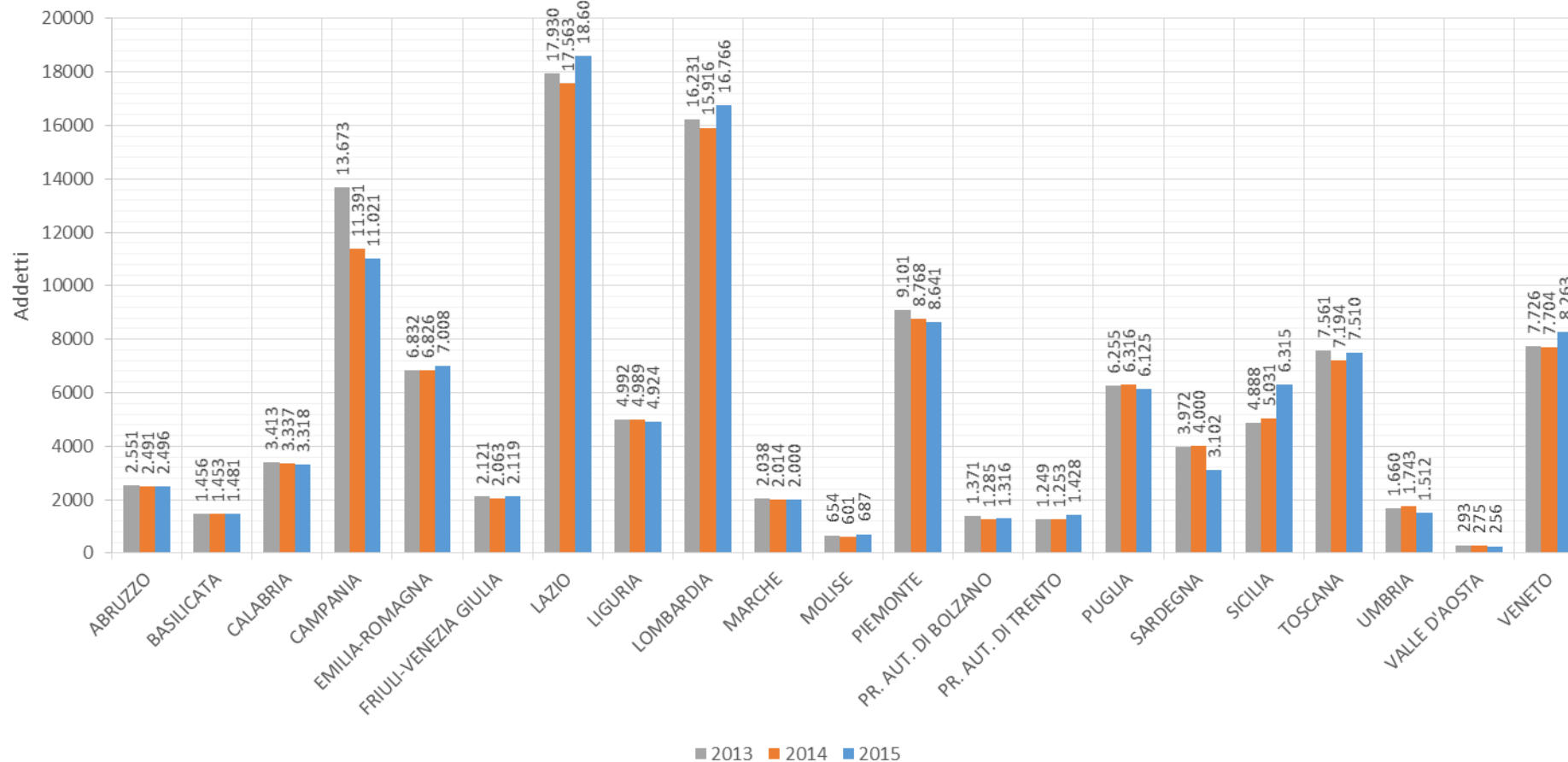
Passeggeri trasportati a TrenoKm (solo Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



1.2.4 Addetti al servizio TPL



Addetti al Trasporto Pubblico Locale nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

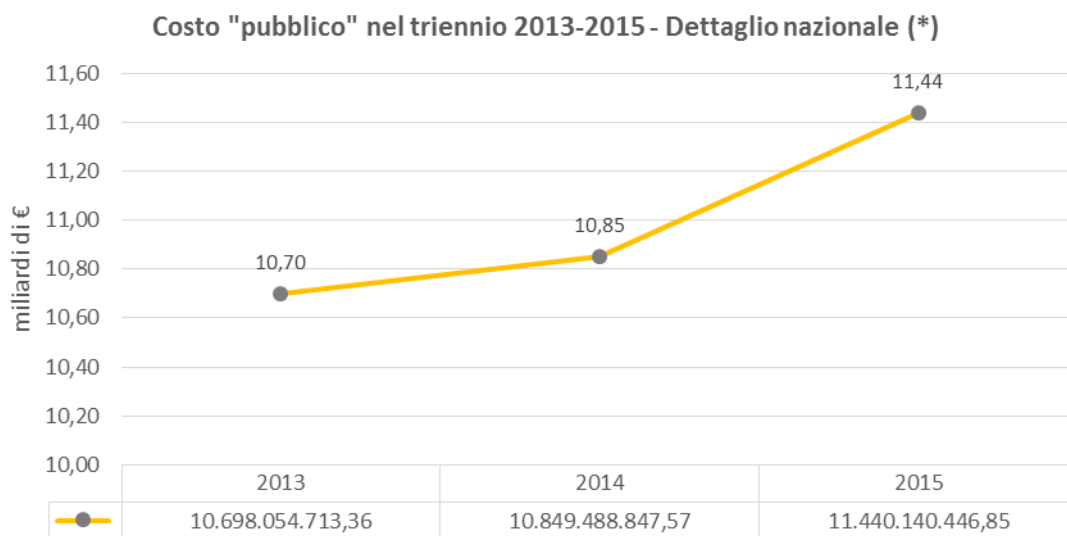


1.2.5 Costo “pubblico” del servizio di TPL

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 2013, 2014 e 2015.

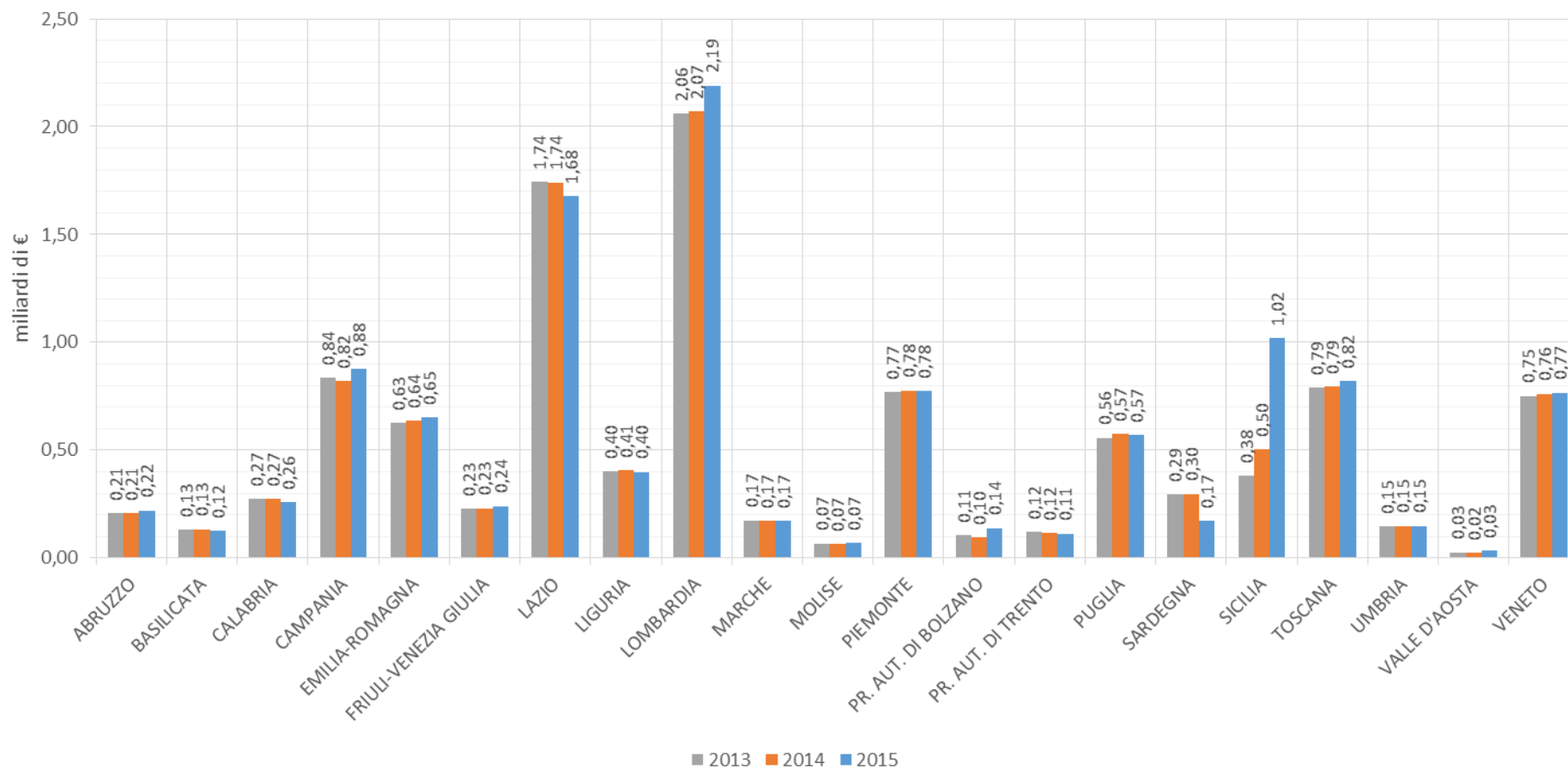
Poiché il dato di “Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione”, concorrente al calcolo del valore del Costo “pubblico”, è stato richiesto esclusivamente a partire dalla rilevazione dell’anno 2015, la formula utilizzata per il trend del triennio è stata diversa rispetto a quella discussa nel paragrafo 1.1.5.

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 diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

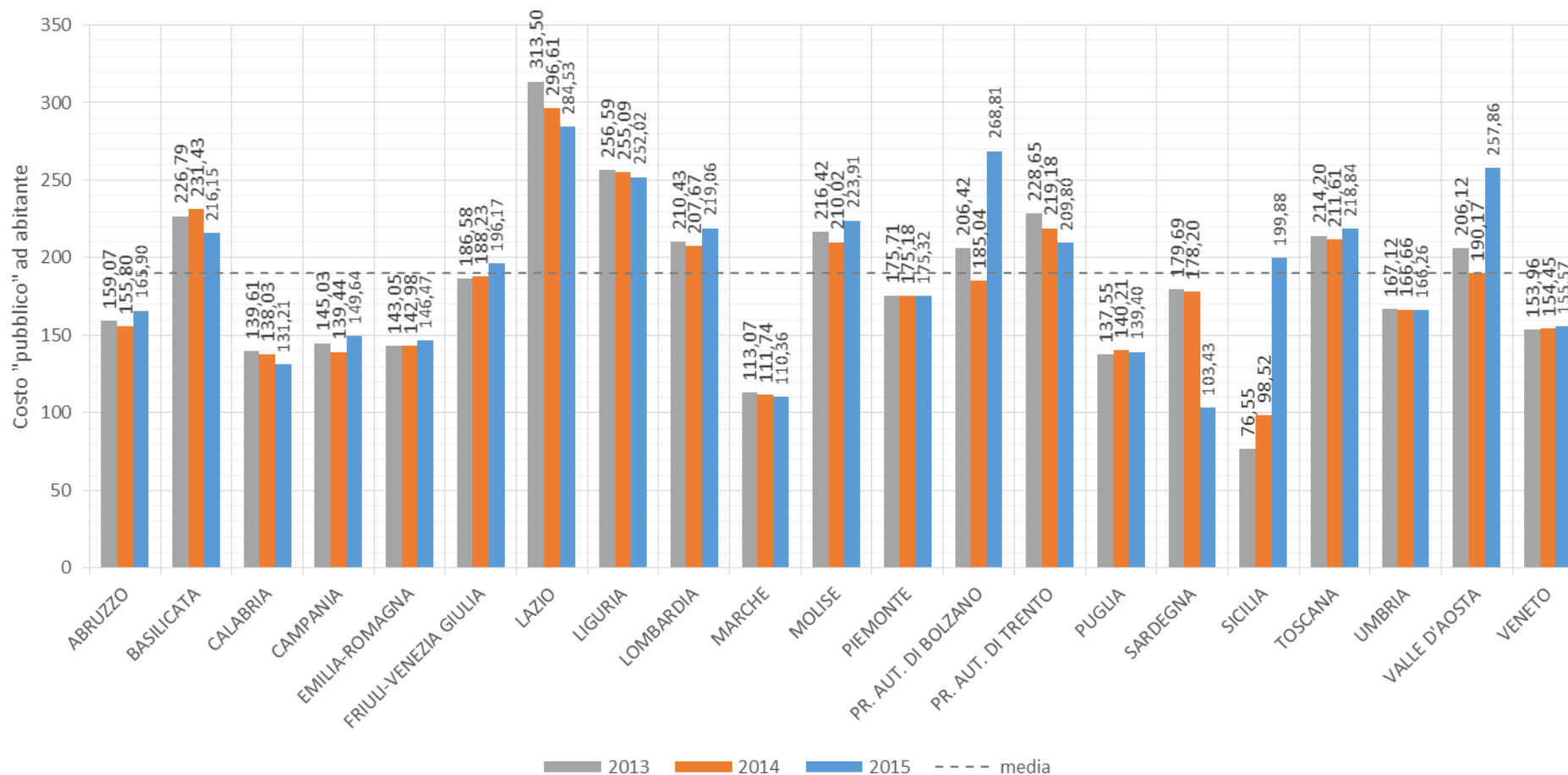
Costo "pubblico" nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale (*)



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

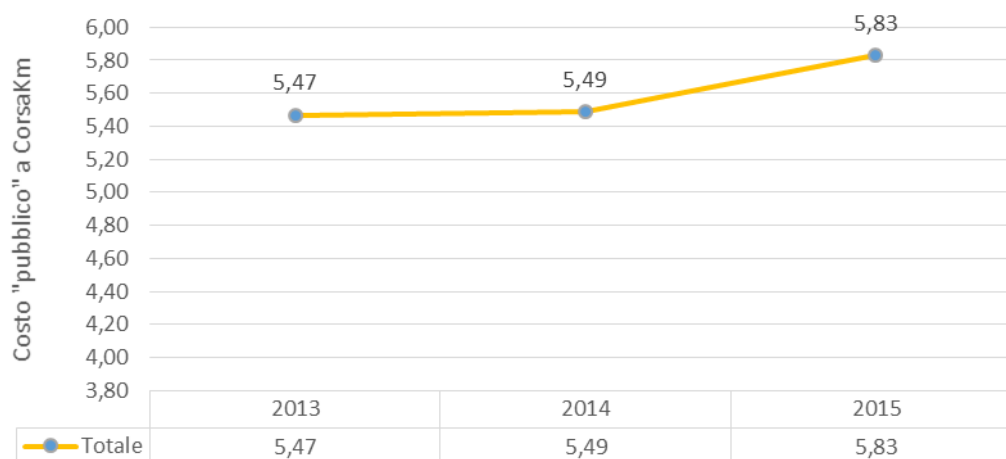
Costo "pubblico" nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale (*)

Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente

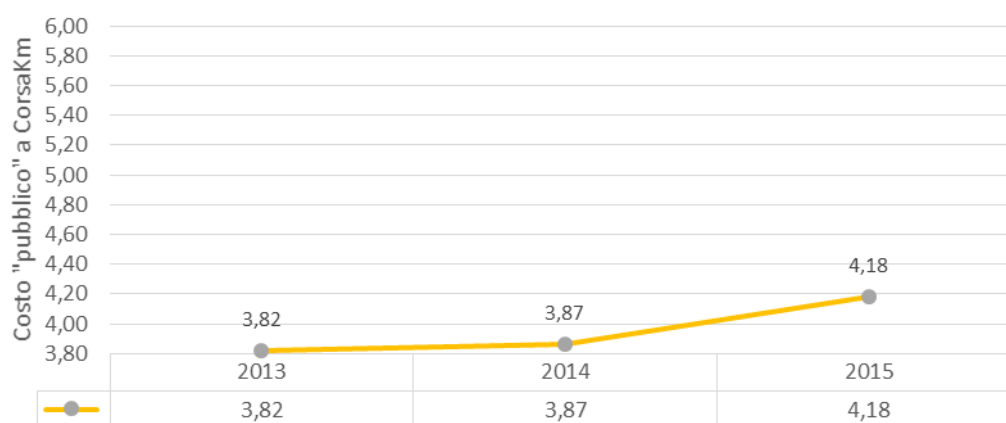


(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

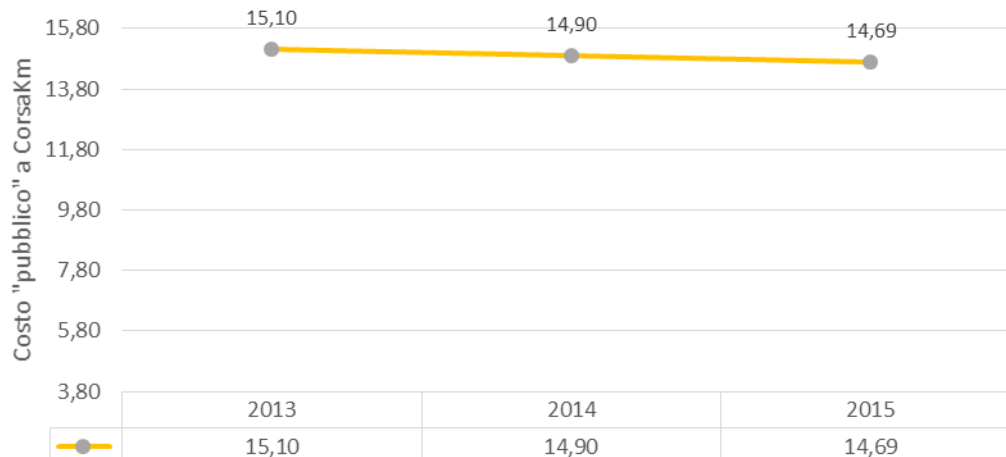
Costo "pubblico" a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale (*)



Costo "pubblico" a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale (*)

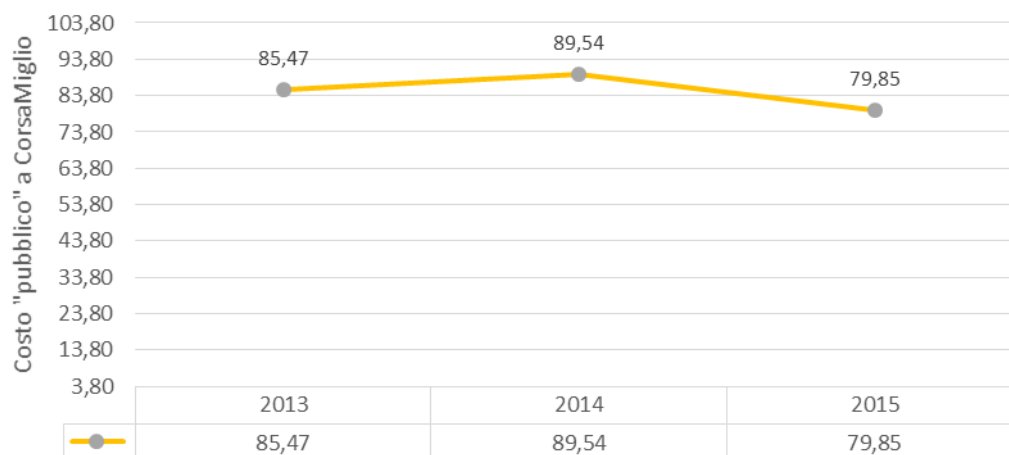


Costo "pubblico" a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale (*)



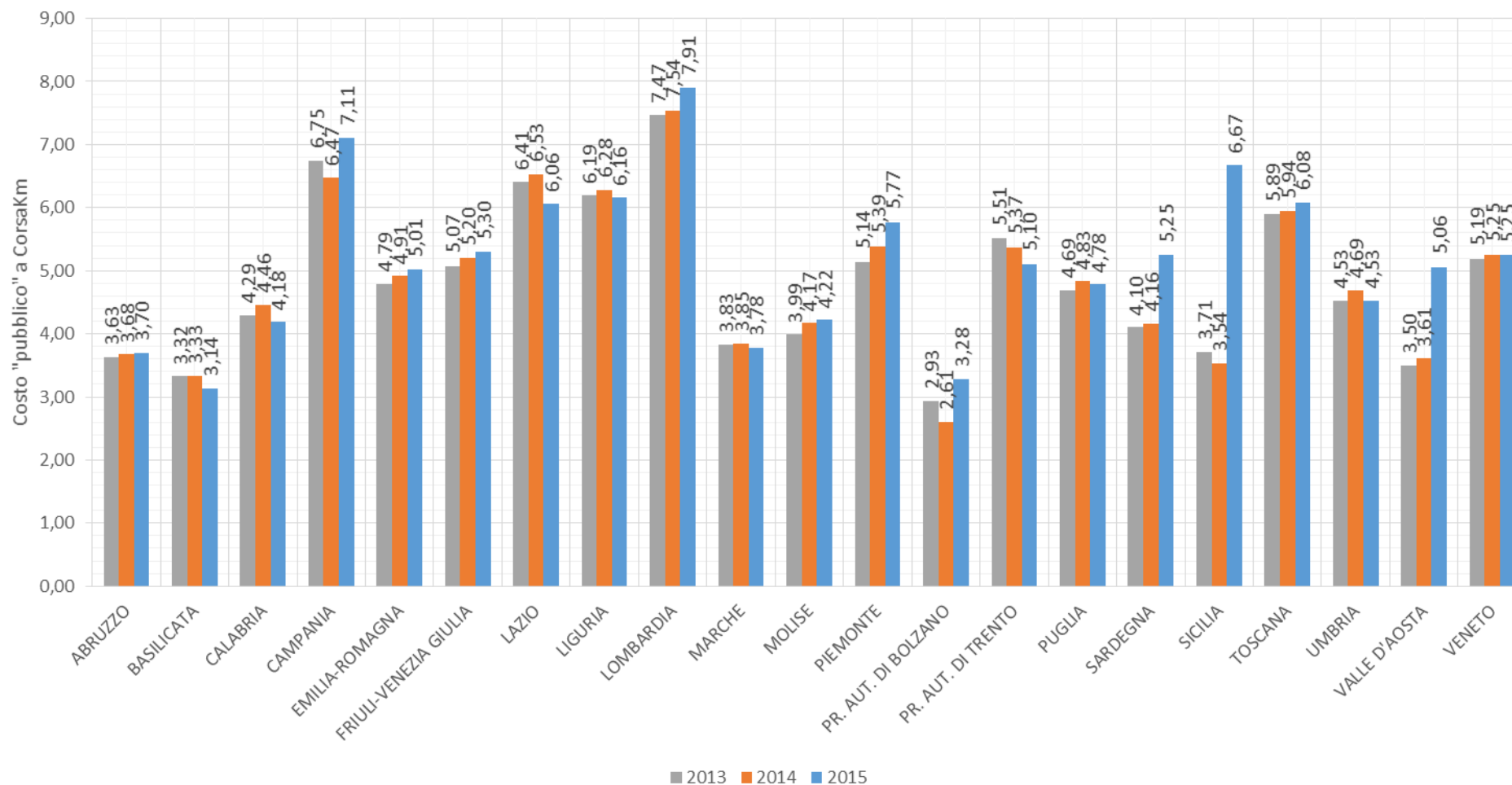
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

Costo "pubblico" a CorsaMiglio nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale (*)



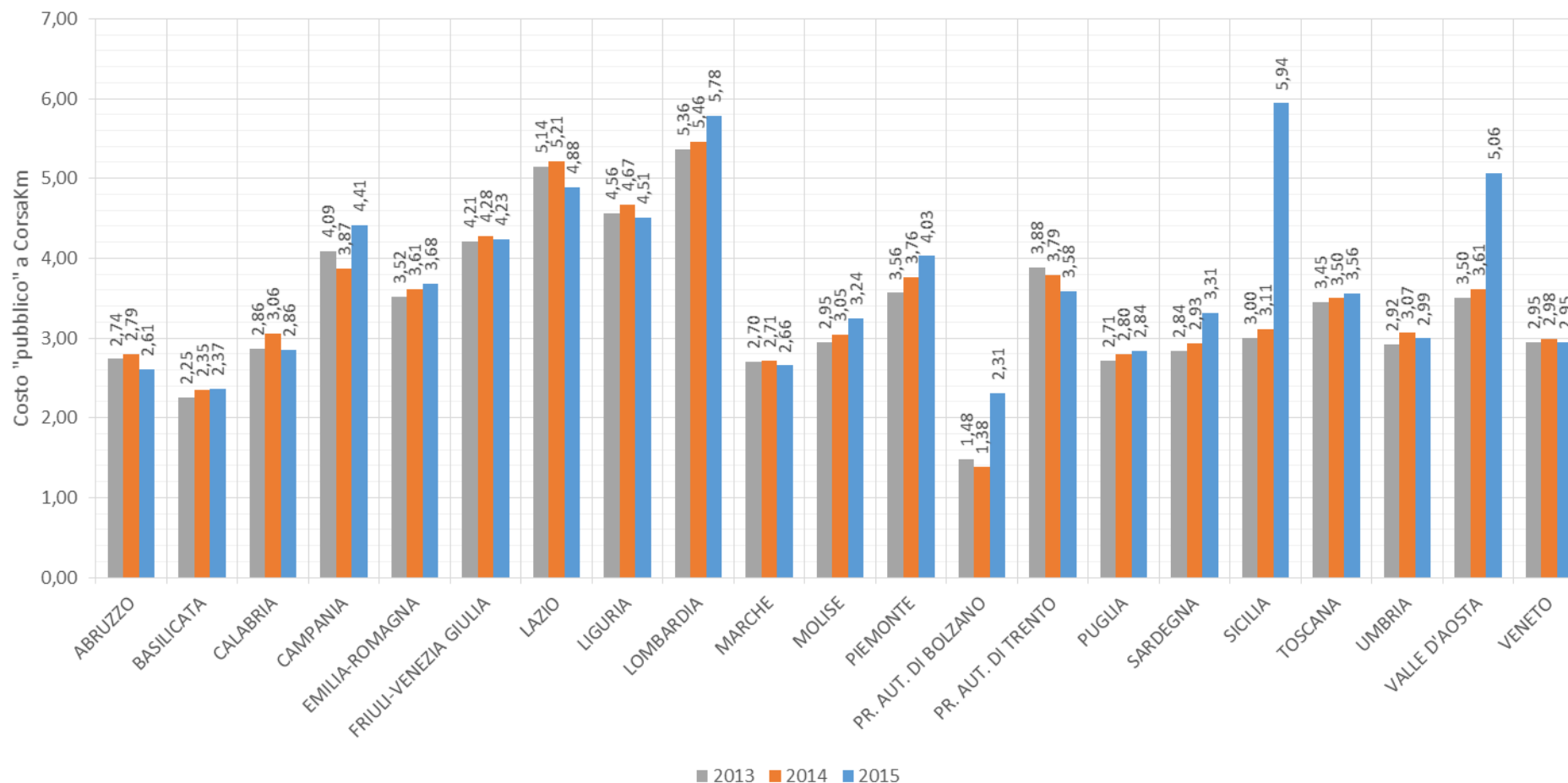
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

Costo "pubblico" a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale (*)



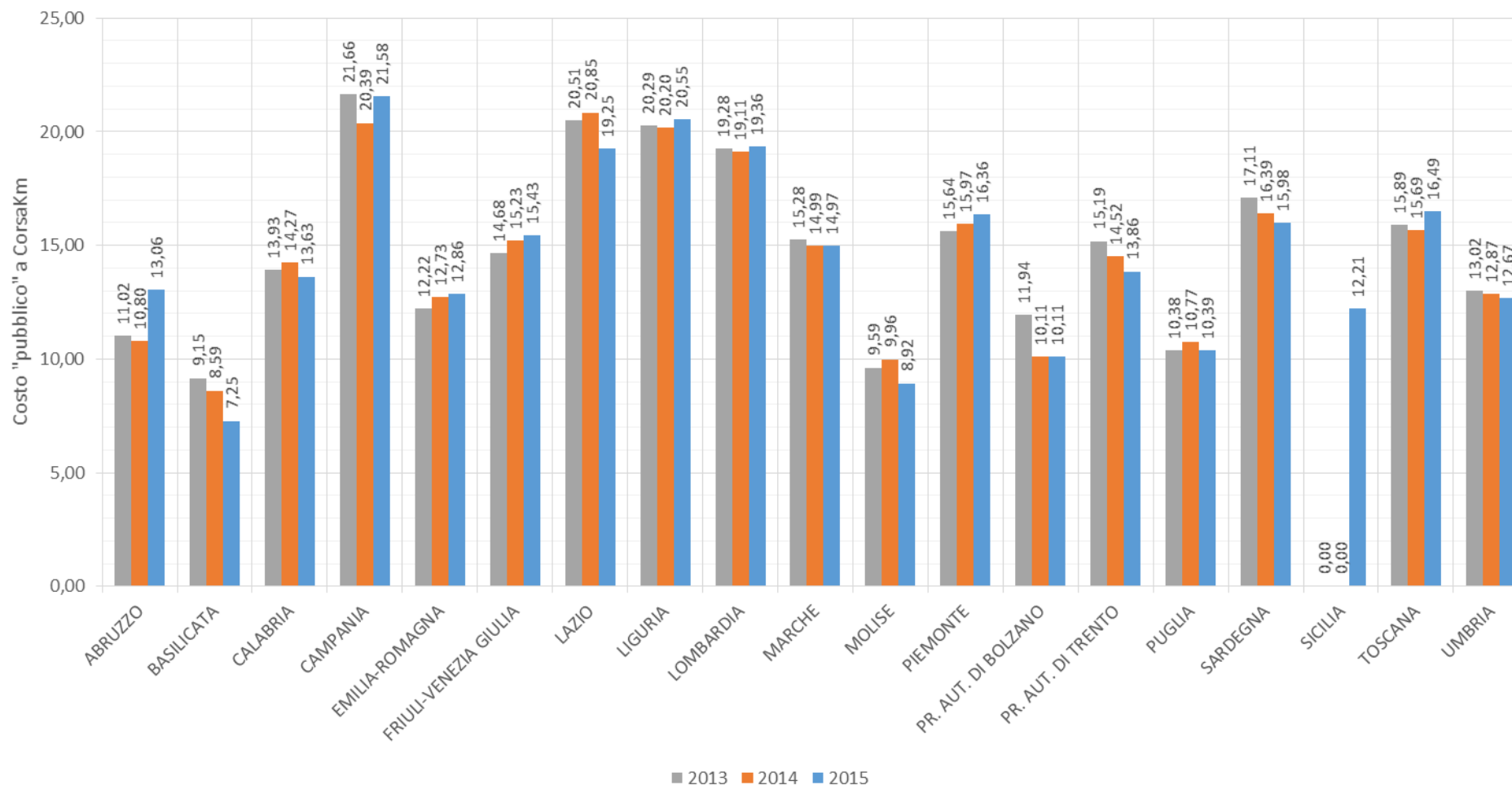
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

**Costo "pubblico" a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 -
Dettaglio regionale (*)**



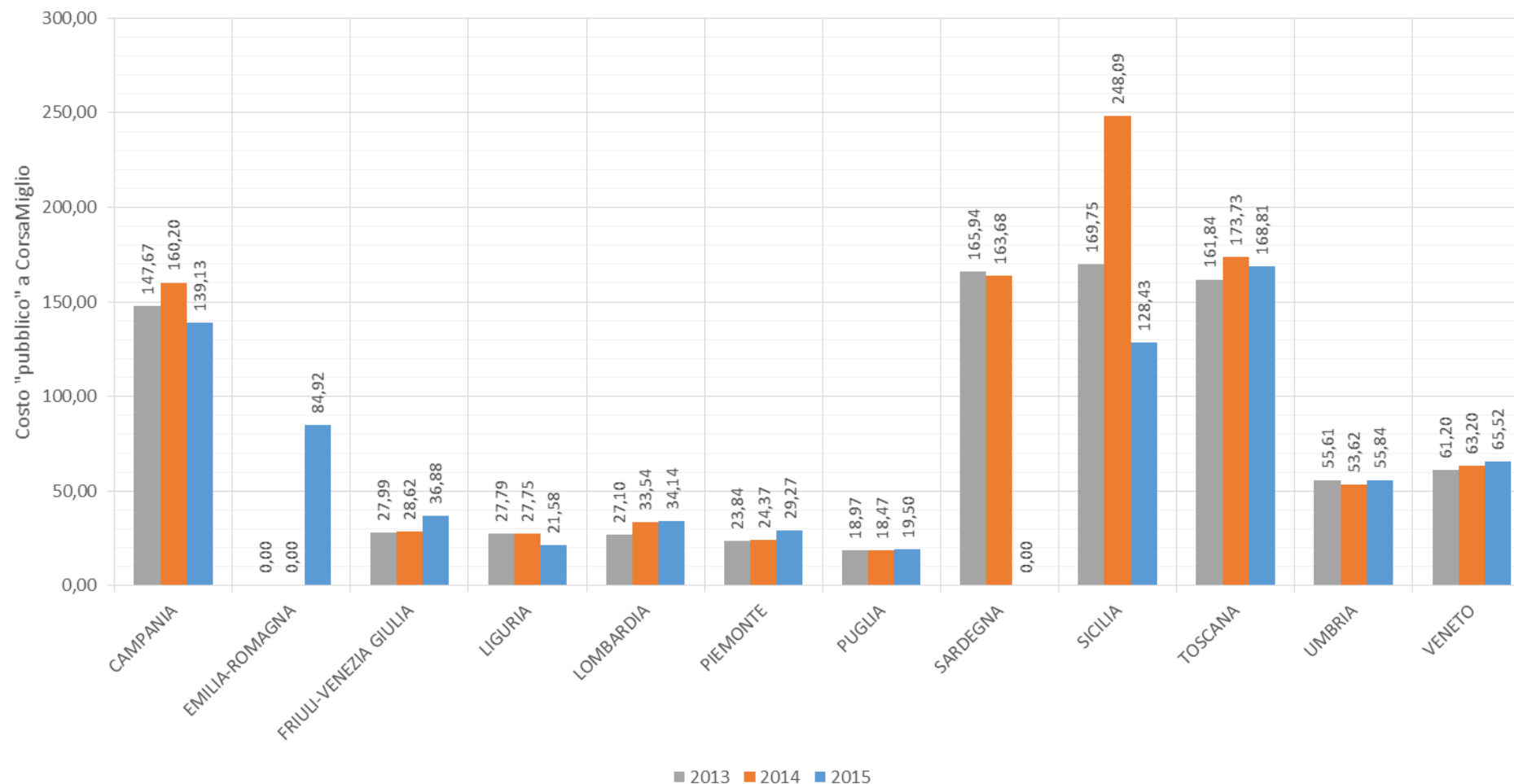
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

Costo "pubblico" a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale (*)



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

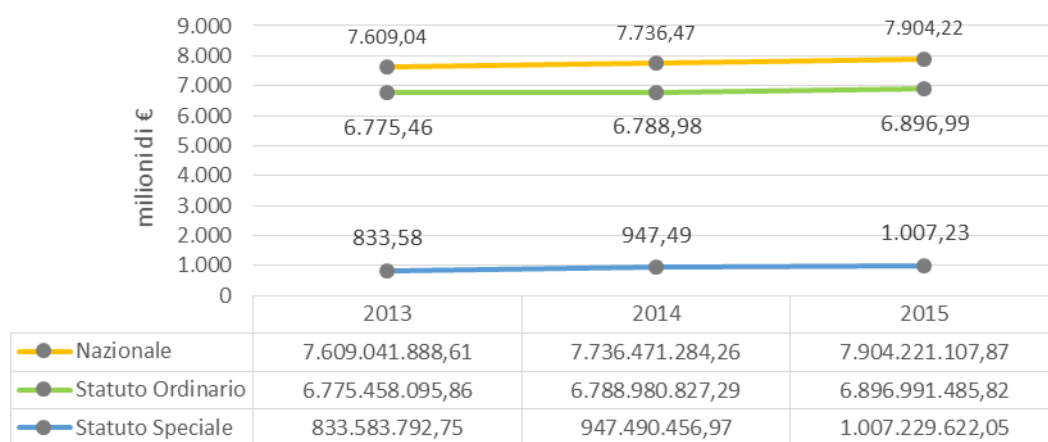
Costo "pubblico" a CorsaMiglio nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale (*)



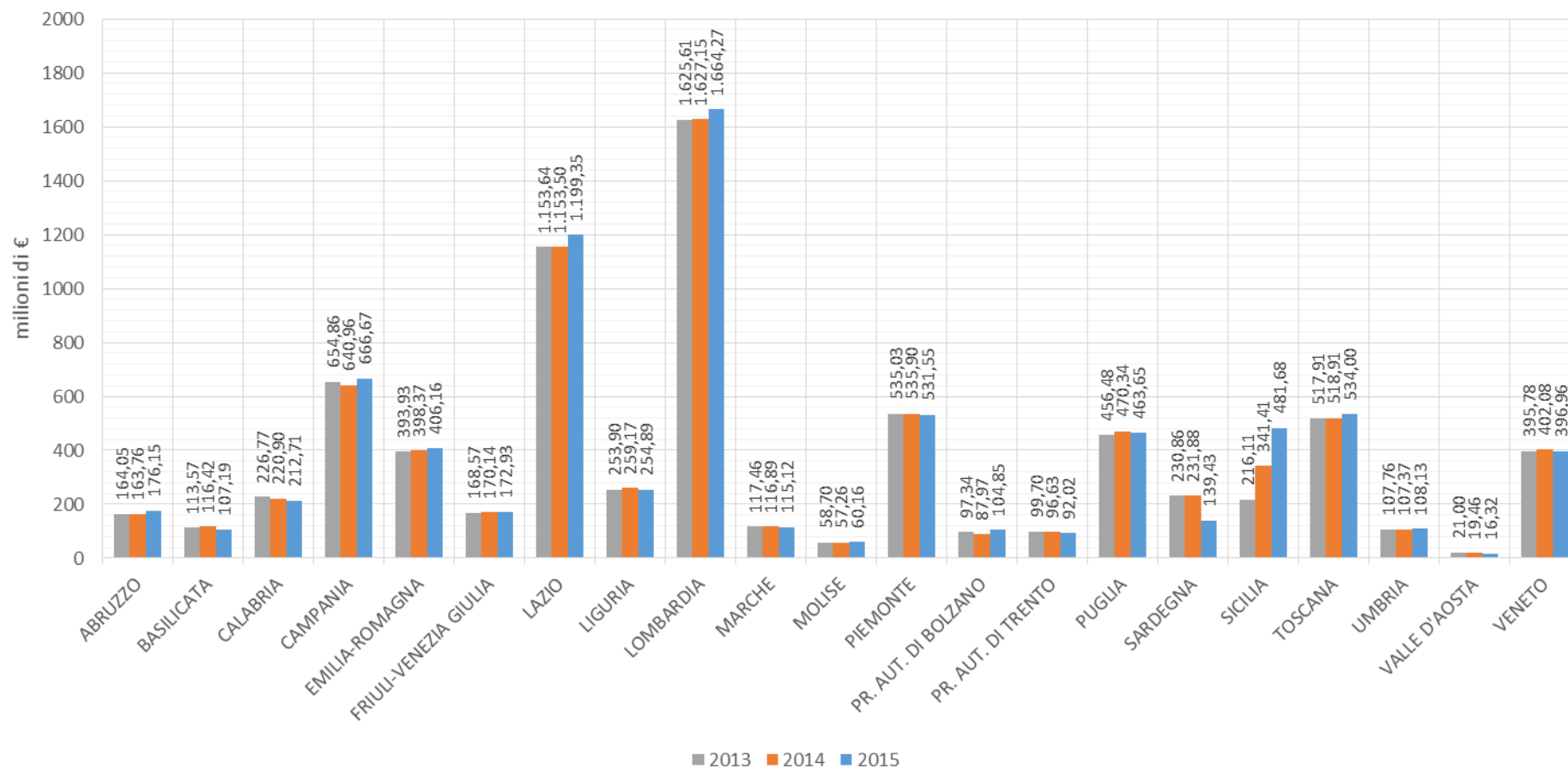
(*) formula del Costo "pubblico" calcolata diversamente rispetto al paragrafo 2.1.5. Fare riferimento al paragrafo introduttivo del presente capitolo per maggiori dettagli.

1.2.6 Corrispettivi a consuntivo del servizio di TPL

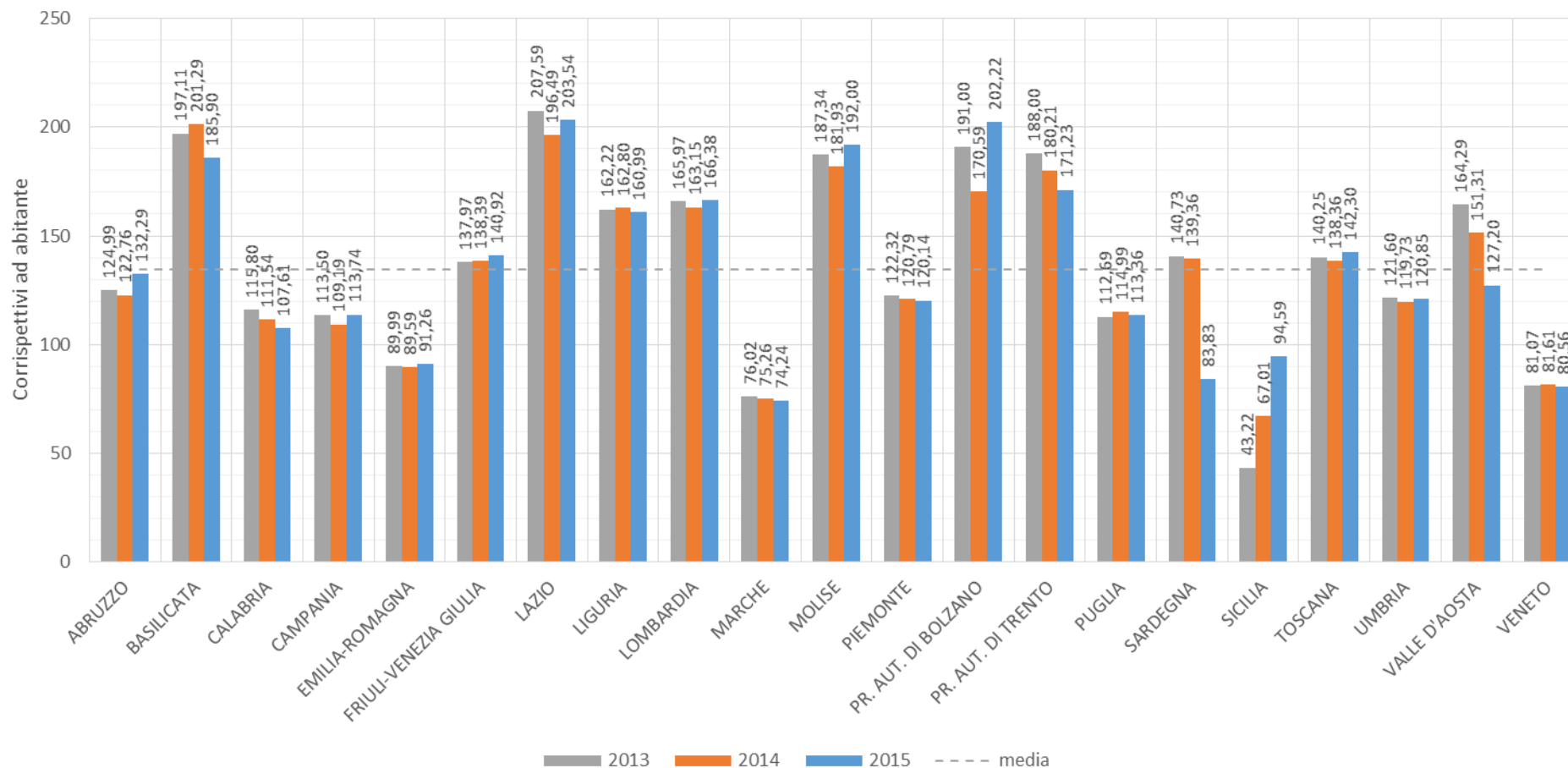
Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



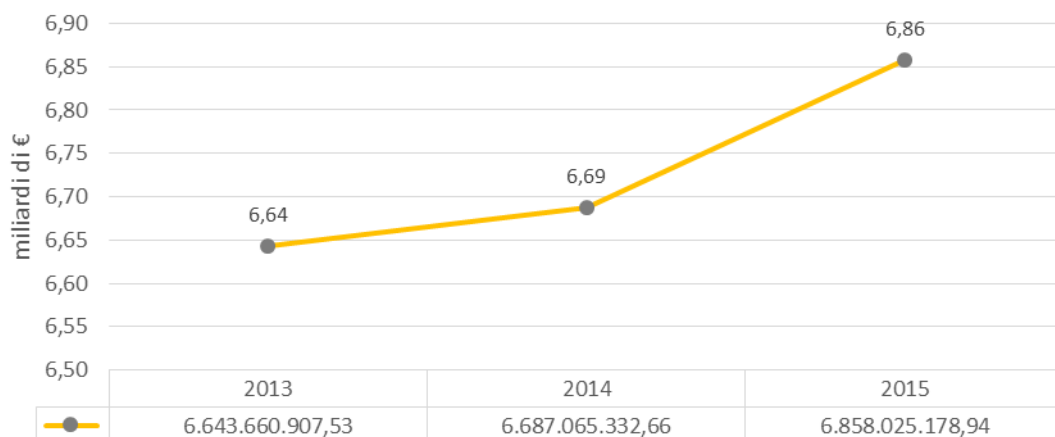
Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



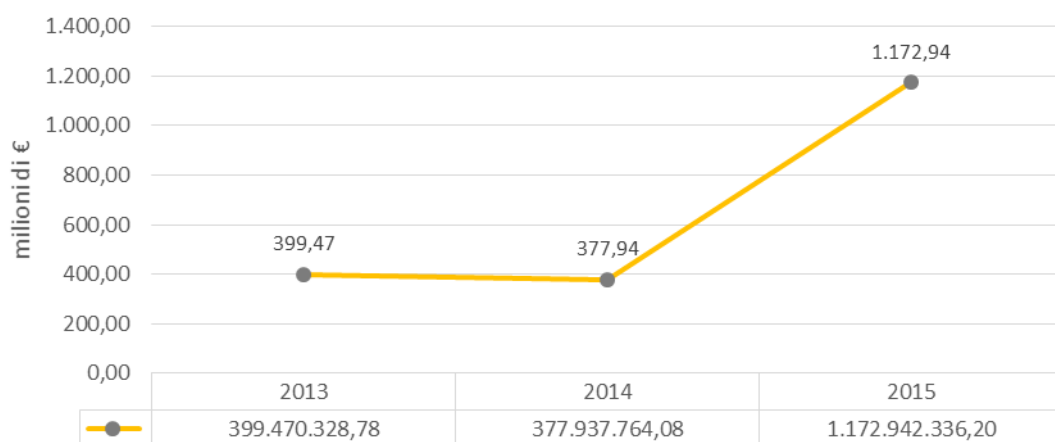
Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



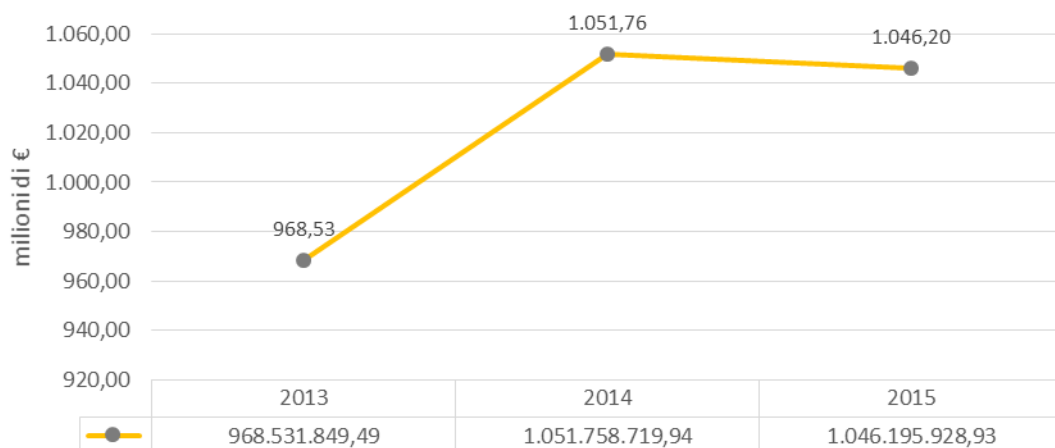
Corrispettivi Servizio di Trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



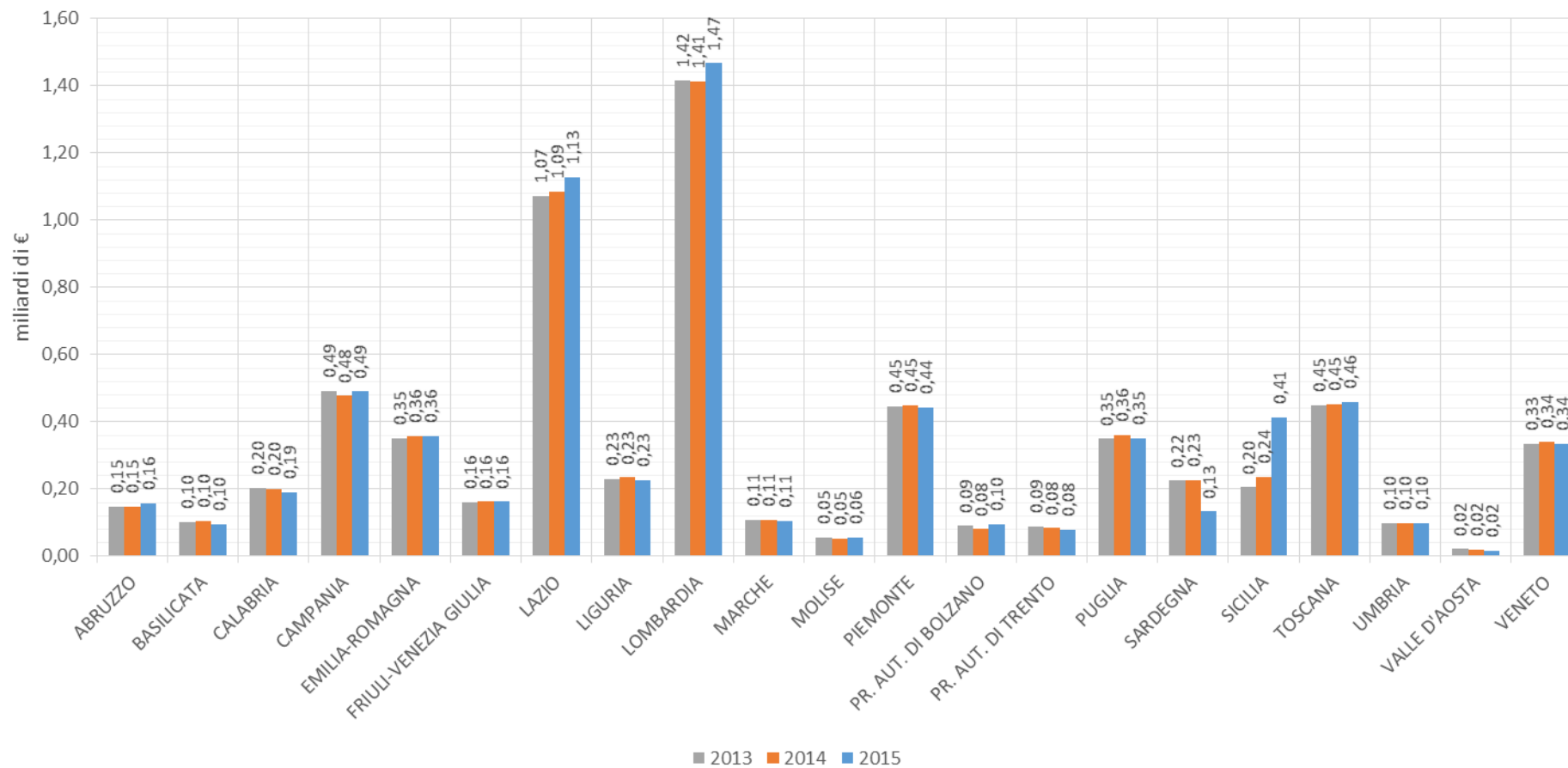
Corrispettivi Gestione Infrastruttura nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



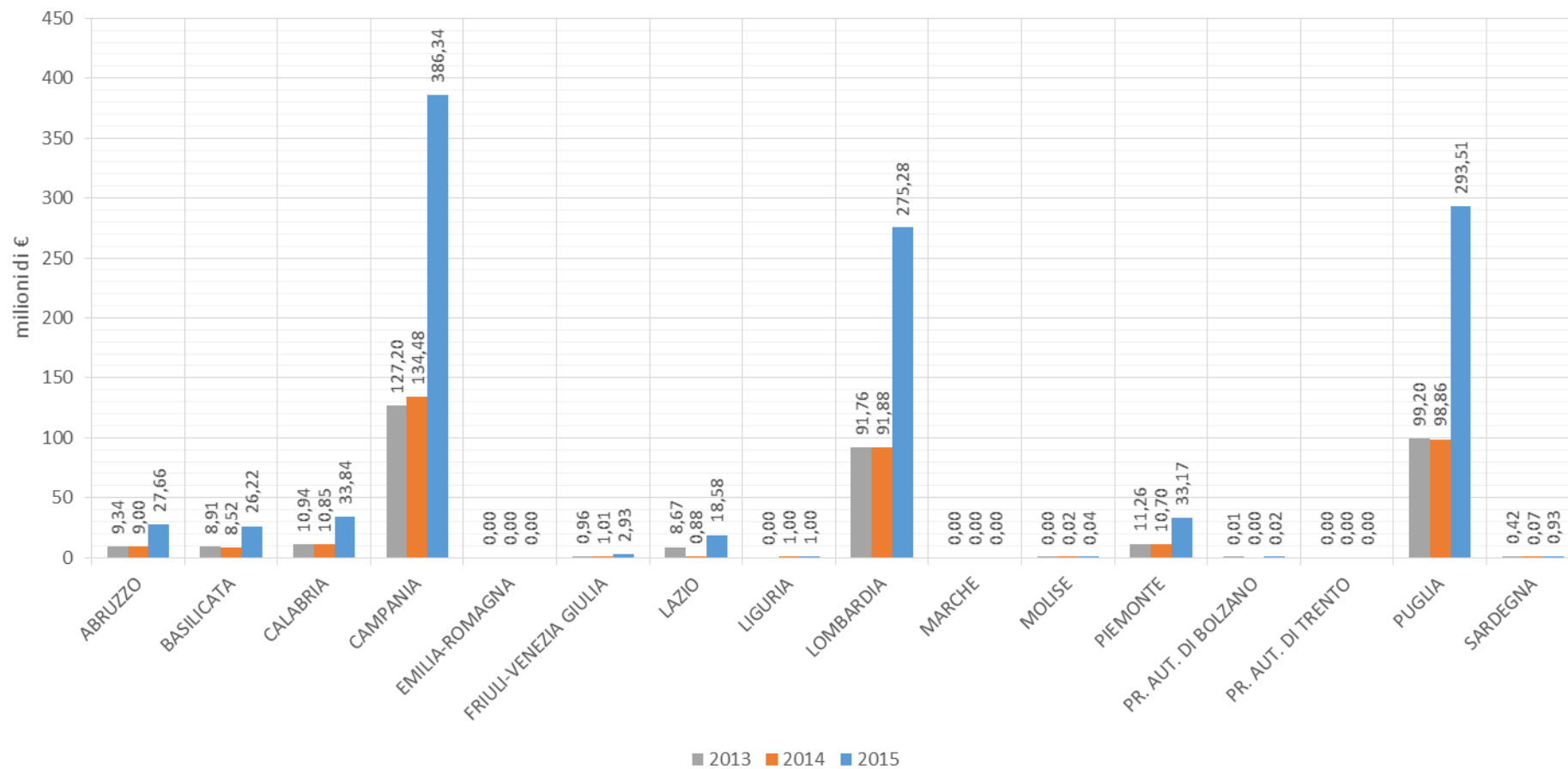
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



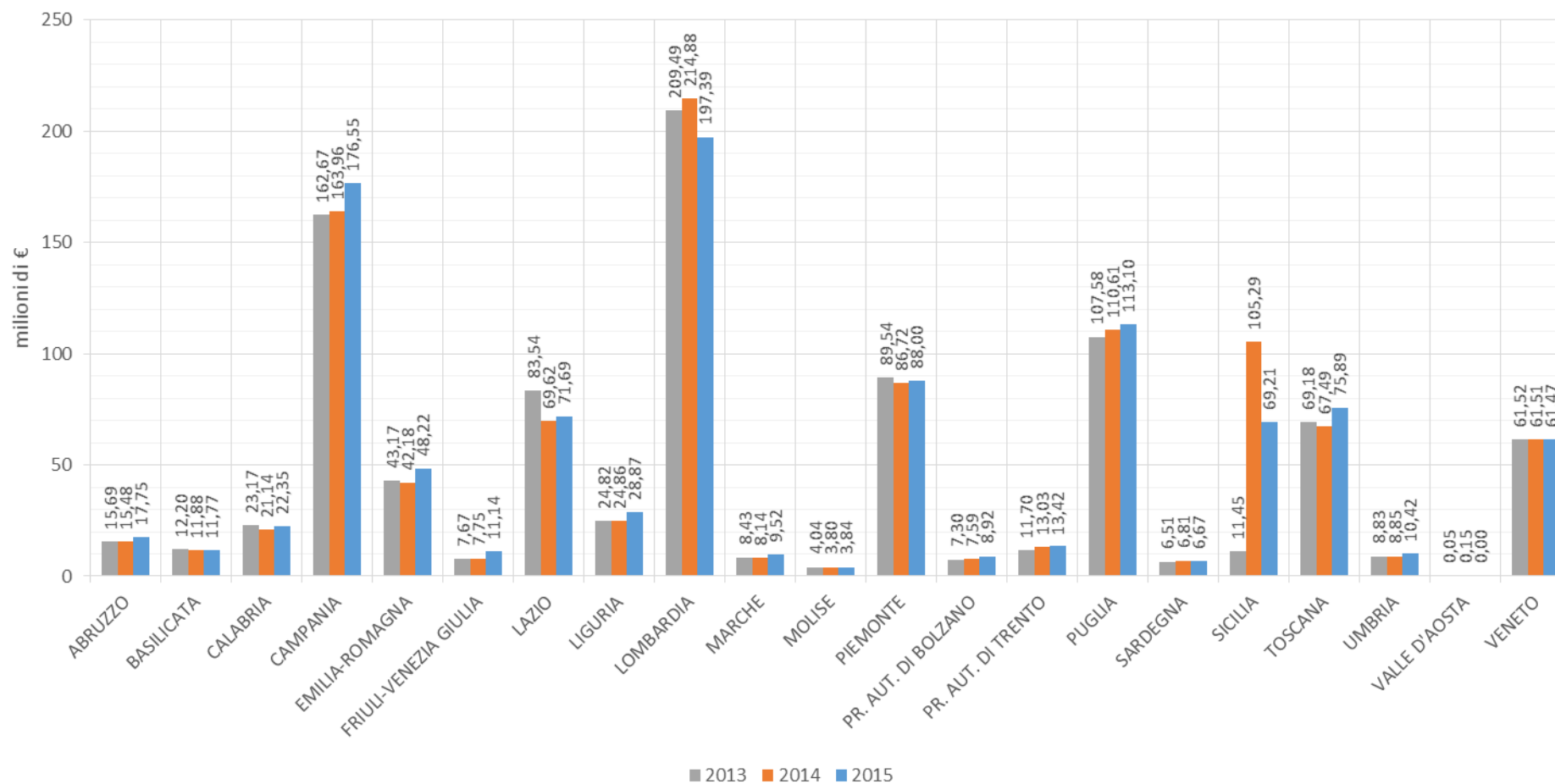
Corrispettivi Servizio di Trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



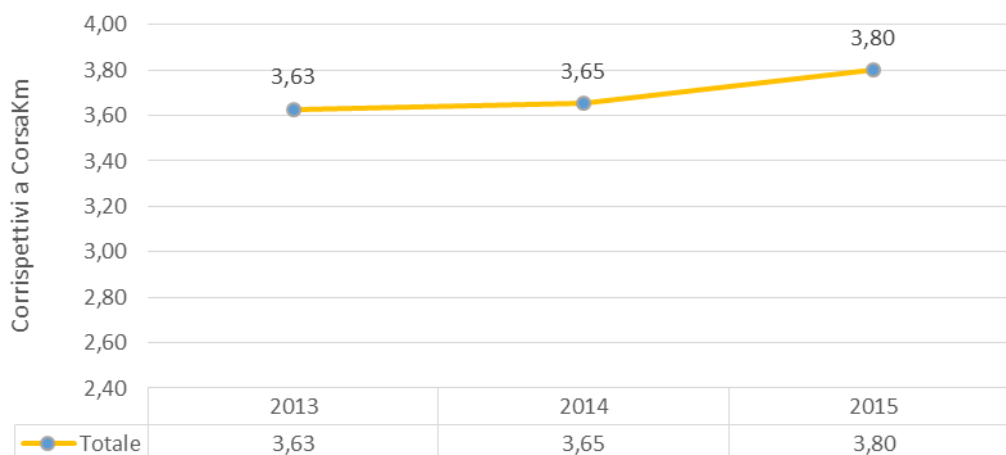
Corrispettivi Gestione Infrastruttura nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



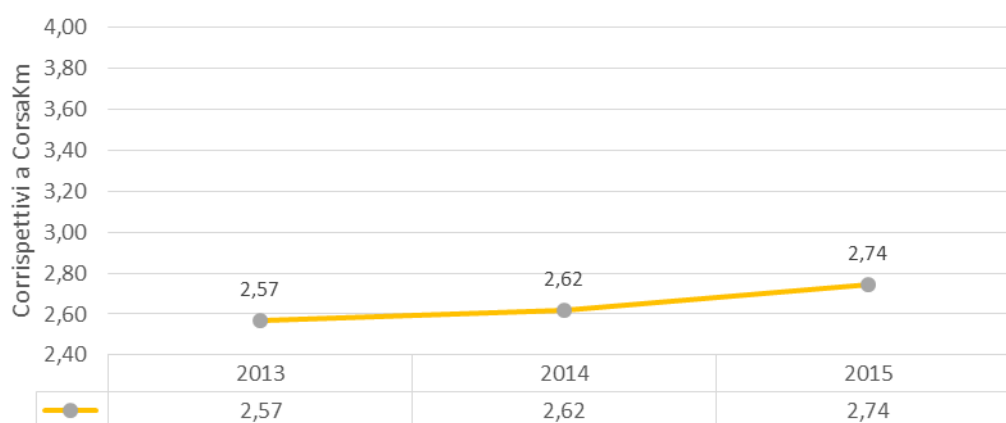
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



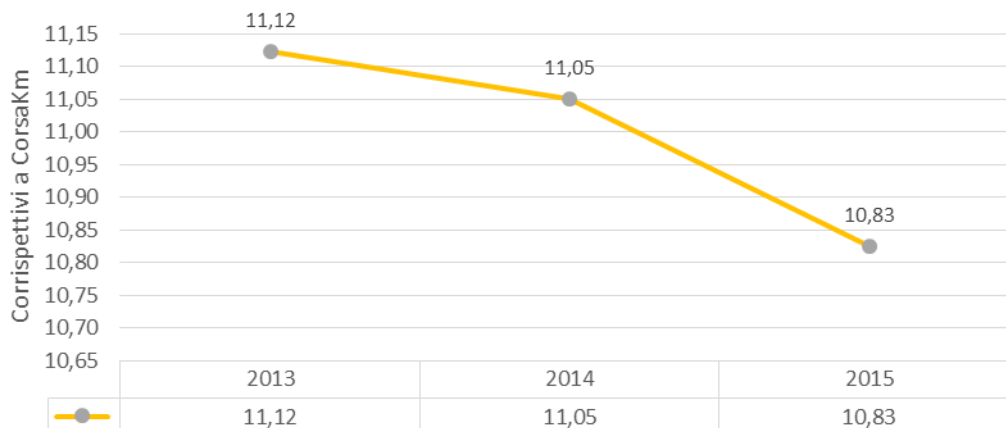
Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



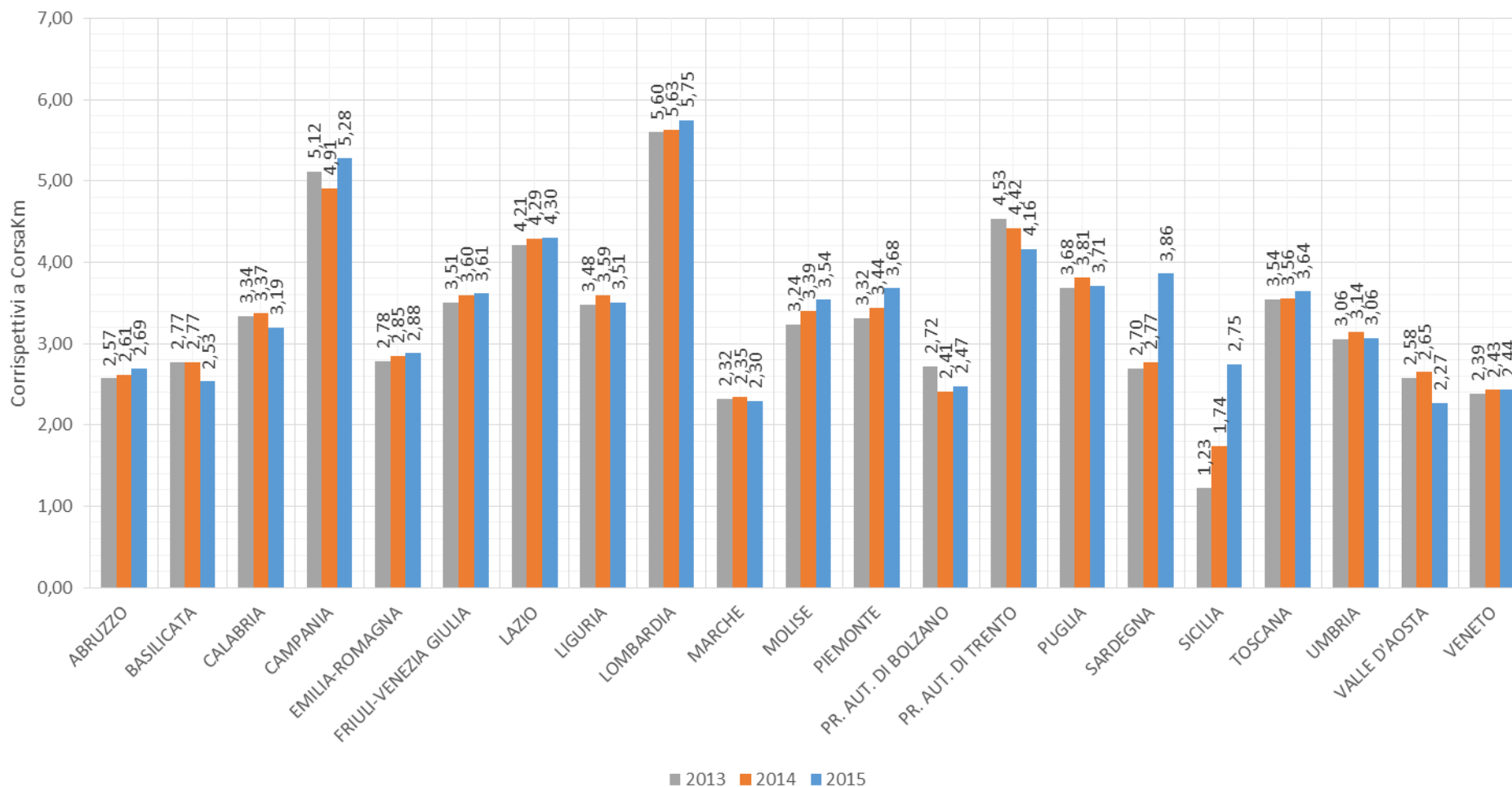
Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



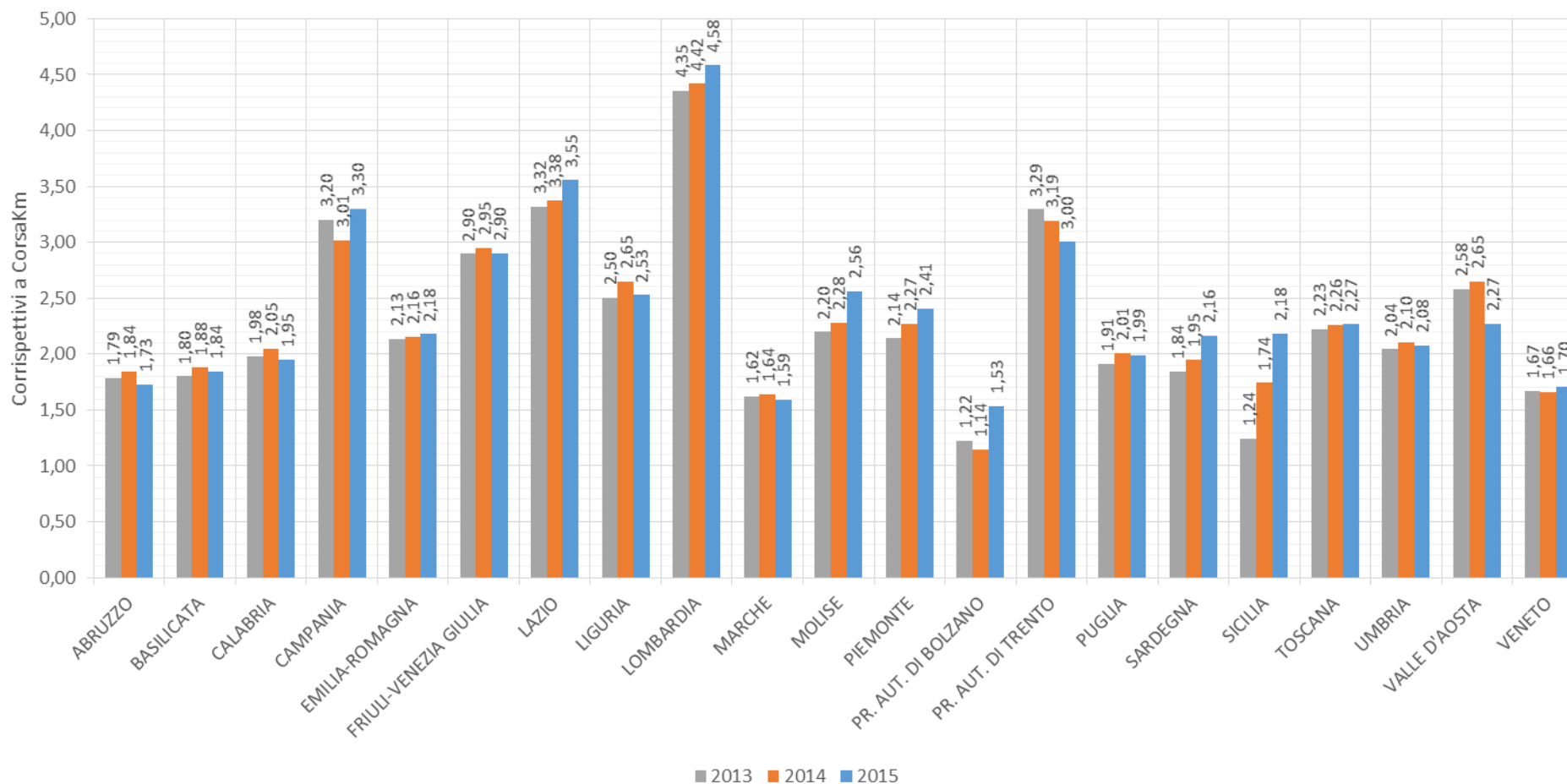
Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale



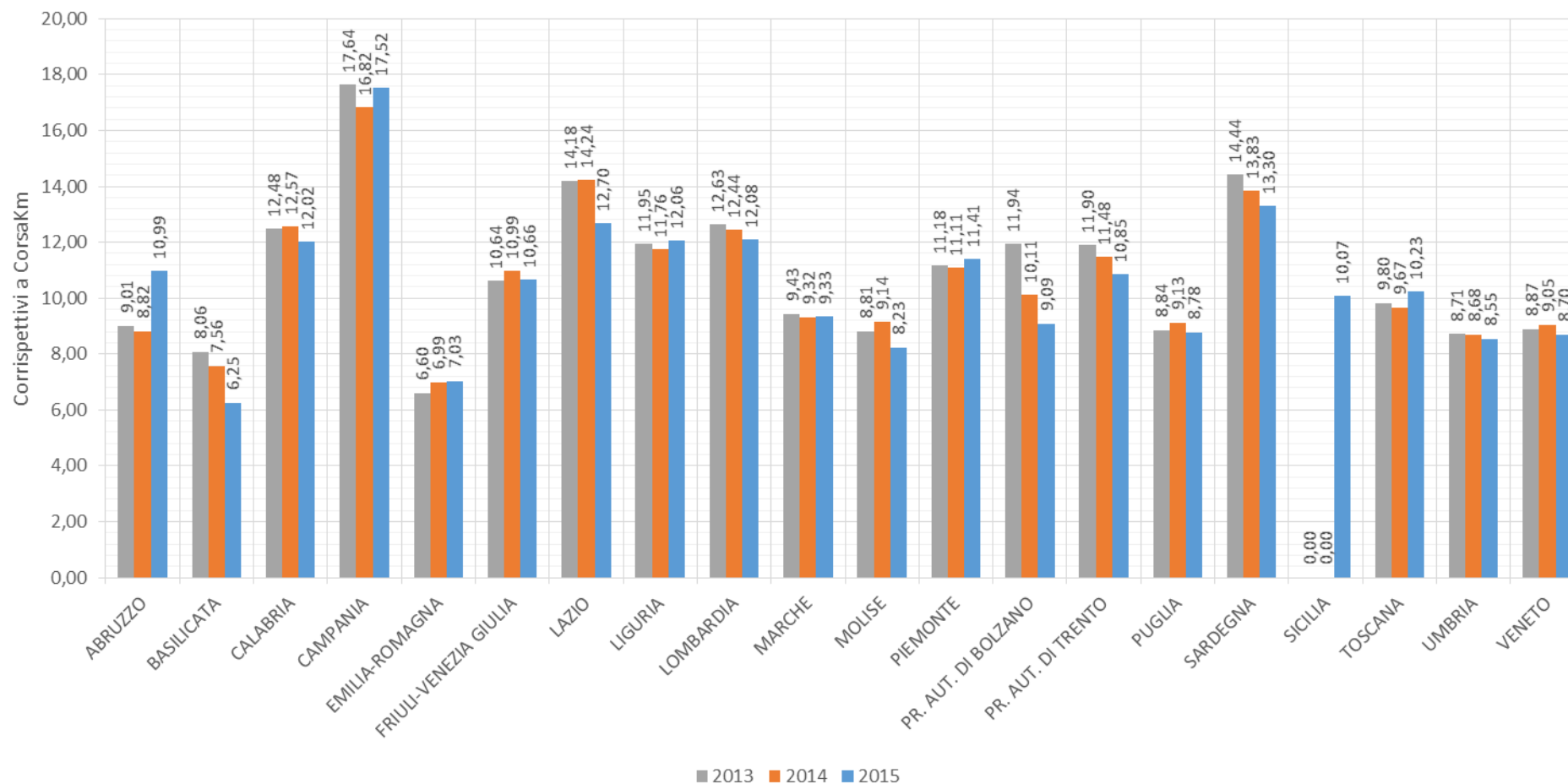
Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

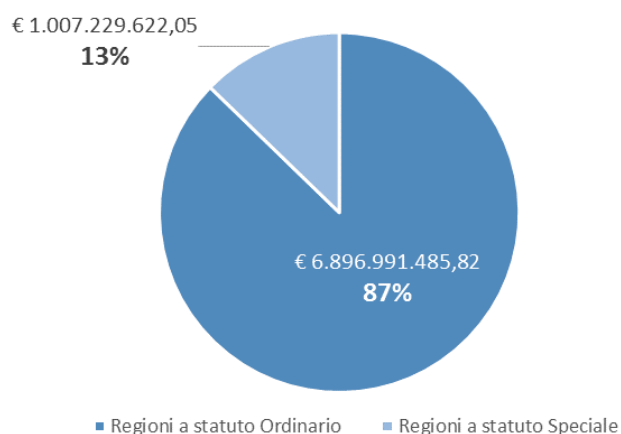


Corrispettivi a consuntivo a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale

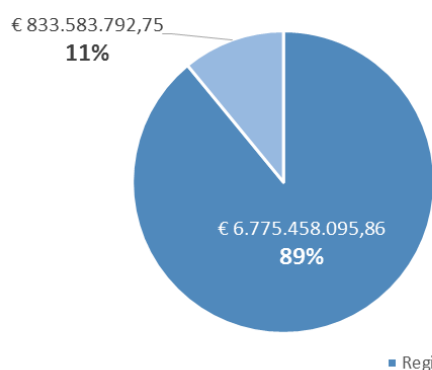


1.2.7 Ripartizione e accreditamento dei Corrispettivi per Statuti

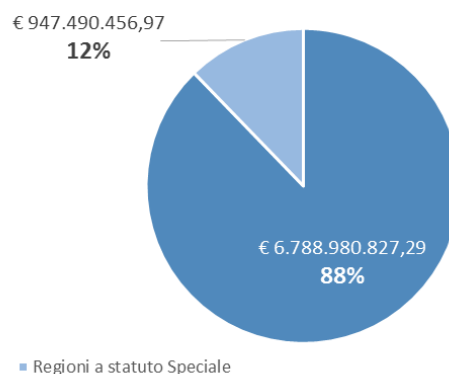
Ripartizione dei Corrispettivi totali nell'anno 2015



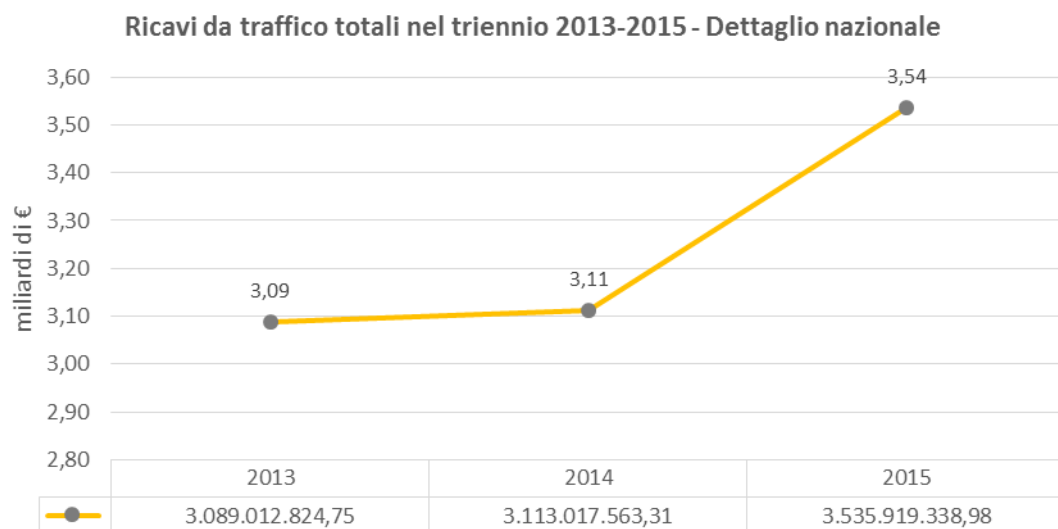
Ripartizione dei Corrispettivi totali nell'anno 2013



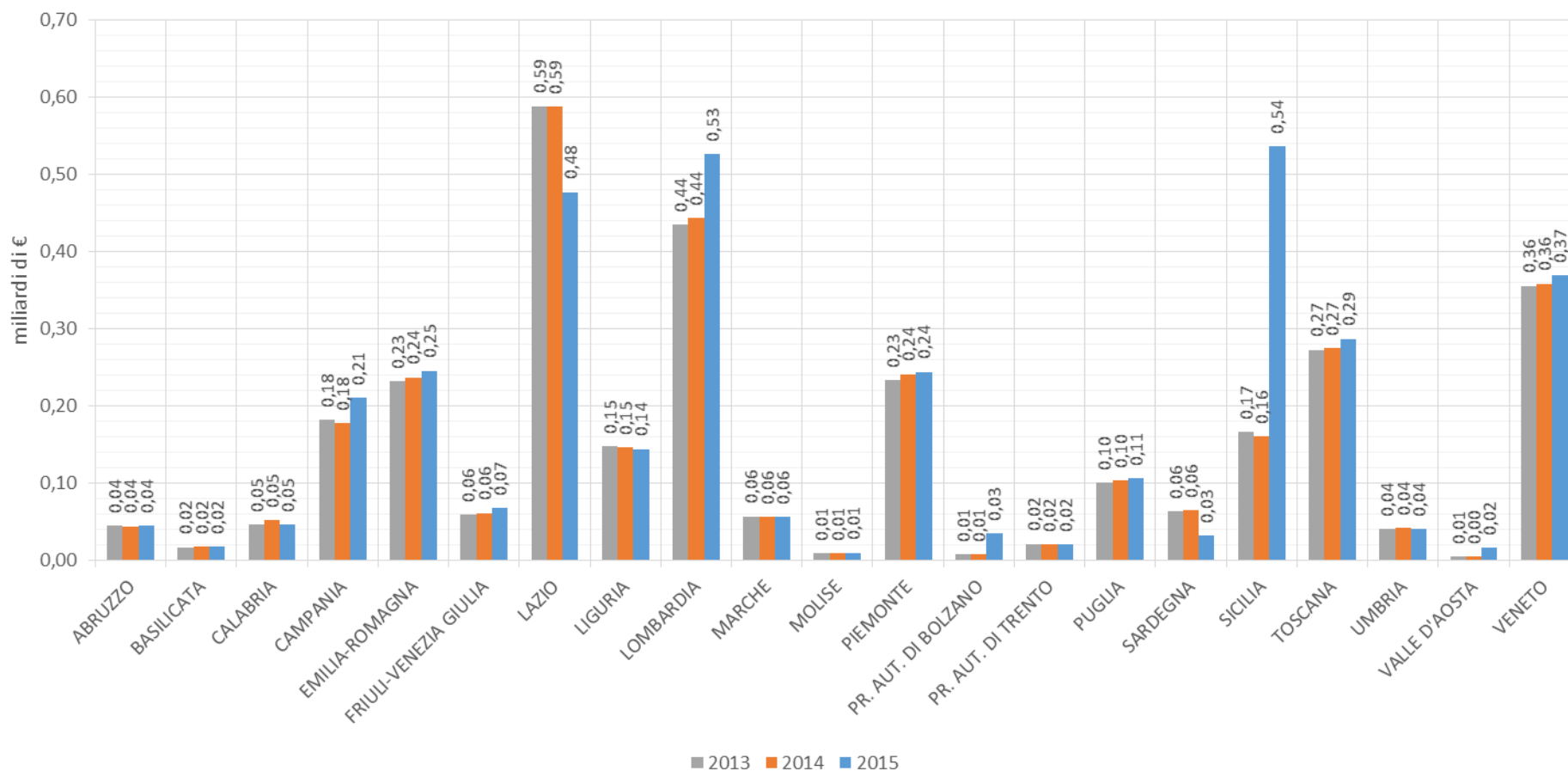
Ripartizione dei Corrispettivi totali nell'anno 2014



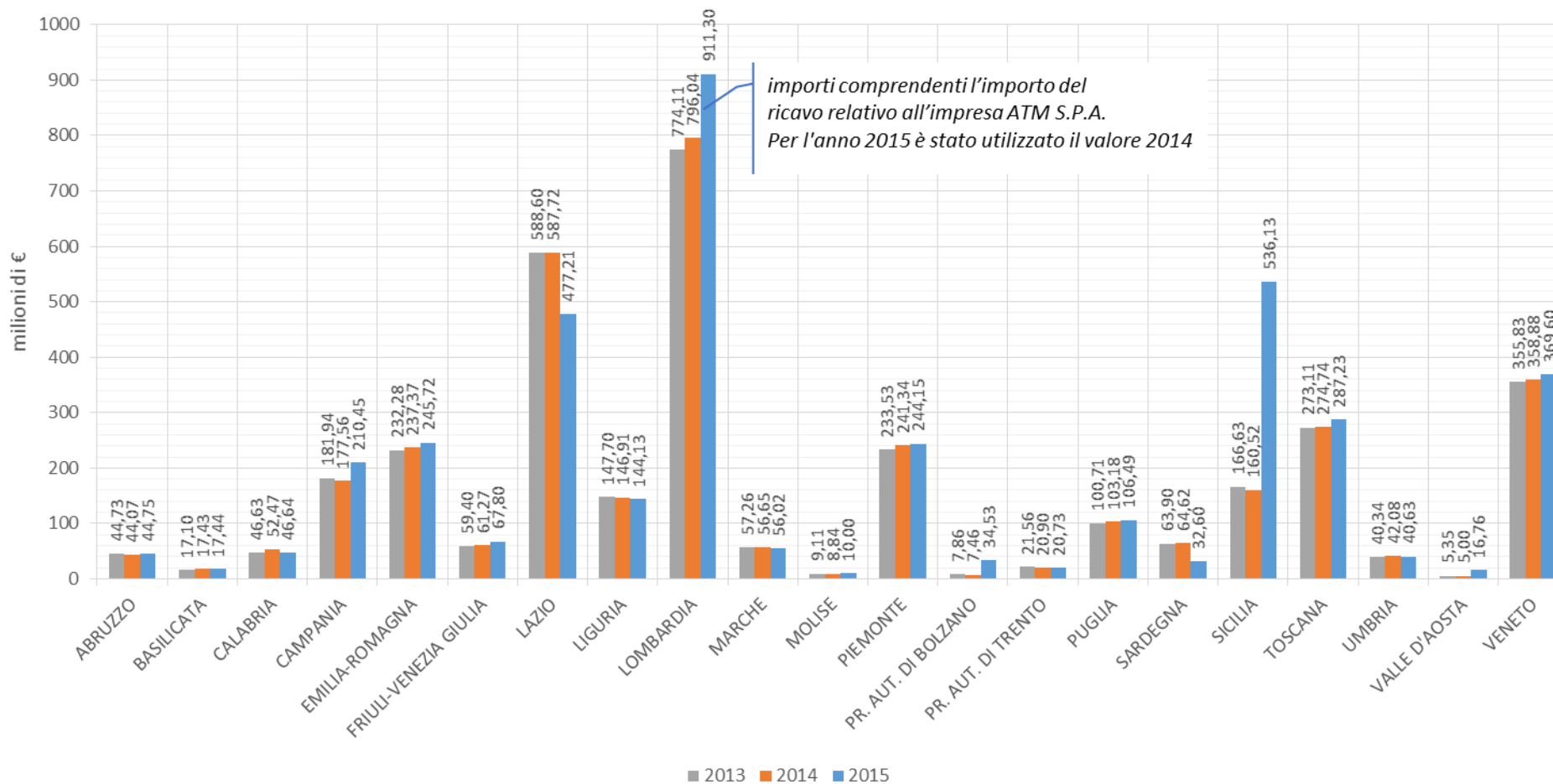
1.2.8 Ricavi da traffico del servizio di TPL



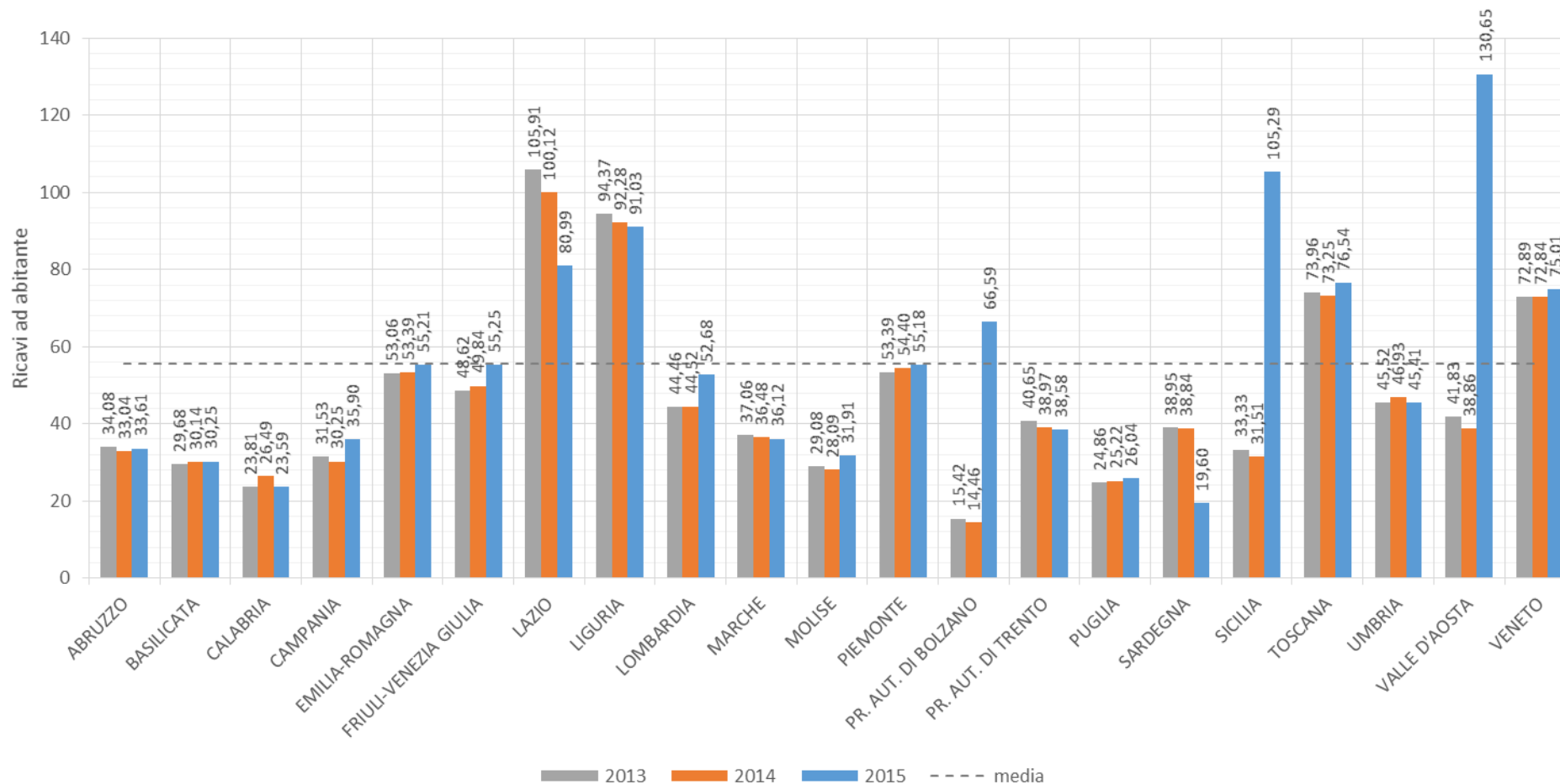
Ricavi da traffico totali nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



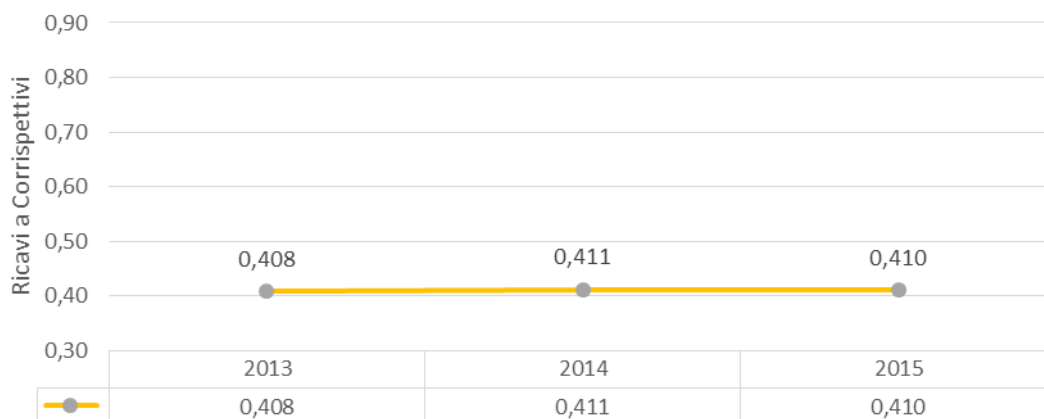
Ricavi da traffico totali nel triennio 2013-2015 (importi comprendenti l'importo del ricavo relativo all'Impresa ATM S.P.A. in regime di gross-cost) - Dettaglio regionale



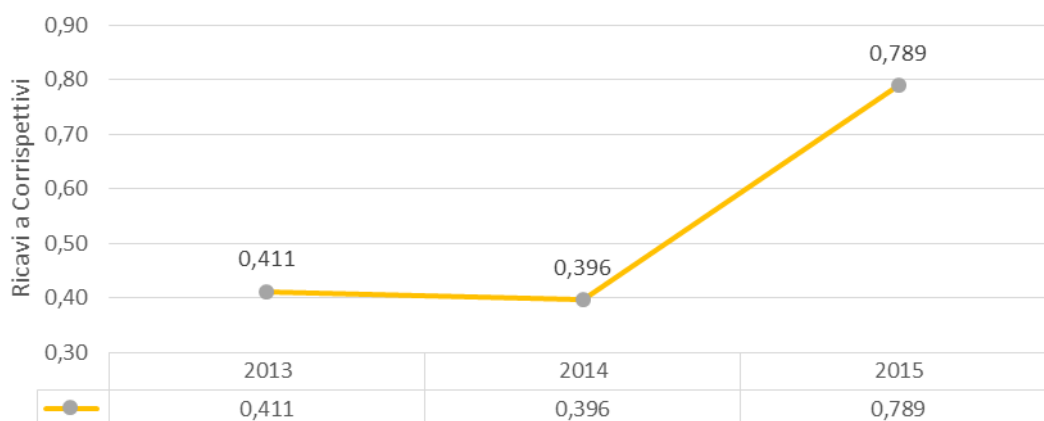
Ricavi da traffico totali nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale
Normalizzazione tramite dati ISTAT Popolazione residente



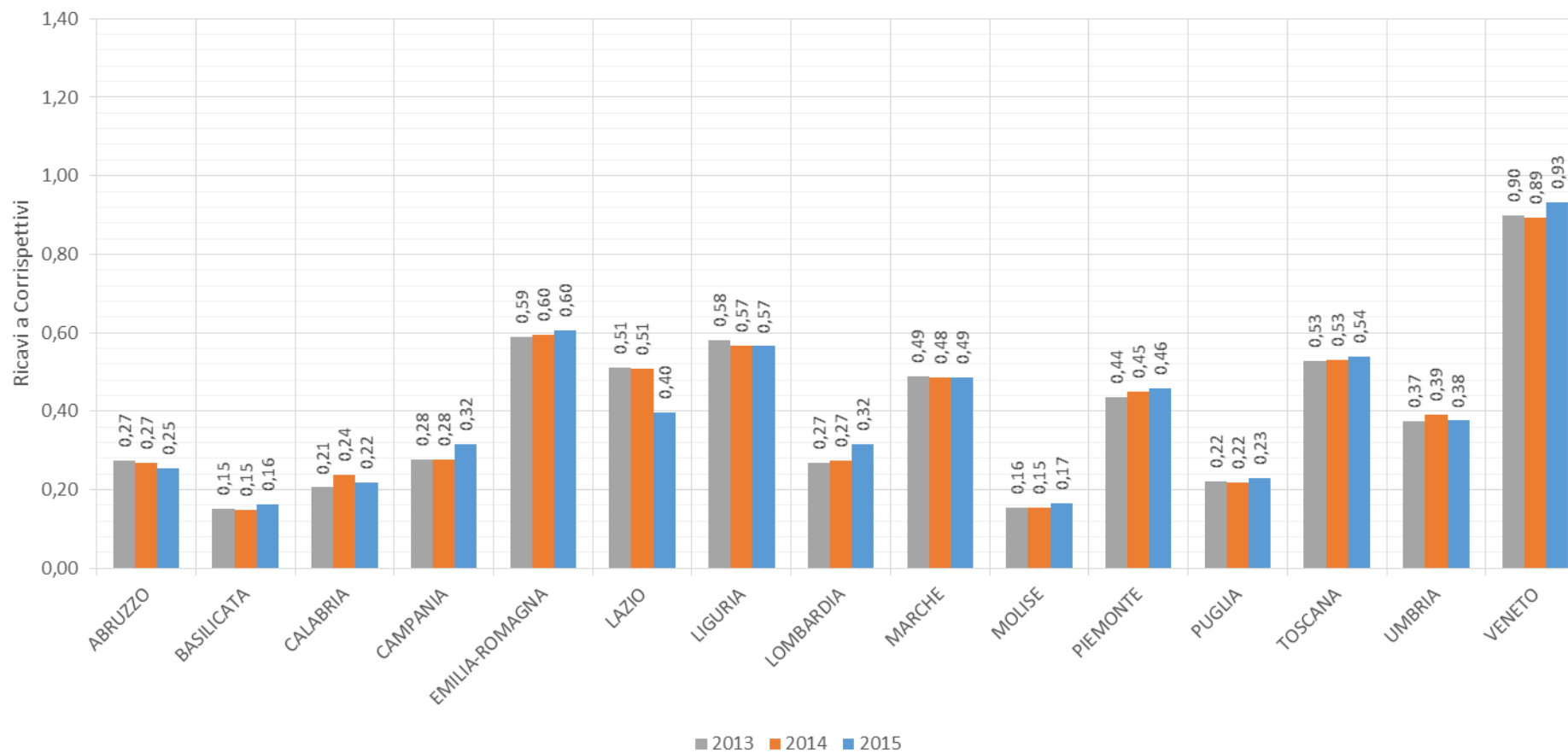
Ricavi da traffico totali a Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale regioni a Statuto Ordinario



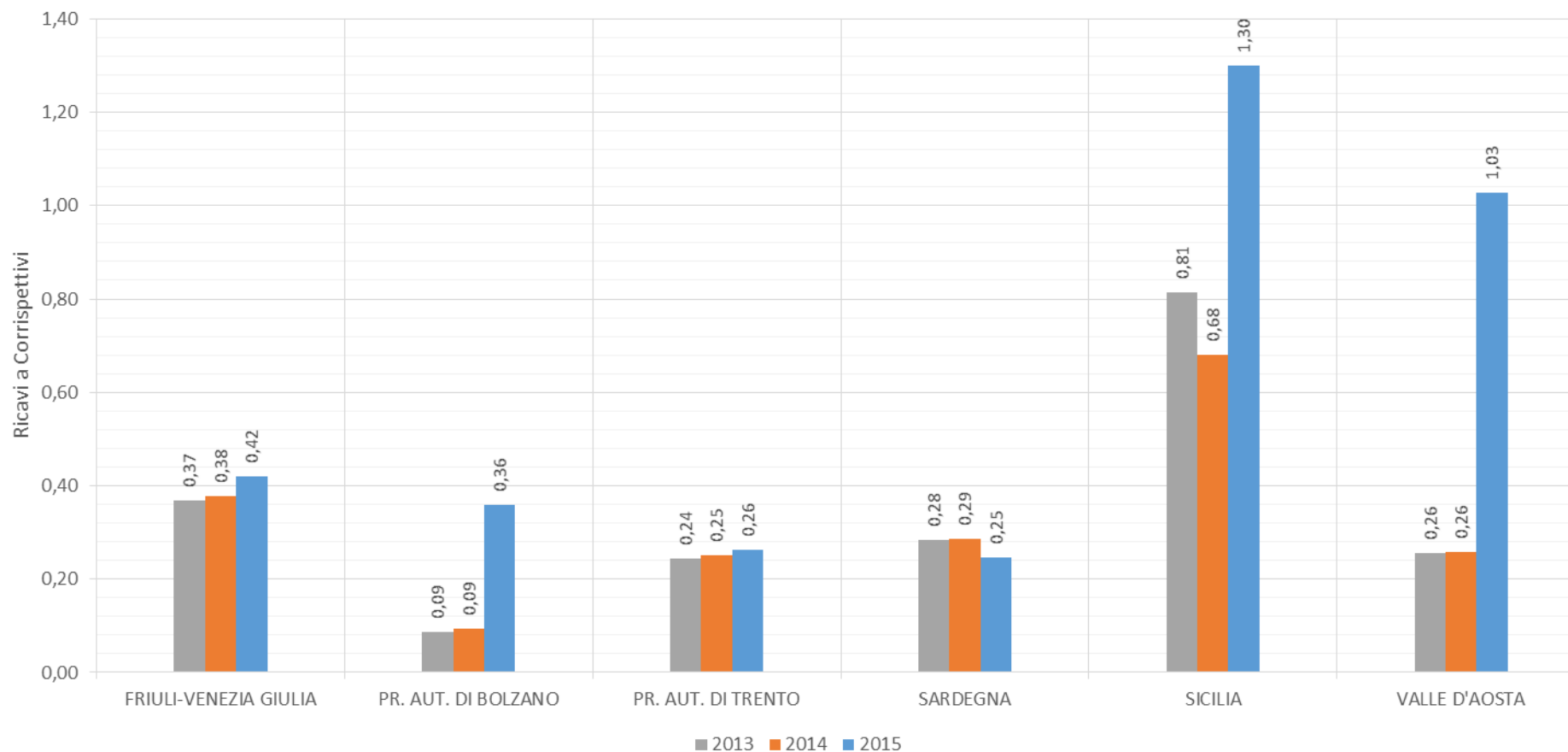
Ricavi da traffico totali a Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale regioni a Statuto Speciale



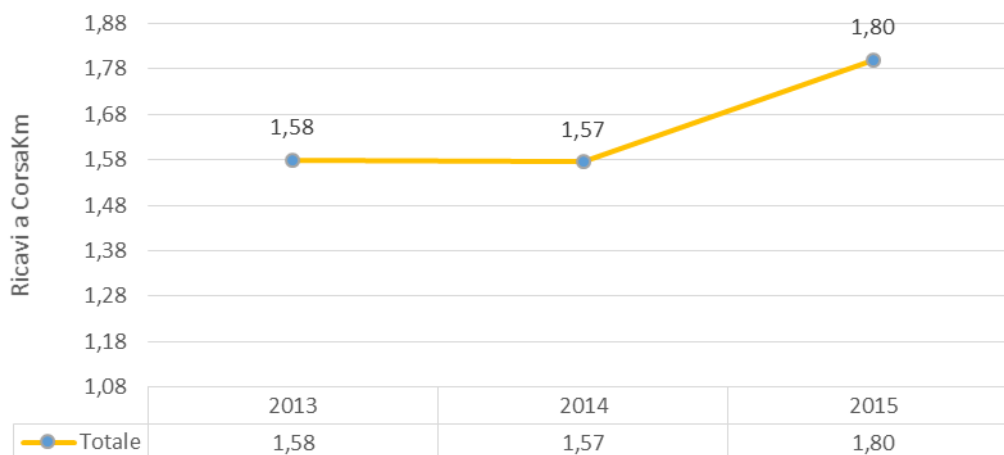
Ricavi da traffico totali a Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015
- Dettaglio regionale regioni a Statuto Ordinario



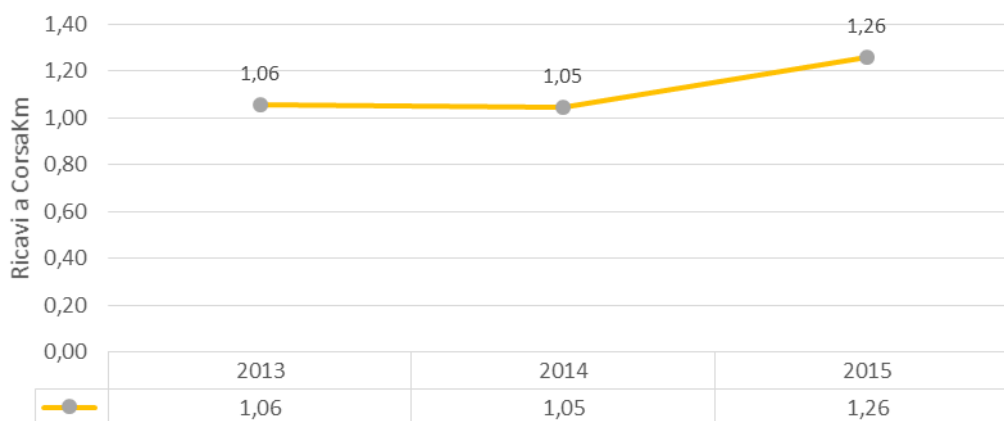
Ricavi da traffico totali per Corrispettivi a consuntivo (compresi CCNL e Corrispettivi in conto esercizio) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale regioni a Statuto Speciale



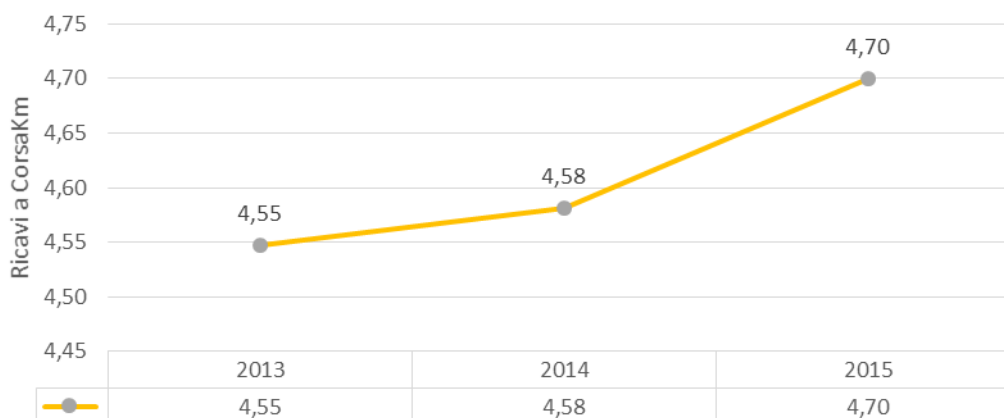
**Ricavi da traffico totali a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto
nel triennio 2013-2015 - Dettaglio nazionale**



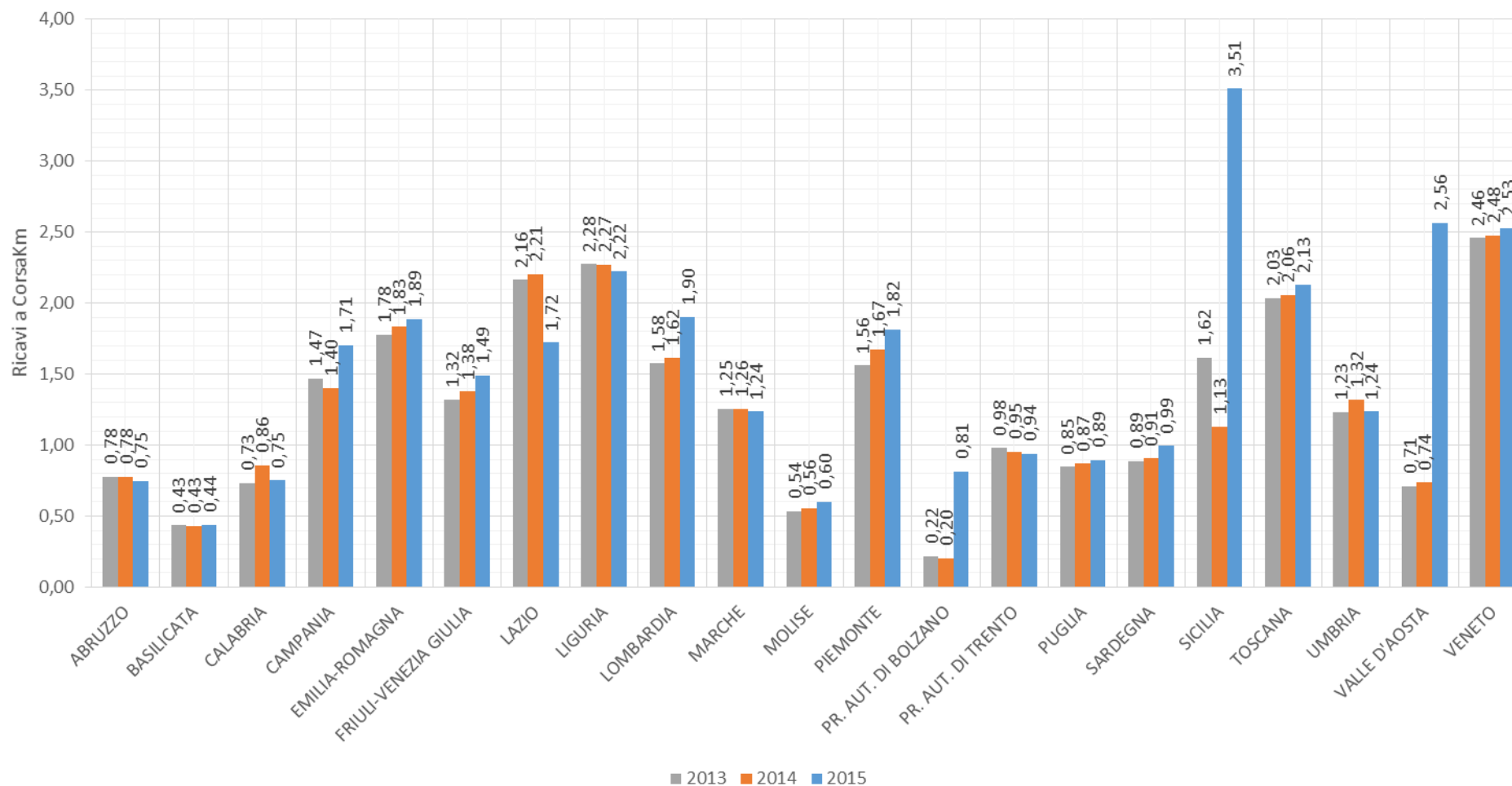
**Ricavi da traffico Totali a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee
sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 -
Dettaglio nazionale**



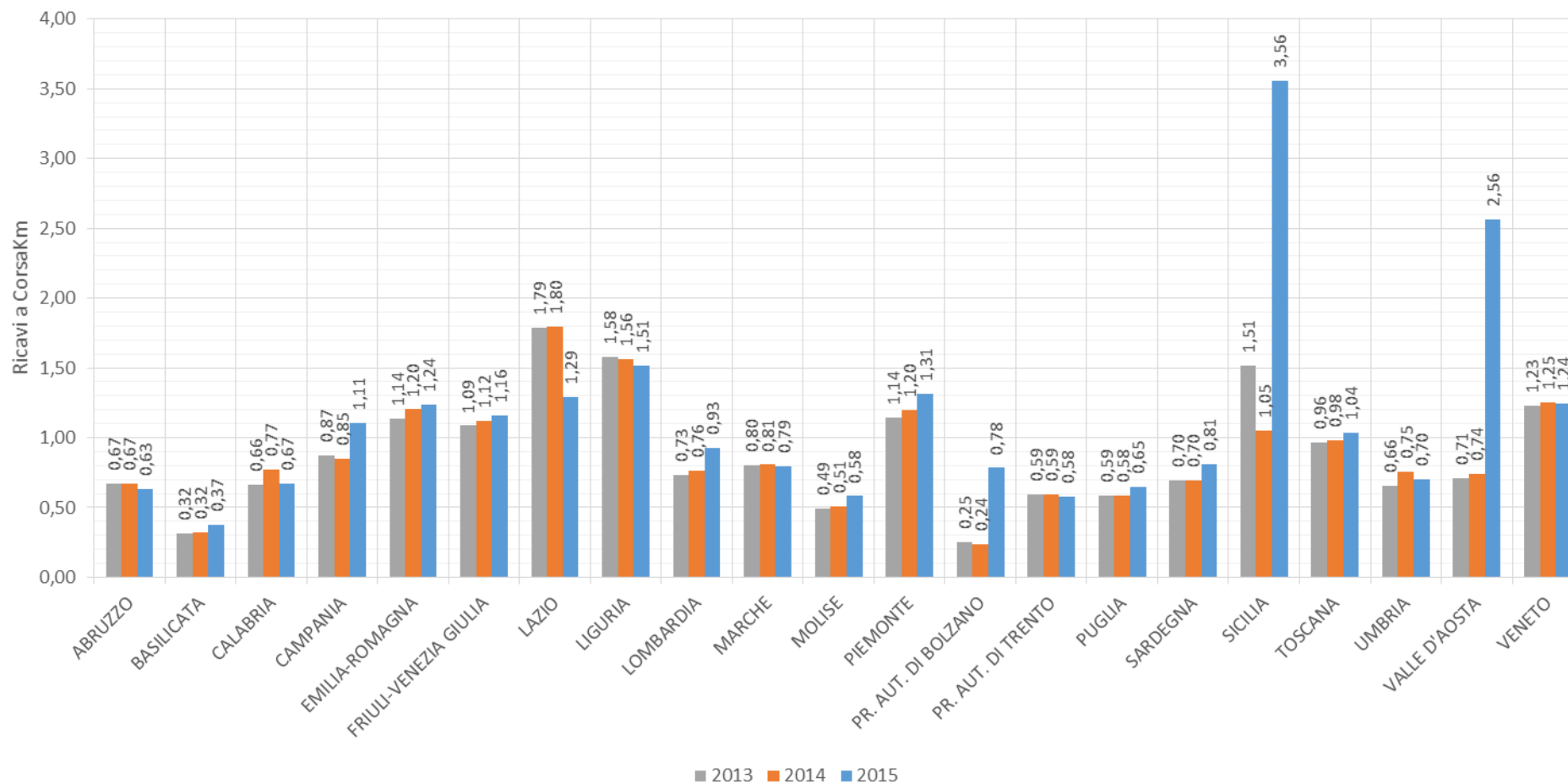
**Ricavi da traffico Totali a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie,
Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio
nazionale**



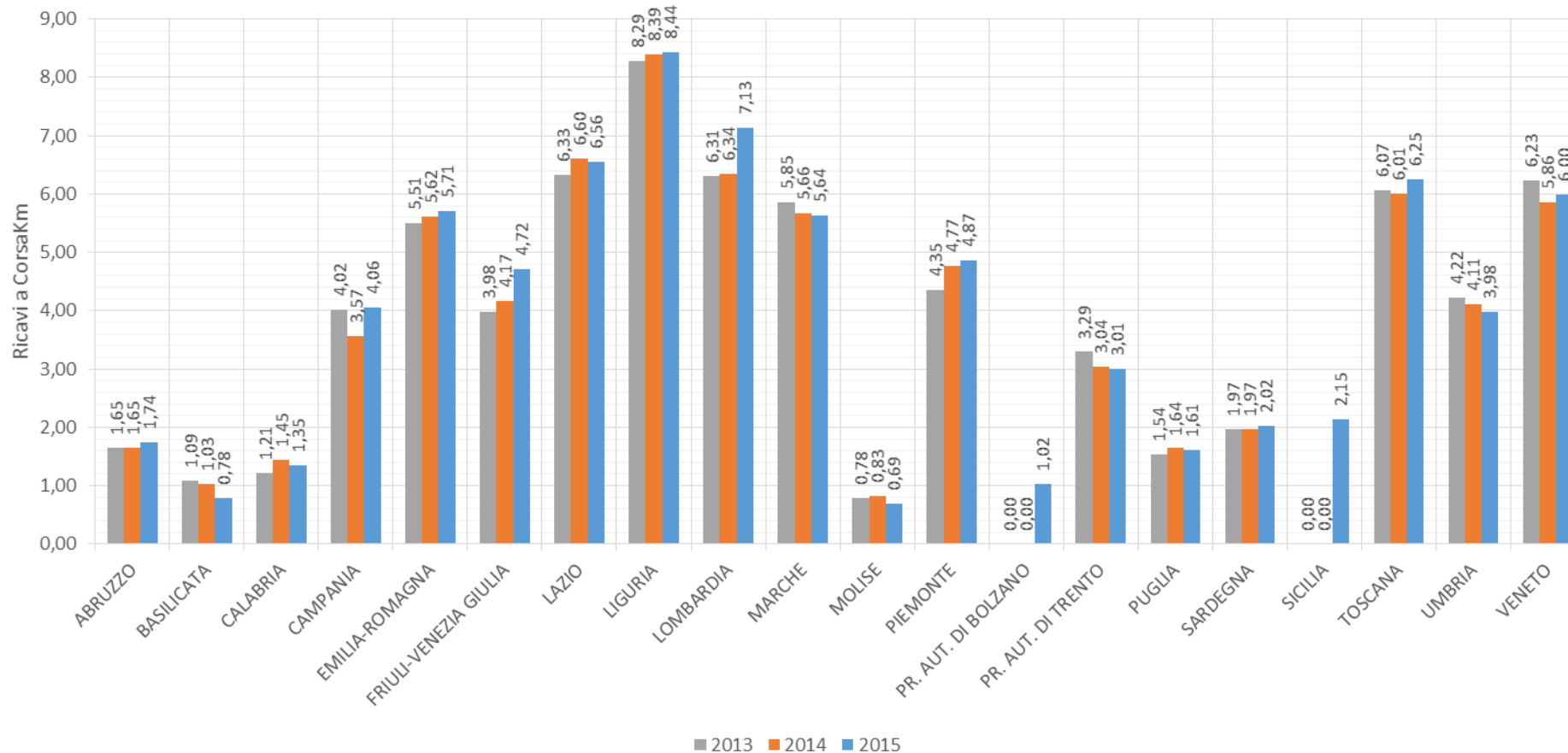
Ricavi da traffico totali a CorsaKm per tutte le modalità di trasporto nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



Ricavi da traffico Totali a CorsaKm (Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative per Ferroviario) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



Ricavi da traffico Totali a CorsaKm (Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari) nel triennio 2013-2015 - Dettaglio regionale



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 2016, 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, ma anche ai **Referenti di ogni singola Regione e Provincia Autonoma** al fine di rendere più efficace il supporto alle attività di governo e monitoraggio del settore TPL a livello regionale.

A partire da Febbraio 2016 sono già state quindi fornite le seguenti macro-funzionalità alle Regioni e Province Autonome per governo e monitoraggio del settore TPL:

- gestione centralizzata dell'anagrafica dei contratti di servizio TPL e Trasporto Ferroviario Regionale e di gestione infrastruttura stipulati da Enti Committenti 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 31.12.2015 dei contratti** presenti in banca dati, condizione necessaria per effettuare tramite le Imprese la rilevazione dati "sintetici" sui contratti validi nel 2015.
- gestione centralizzata 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;
- gestione centralizzata dell'anagrafica degli Enti Committenti che hanno stipulato nel territorio regionale dei contratti di servizio TPL e Trasporto Ferroviario Regionale;

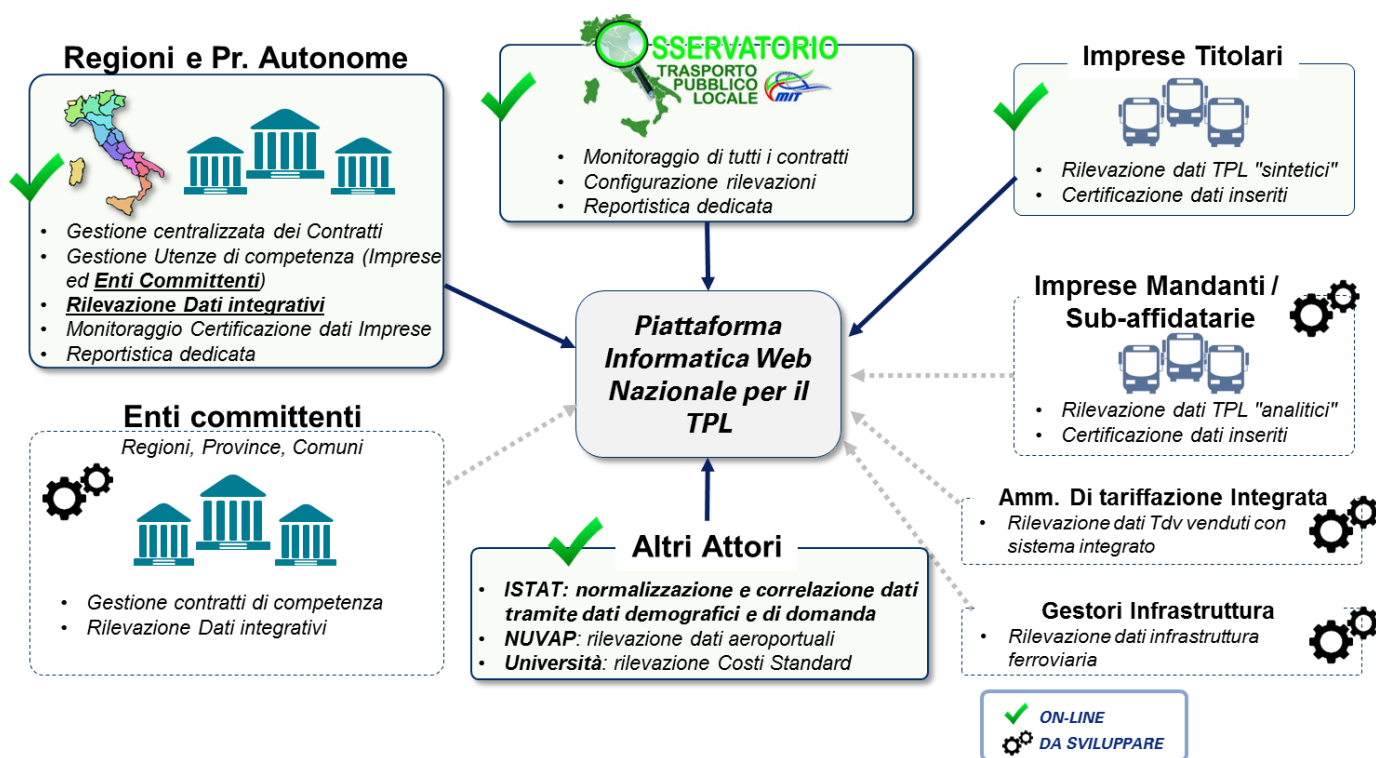
- monitoraggio centralizzato dello stato della Rilevazione dati TPL tramite le Imprese per l'esercizio 2015 e futuri, nonché piena visibilità dei dati trasportistici ed economico-finanziari per gruppi di modalità di trasporto (e relative certificazioni) comunicati dalle Imprese per ogni contratto di servizio TPL;
- oltre alle funzionalità sopra esposte, la Piattaforma Informatica mette a disposizione dei Referenti Regionali specifica Reportistica in formato Excel per agevole consultazione ed elaborazione dei dati di competenza regionale.

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 sui seguenti *driver* di intervento:

- **Proseguire con l'approccio incrementale nell'estensione dei dati TPL da rilevare tramite Imprese e Enti del servizio TPL**, già sperimentato con successo nelle prime Fasi di avvio della Piattaforma, con le seguenti priorità:
 - a. Rilevazione *dati anagrafici e di programma sui contratti* di servizio tramite gli Enti Committenti;
 - b. 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 ecc.)" e "*numero Addetti alla gestione dell'infrastruttura* (di cui Circolazione, Manutenzione, Amministrativi ecc.)");
 - c. Rilevazione dati di Integrazione Tariffaria per contratti che prevedono servizi multimodali.
- **Proseguire 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 *Enti Committenti* per la gestione dei contratti di competenza e la Rilevazione di dati di maggiore dettaglio sui contratti;
 - b. Attivazione *Imprese mandanti e sub-affidatarie di 1° Livello* per la Rilevazione dati analitici per gli atti di affidamento;
 - c. Attivazione *Gestori di Integrazione Tariffaria* per la Rilevazione dati relativi alla vendita dei titoli di viaggio.
- **Aumentare la sicurezza introducendo la Certificazione dei dati tramite Firma Digitale**, al fine di garantire la "non ripudiabilità" di dati e documenti inviati in via telematica dagli utenti. Attualmente, i dati TPL economici e trasportistici richiesti telematicamente alle Imprese tramite la Piattaforma Informatica dell'Osservatorio sono certificati extra-sistema tramite il "Modello Unico di Certificazione". Tale modello riepiloga i dati appena inseriti dall'Impresa per ciascun contratto di competenza e "guida" la compilazione da parte dei firmatari a seconda delle varie nature giuridiche che l'Impresa Titolare assume rispetto ai contratti e viene storicizzato in un file system ospitato dal CED del SIDT. Il modello ha rappresentato un buon compromesso tra qualità e rapidità di implementazione, permettendo

così di avviare nei tempi previsti il processo di rilevazione dati TPL. Gli attuali punti deboli sono però evidenziati in fase di controllo delle certificazioni e dell'identità del soggetto certificante poiché con tale modello può avvenire unicamente in modo "manuale", visualizzando l'intero documento ed effettuando onerose ricerche sul conto del firmatario. La soluzione proposta prevede quindi di superare tale difficoltà, introducendo un meccanismo di *verifica della Firma Digitale* sui documenti inviati all'Osservatorio dagli utenti della Piattaforma Informatica dell'Osservatorio (es. certificazione dei dati TPL di consuntivo da parte delle Imprese TPL). Si ricorda che 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 G.U.R.I. n. 50 del 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.

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.

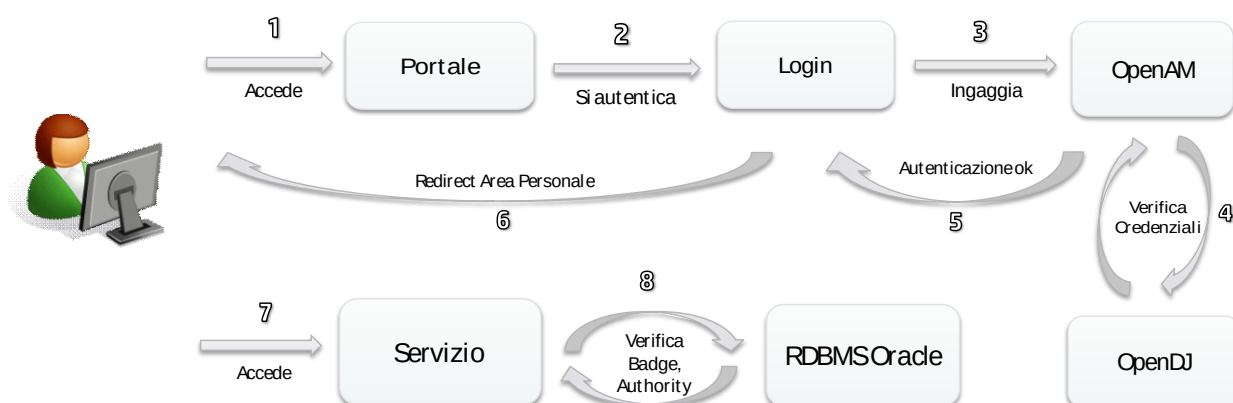
La Piattaforma Web ha una architettura client/server Web-based per consentire l'accesso da parte delle aziende di trasporto pubblico locale attraverso un Web Browser e senza necessità di installare specifici software.

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 DG, UMC, 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 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: dati dell'impresa, estremi contrattuali, ubicazione territoriale etc.
- Dati di produzione: 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: indicazione delle velocità commerciali
- Dati relativi all'utenza: quantità di passeggeri e di passeggeri*km.

3 I recenti sviluppi della riforma del trasporto pubblico locale

Il quadro regolatorio del trasporto pubblico locale, permeato dalla disciplina europea e dagli orientamenti della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, che ne costituiscono il punto di riferimento, è stata inciso da recenti provvedimenti normativi, alcuni approvati e pubblicati in G.U., altri ancora in fase di approvazione.

Si tratta del tentativo di fornire una risposta a una diffusa domanda di razionalizzazione in un quadro normativo reso confuso e instabile dai molteplici e disorganici interventi legislativi degli ultimi anni, che hanno oscillato tra la promozione delle forme pubbliche di gestione e gli incentivi più o meno rilevanti all'affidamento a terzi mediante gara, su cui, peraltro, ha avuto un impatto determinante il referendum abrogativo del 12 e 13 giugno 2011 sull'articolo 23-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, e la sentenza della Corte costituzionale 20 luglio 2012, n. 199, che ha dichiarato incostituzionale il successivo articolo 4 del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138.

Allo scopo di riordinare e razionalizzare una disciplina complessa e frammentata e, al contempo, salvaguardare i livelli minimi di qualità delle prestazioni rese dai concessionari dei servizi pubblici interessati e, conseguentemente, tutelare gli utenti finali di tali servizi e garantire la tutela e la promozione della concorrenza, il Parlamento, nel più ampio quadro della riforma della pubblica amministrazione, con **l'articolo 16 della legge 7 agosto 2015, n. 124**, recante *Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche*, ha conferito al Governo il potere di adottare decreti di "semplificazione" delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici locali di interesse economico generale.

I principi e i criteri direttivi generali della delega di cui al menzionato art. 16 sono i seguenti:

- a) elaborazione di un **testo unico** delle disposizioni in ciascuna materia, con le modifiche strettamente necessarie per il coordinamento delle disposizioni stesse, salvo quanto previsto nelle lettere successive;
- b) **coordinamento formale e sostanziale del testo delle disposizioni legislative vigenti**, apportando le modifiche strettamente necessarie per garantire la coerenza giuridica, logica e sistematica della normativa e per adeguare, aggiornare e semplificare il linguaggio normativo;
- c) **risoluzione delle antinomie** in base ai principi dell'ordinamento e alle discipline generali regolatrici della materia;
- d) **indicazione esplicita delle norme abrogate**, fatta salva l'applicazione dell'articolo 15 delle disposizioni sulla legge in generale premesse al codice civile;
- e) **aggiornamento delle procedure**, prevedendo, in coerenza con quanto previsto dai decreti legislativi di cui all'articolo 1, la più estesa e ottimale utilizzazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, anche nei rapporti con i destinatari dell'azione amministrativa.

Il richiamato **articolo 16, al comma 4**, precisa che detti provvedimenti siano adottati su proposta del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e con i ministri interessati, previa acquisizione del parere da parte della Conferenza Unificata e del parere del Consiglio di Stato, che sono resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Inoltre, lo schema di ciascun decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si

pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato.

Sulla base della disposizione normativa richiamata, il Governo ha definito un testo unico di riordino del quadro normativo del settore dei servizi pubblici locali che non ha, tuttavia, completato l'iter di approvazione e un nuovo quadro normativo per le società partecipate da amministrazioni pubbliche. La tecnica prescelta è, pertanto, quella dell'elaborazione di testi unici, in parte innovativi, in applicazione degli ulteriori, specifici principi e criteri di delega previsti, rispettivamente, dagli artt. 18 e 19.

In particolare, lo schema di decreto legislativo recante “**Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale**”, predisposto nel rispetto della ripartizione delle competenze legislative, delineate dall'articolo 117 della Costituzione, fra Stato e Regioni e nel rispetto delle attribuzioni degli enti locali è stato approvato dal Consiglio dei Ministri, in via preliminare, nella seduta del 20 gennaio 2016.

Come precisato in alcuni dei criteri direttivi di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124, che ne tracciano gli obiettivi e ne delimitano l'ambito, tale provvedimento risponde all'esigenza di valorizzare i principi, alcuni dei quali di derivazione europea, posti a tutela della concorrenza e della generale trasparenza ed efficacia dell'azione amministrativa, anche in ambito locale. A tal fine, il decreto, che si compone di **trentotto articoli**, suddivisi in **sette Titoli**, risponde alle esigenze più urgenti tra quelle individuate dal Parlamento:

- precisazione dell'**ambito di applicazione della disciplina**, con esclusione delle normative speciali di settore: servizio idrico integrato, servizio di gestione integrata dei rifiuti, trasporto pubblico locale, servizio di distribuzione dell'energia elettrica, servizio di distribuzione del gas naturale e gestione del servizio farmaceutico;
- indicazione dei **principi generali per la regolazione, l'assunzione, e la gestione dei servizi** pubblici locali di interesse economico generale;
- previsione di condizioni e limiti per **l'assunzione del servizio pubblico**, con indicazione delle concrete modalità di perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico;
- revisione delle discipline settoriali ai fini della loro **armonizzazione e coordinamento** con la disciplina generale in materia di modalità di affidamento dei servizi;
- introduzione di specifiche e tassative **modalità di gestione del servizio**: affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, affidamento a società mista, gestione diretta o in house e, limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante azienda speciale;
- riordino della disciplina in materia di **proprietà e gestione delle reti**, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali;
- riordino e razionalizzazione delle regole in materia di **organizzazione dei servizi**, anche mediante la definizione degli ambiti territoriali ottimali;
- introduzione di regole certe in tema di distinzione tra **funzioni di regolazione e funzioni di gestione**;
- completamento della disciplina in materia di **trasporto pubblico locale**;
- razionalizzazione delle funzioni affidate alle **Autorità indipendenti**, al fine di assicurare la trasparenza nella gestione e nell'erogazione dei servizi;
- definizione di strumenti di rilevazione degli **obblighi di servizio pubblico** imposti e degli standard di qualità, nel rispetto dei principi dettati dalla normativa nazionale in materia di trasparenza;
- definizione del regime delle **sanzioni e degli interventi sostitutivi**, in caso di violazione della disciplina generale.

Anche al fine di salvaguardare i livelli minimi di qualità delle prestazioni e dei servizi resi dai concessionari dei servizi pubblici interessati e, conseguentemente, tutelare gli utenti finali di tali servizi, il decreto semplifica e razionalizza le funzioni di regolazione dei servizi pubblici locali e i procedimenti relativi:

- all'assunzione e alla gestione del servizio pubblico locale;
- alla proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali;
- all'affidamento diretto (c.d. *in house*) di contratti pubblici a società a controllo pubblico;
- al mantenimento o l'eliminazione dei regimi di esclusiva dei servizi.

Obiettivi di breve periodo sono:

- migliorare l'attività di erogazione dei servizi pubblici locali;
- ridurre la gestione pubblica dei servizi ai soli casi di stretta necessità;
- introdurre regole in materia di organizzazione dei servizi, anche mediante la definizione degli ambiti territoriali ottimali.

Obiettivi di medio periodo sono:

- favorire la corretta organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale, anche attraverso forme di consultazione pubblica volte a valorizzare il coinvolgimento attivo degli stakeholder;
- ridefinire il sistema di gestione delle funzioni di regolazione, garantendo maggior tutela agli utenti dei servizi;
- migliorare i livelli di qualità dei servizi.

Obiettivi di lungo periodo sono:

- garantire la razionalizzazione delle modalità di gestione dei servizi pubblici locali, in un'ottica di rafforzamento del ruolo dei soggetti privati;
- attuare i principi di economicità ed efficienza nella gestione dei servizi pubblici locali, anche al fine di valorizzare il principio della concorrenza.

Per quanto riguarda il **settore del trasporto pubblico locale**, il provvedimento interviene su una serie di aspetti specifici, recando diverse previsioni legislative volte:

- alla rinnovazione/ammodernamento del parco automobilistico;
- all'introduzione di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri;
- alla diffusione di nuove tecnologie in sede di definizione dei Piani urbani del traffico;
- all'introduzione di nuovi parametri per il calcolo delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio pubblico;
- alla modificazione dei criteri di riparto del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale;
- all'introduzione di misure di lotta all'evasione e di tutela dell'utenza nel settore in questione;
- alla promozione di una pianificazione e programmazione della mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Su ricorso promosso dalla Regione Veneto, **la Corte Costituzionale, con sentenza n. 251 del 25 novembre 2016**, ha dichiarato la illegittimità costituzionale di alcune disposizioni della legge n. 124 del 2015, tra cui l'art. 17, comma 1, lettere a), b), c), d), e), f), l), m), o), q), r), s) e t), nella parte in cui, in combinato disposto con l'art. 16, commi 1 e 4, prevede che il Governo adotti i relativi decreti legislativi attuativi previo parere in sede di Conferenza unificata, anziché previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni. Ciò in quanto tali disposizioni incidono su alcune materie di competenza regionale, con la conseguente necessità di assicurare il principio di leale collaborazione.

L'iter di approvazione del provvedimento normativo relativo ai servizi locali di interesse economico generale non è stato completato. In merito, preme, tuttavia, richiamare il contenuto delle specifiche disposizioni sul trasporto pubblico locale contenute nel **Titolo V** rubricato Contratto di servizio, tariffe, trasparenza e tutela dei consumatori del decreto in esame (artt. da 21 a 32) che, avendo costituito oggetto di dibattito istituzionale, potrebbe costituire confluire in un diverso provvedimento normativo.

In particolare il provvedimento normativo in parola disciplinava il **contratto di servizio**, stabilendo i rapporti tra gli enti affidanti e i soggetti affidatari dei servizi, nonché tra i primi e le società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali.

Il Consiglio di Stato, nel parere reso sullo schema di decreto legislativo in esame, ha sottolineato "l'importanza della scelta legislativa di prevedere l'inserimento (ovviamente, a cura dell'ente affidante) dello schema di contratto nella documentazione di gara sin dalla fase dell'indizione della procedura di evidenza pubblica, a garanzia dei principi di trasparenza, di parità di trattamento e di non discriminazione, onde fissare ex ante in modo vincolante gli elementi e le condizioni essenziali del contratto da stipulare con il soggetto affidatario all'esito della procedura di evidenza pubblica".

Il contratto, ai sensi del comma 2, prevede la corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, considerati gli eventuali proventi tariffari, e stabilisce le norme volte alla regolazione del servizio e del rapporto tra l'affidatario e l'amministrazione che ha proceduto all'affidamento del servizio.

Il comma 3 dispone che - salvo le discipline di settore - il contratto di servizio contenga alcune previsioni obbligatorie:

- il regime giuridico prescelto per la gestione del servizio;
- il periodo di validità del contratto;
- gli obiettivi di sviluppo dei servizi, il programma degli investimenti e il piano economico-finanziario;
- l'obbligo del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione;
- le modalità di remunerazione del capitale investito, ivi inclusi gli oneri finanziari a carico delle parti;
- le compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi per gli eventuali obblighi di servizio pubblico, che tengono conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti dall'eventuale gestione di servizi complementari;
- gli strumenti di rilevazione della qualità erogata e dell'adempimento di altre obbligazioni contrattuali;
- le sanzioni e le penalità in caso di mancata osservanza del contratto e le ipotesi di risoluzione in caso di grave e ripetuta violazione degli obblighi contrattuali;
- idonee garanzie finanziarie e assicurative nonché misure a garanzia della continuità del servizio;
- le modalità di risoluzione delle controversie con gli utenti; gli obblighi di informazione e di rendicontazione nei confronti dell'amministrazione competente, o dell'autorità di regolazione settoriale, ove costituita, e di altri enti preposti al controllo e al monitoraggio delle prestazioni;
- la disciplina delle conseguenze derivanti dall'eventuale cessazione anticipata dell'affidamento e i criteri per la determinazione dell'indennizzo spettante al gestore.

Il comma 4 prevede che il contratto di servizio indichi gli elementi necessari per la garanzia di qualità del servizio affidato e la tutela dell'utente finale:

- il programma d'esercizio e la dimensione di offerta dei servizi;
- la struttura, i livelli e le modalità di aggiornamento delle tariffe e dei prezzi a carico dell'utenza, per i servizi a domanda individuale; gli standard qualitativi, ambientali e quantitativi dei servizi erogati;

- la previsione di procedure relative alla proposizione di reclami nei confronti dei gestori del servizio pubblico e conclusione dell'esame con comunicazione agli utenti degli esiti;
- le modalità di ristoro dell'utenza, mediante meccanismi di rimborso automatico ovvero in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo, in caso di violazione degli standard qualitativi di servizio e delle condizioni generali del contratto;
- l'obbligo di provvedere periodicamente alla verifica, mediante indagini presso l'utenza, eseguite con la partecipazione delle associazioni dei consumatori e degli utenti maggiormente rappresentative sul territorio di competenza, della qualità e della quantità dei servizi offerti, con previsione di eventuali sanzioni o penalità;
- l'obbligo di rendere pubblica e aggiornare la carta dei servizi relativa agli standard di qualità e di quantità dei servizi erogati;
- la previsione della verifica periodica dell'adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato, fissati nel contratto di servizio, alle esigenze dell'utenza;
- la previsione di un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri contrattuali e di quanto stabilito nelle carte dei servizi.

L'**articolo 22** contiene le disposizioni per l'**innovazione del trasporto pubblico locale**, ridefinendo alcuni obblighi contrattuali in capo alle imprese che gestiscono tale servizio.

Al comma 1, si stabilisce che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 dovranno escludere che l'affidatario del servizio di trasporto regionale o locale possa avvalersi di veicoli a motore appartenenti alle categorie M2 ed M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 0 e 1. Resta comunque fermo quanto previsto dai decreti del Ministro delle infrastrutture e trasporti, adottati ai sensi dell'articolo 1, comma 232, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per il 2015) di disciplina dei casi di esclusione dal divieto, ivi recato, di circolazione dei veicoli a motore EURO 0, per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

Con una previsione analoga a quella recata nel citato art.1, comma 232, della legge di stabilità per il 2015, nell'articolo in esame, si demanda a uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione dei casi di esclusione, dal predetto divieto (che, come detto, concerne ora anche i veicoli EURO 1), di veicoli di carattere storico o destinati a usi specifici.

Il comma 2 stabilisce che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano prevedere, altresì, le seguenti obbligazioni a carico dell'affidatario del servizio stesso:

- i veicoli utilizzati per il trasporto pubblico locale devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione;
- i medesimi veicoli e quelli adibiti al trasporto pubblico regionale dovranno essere dotati di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, nella definizione del corrispettivo, dovranno tener conto degli oneri, in termini di investimenti, sostenuti per adempiere ai predetti obblighi di servizio, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147104. La relativa copertura sarà assicurata con quote annuali corrispondenti agli ammortamenti degli investimenti. Le previsioni dei contratti di servizio dovranno essere formulate nel rispetto dei principi di cui al regolamento (CE) 1370/2007, in materia di servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

Il comma 3, al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, consente alle imprese affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale di ricorrere alla locazione di materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente di veicoli per il trasporto su gomma. In tale ultimo caso, occorre che i veicoli abbiano un'anzianità non superiore ai 12 anni e che la locazione abbia una durata pari o superiore ad un anno.

Il comma 4 demanda ai comuni la previsione, nell'ambito dei Piani urbani del traffico (Put), di iniziative per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano nazionale di azione sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), fra cui l'allocatione di specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea in investimenti in nuove tecnologie per il trasporto.

Il comma 5 dispone che i contratti di servizio che saranno stipulati dal 31 dicembre 2016 per il trasporto regionale e locale debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione stabilisce, altresì, che il mantenimento e il rinnovo siano effettuati sulla base di standard qualitativi e di innovazione tecnologica definiti dagli stessi enti affidanti, ove non ricorrano alla locazione senza conducente.

Le imprese affidatarie sono inoltre vincolate, ai sensi dei citati contratti di servizio: a predisporre un Piano economico finanziario (PEF) in cui si preveda di destinare al rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine e leasing, nonché ad investimenti in nuove tecnologie, una quota non inferiore al dieci per cento del corrispettivo contrattuale; ad attivare sistemi di bigliettazione elettronica sui mezzi immatricolati, sostenendone i relativi oneri.

Ai sensi del comma 6, gli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in sede di stipula dei contratti di servizio successivi al 31 dicembre 2017, dovranno determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi standard (in applicazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147) e degli indicatori programmatici ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità. La norma specifica che compensazioni e corrispettivi sono definiti ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative comunitarie sugli obblighi di servizio pubblico, in modo da tener conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali sia in termini di programmazione dei servizi che di promozione dell'efficienza del settore.

Il comma 7 modifica l'art.19 del decreto legislativo n. 422 del 1997 nel modo seguente:

a) al comma 5, primo periodo, viene consentito di derogare all'obbligo di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura), demandando a tal fine ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata, una eventuale ridefinizione della percentuale stessa al fine di tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali;

b) viene abrogato il comma 6, che imponeva un adeguamento dei contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del decreto legislativo in occasione della prima revisione annuale.

Il comma 8 dispone che le disposizioni di cui al comma 7 si applichino a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore del decreto in esame. In altri termini, le disposizioni sulla deroga al rapporto pari al 35 per cento fra ricavi da traffico e costi operativi (così come sull'obbligo di conformarsi a tale rapporto nei casi in cui non si sia già provveduto) si applicheranno a partire dal 1° gennaio del prossimo anno.

Il comma 9 stabilisce che - nell'ottica di favorire la finalità di accrescere la quota dei costi coperta con i ricavi da traffico - le regioni e gli enti locali sono tenuti a modificare i sistemi tariffari e le tariffe tenendo anche conto "dei principi della semplificazione, dell'applicazione dell'ISEE, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori". Tali modifiche riguardano sia i contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione delle misure tariffarie, sia i contratti "in

essere alla predetta data” (che si presume debba essere la data di adozione delle stesse misure tariffarie). In quest’ultimo caso, si dispone la riduzione del corrispettivo del medesimo contratto in misura pari al settanta per cento dell’incremento previsto dei ricavi da traffico conseguente alla variazione tariffaria, sempre che nel contratto di servizio non sia disposto altrimenti. L’aggiornamento dei livelli tariffari, così modificati, è effettuato sulla base delle misure emanate dall’Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Il comma 2, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, demanda all’Autorità la definizione dei “criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico delle imprese regolate, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori”.

Ai sensi del comma 10, nei casi in cui i proventi tariffari non coprano i costi di gestione del servizio a domanda individuale, il gestore è tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell’ente locale e finanziata dalla fiscalità locale.

Il comma 11 reca una norma di interpretazione autentica dell’articolo 18, comma 2, lettera a), quarto periodo, del decreto legislativo n. 422 del 1997. Quest’ultima disposizione prevede che l’esclusione dal divieto di partecipare alle gare per l’affidamento di servizi di trasporto recato al precedente periodo (riguardante le società destinatarie di affidamenti non conformi al combinato disposto degli articoli 5 e 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007¹¹⁴ e la cui durata ecceda il termine del 3 dicembre 2019) non si applichi alle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale. Ai sensi del comma in esame, l’esclusione deve intendersi circoscritta ai soli casi nei quali dette imprese concorrano all’affidamento del servizio già gestito, ovvero di un servizio avente caratteristiche qualitative, quantitative simili o che sia ricompreso nello stesso ambito territoriale dove già operano, fermo restando il divieto a partecipare a procedure “che affidano servizi con dimensioni economiche e geografiche su scala più ampia”.

Ai sensi del comma 12, sono fatte salve le modalità di affidamento diretto dei servizi di trasporto previste dal regolamento (CE) n. 1370/2007.

Ai sensi dell’art. 5 del regolamento richiamato (Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico), paragrafi 2, 4 e 6, la possibilità di affidamento diretto è subordinata alla presenza di determinati requisiti: l’affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l’autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società in house) e non ci deve essere un divieto da parte del Legislatore nazionale. Gli affidamenti diretti sono sempre consentiti (fatto salvo il divieto da parte del Legislatore nazionale) al di sotto di determinate soglie di valore e dimensione del servizio. Possono essere, inoltre, aggiudicati direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per tram e metropolitane per i quali vale la disciplina generale.

L’articolo 23 stabilisce i criteri per la ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale. Detti criteri sono, tra l’altro volti, a far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale siano affidati con procedure ad evidenza pubblica, penalizzando le regioni e gli enti locali che non procedano al loro tempestivo espletamento, nonché a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell’utenza nell’erogazione del servizio.

Il comma 1 stabilisce che, a decorrere dal 2017, il riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (di cui all’articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135) è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata. Qualora detta intesa non sia raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 281 del 1997, il Consiglio dei Ministri può provvedere con deliberazione motivata.

Il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato inizialmente istituito dall'art. 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Esso prevedeva che il Fondo, allocato presso il Ministero dell'economia e delle finanze, avesse una dotazione iniziale pari a 400 milioni di euro, il cui utilizzo era escluso dai vincoli derivanti dal Patto di stabilità.

L'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 (come risultante dalle modifiche introdotte dall'art. 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228) – che ha abrogato il richiamato comma 3 – prevede, al comma 1, che i criteri e le modalità con cui ripartire fra le regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi, ai sensi dell'art. 8 della legge n. 281 del 1997, d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013.

Detti criteri sono volti a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e favorire un incremento dell'efficienza nella programmazione e gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, puntando su: un efficientamento dell'offerta di servizio intesa a soddisfare la domanda di trasporto pubblico; un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e un corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; la definizione di livelli occupazionali appropriati; la predisposizione di strumenti di monitoraggio e di verifica.

Nel parere espresso dalla Conferenza unificata è confluita la richiesta congiunta di ANCI e UPI che una quota del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sia assegnata direttamente alle città metropolitane, "con criteri che tengano conto anche della quota di domanda di mobilità riferita ai non residenti e non domiciliati (*city users*) e dell'offerta di servizi di Trasporto Pubblico Locale su impianti fissi".

Il comma 1 esplicita, inoltre, i seguenti criteri per il riparto del Fondo:

a) il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato, tra il 2015, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale (di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244). La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il trenta per cento dell'importo del predetto Fondo. La disposizione nel richiamare l'articolo 22, comma 7, lettera a), del provvedimento in esame fa sì che in sede di distribuzione delle risorse sulla base dei criteri in esame si debba tener conto della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali secondo quanto sarà stabilito dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al medesimo comma 7, lettera a).

b) per il primo anno, il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato in base al criterio dei costi standard, secondo quanto stabilito dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo.

L'art. 1, comma 84, della legge n.147 del 2013 (legge di stabilità per il 2014) - richiamato dalla disposizione in esame - demanda a un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, la definizione, entro il 31 marzo 2014, secondo criteri di uniformità a livello nazionale, dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. La citata disposizione stabilisce altresì che nella "determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile".

c) la quota residuale del Fondo, dopo aver dedotto le quote calcolate sulla base dei proventi da traffico (lettera a)) e dei costi standard (lettera b)), è distribuita, il primo anno, sulla base della tabella 1 allegata al richiamato DPCM 11 marzo 2013 ("Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario"); a partire dal secondo anno, la ripartizione sarà svolta sulla base dei livelli adeguati di servizio di cui al comma 4.

Nel primo anno di applicazione del riparto la quota residuale del Fondo sarà distribuita secondo le percentuali di riparto basate sui livelli storici previsti nella tabella sotto indicata. L'art. 4 del citato D.P.C.M. 11 marzo 2013 demanda ad un ulteriore D.P.C.M., adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza Unificata, l'aggiornamento delle percentuali di ripartizione di cui alla tabella 1 che si prevede che siano rideterminate con cadenza triennale "sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL".

Regione	% di riparto del Fondo
ABRUZZO	2,69%
BASILICATA	1,55%
CALABRIA	4,31%
CAMPANIA	11,11%
EMILIA-ROMAGNA	7,35%
LAZIO	11,68%
LIGURIA	4,09%
LOMBARDIA	17,30%
MARCHE	2,18%
MOLISE	0,71%
PIEMONTE	9,84%
PUGLIA	8,10%
TOSCANA	8,81%
UMBRIA	2,03%
VENETO	8,24%
<i>Totale complessivo</i>	100,00%

d) è prevista una penalizzazione in termini di riduzione delle risorse - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara. La medesima decurtazione è contemplata qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette misure, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Si rammenta che la lettera f) dell'art. 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 stabilisce che l'Autorità provvede a "definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio".

Essa è oggetto di modifiche da parte dell'art. 17, comma 1, del provvedimento in esame. Tali modifiche sono, tra l'altro, dirette a conferire all'Autorità competenze specifiche in relazione ai contratti di servizio stipulati con società affidatarie in house del servizio di TPL.

La disposizione in esame non si applica ai contratti vigenti al 31 dicembre 2015 (per tutto il periodo della loro vigenza), a condizione che siano affidati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.

Con detta precisazione, si prevede di non penalizzare gli affidamenti diretti alle società in house che siano vigenti al 31 dicembre 2015, considerato che il citato regolamento, all'art. 5, consente detta forma di affidamento.

La riduzione in sede di riparto è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati secondo le previste procedure.

La disciplina recata alla lettera d) interviene ai fini di incentivare, a regime, l'affidamento con procedura ad evidenza pubblica, attraverso una penalizzazione economica a forme di affidamento diretto a società in house, nonché di promuovere il rispetto delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di estensione dei bacini di gara, schemi di bandi di gara e convenzioni da inserire nei capitolati di gara, nomina delle commissioni aggiudicatrici, contratti di servizio stipulati con società affidatarie in house del servizio di TPL, insussistenza di condizioni discriminatorie nei bandi di gara relativi al trasporto ferroviario regionale.

e) è introdotta una clausola volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del Fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente.

È, altresì, stabilito che l'importo derivante da tali riduzioni "è versato all'entrata del bilancio dello Stato, per essere assegnato al Fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015 n. 208".

Il Fondo richiamato, cui destinare i risparmi conseguenti alle riduzioni dei trasferimenti per il trasporto pubblico, è quello istituito ai sensi del comma 866 dell'articolo unico della legge di stabilità per il 2016, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato all'acquisto, diretto o tramite società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto

pubblico locale e regionale, al fine di assicurare il concorso dello Stato al “raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta”.

f) si prevede infine che le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano assumano gli atti necessari a conformarsi entro il 31 dicembre dell'anno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto ai criteri di razionalizzazione contemplati nello schema di decreto in esame, in attuazione del principio di leale cooperazione e nel rispetto dei relativi statuti.

Al riguardo, si segnala che già l'articolo 1, comma 3, contiene una clausola di salvaguardia per l'applicazione delle disposizioni del decreto legislativo nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano. Esso prevede che l'applicazione avrà luogo compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3. In detto comma si prevede che, laddove necessario, le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvederanno ad adeguare i rispettivi ordinamenti e norme di attuazione al decreto in esame entro sei mesi, che si presume siano da considerare dalla data dell'entrata in vigore dello schema di decreto legislativo in esame.

Il comma 2 stabilisce che, in attesa dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di riparto del Fondo di cui al comma 1, una quota pari all'80 per cento delle risorse del Fondo è ripartita (con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia) tra le regioni, a titolo di anticipazione, ed erogata con una cadenza mensile. La ripartizione dell'anticipazione è formulata sulla base delle quote attribuite a ciascuna regione l'anno precedente.

Ai sensi del comma 3, allo scopo di poter disporre di dati istruttori uniformi, le amministrazioni competenti si avvalgono dell'Osservatorio per il trasporto pubblico locale di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi di trasporto pubblico espletati, indispensabili per lo svolgimento di indagini e approfondimenti, i cui esiti sono funzionali all'attività di pianificazione e monitoraggio. Le amministrazioni sono a tal fine tenute a trasmettere, con cadenza semestrale, all'Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico.

Il comma 4 demanda alle regioni a statuto ordinario la definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, che, ai sensi del comma 1, lettera c), rappresentano un parametro per il riparto del Fondo a partire dal secondo anno dall'entrata in vigore dello schema di decreto. Le regioni sono chiamate ad operare sulla base dei criteri che saranno introdotti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e previa intesa in Conferenza sede di unificata, da adottare entro novanta giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto in esame. La determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico dovrà avvenire tenendo presente il perseguimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché l'esigenza di evitare duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e di assicurare l'applicazione delle disposizioni relative al riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale (articolo 34-octies del decreto-legge n.179 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n.221 del 2012), privilegiando soluzioni innovative e più economiche per la fornitura di servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, “quali scelte di sostituzione modale”. Le regioni sono tenute a provvedere entro e non oltre centoventi giorni dall'adozione del decreto ministeriale, avendo al contempo cura di procedere ad una riprogrammazione dei servizi anche attraverso una revisione del piano di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012.

Nel caso in cui le regioni non provvedano nel termine indicato, il Governo può esercitare il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 131 del 2003 ("Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3").

La citata disposizione disciplina l'esercizio del potere sostitutivo di cui all'articolo 120 della Costituzione da parte del Governo nei confronti delle regioni e degli enti locali. Si prevede, in particolare, che il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente per materia, anche su iniziativa delle Regioni o degli enti locali, assegni all'ente interessato un congruo termine per adottare i provvedimenti dovuti o necessari; decorso infruttuosamente tale termine, il Consiglio dei ministri, sentito l'organo interessato, su proposta del Ministro competente o del Presidente del Consiglio dei ministri, adotta i provvedimenti necessari, anche normativi, ovvero nomina un apposito commissario. Alla riunione del Consiglio dei ministri è invitato a partecipare il Presidente della Giunta della Regione interessata al provvedimento.

Il comma 5 abroga, con decorrenza dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore dello schema in esame, le disposizioni di cui ai comma 3 (relative all'adozione del DPCM recante criteri e modalità di riparto del Fondo), 5 (recante modalità di riparto annuale) e 6 (riguardante l'anticipazione di una quota del Fondo alle regioni in attesa del riparto) dell'articolo 16-bis del citato decreto-legge n.95 del 2012, in funzione di coordinamento con le disposizioni dettate dall'articolo in esame proprio nei medesimi ambiti, che, peraltro, almeno in parte, ne recepiscono il contenuto.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 perde efficacia a decorrere dallo stesso 1° gennaio, conservandola esclusivamente "ai fini di cui alla lettera d) del comma 1 e ai fini del comma 9130 del predetto articolo 16-bis".

L'articolo 24 prevede l'obbligo, per il gestore, di rendere pubblica, anche a mezzo del proprio sito internet e di altri strumenti telematici disponibili, la versione aggiornata della carta dei servizi, nella quale, oltre a quanto stabilito nel contratto di servizio in ordine alla disciplina dei rapporti con l'utenza, sono indicati:

- i) le informazioni che consentono all'utente di conoscere le principali voci di costo coperte dalla tariffa, con distinta indicazione delle componenti di costo dipendenti dalle capacità gestionali dell'erogatore e di quelle influenzate da fattori esogeni;
- ii) i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori del servizio (comma 1).

Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali di interesse economico generale e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, il comma 2 dispone che le Autorità di regolazione e ogni altra amministrazione pubblica dotata di competenze di regolazione sui servizi pubblici locali definiscano i diritti di cui al comma 1, con particolare riguardo alle seguenti previsioni:

- a) previsione dell'obbligo, per il soggetto gestore, di emanare una «Carta della qualità dei servizi», da redigere e pubblicizzare in conformità a intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, che rechi i seguenti contenuti: gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate così come determinati nel contratto di servizio; le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e quelle per adire le vie conciliative e giudiziarie; le modalità di ristoro dell'utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza;
- b) previsione di strumenti di risoluzione delle controversie insorte fra gestori e utenti del servizio, alternativi a quella della giustizia ordinaria;
- c) consultazione obbligatoria delle associazioni dei consumatori;

d) previsione che si proceda a verifica periodica - con la partecipazione delle associazioni dei consumatori - dell'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio fissati nel contratto di servizio alle esigenze dell'utenza, ferma restando la possibilità per il singolo cittadino di presentare osservazioni e proposte in merito;

e) previsione di un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio e di quanto stabilito nelle carte della qualità dei servizi, svolto sotto la diretta responsabilità dell'ente locale o dell'ambito territoriale ottimale, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte dei singoli cittadini, che possono rivolgersi, a tal fine, all'ente locale, ai gestori dei servizi ovvero alle associazioni dei consumatori;

f) istituzione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi, alla quale partecipino l'ente locale, i gestori dei servizi e le associazioni dei consumatori e nella quale vengano presi in considerazione i reclami e le proposte e osservazioni pervenute a ciascuno dei soggetti partecipanti da parte dei cittadini.

g) previsione che le attività di cui alle lettere b), c) e d) siano finanziate con un prelievo a carico dei soggetti gestori del servizio, predeterminato nel contratto di servizio per l'intera durata del contratto stesso.

Viene fatto salvo quanto previsto dal codice del consumo, di cui dal decreto legislativo n. 206 del 2005, e dalla legge n. 287 del 1990 ("Norme per la tutela della concorrenza e del mercato").

Nell'articolo in esame confluiscono le disposizioni dell'art. 8 del decreto-legge n. 1 del 2012 e dell'art. 2, comma 461, della legge n. 244 del 2007, citate nella scheda di approfondimento su "Le carte dei servizi".

In particolare, si richiama l'attenzione sulle seguenti disposizioni parzialmente innovative:

- l'obbligo, per il gestore, di rendere pubblica, anche a mezzo del proprio sito internet e di altri strumenti telematici disponibili, la versione aggiornata della carta dei servizi offerti all'utenza (la definizione delle modalità di pubblicizzazione erano in precedenza demandate a una direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri);
- l'obbligo di indicare nelle carte dei servizi - oltre a quanto già previsto nel contratto di servizio relativamente alle disposizioni che disciplinano i rapporti con l'utenza - anche le informazioni che consentano all'utente di conoscere le principali voci di costo coperte dalla tariffa, con distinta indicazione delle componenti di costo dipendenti dalle capacità gestionali dell'erogatore e di quelle influenzate da fattori esogeni;
- tra i diritti che le Autorità di regolazione e ogni altra amministrazione pubblica dotata di competenze di regolazione sui servizi pubblici locali sono tenute a definire, oltre a essere riprodotte le disposizioni impartite agli enti locali ai sensi del citato art. 2, comma 461, viene aggiunta la "previsione di strumenti di risoluzione delle controversie insorte fra gestori e utenti dei servizi, alternative a quella della giustizia ordinaria" (comma 2, lett. b), dell'articolo in esame).

Al riguardo, si osserva che già la lettera a) dello stesso comma 2 include tra i contenuti obbligatori delle carte della qualità dei servizi le modalità "per adire le vie conciliative e giudiziarie".

Si evidenzia che l'art. 30 della legge n. 69 del 2009 ha previsto che le carte dei servizi dei soggetti pubblici e privati che erogano servizi pubblici o di pubblica utilità contengano la previsione della possibilità, per l'utente o per la categoria di utenti che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, di promuovere la risoluzione non giurisdizionale della controversia, che deve avvenire entro i trenta giorni successivi alla richiesta; le carte devono prevedere, inoltre, l'eventuale ricorso a meccanismi di sostituzione dell'amministrazione o del soggetto inadempiente.

In proposito, si rammenta, altresì, che l'Accordo sancito in sede di Conferenza unificata richiamato nella scheda di approfondimento di cui all'articolo in esame poneva, tra i contenuti minimi da inserire nei contratti e nelle carte di servizio, un sistema di risoluzione delle controversie e di indennizzo automatico. In particolare proponeva di realizzare un sistema snello, celere e minimamente oneroso di risoluzione non giurisdizionale delle controversie fra gestori e utenti, in relazione al quale veniva allegato alle Linee guida uno schema tipo di Protocollo di intesa sulla conciliazione paritetica tra Comune, Azienda e Associazioni dei consumatori, recante un regolamento di conciliazione redatto in conformità alle raccomandazioni della Commissione europea.

L'**articolo 25**, in materia di tariffe, prevede che - fatte salve le competenze delle autorità di regolazione e le speciali norme di settore - gli enti affidanti definiscano le tariffe dei servizi in misura tale da assicurare l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della gestione, nonché il perseguimento di recuperi di efficienza che consentano la riduzione dei costi a carico della collettività, in armonia con gli obiettivi di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse, e tenendo conto della legislazione nazionale ed europea in materia.

Il calcolo della tariffa, ai sensi del comma 1, è improntato a specifici criteri:

- a) correlazione tra costi standard e ricavi, in modo da assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione;
- b) equilibrato rapporto tra finanziamenti raccolti e capitale investito;
- c) entità dei costi di gestione delle opere, tenendo conto anche degli investimenti e della qualità del servizio;
- d) adeguatezza della remunerazione del capitale investito, sulla base delle prevalenti condizioni di mercato.

Rispetto all'art. 117, comma 1, del Tuel - oggetto di abrogazione da parte dell'art. 38 e il cui contenuto in gran parte confluisce nel comma in esame - si dispone che il principio dell'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della gestione - che deve indirizzare gli enti affidanti nella determinazione delle tariffe dei servizi - non sia disgiunto dal perseguimento di regimi produttivi che consentano la riduzione dei costi a carico della collettività, in armonia con gli obiettivi di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse, e tenendo conto della legislazione nazionale e comunitaria in materia.

Si segnala che sono, inoltre, oggetto di abrogazione le disposizioni in materia di finanza propria e derivata degli enti locali di cui all'art. 149, commi 7 e 8, del Tuel: "7. Le entrate fiscali finanziano i servizi pubblici ritenuti necessari per lo sviluppo della comunità e integrano la contribuzione erariale per l'erogazione dei servizi pubblici indispensabili. 8. A ciascun ente locale spettano le tasse, i diritti, le tariffe e i corrispettivi sui servizi di propria competenza. Gli enti locali determinano per i servizi pubblici tariffe o corrispettivi a carico degli utenti, anche in modo non generalizzato. Lo Stato e le regioni, qualora prevedano per legge casi di gratuità nei servizi di competenza dei comuni e delle province ovvero fissino prezzi e tariffe inferiori al costo effettivo della prestazione, debbono garantire agli enti locali risorse finanziarie compensative".

Inoltre, sono riprodotti i criteri di calcolo della tariffa di cui alle lettere b), c) e d) del richiamato art. 117, comma 1, del Tuel. Quanto alla lettera a), riguardante la corrispondenza tra ricavi e costi, si rileva l'introduzione del concetto di costo standard come elemento che, assieme al ricavo, concorre alla definizione dell'equilibrio-finanziario della gestione.

Gli enti affidanti possono prevedere tariffe agevolate per specifiche categorie di utenti in condizione di disagio economico o sociale o diversamente abili, provvedendo alla relativa compensazione in favore dei gestori (comma 2).

Il comma 3 dispone che - allo scopo di conseguire il graduale miglioramento della qualità e della efficienza dei servizi - le modalità di aggiornamento siano conformi al metodo denominato "*price-cap*".

Il comma 4 dispone che, in alternativa alla metodologia del *price-cap*, l'aggiornamento delle tariffe possa essere effettuato attraverso l'individuazione di un prezzo massimo, che tenga conto dei costi standard del servizio, compresi quelli derivanti da eventi eccezionali, di una congrua remunerazione del capitale investito e degli obiettivi di qualità del servizio.

Ad avviso del Consiglio di Stato "la previsione dell'applicazione della metodologia alternativa di aggiornamento delle tariffe, contenuta nel comma all'esame, a discrezionalità dell'ente gestore, contrasta con la finalità, enunciata nei commi 1 e 3, di perseguire i recuperi di efficienza che consentano la riduzione dei costi a carico della collettività, poiché, con la fissazione di un tasso di rendimento 'normale', peraltro senza predeterminazione legislativa del periodo temporale di riferimento, si riducono gli incentivi del soggetto affidante gestore del servizio all'innovazione del processo produttivo e alla minimizzazione dei costi di produzione, conseguendo lo stesso comunque il rendimento stabilito dal regolatore".

Il Consiglio di Stato ha suggerito, pertanto, di espungere il comma 4 dal testo del decreto legislativo, "in quanto introduttivo di un metodo ormai obsoleto di aggiornamento tariffario".

L'**articolo 26** reca disposizioni volte a potenziare gli strumenti di contrasto all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico locale.

In particolare, si introduce una sanzione pecuniaria per l'assenza di valido titolo di viaggio che, nelle more della quantificazione demandata alle leggi regionali, è pari a 60 volte il costo del biglietto (e comunque non superiore a 200 euro).

Il comma 4 novella l'art. 71 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, disponendo - in funzione di contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria - che i gestori del trasporto pubblico possano avvalersi di agenti accertatori, anche non appartenenti ai propri organici, ai quali sono riconosciuti, tra l'altro, i poteri di identificazione dei trasgressori e gli atti di accertamento delle violazioni previsti dalla normativa vigente (art. 13 della legge n. 689 del 1981). Inoltre, si prevede che il Ministero dell'interno possa mettere a disposizione unità di polizia giudiziaria a supporto degli agenti accertatori con copertura dei costi a carico dell'ente richiedente.

E' infine previsto che, ai fini dell'individuazione di trasgressori che si rifiutino di fornire le proprie generalità, si possa ricorrere - come mezzo di prova - ai filmati ottenuti dai sistemi di videosorveglianza presenti sui mezzi di trasporto e sulle banchine di fermata.

L'**articolo 27** introduce norme a tutela dell'utenza nel settore del trasporto pubblico locale. In particolare, si prevedono:

- un procedimento di verifica della qualità dei servizi di trasporto mediante facoltà delle associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale di trasmettere, con cadenza semestrale, le segnalazioni di disservizio, pervenute dall'utenza, all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, che, a sua volta, provvede a informarne le amministrazioni competenti, le quali sono tenute a dar conto delle iniziative per risolvere le criticità segnalate (ed entro i successivi novanta giorni dell'efficacia delle stesse), e l'Autorità di regolazione dei trasporti, per le iniziative di competenza;
- il rimborso del prezzo del biglietto in caso gravi disservizi, che conducono alla cancellazione del servizio di trasporto, ovvero un ritardo superiore ai sessanta minuti o, nel caso di servizi in ambito urbano, ai trenta minuti. In caso di abbonamenti il rimborso è pari alla percentuale

giornaliera del costo completo dell'abbonamento. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti altra forma di pagamento.

L'articolo 28 dispone che l'utente di un servizio pubblico locale di interesse economico generale, che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, possa promuovere la risoluzione extragiudiziale delle controversie, accedendo agli organismi e alle procedure di cui alla Parte V, Titolo II-bis, del codice del consumo, di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005.

L'articolo 29 reca norme relative alla vigilanza sulla gestione dei servizi pubblici affidati, disponendo che, nel rispetto delle competenze attribuite alle autorità di regolazione e di quanto previsto dalle disposizioni di settore, l'ente competente all'organizzazione del servizio eserciti la vigilanza sul rispetto del contratto di servizio attraverso il programma di controlli di cui all'art. 30 deliberato dal medesimo ente. Al concessionario è imposto l'obbligo di fornire le informazioni e la documentazione richiesta, nonché di esercitare a sua volta la vigilanza sui soggetti ad esso collegati.

L'articolo 30 prevede che l'ente competente all'organizzazione del servizio predisponga e dia attuazione a un programma di controlli, finalizzato a realizzare l'accurata ricognizione dei servizi affidati e la verifica del corretto svolgimento degli stessi, nonché a prevedere che ciascun affidatario dei servizi fornisca all'ente competente all'organizzazione del servizio, con cadenza periodica, i dati, i documenti e le informazioni utili ai fini del pieno ed effettivo esercizio della vigilanza e del controllo sulla corretta esecuzione del servizio, secondo quanto stabilito nel contratto di servizio. L'ente competente all'organizzazione del servizio determina i criteri e le modalità attraverso cui procedere alla verifica del rispetto del contratto di servizio, tenendo conto della tipologia di attività, dell'estensione territoriale di riferimento e dell'utenza cui è destinato, e vigila sul relativo adempimento.

L'articolo 31 prevede l'adozione, da parte dell'amministrazione affidataria, di sanzioni amministrative in caso di mancata osservanza delle disposizioni che prevedono, in capo all'ente competente all'organizzazione del servizio, doveri informativi, di vigilanza e di controllo (art. 29, comma 3, e art. 30, comma 1, lett. b)). La sanzione amministrativa è compresa tra un minimo di 5.000 euro e un massimo di 500.000.

E' infine richiamata la legge n. 689 del 1981, che reca la disciplina generale sulle sanzioni amministrative.

L'articolo 32 dispone che, nei casi di affidamento diretto della gestione del servizio e in tutti i casi in cui il capitale sociale del soggetto gestore è partecipato dall'ente affidante, la vigilanza sulla verifica del rispetto del contratto di servizio, nonché su eventuali aggiornamenti e modifiche dello stesso, sia affidata all'Organo di revisione economico-finanziario di cui all'art. 234 e segg. del Tuel. Resta fermo quanto previsto nelle discipline di settore vigenti alla data di entrata in vigore dello schema di decreto legislativo in esame.

Ciò posto, sullo schema di provvedimento legislativo in esame è stato acquisto, in data 3 maggio 2016, il parere del **Consiglio di Stato**, con cui si è rilevato che le disposizioni sul **trasporto pubblico locale contenute negli artt. 22, 23, 26, 27 e 35**, in quanto specificamente concentrate su un singolo settore, determinano uno squilibrio sistematico nel testo unico e sembrano porsi in contrasto con i principi e i criteri direttivi generali della legge di delega (art. 16, comma 2, lettere a), b), c) e d)). Ad avviso del Consiglio di Stato, tali disposizioni appaiono incompatibili con la finalità di procedere al riordino sistematico della disciplina della materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e se ne raccomanda, pertanto, l'espunzione dal decreto legislativo.

Sul testo del provvedimento è stato, altresì, acquisito il parere della **Conferenza Unificata** in data 12 maggio 2016.

In merito alle norme relative al **trasporto pubblico locale**, i rappresentanti delle Regioni, dell'ANCI e dell'UPI hanno presentato una serie di osservazioni critiche di ordine politico e giuridico, formulando alcune proposte di modifica al testo accolte nel testo del provvedimento.

In particolare, le **Regioni** hanno suggerito al Governo l'opportunità, in considerazione del parere espresso dal Consiglio di Stato, di prevedere che le disposizioni di cui all'articolo 23 possano trovare collocazione in un autonomo provvedimento, manifestando la propria disponibilità a partecipare ad un gruppo di lavoro ai fini della elaborazione di nuovi criteri di riparto del Fondo per il trasporto pubblico locale.

L'**ANCI**, nell'esprimere apprezzamento per l'obiettivo del provvedimento volto alla individuazione di una disciplina generale e organica della materia attraverso l'indicazione di principi generali per l'assunzione, la regolazione e la gestione dei servizi pubblici locali d'interesse economico generale, ha evidenziato che alcune norme specifiche, quali quelle relative alle procedure di individuazione delle attività di interesse generale (articolo 5) e la conseguente assunzione e gestione del servizio nonché di scelta del modello gestorio *in house* (articoli 7 e 8), presentano profili di criticità sostanziale e oggettive difficoltà applicative che necessitano di interventi correttivi. Inoltre, ha evidenziato la necessità di un coordinamento tra le norme del provvedimento in argomento e quello già esaminato recante: "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica".

L'**UPI** ha formulato osservazioni e proposte di modifica, rappresentando che gli obiettivi generali del provvedimento in esame sono pienamente condivisibili ed evidenziando, in particolare, le questioni relative alla valorizzazione del ruolo degli enti di area vasta, anche in forma associata, ai fini della ottimale gestione dei servizi pubblici locali e alla integrazione dell'articolo 36 (Disposizioni transitorie) con la previsione che le gestioni in essere alla data di entrata in vigore del provvedimento in argomento proseguano fino alla naturale scadenza, stabilita nella convenzione di affidamento o negli altri atti che regolano il rapporto di servizio pubblico.

Considerato che il Governo ha confermato l'accoglimento di alcune proposte formulate dalle Regioni, dall'ANCI e dall'UPI, assicurando la disponibilità ad approfondire in un tavolo di confronto le problematiche rappresentate in materia di trasporto pubblico locale, la Conferenza Unificata ha espresso parere favorevole sullo schema di provvedimento in esame.

In data 16 ottobre 2016 la **Commissione parlamentare competente**, esaminato lo schema di decreto legislativo e considerato coerente in tutte le sue articolate disposizioni con gli articoli 16 e 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124, ha reso un parere favorevole formulando talune osservazioni:

- all'articolo 22, occorre prevedere al comma 2 che i contratti di servizio consentano il ricorso anche ad altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e tengano conto degli oneri di investimento di cui allo stesso articolo, calcolati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard. Anche per i contratti di servizio richiamati al comma 5 occorre inserire tale ultima previsione, facendo salve nel contempo le procedure di scelta del contraente già avviate e, per quanto concerne le risorse per il rinnovo del materiale rotabile, tenendo anche conto di quello acquisito con fondi pubblici, mentre al comma 9, occorre limitare l'impatto sulle compensazioni degli aumenti tariffari solo con riferimento ad aumenti pari al doppio dell'inflazione programmata;
- all'articolo 23, è opportuno introdurre elementi di maggiore gradualità per la riforma dei criteri di ripartizione del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale. Al comma 1 occorre stabilire che:
 - a) per la ripartizione della quota basata sui proventi da traffico, il riferimento è all'anno 2014 anziché al 2015 e il limite complessivo al 20 anziché al 30 per cento dell'importo del Fondo;
 - b) per la ripartizione della quota basata sui costi standard, si tiene conto delle infrastrutture ferroviarie sul territorio;

- c) per la ripartizione della quota residua del Fondo, si fa riferimento al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'11 novembre 2014 per la definizione dei livelli adeguati di servizio;
- d) le riduzioni annuali della quota da trasferire alle Regioni in caso di non affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale mediante procedure ad evidenza pubblica non si applicano ai contratti di servizio affidati alla data del 31 dicembre 2016, né ai servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data, ove siano state rispettate le disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1370/2007. In proposito, si valuti comunque la congruità del suddetto termine del 31 dicembre 2016 in relazione alla data di presumibile entrata in vigore del provvedimento in esame e ai tempi necessari alle Regioni per definire gli affidamenti in parola;
- e) il tetto massimo di riduzione annua nel primo quinquennio di applicazione non può essere il tetto massimo di riduzione annua nel primo quinquennio di applicazione non può essere maggiore del 10 anziché del 5 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015 e le riduzioni affluiscono comunque al medesimo Fondo;
- f) al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione dei nuovi criteri, dovrebbero verificarsi nell'anno successivo a quello di riferimento;
- g) al comma 2, nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, l'anticipazione alle Regioni deve essere pari all'85 per cento anziché all'80 dello stanziamento del Fondo e - a certe condizioni - ciascuna Regione deve essere autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento;
- h) al comma 5, occorre stabilire che gli effetti abrogativi per i commi 3 e 5 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, decorrono dall'entrata in vigore del presente provvedimento, e che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 continua ad applicarsi fino all'entrata in vigore del nuovo decreto di riparto del fondo;
- all'articolo 27, occorre introdurre l'obbligo che il pagamento del rimborso sia effettuato al termine del servizio di trasporto, a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità, comunque fermo restando il rispetto delle regole di validazione secondo modalità determinate con disposizioni del gestore. Inoltre, appare utile prevedere che, al fine di consentire un costante monitoraggio del fenomeno del trasporto pubblico locale e di valutare l'efficacia degli interventi legislativi adottati rispetto alle esigenze dell'utenza, l'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, metta a disposizione delle Camere, a richiesta, i dati raccolti e le statistiche elaborate nell'ambito della sua attività, fatte salve le necessarie garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili;
- all'articolo 35, occorre precisare che i Piani urbani di mobilità sostenibile di cui al comma 1 sono adottati in coerenza con la determinazione dei bacini di mobilità e dei livelli adeguati di servizio di cui all'articolo 14. Inoltre, al comma 2, lettera e), occorre aggiungere la riqualificazione elettrica di mezzi già circolanti. Al comma 3, appare opportuno estendere da dodici a diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento il periodo entro cui procedere alla predisposizione e adozione dei Piani urbani di mobilità sostenibile, da cinque a sette la cadenza minima per l'aggiornamento dei piani stessi e da annuale a biennale il periodo di monitoraggio degli eventuali scostamenti. Infine, al comma 4, occorre precisare che gli interventi previsti debbono essere comunque coerenti con i contenuti dei Piani urbani.

Su ricorso promosso dalla Regione Veneto, **la Corte Costituzionale, con sentenza n. 251 del 25 novembre 2016**, ha dichiarato la illegittimità costituzionale di alcune disposizioni della legge n. 124 del 2015, tra cui l'art. 17, comma 1, lettere a), b), c), d), e), f), l), m), o), q), r), s) e t), nella parte in cui, in combinato disposto con l'art. 16, commi 1 e 4, prevede che il Governo adotti i relativi decreti legislativi attuativi previo parere in sede di Conferenza unificata, anziché previa intesa in sede di

Conferenza Stato-Regioni. Ciò in quanto tali disposizioni incidono su alcune materie di competenza regionale, con la conseguente necessità di assicurare il principio di leale collaborazione.

La Corte Costituzionale ha precisato che tale principio deve essere assicurato nell'ambito del procedimento legislativo mediante il ricorso al sistema delle Conferenze, con un più pregnante coinvolgimento delle autonomie regionali mediante lo strumento dell'intesa (e non del mero parere).

Sebbene la Corte Costituzionale nella citata sentenza, al punto 9, abbia espressamente fatto presente che le pronunce di illegittimità costituzionale contenute nella stessa decisione sono circoscritte alle disposizioni della delegazione della Legge 124/2015, oggetto di ricorso, e non si estendono alle relative disposizioni attuative, non è stato completato l'iter di approvazione del provvedimento normativo relativo ai servizi locali di interesse economico generale.

La riforma del trasporto pubblico locale è rimasta, pertanto, incompiuta.

Come sopra evidenziato, con il menzionato articolo 16 della legge 7 agosto 2015, n. 124, recante *Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche*, il Parlamento ha conferito al Governo anche il potere di adottare un decreto di "semplificazione" **delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche**.

Pertanto, con l'**articolo 18** della citata legge sono stati definiti i criteri e i principi per il riordino della disciplina in materia di partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche, a cui il Governo si è attenuto nell'esercizio del potere delegato, definendo il decreto legislativo **19 agosto 2016 n. 175**, pubblicato nella G.U. n. 210 dell'8 settembre 2016 e attualmente in vigore.

Il **testo unico sulle società partecipate** è basato su alcuni cardini:

- restrizione dell'area delle partecipate entro il perimetro dei compiti istituzionale dell'ente partecipante (c.d. vincolo di scopo pubblico) – art. 4, comma 1;
- introduzione di vincoli diretti volti a limitare od a vietare alcuni tipi di partecipazione (c.d. vincolo di attività) – art. 4, comma 2;
- favore per il ricorso alla trasparenza come strumento di controllo – art. 5;
- più in generale, promozione dell'efficienza delle società partecipate che rimarranno operative, anche attraverso l'aggregazione tra società che offrono servizi simili, per sfruttare al meglio le economie di scala, con conseguenti riflessi positivi sia sulla razionalizzazione e sull'efficienza dell'impiego di risorse pubbliche sia sui processi di gestione dei servizi locali.

Le direttrici del provvedimento normativo sono, dunque, riconducibili ai tre seguenti obiettivi:

- sviluppo della concorrenza nel settore sulla spinta delle direttive e dalla giurisprudenza europea;
- promozione dei processi di aggregazione nella gestione dei servizi pubblici locali per migliorarne i risultati;
- rafforzamento dei livelli di tutela a garanzia dei diritti dei cittadini

Nella prima direzione, sono stati intensificate le misure volte a limitare gli affidamenti diretti, tra queste il rafforzamento dei contenuti della relazione sulla sussistenza dei requisiti per la modalità di affidamento prescelta, l'obbligo di procedere all'accantonamento, in un apposito fondo vincolato, di un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato, in misura proporzionale alla quota di partecipazione, e l'obbligo di redigere il bilancio consolidato per l'affidatario del servizio. Le pubbliche amministrazioni locali che adottano la contabilità civilistica adeguano il valore della partecipazione, nel corso dell'esercizio successivo, all'importo corrispondente alla frazione del patrimonio netto della società partecipata ove il risultato negativo non venga immediatamente ripianato e costituisca perdita durevole di valore.

L'ente affidante dispone attualmente di una propria autonomia di valutazione sulle modalità di affidamento dei servizi, fermo restando la necessità di illustrare nella relazione i presupposti per la scelta della modalità di affidamento prescelta.

La **Commissione speciale istituita in seno al Consiglio di Stato** per seguire i procedimenti legislativi delegati previsti dalla legge n. 124 del 2015, ha formulato sul provvedimento in esame un parere favorevole con osservazioni, tre delle quali di portata condizionante, riguardanti:

- la necessità che lo schema disciplini non soltanto i servizi di interesse generale ma anche quelli di interesse economico generale;
- la previsione dell'articolo 20, comma 7, riguardante l'applicazione di sanzioni pecuniarie a tutte le tipologie di società partecipate, mentre la disposizione di delega (articolo 18, comma 1, lettera m), n. 5) della legge n. 124 del 2015) circoscrive alle sole società partecipate dagli enti locali;
- analogo rilievo è formulato in relazione all'articolo 25, comma 5, con riguardo alla revisione straordinaria delle partecipazioni detenute direttamente o indirettamente dalle amministrazioni pubbliche.

La **Conferenza unificata** ha espresso parere favorevole, formulando una serie di puntuali proposte emendative.

È attualmente in corso la modifica e integrazione di tale provvedimento. È stato, invero, approvato, in via preliminare, dal Consiglio dei Ministri, con deliberazione del 17 febbraio 2017, il decreto correttivo, attualmente all'esame del Parlamento.

Si evidenzia, peraltro, che sull'attuazione del decreto legislativo delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche la Corte Costituzionale nella richiamata sentenza si è riservata di intervenire nell'ipotesi in cui tale testo verrà impugnato in quanto lesivo delle prerogative regionali. Quali che possono essere gli aggiustamenti che potranno realizzarsi sul testo unico in esame, l'operazione di razionalizzazione non potrà non essere realizzata nel rispetto della continuità e della qualità dei servizi resi dalle aziende partecipate, costituite per l'esercizio di servizi di interesse locale.

Con le modalità di affidamento dei servizi pubblici locali si interseca anche, per aspetti non secondari, la disciplina dei contratti pubblici regolata dal recente **decreto legislativo 50 del 2016, pubblicato nella G.U. 19 aprile 2016** che recependo le direttive europee direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, rispettivamente sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, è finalizzato a valorizzare gli obiettivi di trasparenza e imparzialità, presidio fondamentale della tutela della collettività.

Si tratta dunque di **tre strumenti nuovi** con cui l'interprete deve misurarsi e che devono essere raccordati tra loro.

Centrale Unica di Acquisto

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono state definite le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse per gli anni 2017, 2018 e 2019, stanziati sul Fondo di cui all'art. 1, c. 866, della legge n. 208 del 2015, destinate al rinnovo dei parchi autobus relativi al trasporto pubblico locale e regionale.

E, invero, l'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, stabilisce che *"per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei*

mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. Al Fondo confluiscono, previa intesa con le regioni, le risorse disponibili di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti. Al Fondo sono altresì assegnati, per le medesime finalità, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità innovative e sperimentali, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta, per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio".

Il menzionato decreto prevede che l'utilizzo di tali risorse avvenga, in via sperimentale, mediante una centrale unica di committenza nazionale, identificata in CONSIP S.p.A., facendo ricorso al mercato per la selezione di operatori economici fornitori di autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilisti.

Lo stesso provvedimento precisa, inoltre, che le modalità di erogazione delle risorse a favore della singola Regione avvenga nel rispetto delle percentuali indicate nell'allegato 1 al decreto medesimo, nei limiti delle risorse disponibili.

Il decreto statuisce, altresì, che la procedura prevista dallo stesso possa essere adottata anche per l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche destinate al rinnovo dei parchi automobilistici, fermo restando le prescrizioni e le eventuali percentuali di contributo e di cofinanziamento attribuite alla singola Regione interessata.

Per l'identificazione dei veicoli da mettere a gara, nell'ambito dei tavoli di lavoro composti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Conferenza delle Regioni, da Consip S.p.A., dalle Associazioni di categoria delle società di trasporto pubblico (ASSTRA, ANAV, Agens), costituiti allo scopo di definire le disposizioni del decreto, sono state individuate le tipologie più richieste e più necessarie agli operatori del TPL per il rinnovo dei veicoli più obsoleti e inquinanti, in modo da garantire la massima partecipazione alla gara. Concluse le attività istruttorie, si è concordato di suddividere la gara in 9 lotti merceologici, per l'acquisizione di un totale di 1.600 veicoli.

Si è ritenuto opportuno acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sullo schema di decreto in esame, atteso che con sentenza 16 settembre 2016, n. 211, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2015), nella parte in cui prevede che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 e la ripartizione delle risorse su base regionale siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato "sentita" la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anziché "d'intesa" con la Conferenza stessa.

A seguito della menzionata pronuncia di illegittimità costituzionale, è stato, pertanto, necessario annullare il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 10 giugno 2016 n. 209 e acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sul decreto che definisce le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 e la relativa ripartizione di risorse su base regionale.

L'opportunità di acquisire l'intesa sullo schema di provvedimento in esame è stata dettata, altresì, dalla circostanza per cui l'art 7, comma 11 quater del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 25 febbraio 2016, n. 21, ha differito al 1 gennaio 2017 l'entrata in vigore delle misure di cui al citato comma 866, articolo 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevedendo, specificatamente, che per le risorse di cui al

comma 83, articolo 1, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti, relative alle annualità 2015 e 2016, si applicano le modalità e le procedure di cui al citato comma 83, articolo 1 della legge n. 147 del 2013 e al comma 223 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4 La collaborazione tra ISTAT e Osservatorio nazionale per l'utilizzazione a fini statistici dei dati raccolti

Il Programma di modernizzazione dell'Istat varato nel 2016, oltre a ridefinire radicalmente la struttura organizzativa dell'Istituto, dà un ulteriore e deciso impulso all'utilizzazione delle fonti amministrative nella produzione della statistica ufficiale, rafforzando ed estendendo a nuovi ambiti un orientamento già consolidato da tempo, soprattutto nel campo delle statistiche economiche. Attuando questo programma, l'Istat si propone di realizzare nei prossimi anni un potenziamento dell'offerta di informazione statistica attraverso una razionalizzazione dei propri processi produttivi, avvantaggiandosi delle possibilità offerte dalla digitalizzazione dei flussi informativi amministrativi e commerciali (*big data*) e riducendo progressivamente il ricorso alla rilevazione diretta e i relativi costi (anche indiretti, a partire dal carico statistico per i rispondenti).

Il trasporto pubblico locale (TPL) – una delle principali voci di spesa pubblica e un servizio essenziale per la qualità della vita e dell'ambiente nelle aree urbane – è senz'altro fra i temi che più necessitano di un investimento da parte della statistica ufficiale, sia per il sostegno alle politiche di programmazione e gestione dei servizi, sia per l'informazione del dibattito pubblico – tanto più in una situazione come quella italiana, caratterizzata, secondo una recente indagine conoscitiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, da livelli di servizio nettamente inferiori a quelli degli altri maggiori paesi europei, "gravi squilibri strutturali" e un deficit di "equità sostanziale nell'accesso ai servizi"⁵.

Le difficoltà della rappresentazione statistica del TPL hanno molto a che fare con la realtà di un settore fortemente frammentato, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista amministrativo, formato da una platea di aziende estremamente varia per dimensione d'impresa, forma giuridica e tipologia di rapporti economici con gli Enti locali di riferimento (Comune, Regione, Provincia o Città metropolitana, secondo i casi), amministrato e finanziato da diversi livelli di governo, con una ripartizione delle competenze non uniforme sul territorio nazionale. Da questo punto di vista, la banca dati costituita dall'Osservatorio per il monitoraggio dei contratti di servizio può colmare una lacuna importante, costituendosi come necessario punto di unificazione per una rendicontazione quantitativa dei servizi di TPL.

L'indagine Istat "Dati ambientali nelle città", inclusa nel Programma statistico nazionale, rileva e diffonde annualmente dati riferiti ai 116 Comuni capoluogo di provincia o centro di città metropolitana attraverso otto questionari tematici, compilati dagli Uffici di statistica comunali (Acqua, Aria, Eco management, Energia, Mobilità urbana, Rifiuti, Rumore e Verde urbano). A complemento dell'informazione raccolta sul campo, vengono già da tempo utilizzate diverse fonti amministrative, al fine di comporre un quadro informativo il più possibile ampio e dettagliato sulla qualità dell'ambiente urbano e sulle politiche ambientali messe in atto dalle amministrazioni cittadine, con particolare riguardo agli orientamenti in materia di sostenibilità e *smartness*.

In particolare, il questionario sulla mobilità urbana raccoglie, insieme a informazioni sullo stato della pianificazione settoriale, sulle politiche per la mobilità sostenibile e sui servizi di infomobilità, dati sulla domanda e sull'offerta di TPL (stime dei passeggeri trasportati, produzione erogata, infrastrutture, parco circolante). I dati raccolti attraverso il questionario sono integrati, in fase di diffusione, con i dati del Pubblico registro automobilistico sul parco circolante privato (fonte Aci) e

⁵ Autorità garante della concorrenza e del mercato (2016), *Condizioni concorrenziali nei mercati del TPL*. (<http://www.agcm.it/component/joomdoc/allegati-news/IC47.pdf/download.html>).

con le stime (regionali) dell'indagine Istat "Aspetti della vita quotidiana" sulla frequenza di utilizzazione e la soddisfazione degli utenti per i servizi di TPL. Nell'attuale panorama della statistica ufficiale, le diffusioni dell'indagine "Dati ambientali nelle città" sono l'unica fonte di dati comunali sul TPL in Italia⁶.

L'iniziativa Istat "Indicatori sulla mobilità urbana", costituita nell'ambito della Direzione centrale delle statistiche ambientali e territoriali, ha individuato nella rilevazione che l'Osservatorio conduce, per i propri fini istituzionali, presso le aziende e gli enti locali titolari di contratti di servizio, una possibile fonte complementare o alternativa alla rilevazione diretta per le variabili relative alla domanda e all'offerta di TPL. Questa rilevazione presenta, infatti, diverse caratteristiche d'interesse per la produzione statistica: una base legale che ne stabilisce l'obbligatorietà e la regolare frequenza di esecuzione (il Decreto interministeriale n. 325 del 2011), la certificazione dei dati (condizione per il pieno accesso degli operatori alle sovvenzioni del Fondo nazionale dei trasporti), la totale copertura dell'universo di riferimento, la modalità di acquisizione dei dati attraverso un'applicazione web.

È stata pertanto avviata, fra i referenti tecnici delle due parti, un'attività di collaborazione per verificare se, e in che misura, questa nuova fonte sia in grado di alimentare la produzione corrente delle statistiche sul TPL e migliorarne l'efficienza, incrementando il riuso a fini statistici di dati raccolti per finalità amministrative. I vantaggi attesi sono una riduzione del carico statistico sui rispondenti e la possibilità di focalizzare il questionario della mobilità urbana sulle tematiche di diretta competenza delle Amministrazioni comunali (pianificazione e politiche della mobilità). Il passaggio dalla raccolta diretta alla nuova fonte comporterebbe, d'altro canto, un rischio di discontinuità per alcune serie storiche, connesso alla diversità di definizioni, classificazioni e metodi di misura, il cui impatto dovrà essere valutato nell'ottica di un bilancio di costi e benefici. Non si può escludere, in ogni caso, un percorso di valorizzazione dei dati raccolti dall'Osservatorio "parallelo" e integrato rispetto a quello dell'indagine Istat, che porti – nel quadro di una collaborazione fra l'Istat e il MIT – a una produzione di statistiche regionali sul TPL, assicurando una copertura esaustiva dell'universo di riferimento: estesa, cioè, a tutti i contratti di servizio stipulati dagli Enti locali e non soltanto a quelli riferibili ai Comuni capoluogo di provincia.

⁶ I dati sul TPL raccolti dall'indagine "Dati ambientali nelle città" sono diffusi con le Statistiche Report sull'ambiente urbano (ultima uscita: <http://www.istat.it/it/archivio/193065>) e le Statistiche Focus sulla mobilità urbana (ultima uscita: <http://www.istat.it/it/archivio/188348>). Sono pubblicati, inoltre, nel Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti (fino all'edizione 2014-15 sotto il titolo "Indicatori dell'Osservatorio ambientale sulle città").

5 Il ruolo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) nella modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale

La modernizzazione del Trasporto Pubblico Locale è un obiettivo largamente condiviso al cui raggiungimento possono contribuire in modo importante le moderne tecnologie ITS. Dai sistemi di controllo del traffico orientati anche a favorire efficacemente la riduzione dei tempi di percorrenza delle singole linee di trasporto ai sistemi di gestione del trasporto collettivo che consentono un coordinamento più efficiente ed economica delle flotte e del personale addetto alla guida, dalla fornitura in tempo reale di informazioni precise e aggiornate (ed eventualmente predittive) dei tempi di attesa alle fermate ai sistemi on-line di informazione, pianificazione e acquisto del viaggio e di pagamento e validazione elettronica dello stesso, ormai le tecnologie a supporto del trasporto pubblico locale sono una realtà in tutta Italia.

Al fine di valutare dal punto di vista economico tale settore, anche a seguito delle importanti novità normative, l'Associazione TTS Italia alla fine del 2015 ha promosso l'aggiornamento dello studio sul Mercato dei Sistemi Intelligenti di Trasporto in Italia, in precedenza già effettuato nel 2005 in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Obiettivo dello studio è stato di valutare per il triennio 2012÷2014 l'impatto economico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto in termini di fatturati, applicazioni ITS di principale mercato, internazionalizzazione, investimenti in R&S e previsioni di breve-medio periodo.

L'indagine, condotta su 252 aziende, ha interessato produttori di componenti, fornitori e gestori di sistemi e servizi, integratori di sistemi, sviluppatori di applicazioni mobile per la mobilità, operatori di servizi di manutenzione di sistemi tecnologici, aziende di ricerca e sviluppo industriale, fornitori di attività di consulenza, ecc., ottenendo un tasso di risposta del 48,4%.

L'indagine, nel dettaglio, ha consentito di evidenziare una crescita generalizzata del settore, con un differenziale maggiormente accentuato rispetto al 2005 per le regioni del sud e le isole. Il settore rimane caratterizzato da una larga prevalenza di piccole e piccolissime aziende (74% nel complesso) che, tuttavia, esibiscono solo il 21,6% degli occupati totali. Il trend complessivo dell'occupazione, nel settore, esibisce una crescita media del 6,5% annuo, mentre quello del fatturato si attesta su un +5,8% medio annuo. L'indagine stessa stima attorno a 1.500 Milioni di Euro il mercato ITS complessivo nel 2014, ripartito circa a metà tra aziende grandi (54%) e aziende medio-piccole-piccolissime (46%): un fatturato dunque circa triplicato rispetto a quello del 2004, all'epoca stimato intorno ai 500-550 milioni di euro.

Importante, ed evidenziata dallo studio, è la tendenza del settore all'internazionalizzazione: nel 2014, infatti, il 48% delle aziende ha esportato all'estero i propri prodotti e servizi, per un volume di affari complessivo pari a circa 358 Milioni di Euro, in particolare verso i Paesi Europei, il Sud America, i Paesi Arabi, la Cina e l'India.

Lo studio ha permesso di evidenziare, quindi, come gli ITS siano una realtà industriale importante per il sistema economico italiano, con prospettive interessanti di sviluppo nel breve-medio periodo. Gli ITS fanno inoltre ormai parte della quotidianità degli utenti, con una domanda crescente di nuovi servizi di mobilità ed è proprio dalla disponibilità di tali servizi che viene misurata la qualità del sistema stesso di trasporto.

Pertanto, è urgente per il nostro Paese spingere su queste tecnologie valorizzandone la piena diffusione sul territorio e creando così le condizioni per lo sviluppo dei servizi di trasporto del

prossimo futuro in cui veicoli, infrastrutture e modi di trasporto costituiranno un insieme integrato e connesso.

Per quanto concerne la **normativa europea e nazionale** vigente per il settore ITS, a livello comunitario da tempo gli ITS sono considerati strategici per la gestione della mobilità e, con l'emanazione della Direttiva Europea 2010/40/UE sul "Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto", l'Unione Europea ha voluto dare impulso allo sviluppo di sistemi interoperabili e su vasta scala. La Commissione Europea ha, inoltre, pubblicato quattro Regolamenti Delegati su tematiche correlate che integrano la Direttiva 2010/40/UE e che pertanto costituiscono norme comunitarie da rispettare. L'Italia ha recepito tale Direttiva e si è dotata di una specifica normativa per il settore degli ITS con il Decreto del 1° Febbraio 2013 sulla "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", nonché, in ottemperanza alla Direttiva 2010/40/UE, si è dotata di un "Piano d'Azione ITS Nazionale" nel Febbraio del 2014.

In particolare per quanto riguarda i punti salienti del Decreto ITS del Febbraio 2013 e del susseguente Piano d'Azione ITS Nazionale è bene ricordare:

1. l'obbligo per le flotte di dotarsi di sistemi di localizzazione e tracciamento mediante i servizi di posizionamento EGNOS;
2. l'obbligo di introdurre tecnologie per il rilevamento delle informazioni sullo stato del veicolo e, nel caso di trasporti merci, del carico;
3. l'obbligo di introdurre piattaforme aperte a bordo veicolo, in modo da consentire la connessione di servizi telematici non condizionati da sistemi di bordo proprietari;
4. l'obbligo per le flotte di introdurre protocolli standard e architetture ITS aperte e interoperabili per garantire lo scambio dati efficiente;
5. l'obbligo di garantire le condizioni di trasparenza per l'effettuazione delle verifiche di qualità e di integrità sui veicoli;
6. il ruolo centrale dei sistemi AVL/AVM per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi;
7. l'importanza dei sistemi di conteggio passeggeri;
8. l'importanza dei sistemi di priorità semaforica;
9. il ruolo centrale dei sistemi di enforcement per le corsie riservate;
10. l'importanza dei sistemi di video sorveglianza;
11. l'importanza dei sistemi V.E.D.R (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici.
12. il ruolo centrale dei sistemi di informazione all'utenza in tempo reale;
13. il ruolo centrale dei sistemi di mobile payment.

Per quanto riguarda in particolare le applicazioni ITS per il trasporto pubblico locale, il quadro normativo italiano si è arricchito nel 2016 con il Decreto 255 del 27 Ottobre 2016 relativo alle **"Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale"**. Il decreto è in vigore dal 25 Gennaio 2017 e prevede elementi di gradualità al fine di tutelare economicamente gli investimenti precedentemente già avviati secondo soluzioni tecnologiche diverse, prevenendo la loro prematura sostituzione.

In particolare il decreto prevede:

- 1) la sua obbligatoria applicazione in tutti i sistemi di bigliettazione di nuova introduzione e nei sistemi esistenti qualora vengano ampliati;
- 2) la necessità che i sistemi di bigliettazione siano predisposti e facilmente espandibili all'introduzione futura di titoli di viaggio e di tipologie di supporti (per l'acquisto e/o validazione) nuovi e maggiormente innovativi;
- 3) la capacità dei supporti previsti dai nuovi sistemi a contenere più titoli di viaggio variamente diversificati;
- 4) la capacità dei supporti previsti dai nuovi sistemi a consentire fruizione multimodale della mobilità, includendo esplicitamente anche i servizi di sosta, car-sharing e bike-sharing;
- 5) la capacità dei supporti previsti dai nuovi sistemi ad ospitare titoli relativi anche ad ambiti territoriali e di servizio diversi (città diverse, servizi urbani ed extraurbani, etc.);
- 6) l'obbligatorietà della validazione del titolo di viaggio ad inizio viaggio, eventualmente anche con modalità automatiche;
- 7) l'introduzione del concetto di "caricamento" del titolo di viaggio su supporto, procedura che deve essere possibile con modalità contactless; lo stesso è previsto per le procedure di controlleria. Il "caricamento" può realizzarsi sia tramite memorizzazione fisica sul supporto stesso, sia tramite memorizzazione su database in back-office in associazione all'identità dell'utente codificata nel supporto;
- 8) l'obbligo di pubblicità degli schemi tariffari su internet;
- 9) l'obbligo di adeguamento di condizioni e contratti di servizio ai vincoli espressi dal decreto;
- 10) l'obbligo di registrazione e conservazione dei dati relativi alla bigliettazione per scopi di monitoraggio della mobilità (in particolare per il conferimento all'Osservatorio nazionale sulle politiche per il trasporto pubblico locale);
- 11) l'obbligo di predisporre postazioni fisiche per l'acquisto/carica dei titoli di viaggio, nonché di predisporre analoghi servizi online attraverso internet;
- 12) piena possibilità di utilizzo di generiche carte di pagamento contactless.

Per monitorare lo stato di attuazione del decreto, come previsto dallo stesso, all'interno della Piattaforma dell'Osservatorio dalla prossima rilevazione verranno abilitate nuove maschere informative e pertanto in futuro sarà più facile avere un quadro reale dei sistemi di bigliettazione elettronica presenti in Italia.

Questo provvedimento, particolarmente innovativo rispetto al passato, è di centrale importanza per lo sviluppo e il mercato degli ITS, dal momento che recepisce le principali tendenze evolutive in atto, fornisce loro un supporto normativo, e inoltre rende obbligatorio l'introduzione, nelle future realizzazioni, di soluzioni pienamente interoperabili e orientate alla fruizione multimodale dei servizi di mobilità: un passaggio chiave nella direzione del concetto di MaaS ovvero Mobility as a Service.

Secondo questo nuovo concetto proposto dalla Commissione Europea la mobilità è intesa 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 personalizzati (sulla base delle esigenze dell'utente) che consentano loro di usare qualunque mezzo possibile per raggiungere una destinazione determinata, senza doversi curare della differenza tra operatori di trasporto, e tra loro e i fornitori di dati. 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 e in accordo con le politiche (tariffarie e regolatorie) attuate dalle autorità. Questo è possibile soltanto con il ricorso alla massima integrazione dei diversi modi e servizi di trasporto (ad esempio bus, metropolitana, bike sharing, taxi, car pooling etc.) i cui operatori devono garantire la totale apertura all'accesso ai dati. I bisogni di mobilità dell'utente (in una certa area geografica o, in futuro, a livello globale) sono soddisfatti infatti prima di tutto mediante il ricorso a un'unica interfaccia che prescinde dalle caratteristiche tecniche dello spostamento da effettuare, dove i servizi sono offerti tramite un provider integrato all'interno del (eco)sistema di trasporto composto di infrastrutture, modi di trasporto e operatori diversi, con il ricorso a servizi di pagamento e informazione innovativi.

Il concetto e la filosofia MaaS rappresentano attualmente uno dei principali obiettivi da perseguire in ambito di modernizzazione del TPL nel contesto italiano, e probabilmente il più rilevante motore di sviluppo per le tecnologie e il mercato degli ITS. Le nuove tecnologie ITS sono, infatti, l'elemento guida del cambiamento di prospettiva alla base della filosofia MaaS, perché consentono di utilizzare le informazioni in tempo reale e creare un servizio di trasporto attrattivo ed efficiente, configurando tutte le caratteristiche di un'**innovazione dirompente**: oltre agli aspetti di grande innovazione tecnologica e di elevazione degli standard di servizio per gli utenti, infatti, comportano importanti cambiamenti di mercato e di modelli di business, con l'ingresso delle aziende di ITS quali nuovi attori nel settore della mobilità, assieme alle società di gestione dei dati e alle compagnie energetiche, e con una sempre più rapida evoluzione verso la separazione sempre più marcata tra proprietà dell'infrastruttura, proprietà degli altri beni strumentali (ad esempio gli autobus, treni) e fornitura di servizi accessori (ad esempio i fornitori di servizi informatici), con un considerevole aumento di valore di quest'ultime attività.

Infine si segnala una iniziativa denominata OpRa (*Operating raw data and statistics exchange*) di un gruppo di standardizzazione del Comitato Europeo di Normazione (CEN), per la definizione, formalizzazione e standardizzazione degli indicatori prestazionali del TPL a livello europeo.

I risultati del lavoro verranno formalizzati in un Technical Report che conterrà i Casi d'Uso di utilizzo degli indicatori prestazionali TPL, l'individuazione dei dati grezzi del TPL che devono essere raccolti e storicizzati al fine del calcolo degli indicatori stessi e la descrizione dello scenario TPL nei paesi europei coinvolti nel gruppo. I principali benefici che ci si aspetta dal lavoro di standardizzazione sono fondamentalmente i seguenti:

- Miglioramento del controllo del servizio TPL da parte della Pubblica Amministrazione (gestione contrattuale);
- Miglioramento delle diverse fasi di pianificazione del Servizio per l'ottimizzazione dei costi.

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

I Piani Urbani di Mobilità sono stati introdotti con l'art. 22 della legge 340/2000 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 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).

Nel 2014 la Commissione Europea ha stilato le Linee Guida *"Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"* (2014) per sviluppare e attuare piani urbani della mobilità sostenibile, ponendo l'accento sulla partecipazione dei cittadini e degli stakeholder e sulla condivisione dei contenuti e delle scelte nelle principali fasi decisionali. Nei contenuti propri di settore, il Piano nasce per affrontare le sfide poste dai trasporti e le criticità che interessano le aree urbane, *"promuovendo le diverse modalità di trasporto in modo bilanciato ed incoraggiando la scelta di quelle più sostenibili"*.

A più di 10 anni dall'emanazione delle prime linee guida, anche al fine di introdurre gli indirizzi comunitari più recenti, nonché per superare alcune delle criticità riscontrate negli anni nell'elaborazione dei PUM introducendo concetti innovativi quali la partecipazione, la valutazione e la misurazione degli effetti concreti dei piani stessi, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha creato un nuovo gruppo di lavoro a livello nazionale con decreto n.194 del 27 maggio 2016 della Direzione Generale per il TPL.

E' da rilevare inoltre che le mutate condizioni economiche del Paese e il nuovo scenario di riferimento nazionale, sia normativo che strategico, le questioni inerenti la qualità dell'aria e complessivamente dell'ambiente urbano nelle città (D. Lgs. n. 155/2010 *"Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente"*) hanno posto la necessità di cambiare radicalmente l'approccio alla pianificazione della mobilità, rafforzando il concetto di sostenibilità. In altri termini risulta necessario assumere come criterio fondamentale per la definizione e la scelta degli interventi il principio della sostenibilità ambientale ed economica, sia in termini di costi di investimento che di gestione.

Formato da rappresentanti anche del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Coordinamento delle Regioni per il settore Trasporti e per il settore Ambiente, dell'ANCI, della Regione Lombardia, del Comune di Parma, del Comune di Ravenna, dell'Enea, di Euromobility, di TTS Italia, di Confcommercio, dell'Istat, del Politecnico di Milano, dell'Università Federico II di Napoli, il gruppo di lavoro istituito ha quindi avuto come obiettivo la realizzazione delle linee guida nazionali per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.

Il gruppo prima ha lavorato ispirandosi alla legge 124/2015 (legge Madia⁷) sulla riforma della P.A. e con il successivo decreto attuativo⁸ del novembre 2016, che prevedeva che *“entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto [...] definisce nuove linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile, con specifico riferimento, per le città metropolitane, le province e i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti”*. Successivamente si è integrato con il D. Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016, relativo all’attuazione della direttiva 2014/94/UE *“per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l’impatto ambientale nel settore dei trasporti”*, stabilisce che *“con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile”*.

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema.

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) deve quindi avere come obiettivi principali il miglioramento dell’accessibilità alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili e di alta qualità anche sotto il profilo ambientale economico e sociale, ed il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico.

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strettamente interrelato con la pianificazione urbanistica e ambientale. Esso, infatti, si propone di integrare e mettere a sistema le politiche e i Piani di settore esistenti (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, sicurezza, energia, ecc.), rispetto ai quali non costituisce un ulteriore livello di pianificazione dei trasporti ma, da un punto di vista gerarchico strategico-temporale, come piano sovraordinato ai piani di settore (es. PUT).

Indagare le caratteristiche della domanda di mobilità, stimarne l’entità, individuare le sue interazioni spaziali e temporali, i motivi dello spostamento e le modalità di soddisfacimento dell’offerta di trasporto rappresentano lo specifico compito degli strumenti di pianificazione chiamati a fornire indicazioni orientate a ricomporre l’equilibrio tra domanda e offerta di trasporto sulla base di scenari di sostenibilità ambientale, sociale ed economica

La pianificazione della mobilità urbana è un’attività complessa e articolata. I pianificatori devono farsi carico di molte istanze, spesso tra esse in conflitto, che da un lato riguardano la sfera locale, ma dall’altro vanno ben oltre, nell’esigenza di allinearsi e contribuire alle politiche europee per la lotta al cambiamento climatico e per il raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica.

Promuovere la mobilità sostenibile significa infatti orientare la mobilità dei residenti e dei *city user* in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all’interno delle aree urbane e periurbane.

Altra caratteristica del PUMS è il suo aspetto dinamico. Sulla base degli obiettivi prefissati, si attiva un processo di monitoraggio biennale e di valutazione regolare dei risultati e, quindi, di revisione in corso d’opera delle misure adottate. Si tratta, dunque, di un piano–processo che non intende limitarsi

⁷ Dichiarata incostituzionale dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 251 del 25 novembre 2016.

⁸ Il D. Lgs. attuativo recante *“Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale”* è stato approvato dal Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016 e poi immediatamente ritirato dal Governo, e dunque decaduto.

a fornire un elenco di interventi ritenuti necessari, ma che soprattutto definisce degli obiettivi misurabili, delle tipologie di azione e ne propone una programmazione.

Per questo motivo servono delle linee guida nazionali come strumento utile a disposizione delle Amministrazioni per pianificare in modo consapevole le azioni e gli interventi finalizzati alla diffusione della mobilità sostenibile.

Le nuove linee guida, oggetto delle attività di studio del gruppo di lavoro costituito, prevedono:

- procedure uniformi per l'approvazione dei PUMS con tempi certi;
- obiettivi minimi - e indicatori per la verifica del raggiungimento di detti obiettivi.

La definizione degli obiettivi del Piano e il monitoraggio del suo stato di attuazione devono basarsi su solide evidenze quantitative. Una chiara individuazione degli obiettivi consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano. A tal fine, si è soliti gerarchizzare gli obiettivi, distinguendo tra:

- Macro-obiettivi, da raggiungere entro la validità del PUMS (10 anni), che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale;
- Obiettivi specifici, di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi e specifici di ogni realtà urbana, sicché ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle proprie caratteristiche (salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti).

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS, risulta necessario definire le strategie e le relative azioni, che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi.

Una strategia è costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo. In linea generale, possono essere individuate più strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi perseguiti ed alle varie modalità di trasporto che, nel loro insieme, costituiscono la visione strategica del PUMS.

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia. Un'azione si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie sopra definite è possibile esercitare una o più azioni.

Nell'ambito della redazione del PUMS, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS. A tale scopo, si rende opportuna la costruzione di diversi set di indicatori, che consentano di valutare sia l'esecuzione dell'azione o dell'intervento (indicatori di realizzazione), sia il perseguimento degli obiettivi propri del PUMS (indicatori di risultato) legati all'efficacia ed all'efficienza del funzionamento dell'intervento.

Gli indicatori di risultato sono utilizzati soprattutto nella valutazione degli scenari alternativi, costruiti ipotizzando diverse combinazioni di azioni (anche solo sulla base di una loro diversa temporizzazione) che porta all'individuazione dello Scenario di Piano (SP), attraverso la valutazione comparativa con lo

Scenario di Riferimento⁹ (SR) della sostenibilità economica, finanziaria e gestionale degli interventi proposti e dei benefici generati da tutte le strategie messe in campo dal PUMS.

Un PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità. Segue un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall'inizio e nel corso dello sviluppo e dell'implementazione dell'intero processo. La pianificazione partecipata è un requisito necessario perché cittadini e portatori di interesse possano fare proprio il PUMS e le politiche che promuove. Questa prassi favorisce l'accettazione ed il supporto da parte della popolazione, riduce i rischi per i decisori politici e facilita l'implementazione del piano.

Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e stakeholder, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del PUMS. Il percorso partecipato sarà, inoltre, presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana del gruppo di lavoro assume come base di riferimento il documento "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea. Le caratteristiche di base di un PUMS secondo le linee guida Eltis sono infatti la Visione strategica di lungo periodo, il piano d'implementazione di un PUMS che prevede e comprende un piano di breve periodo della strategia, che include un cronoprogramma, un budget di previsione e una chiara allocazione delle risorse e delle responsabilità necessarie all'implementazione delle politiche e delle misure definite nel piano, un approccio partecipativo poiché un PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto, l'integrazione orizzontale e verticale tra enti con diversi livelli di competenza e che si occupano di settori e tematiche differenti, una valutazione della performance corrente e futura ed il monitoraggio regolare per valutare i progressi verso gli obiettivi regolarmente sulla base degli indicatori selezionati.

La bozza di decreto per l'approvazione delle Linee guida sarà infatti predisposta dal MIT in ottemperanza al decreto 257 del 16.12. 2016 GU. n. 10 del 13 gennaio 2017 che recepisce la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta proponendo di individuare un numero limitato 4/ 5 indicatori comuni validi per ciascuna realtà comunale o di bacino, che saranno concordati in Conferenza unificata, in linea con gli obiettivi nazionali e/o comunitari. In tal modo si misurerà anche il raggiungimento dei macro obiettivi nazionali e/o comunitari attraverso il monitoraggio dei PUMS.

Per ognuno dei 4/5 indicatori si potranno poi successivamente concordare dei target da raggiungere in termini di miglioramento (ad esempio su base di incremento percentuale rispetto ad una base di partenza) in coerenza con gli obiettivi della politica nazionale e/o comunitaria. I dati degli indicatori potrebbero essere in parte raccolti dall'Osservatorio nazionale per le Politiche del TPL (almeno quelli relativi al miglioramento del trasporto pubblico locale) o comunque anche elaborati dall'Osservatorio stesso.

Tuttavia risulta indispensabile un adeguamento normativo che renda obbligatorio l'adozione di un PUMS per i comuni o aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti e condizioni la concessione di contributi nazionali all'adozione di PUMS redatti secondo le linee guida nazionali.

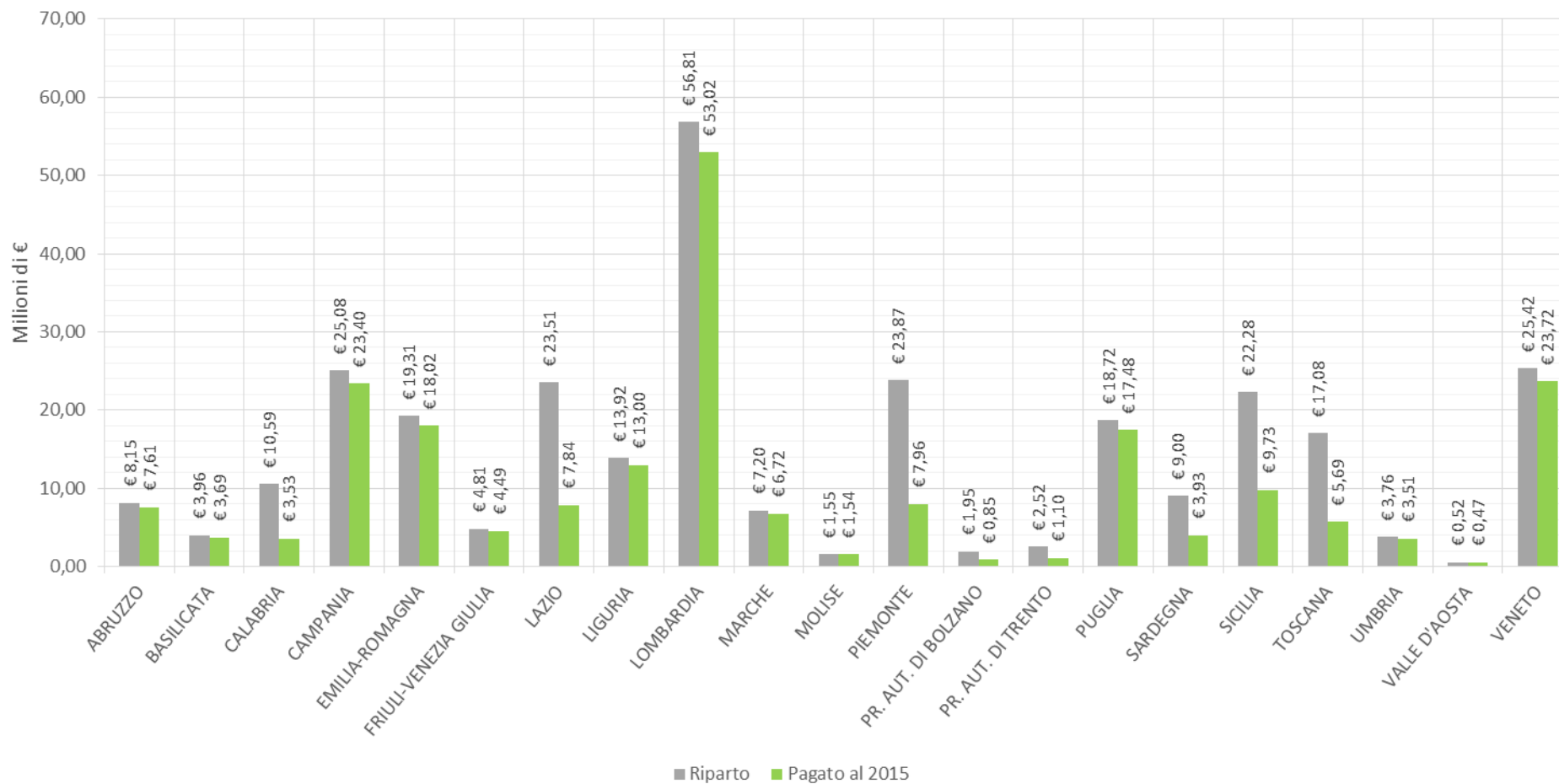
⁹ Lo Scenario di Riferimento (SR) include tutti gli interventi in corso di realizzazione o già finanziati, che saranno completati entro l'orizzonte temporale considerato nel PUMS e che, indipendentemente dal soggetto attuatore, prevedano ricadute all'interno dell'area di Piano.

7 Rinnovo parchi autobus con risorse statali

Fondo “Promozione e sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale”, Legge 27.12.2006 n. 296, art.1, comma 1031 e segg.:

Regione	Riparto	1a annualità	Pagato al 2015
ABRUZZO	€ 8.149.281,00	€ 2.716.427,00	€ 7.605.995,00
BASILICATA	€ 3.957.226,00	€ 1.319.075,33	€ 3.693.410,93
CALABRIA	€ 10.587.980,00	€ 3.529.326,67	€ 3.529.326,67
CAMPANIA	€ 25.075.121,00	€ 8.358.373,67	€ 23.403.446,27
EMILIA-ROMAGNA	€ 19.309.051,00	€ 6.436.350,33	€ 18.021.780,92
FRIULI-VENEZIA GIULIA	€ 4.808.588,00	€ 1.602.862,67	€ 4.488.015,47
LAZIO	€ 23.512.225,00	€ 7.837.408,33	€ 7.837.408,33
LIGURIA	€ 13.924.608,00	€ 4.641.536,00	€ 12.996.300,80
LOMBARDIA	€ 56.809.001,00	€ 18.936.333,33	€ 53.021.733,91
MARCHE	€ 7.201.911,00	€ 2.400.637,00	€ 6.721.783,00
MOLISE	€ 1.546.576,00	€ 515.525,33	€ 1.543.862,79
PIEMONTE	€ 23.872.348,00	€ 7.957.449,33	€ 7.957.449,33
PR. AUT. DI BOLZANO	€ 1.951.220,00	€ 650.406,67	€ 852.221,96
PR. AUT. DI TRENTO	€ 2.516.512,00	€ 838.837,33	€ 1.099.120,94
PUGLIA	€ 18.723.322,00	€ 6.241.107,33	€ 17.475.100,52
SARDEGNA	€ 8.999.876,00	€ 2.999.958,67	€ 3.930.818,64
SICILIA	€ 22.283.703,00	€ 7.427.901,00	€ 9.732.711,32
TOSCANA	€ 17.081.353,00	€ 5.693.784,33	€ 5.693.784,33
UMBRIA	€ 3.756.888,00	€ 1.252.296,00	€ 3.506.428,80
VALLE D'AOSTA	€ 517.266,00	€ 172.422,00	€ 465.353,58
VENETO	€ 25.415.945,00	€ 8.471.981,67	€ 23.721.548,67
<i>Totale</i>	€ 300.000.001,00	€ 99.999.999,99	€ 217.297.602,18

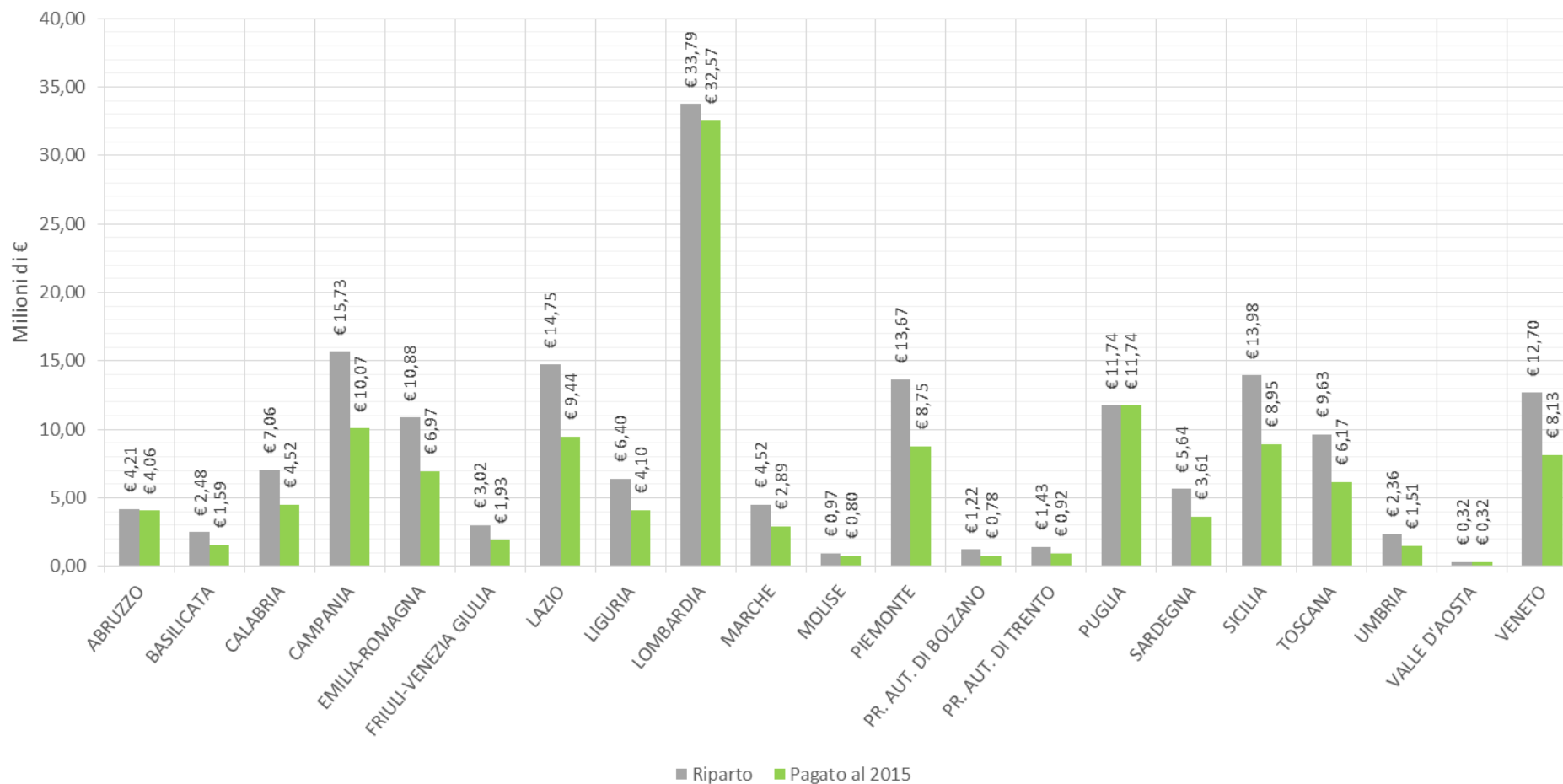
**Pagamenti al 2015 - Fondo “Promozione e sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale”
Legge 27.12.2006 n. 296, art.1, comma 1031 e ssgg.**



Fondo “Promozione e sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale”, Legge 06 agosto 2008 n. 133 art 63 comma 12:

Regione	Riparto	1a annualità	Pagato al 2015
ABRUZZO	€ 4.211.691,00	€ 2.696.436,73	€ 4.060.166,43
BASILICATA	€ 2.482.002,00	€ 1.589.043,77	€ 1.589.043,77
CALABRIA	€ 7.055.123,00	€ 4.516.877,61	€ 4.516.877,61
CAMPANIA	€ 15.727.305,00	€ 10.069.039,46	€ 10.069.039,46
EMILIA-ROMAGNA	€ 10.880.293,00	€ 6.965.853,31	€ 6.965.853,31
FRIULI-VENEZIA GIULIA	€ 3.015.983,00	€ 1.930.912,63	€ 1.930.912,63
LAZIO	€ 14.747.045,00	€ 9.441.450,91	€ 9.441.450,91
LIGURIA	€ 6.399.703,00	€ 4.097.260,28	€ 4.097.260,28
LOMBARDIA	€ 33.788.996,00	€ 21.632.614,99	€ 32.573.357,42
MARCHE	€ 4.517.093,00	€ 2.891.963,22	€ 2.891.963,22
MOLISE	€ 970.024,00	€ 621.035,20	€ 801.575,03
PIEMONTE	€ 13.670.967,00	€ 8.752.517,12	€ 8.752.517,12
PR. AUT. DI BOLZANO	€ 1.223.819,00	€ 783.521,51	€ 783.521,51
PR. AUT. DI TRENTO	€ 1.431.026,00	€ 916.180,95	€ 916.180,95
PUGLIA	€ 11.743.409,00	€ 7.518.443,16	€ 11.743.409,00
SARDEGNA	€ 5.644.790,00	€ 3.613.944,87	€ 3.613.944,87
SICILIA	€ 13.976.507,00	€ 8.948.131,96	€ 8.948.131,96
TOSCANA	€ 9.633.051,00	€ 6.167.335,77	€ 6.167.335,77
UMBRIA	€ 2.356.349,00	€ 1.508.597,38	€ 1.508.597,38
VALLE D'AOSTA	€ 324.433,00	€ 207.710,65	€ 317.386,22
VENETO	€ 12.700.391,00	€ 8.131.128,52	€ 8.131.128,52
<i>Totale</i>	€ 176.500.000,00	€ 113.000.000,00	€ 129.819.653,37

**Pagamenti al 2015 - Fondo “Promozione e sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale”
Legge 06 agosto 2008 n. 133 art 63 comma 12**



Fondo per il rinnovo autobus per il Trasporto Pubblico Locale, Legge 27 dicembre 2013 n. 147, art. 1, comma 83 e Legge 23.12.2014 n. 190 art. 1, comma 223 e 224:

Regione	Riparto	% Riparto	Assegnazione	Cofinanziamenti	% Cofinanziamenti
ABRUZZO	€ 15.243.438,81	2,44%	€ 6.144.482,95	€ 2.048.160,98	25,00%
BASILICATA	€ 12.657.548,81	2,03%	€ 5.102.135,67	€ 5.435.112,72	51,58%
CALABRIA	€ 19.855.751,86	3,18%	€ 8.003.661,79	€ 2.667.887,26	25,00%
CAMPANIA	€ 48.127.623,12	7,70%	€ 19.399.780,03	€ 18.490.415,34	48,80%
EMILIA-ROMAGNA	€ 47.905.387,21	7,66%	€ 13.115.869,52	€ 13.115.869,52	50,00%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	€ 23.905.058,88	3,82%	€ 23.905.058,88	€ 40.703.208,37	63,00%
LAZIO	€ 75.603.500,71	12,10%	€ 0,00	€ 0,00	25,00%
LIGURIA	€ 30.738.429,94	4,92%	€ 8.415.780,77	€ 8.415.780,77	50,00%
LOMBARDIA	€ 78.793.514,11	12,61%	€ 21.572.635,36	€ 21.572.635,36	50,00%
MARCHE	€ 18.256.183,44	2,92%	€ 4.998.304,66	€ 2.142.130,57	30,00%
MOLISE	€ 4.654.371,68	0,74%	€ 1.876.132,27	€ 469.033,07	20,00%
PIEMONTE	€ 43.550.835,03	6,97%	€ 11.923.649,99	€ 5.110.135,71	30,00%
PR. AUT. DI BOLZANO					
PR. AUT. DI TRENTO					
PUGLIA	€ 26.799.465,04	4,29%	€ 20.337.343,61	€ 8.716.004,40	30,00%
SARDEGNA	€ 17.125.630,90	2,74%	€ 17.125.630,90	€ 522.563,02	2,96%
SICILIA	€ 42.546.007,50	6,81%	€ 42.546.007,50	€ 10.649.265,68	20,02%
TOSCANA	€ 43.775.374,88	7,00%	€ 0,00	€ 0,00	45,00%
UMBRIA	€ 19.409.172,61	3,11%	€ 5.313.978,04	€ 7.970.967,06	60,00%
VALLE D'AOSTA	€ 3.198.333,80	0,51%	€ 3.198.333,80	€ 0,00	0,00%
VENETO	€ 52.854.371,67	8,46%	€ 14.470.836,85	€ 9.647.224,57	40,00%
<i>Totale</i>	€ 625.000.000,00	100%	€ 227.449.622,59	€ 157.676.394,40	

Riparto, assegnazione e cofinanziamenti al 2015 - Fondo per il rinnovo autobus per il Trasporto Pubblico Locale
Legge 27 dicembre 2013 n. 147, art. 1, comma 83 e Legge 23.12.2014 n. 190 art. 1, comma 223 e 224

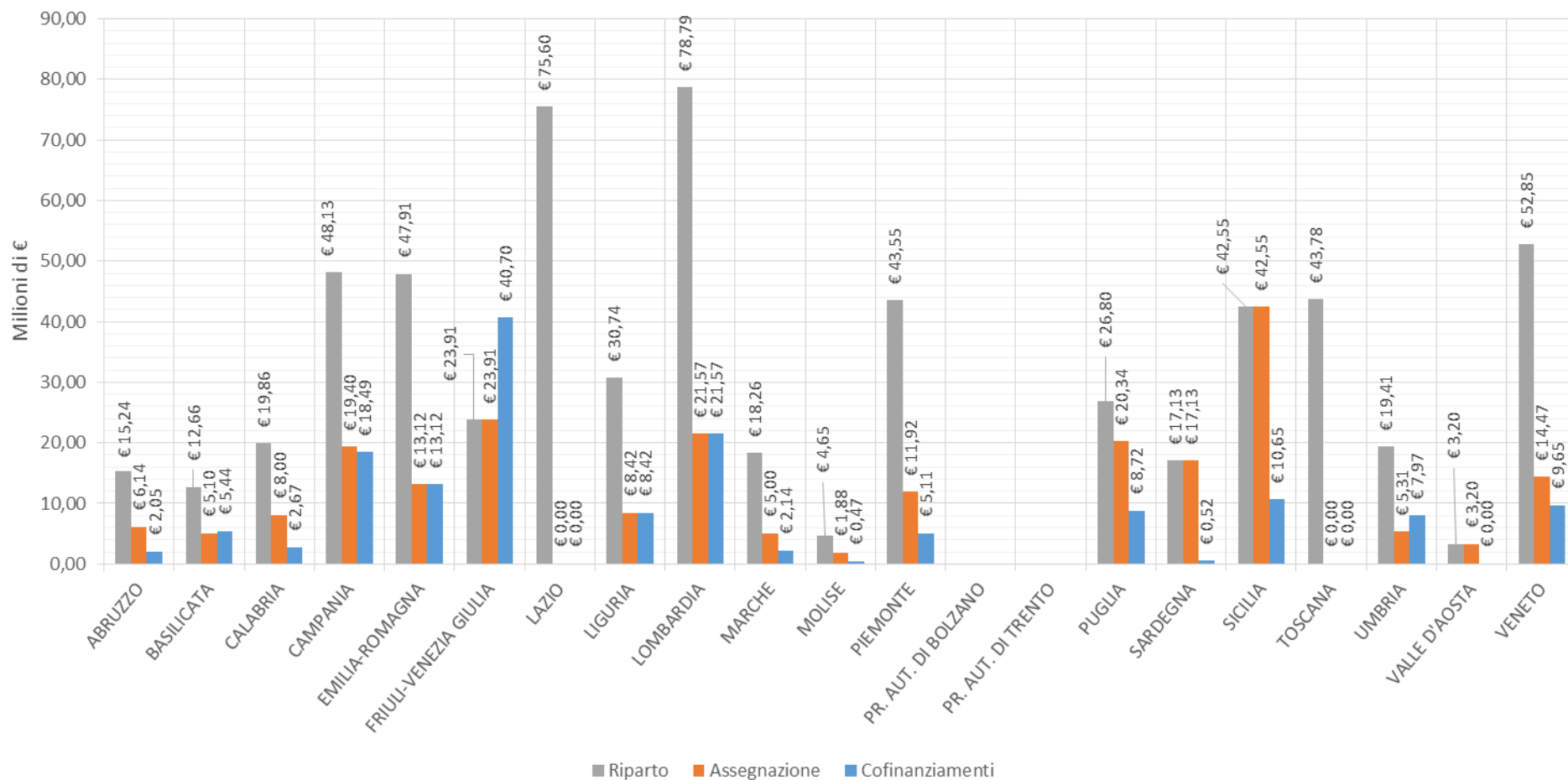


Tabella riepilogativa relativa al Fondo “Promozione e sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale” e al Fondo per il rinnovo autobus per il Trasporto Pubblico Locale:

Regione	Legge	Riparto	% Riparto	Assegnazione	Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	% Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	Erogato al 2015	Da erogare
ABRUZZO	L. 296/2006	€ 8.149.281	2,72%	-	€ 2.716.427	25%	€ 7.605.995	€ 543.286
	L. 133/2008	€ 4.211.691	2,39%	-	€ 1.403.897	25%	€ 4.060.166	€ 151.525
	L. 147/2013, L. 190/2014	€ 15.243.439	2,44%	€ 6.144.483	€ 2.048.161	25%	€ 6.144.483	€ 9.098.956
BASILICATA	L. 296/2007	€ 3.957.226	1,32%	-	€ 1.319.075	25%	€ 3.693.411	€ 263.815
	L. 133/2009	€ 2.482.002	1,41%	-	€ 827.334	25%	€ 1.589.044	€ 892.958
	L. 147/2013, L. 190/2015	€ 12.657.549	2,03%	€ 5.102.136	€ 5.435.113	52%	€ 5.102.136	€ 7.555.413
CALABRIA	L. 296/2008	€ 10.587.980	3,53%	-	€ 3.529.327	25%	€ 3.529.327	€ 7.058.653
	L. 133/2010	€ 7.055.123	4,00%	-	€ 2.351.708	25%	€ 4.516.878	€ 2.538.245
	L. 147/2013, L. 190/2016	€ 19.855.752	3,18%	€ 8.003.662	€ 2.667.887	25%	€ 8.003.662	€ 11.852.090
CAMPANIA	L. 296/2009	€ 25.075.121	8,36%	-	€ 8.358.374	25%	€ 23.403.446	€ 1.671.675
	L. 133/2011	€ 15.727.305	8,91%	-	€ 5.242.435	25%	€ 10.069.039	€ 5.658.266
	L. 147/2013, L. 190/2017	€ 48.127.623	7,70%	€ 19.399.780	€ 18.490.415	49%	€ 19.399.780	€ 28.727.843
EMILIA-ROMAGNA	L. 296/2010	€ 19.309.051	6,44%	-	€ 6.436.350	25%	€ 18.021.781	€ 1.287.270
	L. 133/2012	€ 10.880.293	6,16%	-	€ 3.626.764	25%	€ 6.965.853	€ 3.914.440
	L. 147/2013, L. 190/2018	€ 47.905.387	7,66%	€ 13.115.870	€ 13.115.870	50%	€ 13.115.870	€ 34.789.518
FRIULI-VENEZIA GIULIA	L. 296/2011	€ 4.808.588	1,60%	-	€ 1.602.863	25%	€ 4.488.015	€ 320.573
	L. 133/2013	€ 3.015.983	1,71%	-	€ 1.005.328	25%	€ 1.930.913	€ 1.085.070

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione	Legge	Riparto	% Riparto	Assegnazione	Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	% Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	Erogato al 2015	Da erogare
	L. 147/2013, L. 190/2019	€ 23.905.059	3,82%	€ 23.905.059	€ 40.703.208	63%	€ 23.905.059	€ 0
LAZIO	L. 296/2012	€ 23.512.225	7,84%	-	€ 7.837.408	25%	€ 7.837.408	€ 15.674.817
	L. 133/2014	€ 14.747.045	8,36%	-	€ 4.915.682	25%	€ 9.441.451	€ 5.305.594
	L. 147/2013, L. 190/2020	€ 75.603.501	12,10%	€ 0	€ 0	25%	€ 0	€ 75.603.501
LIGURIA	L. 296/2013	€ 13.924.608	4,64%	-	€ 4.641.536	25%	€ 12.996.301	€ 928.307
	L. 133/2015	€ 6.399.703	3,63%	-	€ 2.133.234	25%	€ 4.097.260	€ 2.302.443
	L. 147/2013, L. 190/2021	€ 30.738.430	4,92%	€ 8.415.781	€ 8.415.781	50%	€ 8.415.781	€ 22.322.649
LOMBARDIA	L. 296/2014	€ 56.809.001	18,94%	-	€ 18.936.334	25%	€ 53.021.734	€ 3.787.267
	L. 133/2016	€ 33.788.996	19,14%	-	€ 11.262.999	25%	€ 32.573.357	€ 1.215.639
	L. 147/2013, L. 190/2022	€ 78.793.514	12,61%	€ 21.572.635	€ 21.572.635	50%	€ 21.572.635	€ 57.220.879
MARCHE	L. 296/2015	€ 7.201.911	2,40%	-	€ 2.400.637	25%	€ 6.721.783	€ 480.128
	L. 133/2017	€ 4.517.093	2,56%	-	€ 1.505.698	25%	€ 2.891.963	€ 1.625.130
	L. 147/2013, L. 190/2023	€ 18.256.183	2,92%	€ 4.998.305	€ 2.142.131	30%	€ 4.998.305	€ 13.257.879
MOLISE	L. 296/2016	€ 1.546.576	0,52%	-	€ 515.525	25%	€ 1.543.863	€ 2.713
	L. 133/2018	€ 970.024	0,55%	-	€ 323.341	25%	€ 801.575	€ 168.449
	L. 147/2013, L. 190/2024	€ 4.654.372	0,74%	€ 1.876.132	€ 469.033	20%	€ 1.876.132	€ 2.778.239
PIEMONTE	L. 296/2017	€ 23.872.348	7,96%	-	€ 7.957.449	25%	€ 7.957.449	€ 15.914.899
	L. 133/2019	€ 13.670.967	7,75%	-	€ 4.556.989	25%	€ 8.752.517	€ 4.918.450
	L. 147/2013, L. 190/2025	€ 43.550.835	6,97%	€ 11.923.650	€ 5.110.136	30%	€ 11.923.650	€ 31.627.185
PR. AUT. DI BOLZANO	L. 296/2018	€ 1.951.220	0,65%	-	€ 650.407	25%	€ 852.222	€ 1.098.998

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione	Legge	Riparto	% Riparto	Assegnazione	Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	% Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	Erogato al 2015	Da erogare
	L. 133/2020	€ 1.223.819	0,69%	-	€ 407.940	25%	€ 783.522	€ 440.297
	L. 147/2013, L. 190/2026	€ -	-	-	-	-	-	-
PR. AUT. DI TRENTO	L. 296/2019	€ 2.516.512	0,84%	-	€ 838.837	25%	€ 1.099.121	€ 1.417.391
	L. 133/2021	€ 1.431.026	0,81%	-	€ 477.009	25%	€ 916.181	€ 514.845
	L. 147/2013, L. 190/2027	€ -	-	-	-	-	-	-
PUGLIA	L. 296/2020	€ 18.723.322	6,24%	-	€ 6.241.107	25%	€ 17.475.101	€ 1.248.221
	L. 133/2022	€ 11.743.409	6,65%	-	€ 3.914.470	25%	€ 11.743.409	€ -
	L. 147/2013, L. 190/2028	€ 26.799.465	4,29%	€ 20.337.344	€ 8.716.004	30%	€ 20.337.344	€ 6.462.121
SARDEGNA	L. 296/2021	€ 8.999.876	3,00%	-	€ 2.999.959	25%	€ 3.930.819	€ 5.069.057
	L. 133/2023	€ 5.644.790	3,20%	-	€ 1.881.597	25%	€ 3.613.945	€ 2.030.845
	L. 147/2013, L. 190/2029	€ 17.125.631	2,74%	€ 17.125.631	€ 522.563	3%	€ 17.125.631	€ -
SICILIA	L. 296/2022	€ 22.283.703	7,43%	-	€ 7.427.901	25%	€ 9.732.711	€ 12.550.992
	L. 133/2024	€ 13.976.507	7,92%	-	€ 4.658.836	25%	€ 8.948.132	€ 5.028.375
	L. 147/2013, L. 190/2030	€ 42.546.007	6,81%	€ 42.546.007	€ 10.649.266	20%	€ 42.546.007	€ -
TOSCANA	L. 296/2023	€ 17.081.353	5,69%	-	€ 5.693.784	25%	€ 5.693.784	€ 11.387.569
	L. 133/2025	€ 9.633.051	5,46%	-	€ 3.211.017	25%	€ 6.167.336	€ 3.465.715
	L. 147/2013, L. 190/2031	€ 43.775.375	7,00%	€ 0	€ 0	45%	€ 0	€ 43.775.375
UMBRIA	L. 296/2024	€ 3.756.888	1,25%	-	€ 1.252.296	25%	€ 3.506.429	€ 250.459
	L. 133/2026	€ 2.356.349	1,34%	-	€ 785.450	25%	€ 1.508.597	€ 847.752
	L. 147/2013, L. 190/2032	€ 19.409.173	3,11%	€ 5.313.978	€ 7.970.967	60%	€ 5.313.978	€ 14.095.195

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2016

Regione	Legge	Riparto	% Riparto	Assegnazione	Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	% Cofinanziamenti (minimo da assicurare)	Erogato al 2015	Da erogare
VALLE D'AOSTA	L. 296/2025	€ 517.266	0,17%	-	€ 172.422	25%	€ 465.354	€ 51.912
	L. 133/2027	€ 324.433	0,18%	-	€ 108.144	25%	€ 317.386	€ 7.047
	L. 147/2013, L. 190/2033	€ 3.198.334	0,51%	€ 3.198.334	€ -	0%	€ 3.198.334	€ -
VENETO	L. 296/2026	€ 25.415.945	8,47%	-	€ 8.471.982	25%	€ 23.721.549	€ 1.694.396
	L. 133/2028	€ 12.700.391	7,20%	-	€ 4.233.464	25%	€ 8.131.129	€ 4.569.262
	L. 147/2013, L. 190/2034	€ 52.854.372	8,46%	€ 14.470.837	€ 9.647.225	40%	€ 14.470.837	€ 38.383.535