

Piattaforma Enti Locali di TTS Italia
4° Workshop territoriale
*"Smart Mobility e ITS in Lombardia: opportunità e
soluzioni per le amministrazioni locali"*
3 marzo 2016 – Palazzo Reale- Milano

L'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale

Carla Messina

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il
trasporto pubblico locale*

Iniziamo: di cosa parlerò?



Osservatorio nazionale sulle Politiche del TPL

Linee Guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile

Azioni prioritarie della Direttiva ITS

Il raccordo fra lo Stato e gli enti territoriali per il monitoraggio dei dati del settore



L'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto Pubblico Locale – istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300 della legge 244/2007- è **un organismo tecnico** di raccordo fra lo Stato e gli enti territoriali ai fini del monitoraggio dei dati del settore.

L'Osservatorio nazionale per il trasporto pubblico locale nasce proprio per fornire uno strumento per aiutare il processo decisionale, per il monitoraggio e la valutazione, per migliorare la gestione nella prestazione di servizi di trasporto basandosi su criteri di efficienza e razionalità delle risorse.

È quindi uno strumento di informazione, ma non solo. È anche uno strumento per l'analisi, la promozione della ricerca, la trasparenza, la qualità e la diffusione delle conoscenze.

COMPOSIZIONE OSSERVATORIO – Art 3 D.I. 15/11/2011

L'Osservatorio è composto da un **comitato che ha natura paritetica tra il livello statale e il livello regionale e locale**

11 RAPPRESENTANTI DELLO STATO CENTRALE

- 7 - Ministero Infrastrutture e trasporti
- 2 - Ministero Economia e Finanze
- 2 - Ministero per i rapporti con le Regioni

11 RAPPRESENTANTI DESIGNATI DALLA CONFERENZA UNIFICATA

- 6 – indicati dalle Regioni
- 3 - indicati dall'ANCI
- 2 - Indicati dall'UPI

TRASMISSIONE DI DATI CERTIFICATI

(art. 16-bis, D.L. 6 luglio 2012 - comma 7)



.....le aziende di TPL e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale **trasmettono**, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio .., **i dati** economici e trasportistici, che lo stesso provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e **un sistema informativo** per la **verifica dell'andamento del settore**, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'Osservatorio e il Fondo TPL

L'Osservatorio non provvede ad alcuna ripartizione dei fondi, ma acquisisce dati trasportistici ed economici aggiornati e certificati dalle imprese di trasporto pubblico locale e regionale.



Sulla base dei dati acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL.

I criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo 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, d'intesa con la Conferenza unificata.

La piattaforma informatica

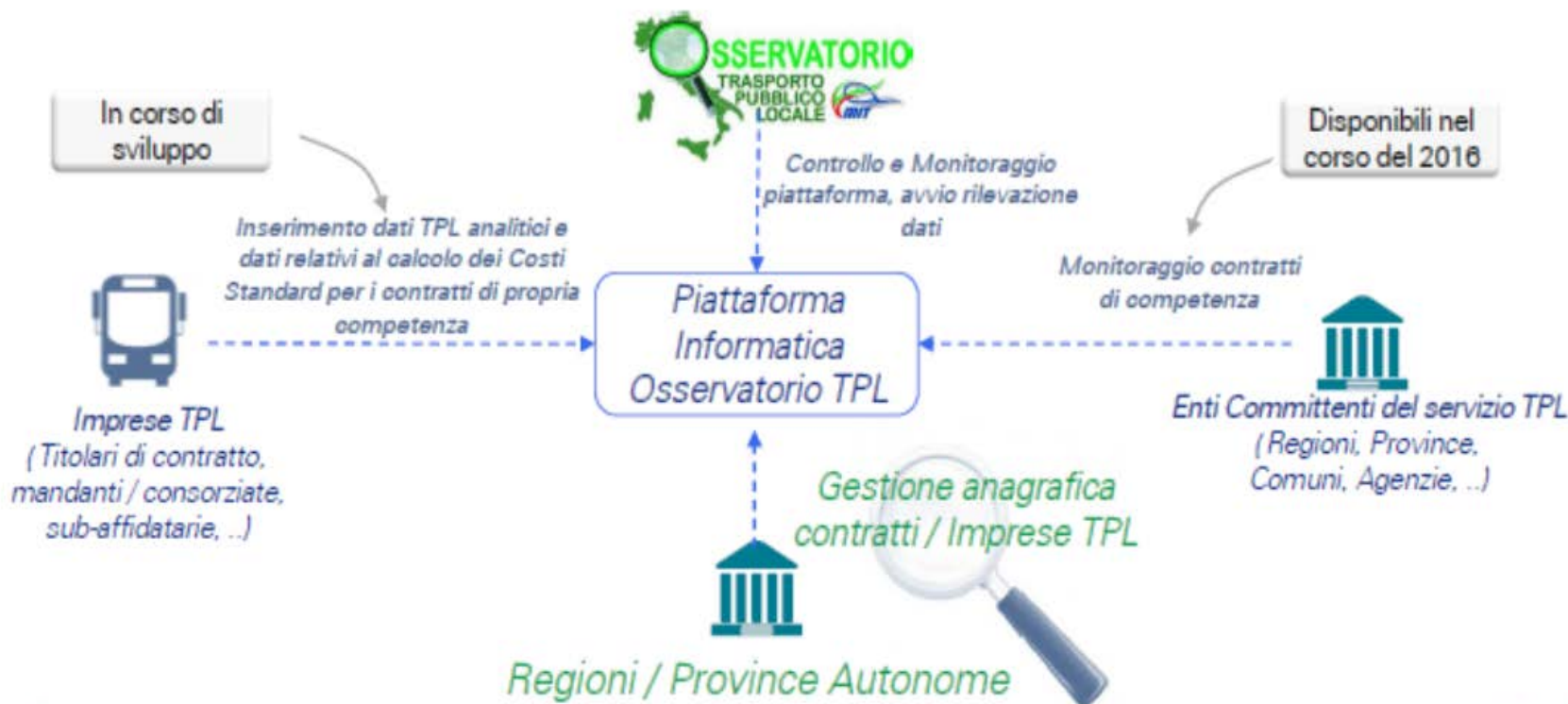


2015: l' avvio

Nel corso del 2015, l'Osservatorio ha avviato la realizzazione di una Applicazione Web a supporto delle attività di Rilevazione dei dati TPL di produzione ed economico-finanziari relativi ai contratti di trasporto pubblico locale stipulati tra Enti Committenti e Imprese di trasporto.

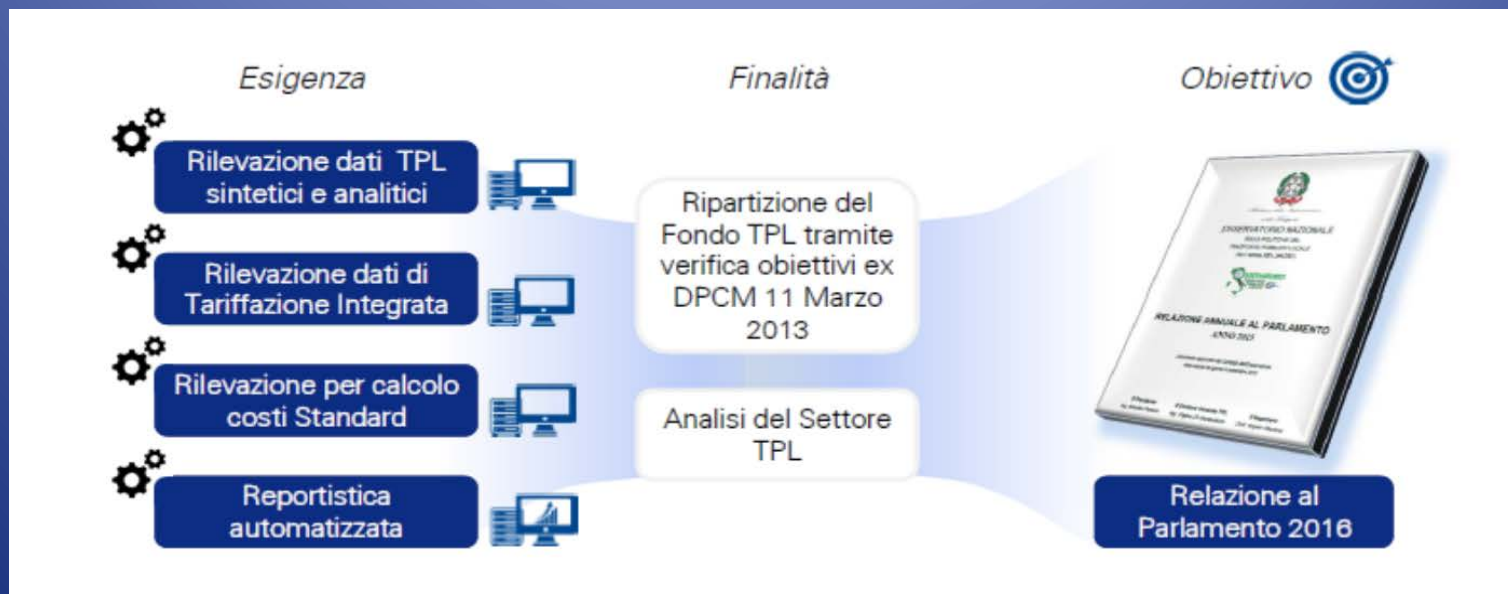


2016: evoluzioni in corso per la Piattaforma Web



2016: l'approccio incrementale nell'estensione dei dati

- Rilevazione dati per Costi Standard (esercizio 2014)
- Rilevazione dati TPL analitici prioritari (esercizio 2014, 2015)
- Rilevazione dati di integrazione tariffaria 2014



I dati dei costi standard: sperimentiamo!!



.....con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

.....una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.....

Diverse modalità di trasporto —————> Autolinee - Tranvie -Metropolitane -Ferroviario

Alcune voci —————>

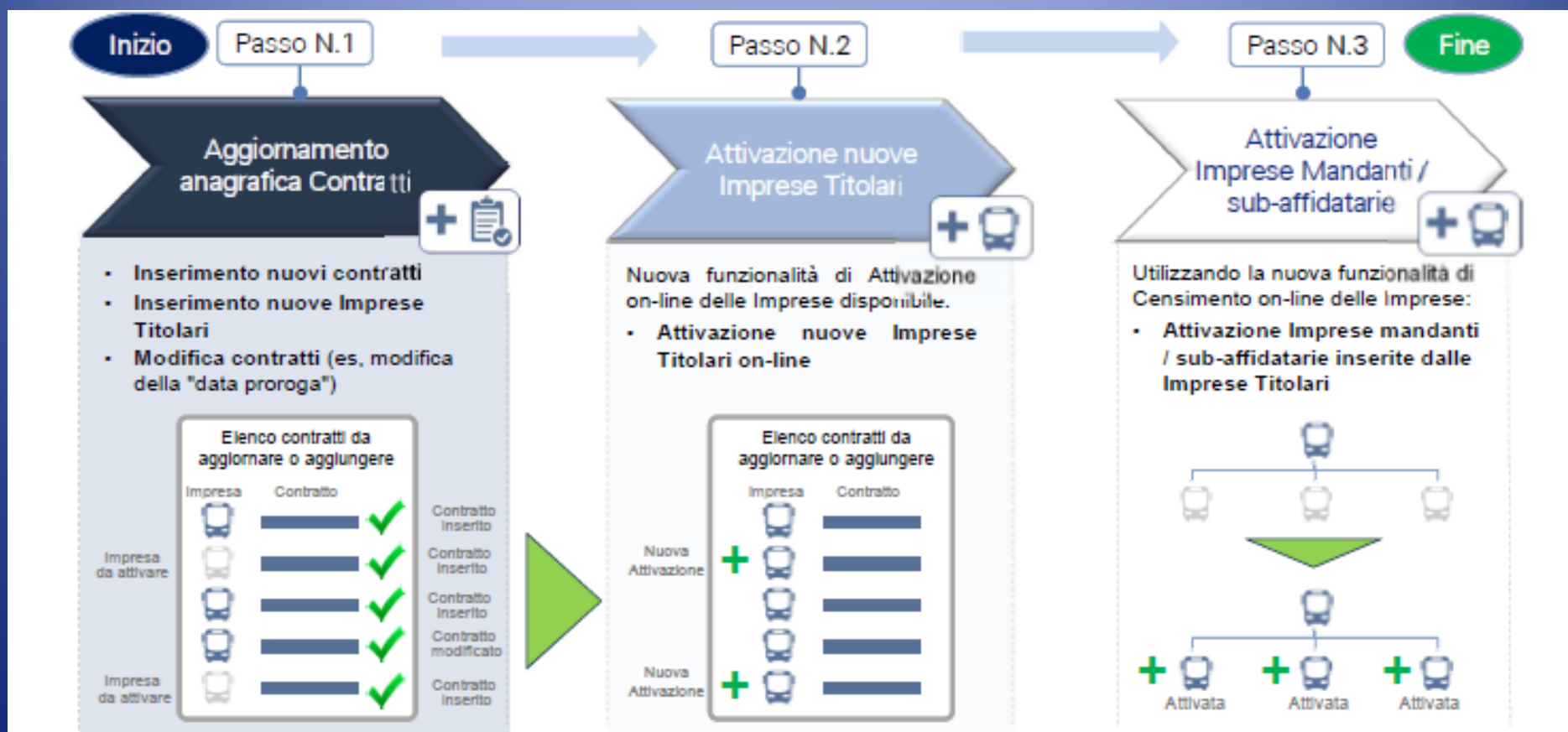
- Bus * Km -Treno * Km
- Quantità e durata delle corse
- Km della rete
- Posti km

2016: l'apertura incrementale della Piattaforma ad altri attori



- Attivazione mandanti e sub-affidatarie di 1° Livello
- Attivazione Gestori di Integrazione Tariffaria
- Attivazione Enti Committenti

La Piattaforma Web e le nuove funzionalità per le Regioni



Le prime evidenze

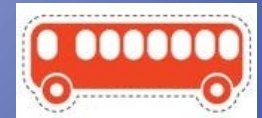
- I dati elaborati dimostrano che il settore, considerato globalmente a livello nazionale, ha intrapreso un lento processo di efficientamento che ha già prodotto alcuni effetti positivi quali l'incremento dei passeggeri trasportati a parità di costo.
- Il processo di riforma del settore, che deve proseguire nei termini strutturali definiti dal legislatore, è difficile perché numerose Regioni devono superare il concetto di “servizio storico” connesso al soddisfacimento di interessi, non trasportistici, indipendenti dall'analisi della domanda di trasporto.
- Permangono in particolare criticità per alcune Regioni che dovranno intervenire sulla propria programmazione al fine di raggiungere gli obiettivi strutturali e considerati minimi per la gestione e la programmazione efficiente, efficace ed economica del servizio.



Il miglioramento dell'attrattività e della qualità del servizio di TPL passa anche attraverso l'uso estensivo di soluzioni ITS

Gli ITS sono in grado di


- ✓ favorire la riduzione dei tempi di percorrenza delle singole linee
- ✓ il miglioramento della regolarità dei passaggi e quindi dei tempi di attesa alle fermate
- ✓ una gestione più efficiente delle flotte e del personale addetto alla guida
- ✓ una migliore qualità percepita del servizio grazie anche alla disponibilità per gli utenti di informazioni in tempo reale sullo stato dei mezzi.



GLI ITS PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ED ATTUALE DIFFUSIONE IN ITALIA

Il Piano nazionale sugli ITS , adottato con DM n.44 del 12.2.2014 prevede sulle tematiche relative al trasporto pubblico locale 5 azioni all'interno di due distinti settori di intervento:

I SETTORI PRIORITARI

- 
- I. Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità
 - II. Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci
 - III. Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto
 - IV. Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto

Le azioni prioritarie del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto

Azione Prioritaria 3: Favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale, (considerando cioè TPL, mezzi privati, mezzi di trasporto alternativi), secondo piattaforme aperte e interoperabili.

Azione Prioritaria 5: Favorire l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL

Azione Prioritaria 6: Favorire l'uso degli ITS per la gestione del trasporto pubblico locale

Azione Prioritaria 7: Condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle aree urbane ed extraurbane

Ipotesi di Regolamento tecnico /DM bigliettazione elettronica

Art. 7

(Monitoraggio)

I dati acquisiti attraverso i Sistemi di bigliettazione elettronica realizzati ai sensi del presente decreto, costituiscono **fonte prioritaria per il popolamento, della banca dati dell'Osservatorio** nazionale sulle politiche per il trasporto pubblico locale, istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 300, della legge 4 dicembre 2007, n. 244. L'Osservatorio tratta e gestisce i dati con adeguate garanzie di tutela e di privacy dei dati commerciali sensibili ai sensi del decreto Legislativo.

COME FAVORIRE L'AZIONE 6 – USO DEGLI ITS NEL TPL?

Contratti di servizio: definire già in fase di gara i servizi ITS minimi che gli operatori di trasporto pubblico devono garantire per la fornitura del servizio.



La mobilità delle persone e di condizioni abilitanti per la Smart Mobility

«Le azioni promuoveranno **modelli di mobilità urbana ed extraurbana** intermodale incentrata sulle persone e non sui mezzi, tramite l'estensione e integrazione delle modalità di trasporto individuale e collettivo, con l'utilizzo di mezzi alternativi ecosostenibili»

«In particolare, **le Amministrazioni locali dovranno essere in grado di offrire servizi in “rete”** e facilmente fruibili come servizi per l'effettiva ottimizzazione degli spostamenti, servizi di prenotazione e gestione del trasporto flessibile e personalizzabile per i passeggeri, servizi di informazione, di prenotazione, e di pagamento,.....»

COME IMPLEMENTARLI?

«Per abilitare le funzioni ed i servizi sopra elencati, **sarà necessaria una efficace azione di coordinamento capace di indirizzare le Amministrazioni locali**»





Linee guida per la redazione dei Piani Urbani di mobilità Sostenibile

Stiamo condividendo il lavoro fatto sui PUMS nell'ambito del Bacino Padano con il resto d'Italia

E' auspicabile favorire l'integrazione di dati provenienti da fonti eterogenee



E' indispensabile condividere gli indicatori con altri soggetti istituzionali in modo da valutare l'efficacia delle azioni attuate e dei benefici ottenuti con indicatori comuni e condivisi

LE STRATEGIE DI RIFERIMENTO DEL PUMS



- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva e innalzamento della velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi innovativi di mobilità condivisa
- Introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Razionalizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano
- Sostenibilità economica, finanziaria e gestionale degli interventi proposti

Conoscenza e trasparenza: requisiti imprescindibili

La conoscenza e la trasparenza sono due elementi fondamentali per una società moderna e inclusiva.

Il trasporto e, più in generale, la mobilità, sono una parte essenziale nel funzionamento della società.



L'esistenza di informazioni di qualità **accurate, aggiornate e accessibili** e **valutazioni periodiche, rigorose e indipendenti** sono i requisiti imprescindibili che garantiscono il funzionamento del sistema di trasporto.

Grazie ai dati è possibile migliorare la comprensione delle dinamiche che caratterizzano la mobilità, fornire una più completa conoscenza dei comportamenti e delle abitudini dei viaggiatori, delle quote di utilizzo delle diverse modalità di trasporto (auto, autobus, ecc.), delle condizioni operative dei sistemi di trasporto: elementi fondamentali di supporto alle Autorità Locali per ottimizzare la gestione operativa delle reti e dei servizi di trasporto e utili per la definizione e valutazione di piani e politiche.

Uno sguardo al futuro

AZIONE PRIORITARIA A – DIRETTIVA 40/2010

La predisposizione in tutto il territorio dell'Unione Europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale

Multimodale include i servizi di trasporto passeggeri per via aerea, su strada , i trasporti di linea (compresi autobus, pullman a lunga distanza, tram, filobus, metropolitana, treno) e il trasporto per via d'acqua compreso il traghetto , servizi on demand (car sharing, bike sharing, taxi ecc..)



Unico punto di accesso nazionale per gli utenti

**“Bisogna avere buona memoria per
mantenere le promesse.”**

FRIEDRICH WILHELM NIETZSCHE

Bisogna avere consapevolezza

- dei rischi (la perdita di credibilità)
- che gli utenti / viaggiatori sono anche «uomini comuni»

**Grazie
per l'attenzione**

Carla Messina



