

Piattaforma Enti Locali di TTS Italia
Workshop territoriale
Smart Mobility e ITS nell'area metropolitana di Firenze:
opportunità e soluzioni per le amministrazioni locali
4 maggio 2017– FIRENZE

Promuovendo il 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?



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.

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

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.



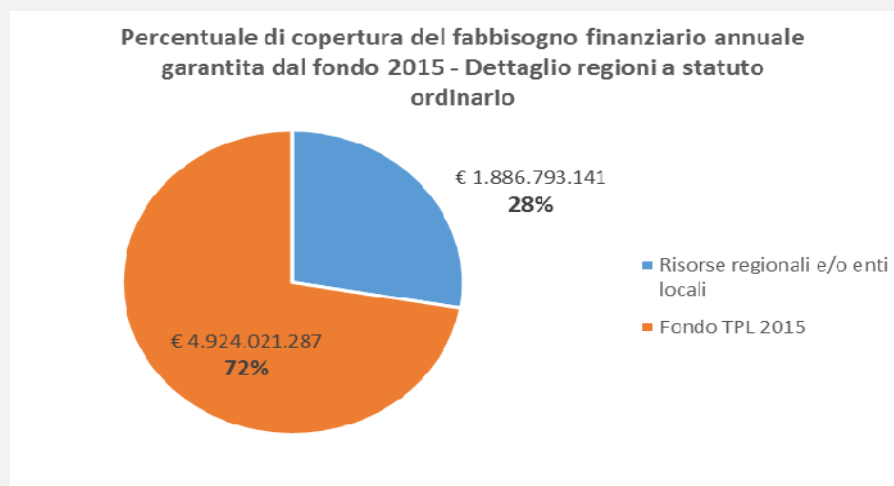
“i contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate”.

L'OSSERVATORIO E IL FONDO TPL

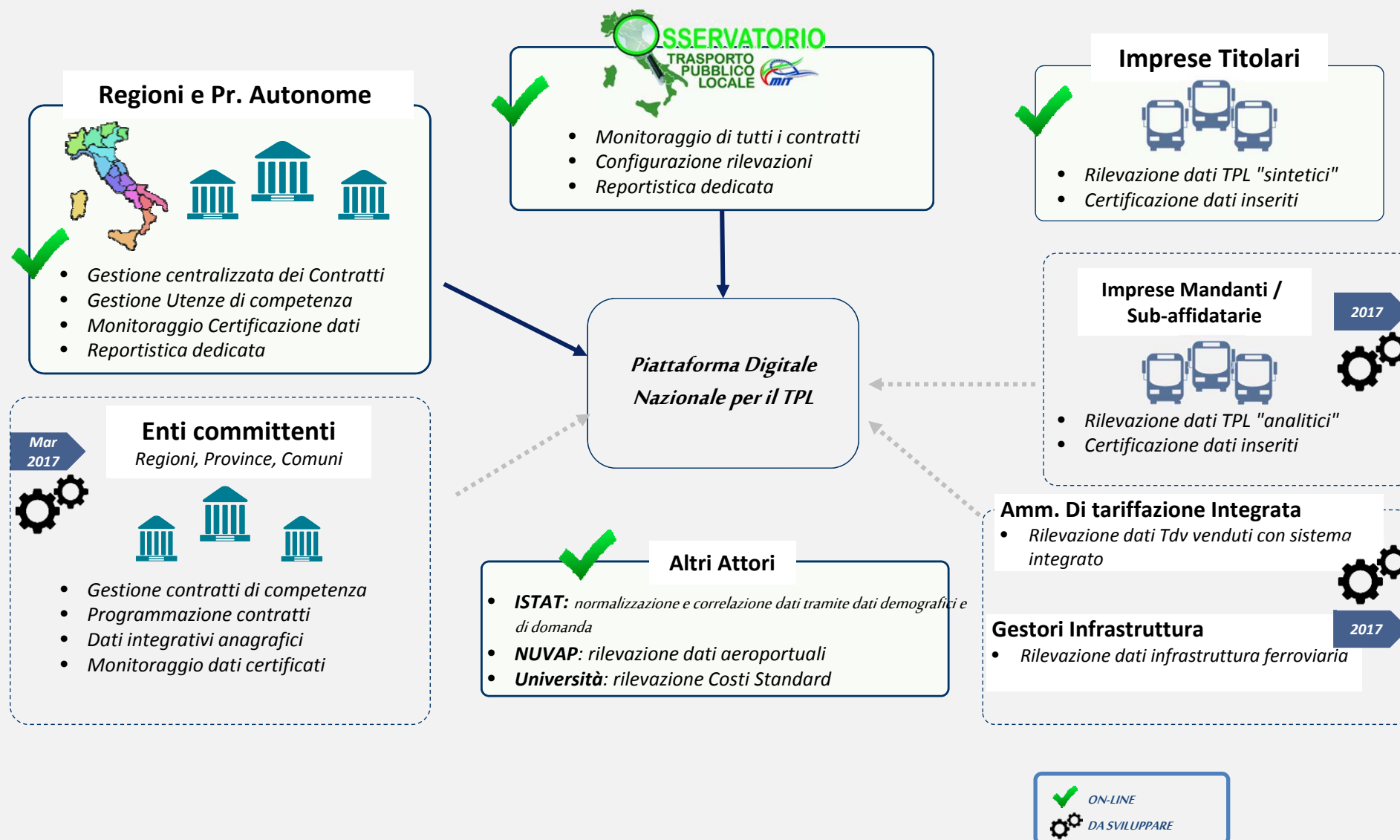
L'Osservatorio non provvede ad alcuna ripartizione dei fondi, ma acquisisce dati trasportistici ed economici aggiornati e certificati dalle imprese di trasporto pubblico locale e regionale.

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



ANAGRAFICA CONTRATTI

- La Rilevazione dati di consuntivo per l'esercizio 2015 ha interessato **1.313 atti di affidamento attivi** (contratti di servizio, imposizioni d'atto d'obbligo, concessioni e relative proroghe, ecc.), stipulati da **683 Enti Committenti** e da **736 Imprese titolari** sul territorio nazionale. Gli atti di affidamento per i quali sono stati inseriti dati di consuntivo sono 1.150, pari all'87,6% del totale degli atti attivi che corrisponde al **99% 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 **1.753 atti di affidamento e 1.134 Imprese sia Titolari sia mandanti/sub-affidatarie del servizio**.

PRINCIPALI DATI RICHIESTI ALLE IMPRESE

Dati di produzione
(BusKm, passeggeri trasportati, addetti,)



Dati economico-finanziari
(proventi, corrispettivi , contributi)



Dati Integrativi di Contratto
(tipologia affidamento,)



DATI RICHIESTI AGLI ENTI COMMITTENTI

Sezione 1 - Rilevazione annuale dati TPL

Adozione di piani che includono il TPL

Contribuzioni TPL

Contribuzione per Investimenti TPL e Regionali (per Fornitura Unità di trasporto, interventi Infrastrutturali e tecnologie innovative)

Rete viaria stradale (Km rete viaria stradale, numero fermate utilizzate per servizi di TPL)

Sezione 2 - Rilevazione annuale dati di programmazione e consuntivo del servizio per ciascun contratto stipulato

Programmazione del servizio (Corrispettivo nominale annuale dei contratti, modalità di trasporto previste dai contratti, altro)

Consuntivo contratti gross-cost (Proventi da vendita e utilizzo di titoli di viaggio aziendali / con tariffazione integrata)

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

REGOLE TECNICHE PER L'ADOZIONE DI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA INTEROPERABILI NEL TERRITORIO NAZIONALE DM 255/2016 PUBBLICATO SULLA GU N.7 DEL 10 GENNAIO 2017

Art. 7

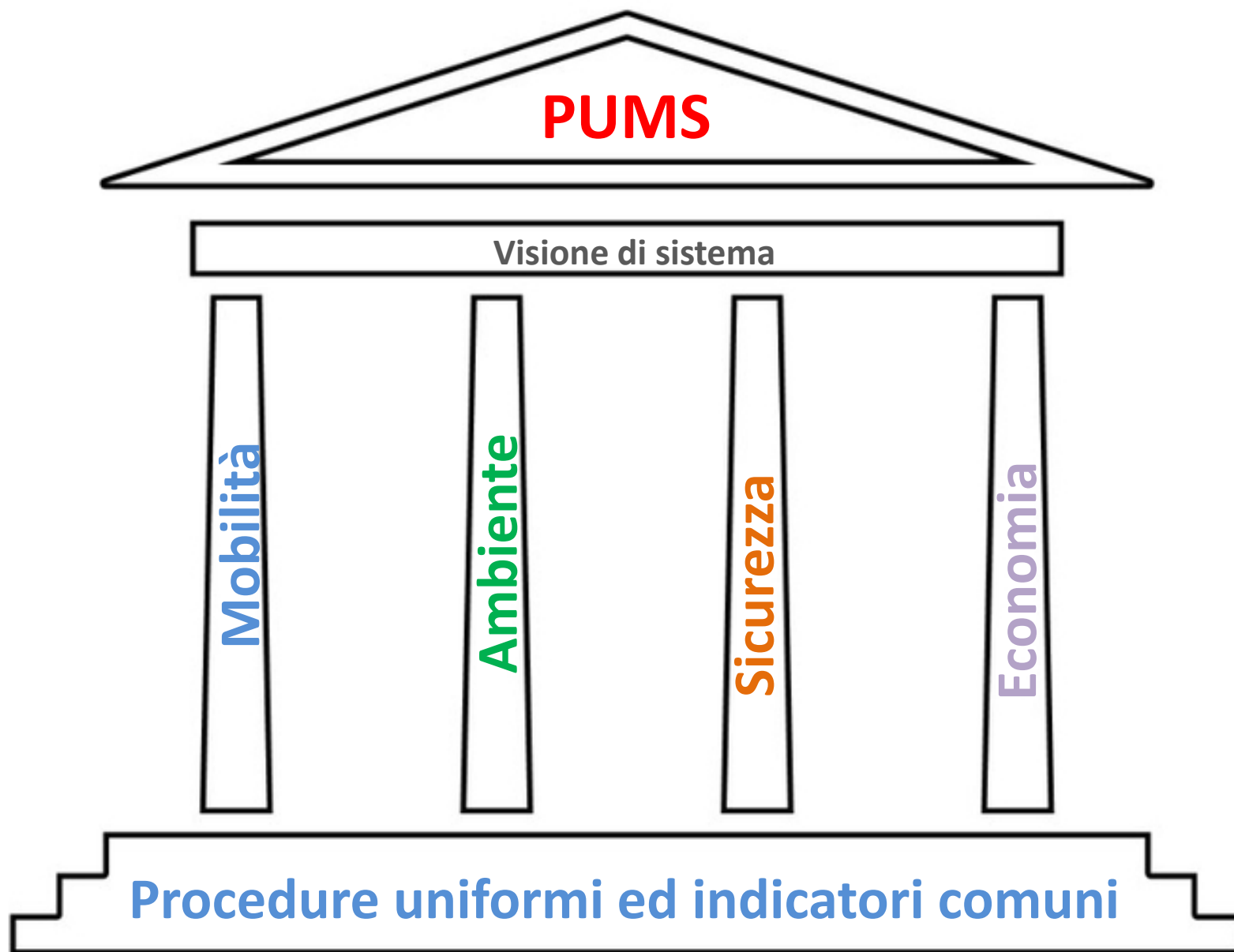
(Monitoraggio)

- 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 30 giugno 2003, n. 196.
- Ai fini del monitoraggio delle iniziative adottate a seguito dell'emanazione del presente decreto, le aziende di trasporto pubblico locale, entro il 30 giugno di ogni anno, comunicano informazioni in merito all'esistenza di sistemi di bigliettazione elettronica adottati in conformità al presente decreto ed ai benefici conseguiti all'Osservatorio nazionale sulle politiche per il trasporto pubblico locale, il quale provvederà a renderli pubblici sul proprio sito internet entro sessanta giorni.

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Previste dal decreto 257 del 16.12. 2016 GU .n10 del 13 gennaio 2017 che recepisce la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

Decreto del Ministero dei trasporti n.194 del 27 maggio 2016 istituito un gruppo di lavoro formato anche da rappresentanti 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.



4 AREE DI INTERESSE E MACRO-OBIETTIVI MINIMI OBBLIGATORI

EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

- A1. Miglioramento del TPL
- A2. Riequilibrio modale della mobilità
- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE

- B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

- D1. Miglioramento della inclusione sociale
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3. Aumento del tasso di occupazione

GLI OBIETTIVI SPECIFICI

- Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
- Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
- Migliorare le performance economiche del TPL
- Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
- Ridurre la congestione stradale
- Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Ridurre la sosta irregolare
- Efficientare la logistica urbana
- Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
- Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
- Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
- Garantire la mobilità alle persone anziane
- Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
- Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti

LE STRATEGIE

- Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
- Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti.

L'IMPORTANZA DEGLI INDICATORI

Con l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi, si perviene alla individuazione dello Scenario di Piano.

E' necessario infatti adottare metodi e strumenti di supporto alle decisioni che portino a risultati e indicatori di confronto omogenei, per consentire agli organi e agli Enti sovraordinati sia di individuare gli interventi che, a parità di costo, apportino maggiori benefici alla collettività, sia il confronto tra Piani elaborati da diverse e distanti realtà territoriali.

PASSI PROCEDURALI

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare di lavoro
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo
- c) Avvio del percorso partecipato
- d) Definizione degli obiettivi
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano
- f) Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione
- h) Monitoraggio

ESEMPI DI AZIONI DI UTILIZZO DEGLI ITS NEI PUMS

- Utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità
- Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM-Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio.
- Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL

QUALI SONO GLI SVILUPPI FUTURI?

Insieme a TTS ITALIA stiamo immaginando di muoverci come altri stati europei per creare le condizioni per applicare il concetto di Mobility as a Service (MaaS) in Italia e quindi intendere la mobilità come servizio unico e non come somma di infrastrutture e veicoli, o di servizi diversi. Anche i cittadini italiani dovranno poter muoversi in futuro in modalità Seamless acquistando pacchetti di mobilità personalizzati minimizzando i costi, ma in accordo con le politiche (tariffarie e regolatorie) attuate dalle autorità locali.

PERCHÉ APPLICARE IL MAAS?

Perché la cosa più importante sono i bisogni di mobilità dell'utente (in una certa area geografica o, in futuro, a livello globale) che devono essere soddisfatti prima di tutto mediante il ricorso a una 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 ed operatori diversi, con il ricorso a servizi di pagamento e informazione innovativi.

QUALI BENEFICI SI ATTENDONO DAL RAGGIUNGIMENTO DI QUESTO OBIETTIVO?

- Per gli utenti del TPL: servizi integrati e coerenti su tutto il territorio nazionale senza soluzioni di continuità dovute a cambi di operatore e/o di ambito territoriale, ottimizzazione degli spostamenti
- Per la PA: maggiore utilizzo del trasporto pubblico locale e dei servizi di mobilità condivisa rispetto all'auto privata, migliore accesso ai dati di traffico e di mobilità e più efficiente pianificazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico
- Per l'industria di settore: incentivazione del mercato dei sistemi e dei servizi in un quadro di riferimento chiaro e condiviso, nell'ottica di soluzioni interoperabili e aperte

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Carla Messina