



**INDAGINE SUGLI ASSETTI ISTITUZIONALI E
LE COMPETENZE PROFESSIONALI DEGLI ENTI
TITOLARI DEI SERVIZI DEL TRASPORTO
PUBBLICO AUTOFILOTRANVIARIO**

Roma, gennaio 2019

INDICE

0. Obiettivi e principali acquisizioni della ricerca	1
1. Metodo e svolgimento dell'indagine	4
2. L'analisi dei risultati: i modelli regionali di "organizzazione" del Tpl autofilotraviario	6
3. L'analisi dei risultati: le risorse professionali attivate (personale interno e consulenze esterne)	10
4. L'analisi dei risultati: l'ammontare del personale dedicato	14
5. L'analisi dei risultati: i fabbisogni di competenze professionali	17
6. L'analisi dei risultati: il quadro qualitativo dei fabbisogni espressi	24
7. L'analisi dei risultati: i fabbisogni di competenze rispetto ai nuovi orientamenti normativi e regolativi	30

Allegati

Allegato 1 - La mappa regionale dei soggetti organizzatori del tpl autofilotraviario per competenze esercitate

Allegato 2 - Elenco dei soggetti partecipanti

0. Obiettivi e principali acquisizioni della ricerca

Sotto il profilo normativo e regolatorio, il settore del Trasporto Pubblico Locale (Tpl) è caratterizzato in Italia da una rilevante complessità, frutto certamente della impropria e poco trasparente stratificazione legislativa registrata negli ultimi 20 anni, ma anche frutto di un'oggettiva articolazione dei processi che presiedono alla buona organizzazione del settore.

Per esercitare correttamente ed efficacemente la propria competenza, infatti, l'Ente titolare di un servizio di Tpl deve essere in grado di pianificare e progettare i servizi, di scegliere in base alla normativa vigente la modalità di affidamento del servizio e poi di gestire il Contratto con l'affidatario e monitorare nel tempo la giusta applicazione del Contratto stesso. Tutte queste funzioni possono ovviamente essere delegate, almeno in parte e con gradi diversi di intensità, ad altri soggetti di profilo istituzionale (ad esempio Agenzie) o possono essere utilizzate *expertise* private a supporto, ma anche in questi casi l'Ente titolare deve mostrare un'adeguata capacità di verifica e di controllo sui processi che si sviluppano a valle delle deleghe o rispetto a contributi consulenziali.

Negli ultimi anni i nuovi orientamenti normativi, in particolare il D.L. 50/2017, e le più stringenti indicazioni regolative e attuative, in particolare le delibere 49/2015 e 48/2017 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), hanno meglio precisato il quadro degli adempimenti a carico degli Enti territoriali, innalzando allo stesso tempo il livello di qualità della governance del Tpl in ottica di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del sistema, e chiamando quindi i soggetti preposti ad acquisire le competenze necessarie per affrontare la sfida richiesta. Mancano tuttavia alcuni provvedimenti a completare in modo organico la cornice di riferimento, in particolare il decreto sui Livelli Adeguati dei Servizi previsto dal D.L. 50/2017, così come è da ricordare l'avviato percorso di revisione della Delibera n. 49/2015 dall'ART, a seguito delle novità introdotte dallo stesso D.L. 50/2017.

In questa cornice, lo studio promosso da federMobilità e realizzato da Isfort – primo nel suo genere per l'ampiezza della partecipazione degli Enti interessati – ha inteso esplorare in profondità il sistema dei soggetti "organizzatori" del Tpl autofilobus, ovvero gli Enti affidanti ed eventuali soggetti istituzionali strumentali da loro attivati (es. le Agenzie), per mapparne le funzioni effettivamente esercitate, le modalità di esercizio e le competenze attivate. L'obiettivo ultimo dello studio è stato quello di misurare lo scarto tra le funzioni di processo richieste in materia di Tpl autofilobus dalle norme e dalle regole vigenti da un lato, e le funzioni e le competenze professionali effettivamente a disposizione degli Enti territoriali e delle Agenzie, dall'altro.

federMobilità non da oggi cerca di individuare, con il decisivo contributo dei soci, quali sono le funzioni essenziali che caratterizzano l'esercizio della responsabilità "organizzativa" del sistema Tpl, sulla base delle norme e degli atti di regolazione vigenti. In questo senso, *un primo importante risultato della ricerca è rappresentato dalla ricostruzione di una mappatura largamente condivisa dell'allocazione di tali funzioni, Regione per Regione, presso i singoli Enti territoriali o presso altri soggetti specificatamente individuati o allo scopo costituiti. Il*

panorama di questa articolazione risultante è assolutamente diversificato tra gli ambiti regionali, con una gamma di modelli che va:

- dall'estremo accentramento della filiera di governance dei servizi (programmazione/progettazione, monitoraggio, affidamento, gestione dei Contratti) sull'Ente Regione o sull'Agenzia regionale (dove presente);
- alla distribuzione di funzioni e responsabilità sulla pluralità degli Enti locali (Città metropolitane/Province, Comuni) o delle Agenzie (dove presenti), oltre che sulla Regione stessa.

E' da sottolineare che, a seconda delle diverse architetture, in alcuni modelli si riconoscono Enti territoriali presso cui, sostanzialmente, non sono allocate funzioni significative.

Un secondo fondamentale risultato dello studio è stata l'individuazione, da parte dei soggetti che hanno responsabilità e funzioni allocate, dei diversi modi e livelli di impiego di risorse per lo svolgimento delle stesse, attraverso personale dipendente dedicato (a tempo pieno e/o a tempo parziale) e attraverso apporti consulenziali specialistici. Le diverse situazioni possono essere posizionate in un quadro ordinato secondo gli assi che individuano il livello di dotazione e il livello di specializzazione delle risorse stesse. A valle di questo sforzo di individuazione caso per caso è stato possibile tentare anche una stima, per quanto approssimativa, delle risorse interne (personale) oggi complessivamente impiegate a livello nazionale per adempiere al complessivo compito di "organizzazione" del Tpl da parte dell'insieme dei soggetti preposti.

Un ulteriore importante acquisizione dell'indagine è stata quella di registrare l'autovalutazione (da parte dei soggetti interpellati) delle eventuali carenze o comunque dei fabbisogni di adeguamento qualitativo e/o quantitativo delle risorse dedicate al governo del settore. Escludendo ovviamente i soggetti presso cui non sono allocate funzioni significative, si registra comunque uno spettro ampio di situazioni: si va dai casi estremi, numericamente significativi, di autovalutazione assente o comunque poco approfondita - che potrebbe essere sintomo di una inadeguata percezione della complessità dei compiti che la normativa presuppone siano svolti¹ -, ai casi opposti, più limitati, di una autovalutazione che testimonia un soddisfacente grado di adeguatezza delle dotazioni, pur in presenza di eventuali lacune qualitative o quantitative ben individuate e circoscritte. Tra i due estremi si muove la platea maggioritaria degli Enti che ha coscienza dell'impegno che a ciascun soggetto viene richiesto e che esprime una forte esigenza di sostegno e supporto per procedere al necessario sviluppo qualitativo e quantitativo delle risorse.

¹ Un'altra possibile motivazione connessa al debole interesse di una parte degli Enti territoriali per le questioni attinenti il governo del Tpl rimanda al nodo strutturale del conflitto di interessi tra soggetti di controllo regolatori (Amministrazioni) e soggetti controllati di gestione (Aziende partecipate) che da un lato ha in qualche modo "deresponsabilizzato" gli Enti e, dall'altro, ha incrementato parallelamente e proporzionalmente il grado di autoreferenzialità delle Aziende del trasporto pubblico che sempre più si sostituiscono in autonomia agli Enti nelle funzioni loro proprie di regolazione. Ovviamente questa dinamica è tutt'altro che omogenea sul territorio nazionale e andrebbe analizzata caso per caso ai fini di una corretta valutazione di impatto.

Infine, lo studio ha consentito di raccogliere *informazioni di dettaglio sulle competenze specialistiche e i profili professionali di cui gli Enti territoriali e le Agenzie avvertono una maggiore carenza* e sui quali si dovrebbe investire con una politica di formazione e aggiornamento, nonché di rafforzamento mirato delle dotazioni di personale, da promuovere a livello nazionale come alle diverse scale locali.

La rilevanza dei risultati acquisiti dallo studio, ancorchè parziali e ampiamente suscettibili di miglioramento, conferma l'importanza e la necessità di una più continua attività di analisi e monitoraggio sul complesso sistema di organizzazione dei servizi di Tpl, attività di cui la ricerca qui presentata vuole costituire un primo significativo tassello.

1. Metodo e svolgimento dell'indagine

Sul piano metodologico l'indagine è stata realizzata attraverso la somministrazione via mail di una scheda/questionario strutturata di rilevazione delle informazioni ad un campione significativo di Enti organizzatori del Tpl autofilotranviario. La compilazione della scheda è avvenuta, dove richiesto, con un'assistenza tecnica di Isfort (telefonica o via mail).

Il target dell'indagine è stato definito nella prima fase dello studio attraverso la predisposizione dell'elenco complessivo Regione per Regione dei soggetti "organizzatori" del Tpl autofilotranviario come sopra definiti: la Regione stessa, la Città Metropolitana ove presente, le Province, i Comuni capoluogo o comunque aventi popolazione superiore ai 50.000 abitanti e infine le Agenzie. Il quadro dell'articolazione delle funzioni/competenze di settore è stato ricostruito per ogni Regione "a tavolino", sulla base dei dispositivi normativi e regolativi che è stato possibile individuare e analizzare, e successivamente sottoposti a verifica – quindi modificati/integrati dove necessario – sia con le stesse Amministrazioni regionali, sia con gli Enti che hanno partecipato all'indagine. Gli schemi regionali contenuti in **Allegato 1** offrono quindi una rappresentazione degli assetti di governo del settore "validata" dalle Regioni stesse (con limitatissime eccezioni) e dagli altri Enti partecipanti all'indagine.

Quanto all'oggetto specifico della rilevazione, ovvero la mappatura delle attività che articolano la filiera della governance del Tpl dei servizi e la mappatura dei relativi fabbisogni di competenze professionali, le funzioni prese in considerazione sono state distinte come segue:

- pianificazione/programmazione dei servizi;
- progettazione dei servizi;
- monitoraggio del settore del Tpl (sul modello dell'Osservatorio mobilità previsto ad l. D.lgs 422/1997);
- procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti);
- indirizzi tariffari;
- stazione appaltante;
- gestione del Contratto di servizio.

Nel questionario è stato chiesto agli Enti territoriali e alle Agenzie, di indicare, per i servizi di propria competenza o formalmente delegati, le risorse professionali interne dedicate, full-time o part-time, alle attività connesse alle funzioni-chiave di governo del settore, nonché le consulenze esterne attivate. Le funzioni-chiave identificate, e quindi raggruppate nella scheda, sono state: Programmazione/progettazione servizi, Monitoraggio settore, Affidamento servizi, Gestione dei Contratti di servizio e Amministrazione/Gestione dei beni essenziali per lo svolgimento dei servizi. Per ciascuna di queste funzioni raggruppate è stato chiesto di descrivere brevemente le competenze professionali del personale interno e di darne una valutazione generale sull'adeguatezza quantitativa e qualitativa, indicando eventuali fabbisogni specifici (competenze, profili, formazione ecc.) da soddisfare.

La sezione finale del questionario si è infine focalizzata sulle esigenze organizzative e i fabbisogni di competenza professionale derivanti dalle nuove norme e dalle nuove regole attuative previste in particolare dalle recenti delibere dell'ART in materia di organizzazione dei servizi di Tpl, tra le quali le modalità di individuazione dei bacini di programmazione, degli ambiti di servizio, degli eventuali lotti di gara, delle modalità di affidamento dei servizi, delle modalità più efficienti di finanziamento dei servizi, dei beni strumentali; la costruzione di un set informativo adeguato in preparazione della gara; la predisposizione del PEF e così via.

L'indagine si è svolta da aprile a dicembre 2018.

Complessivamente, sono state inviate 111 schede e il tasso di partecipazione è stato molto alto: 92 schede restituite, pari all'82% del totale. In **Allegato 2** l'elenco completo degli Enti territoriali e delle Agenzie che hanno partecipato all'indagine.

La composizione finale del campione è riassunta nella **Tav. 1**.

Tav. 1 - Il profilo quantitativo del campione di indagine (numero di questionari compilati per tipologia di Enti e circoscrizione geografica)

Ente	Totale	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
Regioni e Province Autonome	19	4	3	3	8
Città metropolitane/Province ¹	33	6	10	7	11
Comuni	28	3	11	6	8
Agenzie	12	4	5	1	2
Totale	92	17	29	17	29

¹Inclusi gli Enti di governo degli ATO di ambito provinciale

2. L'analisi dei risultati: i modelli regionali di "organizzazione" del Tpl autofilotraviario

L'organizzazione del Tpl autofilotraviario si presenta molto differenziato nei diversi contesti regionali, come si evince analiticamente dalle schede del citato Allegato 1. E' difficile, forse anche arbitrario, tipologizzare le diverse situazioni, che presentano specificità assolutamente irriducibili. Va inoltre tenuto conto che alcuni sistemi sono in transizione verso nuovi assetti previsti da norme regionali che si stanno applicando, più o meno celermente, o che risultano ancora disapplicate a distanza di qualche anno dall'approvazione.

Pur con questi limiti e difficoltà, si può tuttavia dire che l'articolazione dei diversi modelli regionali di governance si specifica all'interno di due caratteristiche di riferimento:

- 1) la prima caratteristica riguarda il livello di concentrazione delle funzioni/competenze e si sviluppa lungo l'asse "accentramento-decentramento", dove l'Ente "accentratore" è la Regione (o sua emanazione operativa attraverso Agenzia), mentre gli Enti decentrati sono le Province e/o i Comuni, in certi casi sostituiti da Enti di governo (ATO) effettivamente funzionanti come tali (come nel caso del Veneto);
- 2) la seconda caratteristica riguarda invece il contenuto della differenziazione di modello. E' infatti soprattutto il tema della "gestione" dei servizi (affidamento e Contratto di servizio) a discriminare i modelli esistenti, più che le funzioni "a monte" relative a pianificazione, progettazione, definizione degli indirizzi tariffari, o le funzioni in itinere e "a valle" come il monitoraggio, che pure tendono a differenziarsi in modo significativo come si evince dalla **Tav. 2** (su cui si tornerà tra breve).

Alla luce di questa perimetrazione, si possono grossolanamente distinguere tre macro-tipologie di modelli regionali - "accentrato", "parzialmente distribuito" e "distribuito" - con alcune varianti interne che definiscono complessivamente 6 schemi prevalenti di distribuzione delle funzioni di seguito descritti in sintesi.

- 1) Il modello *accentrato* che fa perno sulla Regione o la Provincia Autonoma, cui competono sia le attività di programmazione, pianificazione e monitoraggio dei servizi (in larga prevalenza, ma non sempre in esclusiva), sia le attività di affidamento dei servizi e gestione dei Contratti per tutto il territorio regionale (con residue e limitate eccezioni). Questo modello è caratteristico soprattutto di piccole Regioni come Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Provincia Autonoma di Bolzano (restano competenze residue al Comune capoluogo), Marche (anche se in alcuni casi i servizi urbani sono gestiti dai Comuni) e Abruzzo². Attualmente rientrano in questa tipologia anche la Sardegna, che dovrebbe

² Va però tenuto presente che la situazione dell'Abruzzo è caratterizzata da diverse atipicità. Infatti l'attuale sistema regionale del Tpl si fonda ancora, almeno in parte, sul regime delle concessioni (provvedimenti concessori regionali e comunali prorogati nel tempo). Solo a fine settembre 2017 sono stati affidati (in house) per i prossimi 10 anni all'azienda di proprietà regionale Tua i servizi integrati gomma-ferro già eserciti (65% del totale regionale). Le competenze per le procedure di affidamento dei servizi sono in capo a Province e Comuni come da L.R. 152/1998. Non sono state tuttavia trasferite le risorse umane, finanziarie e strumentali per l'esercizio delle funzioni delegate o attribuite agli Enti Locali e la recente L.R. 43/2017 ha istituito il bacino

teoricamente evolvere verso il Modello 2³, e la Toscana, dove tuttavia i servizi residui (in aree deboli) sono gestiti da Comuni e Province e il Comune di Firenze amministra autonomamente il servizio tramviario.

- 2) Il modello accentrato che fa perno sull'Agenzia regionale della mobilità, con le stesse caratteristiche descritte per il Modello 1. E' il caso di alcune grandi Regioni come Piemonte e Campania. La Campania è tuttavia ancora in una fase transitoria: non tutte le Province hanno ancora restituito la gestione dei Contratti alla Regione che in prospettiva dovrebbe delegarli ad ACAMIR, l'Agenzia regionale della mobilità; ed è anche il caso della Calabria (l'ART-CAL, Autorità regionale della mobilità, è l'Ente di governo del bacino unico regionale) e, in prospettiva, dell'Umbria (la norma del 2015 prevede l'istituzione di un'Agenzia unica per la mobilità e il Tpl, individuata nella società Umbria TPL e Mobilità Spa, che tuttavia non è ancora operativa) e della Sardegna (qui l'istituzione di un'Agenzia regionale del Tpl è prevista da una norma che risale al 2005).
- 3) Il modello parzialmente distribuito che fa perno sulle Città metropolitane/Province o sugli Enti di governo-ATO non coincidenti con un singolo Ente locale, ferme restando le funzioni di pianificazione, programmazione, monitoraggio e indirizzi tariffari che in misura più o meno estesa restano in capo anche alla Regione. E' il caso della Liguria (competenze gestionali alle Province) e del Veneto (competenze agli ATO, uno per Provincia, costituiti dalla Provincia a dai Comuni principali della Provincia stessa).
- 4) Il modello parzialmente distribuito che fa perno sui Comuni. E' il caso del Lazio e della Provincia Autonoma di Trento.
- 5) Il modello parzialmente distribuito che fa perno sulle Agenzie su base provinciale o di aggregazioni di Province. E' un modello che interessa due grandi Regioni settentrionali: le 6 Agenzie del Tpl della Lombardia (per 10 Province) e le 7 Agenzie della mobilità dell'Emilia-Romagna (per 9 Province). Le Agenzie tendono di norma ad assumere anche funzioni di programmazione/pianificazione e monitoraggio del settore assorbendole dalla Regione.
- 6) Il modello distribuito, nel quale la gestione del Tpl si articola con varie gradazioni tra Regione (di norma con competenze sui servizi interprovinciali), Province o ATO provinciali (come in Puglia) e Comuni (servizi urbani). E' il caso di Regioni sia grandi, quali Sicilia e Puglia, che piccole come Molise, Basilicata e Umbria (situazione attuale, in fase di transizione verso il Modello 2). Da ricordare che le competenze della Regione Puglia sono in parte delegate all'Agenzia regionale della mobilità ASSET.

Tornando alla posizione degli Enti⁴ per competenze funzionali nell'organizzazione del Tpl autofilotranviario, si può osservare che (**Tav. 2.1**):

unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma individuando nella Regione l'Ente di governo dell'unico ATO regionale.

³ La L.R. 21/2005 istituisce infatti l'Agenzia regionale dei il Tpl, quale direzione generale dell'Assessorato ai trasporti, con funzioni di pianificazione/programmazione (anche a servizio degli Enti locali) e di svolgimento delle procedure concorsuali (anche a servizio degli Enti locali). La riforma disciplinata dalla suddetta L.R. non si è mai attuata, per cui le funzioni relative all'affidamento dei servizi Tpl sono svolte dalla Regione.

⁴ Di qui in avanti con l'espressione "Enti" senza altra qualificazione si intende l'insieme degli Enti territoriali (Regioni e Province Autonome, Città metropolitane/Province, Comuni) e delle Agenzie. Ugualmente per "Regioni" senza altra specifica si intendono incluse le due Province Autonome di Bolzano e Trento.

- le Regioni svolgono nella totalità dei casi le funzioni di pianificazione dei servizi e di elaborazione degli indirizzi tariffari e nella quasi totalità quelle del monitoraggio di settore; solo la metà delle Regioni, invece, si occupa della governance diretta dei servizi (modalità di affidamento, stazione appaltante e gestione dei Contratti di servizi), per effetto delle differenze di modelli lungo l'asse "accentramento-decentramento" sopra descritte;
- le Città metropolitane esercitano abbastanza diffusamente le funzioni di pianificazione dei servizi (8 su 12), mentre più rari sono i casi di presidio delle altre funzioni (in particolare in soli 2 casi è stazione appaltante e in 3 gestisce il Contratto di servizio);
- ugualmente le Province (e gli ATO dove le Province sono presenti) presidiano minoritariamente la gestione dei Contratti di servizio e soprattutto la filiera dell'affidamento dei servizi (solo in 3 ambiti regionali su 18 le Province sono stazioni appaltanti);
- quanto ai Comuni sembra emergere una certa differenza di funzioni tra i Capoluoghi di Regione e gli altri Capoluoghi di Provincia (o Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti); i Capoluoghi di Regione infatti hanno competenze come stazioni appaltanti e nella gestione dei Contratti in molti ambiti regionali (la metà nel caso dei Contratti di servizio), mentre gli altri Comuni capoluogo più raramente hanno responsabilità in queste funzioni.

**Tav. 2 - Il quadro riassuntivo dei soggetti organizzatori del Tpl autofilotraviario
(numero di Enti per competenze funzionali svolte)**

2.1 - Tutti gli Enti (escluse le Agenzie)

	Pianificazione servizi	Progettazione servizi	Monitoraggio settore	Modalità di affidamento servizi	Indirizzi tariffari	Stazione appaltante	Gestione Contratti di servizio
Regioni e Province Autonome (21 casi) ¹	21	14	19	14	21	13	11
Città metropolitane (12 casi)	8	4	2	3	4	2	3
Province (18 casi) ²	10	6	5	3	4	2	5
Comuni capoluogo di Regione e PA (21 casi)	14	10 ³	6 ³	8	8	8	12
Altri Comuni capoluogo e con oltre 50mila abitanti (18 casi)	11	6	2	7	6	5	9

¹Compresa l'unica scheda non compilata dalle Regioni, ovvero quella dell'Umbria, e la scheda non compilata della provincia Autonoma di Bolzano, per le quali è stata usata la scheda pre-compilata inserita nel questionario. Non è stata considerata nell'indagine la Regione Trentino-Alto Adige

²Compresi i sette ATO della Regione Veneto a cui partecipano, oltre alle Province, anche i Comuni

³Una situazione incerta (Palermo) non conteggiata

Quanto alle Agenzie, la **Tav. 2.2** evidenzia in dettaglio le funzioni esercitate. Come si può osservare, il presidio delle diverse attività della filiera è molto forte, praticamente totalitario per la pianificazione e progettazione dei servizi, per il monitoraggio di settore e anche per l'affidamento dei servizi fino alla gestione dei Contratti. E' invece più rara (5 casi su 12) la competenza, anche "concorrente", sugli indirizzi tariffari che in molti casi resta prerogativa esclusiva della Regione.

2.2 - Le Agenzie (in dettaglio)

	Pianificazione servizi	Progettazione servizi	Monitoraggio settore	Modalità di affidamento servizi	Indirizzi tariffari	Stazione appaltante	Gestione Contratto di servizio
Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzie per il Tpl della Lombardia ¹	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Milano (AMAT)	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO
Agenzia per la mobilità di Bologna (Srm)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Piacenza (Tempi)	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Parma (Smtp)	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Reggio Emilia	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Modena (aMo)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Ferrara (Ami)	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia Mobilità Romagnola (Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini)	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia della mobilità di Roma (Roma Servizi Mobilità)	SI	SI	SI	SI ¹	NO	NO	SI
Agenzia regionale per la mobilità della Campania (ACaMIR)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO ²
Agenzia regionale per la mobilità della Puglia(ASSET)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ART-CAL (Autorità regionale dei trasporti della Calabria)	SI	SI	NO	SI	NO	SI	SI

¹Le Agenzie istituite e operative sono 6 (i territori coincidono con le province): a) Bergamo; b) Brescia; c) Como, Lecco e Varese; d) Cremona e Mantova; e) Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia; f) Sondrio

²Funzione che tuttavia è in fase di acquisizione

3. L'analisi dei risultati: le risorse professionali attivate (personale interno e consulenze esterne)

Il quadro complessivo che emerge dal riepilogo delle risorse professionali (interne ed esterne) per il governo del Tpl attivate dagli Enti del campione evidenzia in primo luogo una copertura “minima” delle diverse funzioni (almeno una risorsa interna, anche solo part-time, o almeno una consulenza esterna) abbastanza ampia tra gli Enti (**Tav. 3.1**). In particolare, per l'attività di pianificazione solo 13 Enti su 92 (il 14%) dichiarano di non aver attivato alcun presidio interno o esterno - ovviamente in buona parte si tratta di situazioni di totale assenza di competenza funzionale in materia -, percentuale che tuttavia sale in misura significativa nel caso del monitoraggio (31%) e dell'affidamento dei servizi (34%). La funzione di gestione dei beni essenziali, oggettivamente più specifica e su cui agli Enti sono assegnate competenze in modo molto meno diffuso, non è invece presidiata da ben due Enti del campione su tre.

L'analisi della tipologia di risorse attivate evidenzia in sintesi:

- un numero limitato di soggetti che impegna personale full-time nelle diverse funzioni: il 13% per la pianificazione e la gestione dei Contratti di servizio, il 12% per il monitoraggio, il 6% per la gestione dei beni essenziali e appena il 3% per l'affidamento dei servizi;
- una quota invece ben più ampia che dedica risorse part-time, con una punta di due su tre per la pianificazione e percentuali superiori al 50% per il monitoraggio, l'affidamento dei servizi e la gestione dei Contratti di servizio;
- di nuovo un ricorso contenuto a consulenze esterne, superiore di poco al 30% degli Enti solo nel caso alla pianificazione e al 20% nel caso dell'affidamento dei servizi.

La tendenza complessiva è quindi quella di una (relativa) “despecializzazione” nell'impiego di personale interno per le diverse funzioni, dovuta in parte alle residue competenze perché, come si è visto, in taluni modelli regionali le responsabilità lungo tutta la filiera di controllo del Tpl tendono ad accentrarsi, in parte alla scarsa disponibilità di risorse economiche per il rafforzamento delle funzioni. E' perciò inevitabile che il personale interno contingentato sia dedicato a svolgere una pluralità di mansioni e non di rado l'impegno si rivolge anche ad ambiti diversi dal Tpl seppure il più delle volte contigui (mobilità sostenibile in generale). Lo stesso vale per il ricorso a consulenze esterne, tendenzialmente limitato ad apporti estremamente specializzati (ad esempio quelli legali-amministrativi per l'affidamento dei servizi).

Resta poi una sorta di “differenziale di presidio” tra le diverse funzioni, con una copertura nettamente più ampia per la pianificazione, giustificata dal fatto che per alcune attività le competenze sono assegnate in modo più netto ed esclusivo (chi affida i servizi, chi gestisce i Contratti di servizio, chi gestisce i beni essenziali) rispetto ad altre che tendono maggiormente a “spalmarsi” tra gli Enti (pianificazione, in parte monitoraggio).

L'analisi delle risorse attivate per tipologia di Enti evidenzia risultati sostanzialmente in linea con il quadro generale delle competenze assegnate e ai modelli regionali configurati, dai quali

esse discendono. In questo senso appare coerente, ad esempio, il dato che praticamente tutte le Regioni impegnano risorse nella pianificazione dei servizi e nel monitoraggio del settore, o il dato relativo alle Agenzie che in tutti i casi dedicano risorse alla pianificazione, al monitoraggio e alla gestione dei Contratti di servizio (come nella mission assegnata a questi soggetti).

Qualche evidenza meno scontata da sottolineare:

- per le Regioni (**Tav. 3.2**), le attività di monitoraggio impegnano personale a tempo pieno in 4 casi su 19, più che per tutte le altre funzioni. Viceversa le attività di pianificazione in ben 11 situazioni (oltre la metà) beneficiano di consulenze esterne;
- per le Città metropolitane/Province (**Tav. 3.3**), è molto alta la quota di Enti che attiva almeno una risorsa interna o una consulenza esterna nella gestione dei Contratti di servizio (quasi uno su tre), stesso valore per la pianificazione. E' però da sottolineare che nella pianificazione l'utilizzo contemporaneo di personale interno e di consulenze esterne è molto più alto;
- per i Comuni (**Tav. 3.4**), di nuovo è il monitoraggio del settore che impegna risorse full-time in un numero maggiore di Enti, mentre la pianificazione ha presidi più diffusi attraverso risorse part-time (ben il 71% del totale) e consulenze esterne;
- infine per le Agenzie (**Tav. 3.5**), è la pianificazione a richiedere più diffusamente l'impiego di personale a tempo pieno (33% dei soggetti), mentre da un lato monitoraggio e gestione dei Contratti di servizio impegnano tutti i soggetti con risorse part-time, dall'altro lato è l'affidamento dei servizi a richiedere il maggior ricorso ad apporti consulenziali specialistici.

Tav. 3 - Il quadro generale riepilogativo delle risorse attivate per il governo del Tpl (personale interno e consulenze esterne)

3.1 - Totale (92 schede)

	Numero Enti (valori assoluti)				Percentuale sul totale schede utili			
	FT	PT	C	NESSUNA	FT	PT	C	NESSUNA
Pianificazione/Progettazione servizi	12	61	29	13	13	66	32	14
Monitoraggio settore	11	49	12	28	12	53	13	30
Affidamento Servizi	3	49	19	31	3	53	21	34
Gestione Contratti di Servizio	12	50	8	24	13	54	9	26
Gestione beni essenziali (82 schede utili) ¹	5	23	5	56	6	28	6	68

¹In 10 casi (5 Regioni, 1 Provincia, 1 Comune e 3 Agenzie), perlopiù facenti parte dell'indagine pilota di prima fase, le schede inviate non contenevano la domanda relativa alla gestione dei beni essenziali, domanda che è stata aggiunta successivamente proprio ad esito del test-pilota

Legenda

FT: Presenza di almeno una risorsa interna full-time dedicata alla funzione

PT: Presenza di almeno una risorsa interna part-time dedicata alla funzione

C: Attivazione di consulenze esterne

NESSUNA: Nessuna risorsa interna o esterna (consulenze) attivata sulla funzione

3.2 - Regioni e Province Autonome (19 schede)

	Numero Enti (valori assoluti)				Percentuale sul totale schede utili			
	FT	PT	C	NESSUNA	FT	PT	C	NESSUNA
Pianificazione/Progettazione servizi	2	17	11	1	11	89	58	5
Monitoraggio settore	4	16	3	1	21	84	16	5
Affidamento servizi	0	14	4	5	0	74	21	26
Gestione Contratti di servizio	4	12	3	6	21	63	16	32
Gestione beni essenziali (14 utili)	1	5	2	8	8	38	15	54

3.3 - Città metropolitane/Province (33 schede)

	Numero Enti (valori assoluti)				Percentuale sul totale schede utili			
	FT	PT	C	NESSUNA	FT	PT	C	NESSUNA
Pianificazione/Progettazione servizi	6	21	10	12	18	64	30	36
Monitoraggio settore	2	15	2	16	70	45	6	48
Affidamento servizi	1	15	8	18	3	45	24	55
Gestione Contratti di servizio	4	18	3	12	12	55	9	36
Gestione beni essenziali (32 utili)	1	7	1	24	3	22	3	75

3.4 - Comuni (28 schede)

	Numero Enti (valori assoluti)				Percentuale sul totale schede utili			
	FT	PT	C	NESSUNA	FT	PT	C	NESSUNA
Pianificazione/Progettazione servizi	2	20	4	8	7	71	14	29
Monitoraggio settore	4	14	0	14	14	50	0	50
Affidamento servizi	2	10	1	18	7	36	4	64
Gestione Contratti di servizio	2	16	0	12	7	57	0	43
Gestione beni essenziali (27 utili)	1	6	0	21	4	22	0	78

3.5 - Agenzie (12 schede)

	Numero Enti (valori assoluti)				Percentuale sul totale schede utili			
	FT	PT	C	NESSUNA	FT	PT	C	NESSUNA
Pianificazione/Progettazione servizi	4	11	6	0	33	92	50	0
Monitoraggio	2	12	6	0	17	100	50	0
Affidamento servizi	0	10	7	1	0	83	58	8
Gestione Contratti di servizio	2	12	3	0	17	100	25	0
Gestione beni essenziali (9 utili)	2	5	2	3	17	42	17	25

4. **L'analisi dei risultati: l'ammontare del personale dedicato**

Per ciò che riguarda l'ammontare del personale degli Enti dedicati alle diverse funzioni di governo del Tpl, i numeri indicati dal campione evidenziano una certa esiguità delle dotazioni di staff.

Guardando al riepilogo generale (**Tav. 4.1**), per le risorse full-time gli Enti che dichiarano di impegnare più di 2 dipendenti sono 5 per la gestione dei Contratti di servizio, 4 la pianificazione, 2 per il monitoraggio, 1 per la gestione dei beni essenziali e nessuno per l'affidamento dei servizi. Numeri più interessanti ovviamente per le risorse part-time: in particolare ci sono 12 Enti che dispongono di uno staff di oltre 5 dipendenti a tempo parziale per le attività di pianificazione e lo stesso per la gestione dei Contratti di servizio. Da sottolineare inoltre che, escludendo la gestione dei beni essenziali, da un minimo di 13 Enti (per la gestione Contratto di servizio) ad un massimo di 24 Enti (per la pianificazione) – ovvero oltre un quarto del totale – impegnano da 3 a 5 dipendenti nella funzione indicata.

I numeri relativi alle singole tipologie di soggetti mostrano differenze di dotazione di personale molto forti. Le risorse full-time con dotazione superiore alle 2 unità sono quasi assenti nelle Regioni (**Tav. 4.2**) praticamente in tutte le attività e lo stesso accade, anzi in misura più accentuata, per i Comuni (**Tav. 4.3**), mentre in due casi le Città metropolitane/ Province dichiarano personale più strutturato per la gestione dei Contratti di servizio (**Tav. 4.4**). Nelle Agenzie invece, con poche eccezioni, la presenza di risorse full-time appare più robusta, soprattutto per la pianificazione e per la gestione dei Contratti di servizio (**Tav. 4.5**).

Guardando all'impegno di risorse part-time, alcune differenze si accorciano. Ad esempio le Regioni impegnano diffusamente personale a tempo parziale superiore alle 3 unità per la pianificazione (12 Regioni su 19, di cui in ben 8 i dipendenti sono oltre 5), per l'affidamento dei servizi (12 Regioni) e per la gestione dei Contratti di servizio (8 Regioni). I Comuni mostrano impegni part-time interessanti in diversi casi soprattutto per la pianificazione (10 Enti su 28 con almeno 2 dipendenti a tempo parziale). Più contenuto, in termini relativi, è invece il numero di Città metropolitane/Province con staff part-time significativi (12 Enti su 33 con oltre 2 dipendenti per la pianificazione, 8 per il monitoraggio).

Quanto alle Agenzie, infine, la presenza di personale part-time è quasi sempre cospicua: ben 10 Agenzie su 12 con almeno 3 dipendenti nella gestione dei Contratti di servizio (in 5 casi oltre 5 dipendenti), 9 nella pianificazione (4 casi con oltre 5 dipendenti), 8 nel monitoraggio di settore e nell'affidamento dei servizi.

Partendo dai numeri rilevati dai questionari e dai bacini coperti dal campione, proiettandoli quindi sull'intero territorio nazionale, è possibile tentare una stima grossolana del complesso di risorse impegnate nel Paese dalle Amministrazioni (esclusi i Comuni con meno di 50.000 abitanti) e dai soggetti delegati (Agenzie) per l'organizzazione e la gestione dei servizi del Tpl autofilotraviario. *Questa stima indica per l'insieme delle diverse funzioni, esclusa la gestione dei beni essenziali, un volume di personale diretto full-time di circa 230 unità e di apporti di*

lavoro part-time di circa 1800 unità⁵, con una prevalenza di impegno delle risorse full-time nella gestione dei Contratti di servizio e nella pianificazione/progettazione dei servizi (quasi un terzo del totale per ciascuno) e degli apporti part-time nella pianificazione/progettazione servizi (sempre un terzo del totale, seguita dalla gestione dei Contratti di servizio (poco più di un quarto del totale), dal monitoraggio (poco più di un quinto) e infine dall'affidamento dei servizi (poco meno di un quinto). Convertendo in unità full-time gli apporti part-time (convenzionalmente in rapporto 4 ad 1), si arriva ad un ammontare complessivo di personale diretto stimabile tra le 600 e le 800 unità.

Tav. 4 - Il personale impiegato dagli Enti per tipologia di funzione (numero di Enti per numerosità degli addetti)

4.1 - Totale (92 schede)

	Risorse full-time		Risorse part-time		
	1 o 2	3 o più	1 o 2	Da 3 a 5	Oltre 5
Pianificazione/Progettazione servizi	9	4	23	24	12
Monitoraggio settore	9	2	22	19	7
Affidamento Servizi	3	0	18	21	6
Gestione Contratti di Servizio	7	5	22	13	12
Gestione beni essenziali (82 schede utili)	2	1	7	6	1

4.2 - Regioni e Province Autonome (19 schede)

	Risorse full-time			Risorse part-time			
	Nessuna	1 o 2	3 o più	Nessuna	1 o 2	Da 3 a 5	Oltre 5
Pianificazione/Progettazione servizi	17	2	0	2	5	4	8
Monitoraggio settore	15	3	1	3	9	4	3
Affidamento Servizi	19	0	0	5	4	8	2
Gestione Contratti di Servizio	15	3	1	7	3	3	6
Gestione beni essenziali (14 utili)	13	1	0	9	1	4	0

⁵ Il numero tiene conto del fatto che una quota degli apporti part-time, qui stimato al 10% del tempo lavoro, è dedicato ad altre funzioni rispetto a quelle specifiche del governo del Tpl (mobilità sostenibile ecc.). E' escluso dal conteggio il personale indiretto (amministrativi ecc.), anche in quegli Enti (ad es. le Agenzie) dove esso lavora full time a supporto delle attività dirette di regolazione e organizzazione del Tpl.

4.3 - Città metropolitane/Province (33 schede)

	Risorse full-time			Risorse part-time			
	Nessuna	1 o 2	3 o più	Nessuna	1 o 2	Da 3 a 5	Oltre 5
Pianificazione/Progettazione servizi	27	5	1	12	9	12	0
Monitoraggio settore	31	2	0	18	7	7	1
Affidamento Servizi	32	1	0	18	9	6	0
Gestione Contratti di Servizio	30	1	2	15	12	5	1
Gestione beni essenziali (32 utili)	31	1	0	25	4	3	0

4.4 - Comuni (28 schede)

	Risorse full-time			Risorse part-time			
	Nessuna	1 o 2	3 o più	Nessuna	1 o 2	Da 3 a 5	Oltre 5
Pianificazione/Progettazione servizi	26	2	0	8	10	8	2
Monitoraggio settore	24	4	0	14	6	7	1
Affidamento Servizi	26	2	0	18	5	4	1
Gestione Contratti di Servizio	26	2	0	12	11	4	1
Gestione beni essenziali (27 utili)	26	0	1	21	1	2	3

4.5 - Agenzie (12 schede)

	Risorse full-time			Risorse part-time			
	Nessuna	1 o 2	3 o più	Nessuna	1 o 2	Da 3 a 5	Oltre 5
Pianificazione/Progettazione servizi	8	2	2	1	2	5	4
Monitoraggio settore	10	1	1	0	4	5	3
Affidamento Servizi	12	0	0	2	2	5	3
Gestione Contratti di Servizio	10	0	2	0	2	5	5
Gestione beni essenziali (9 utili)	7	2	0	4	2	2	1

5. L'analisi dei risultati: i fabbisogni di competenze professionali

L'indagine ha approfondito in modo specifico i fabbisogni di competenze professionali degli Enti per l'esercizio delle competenze funzionali assegnate.

La **Tav. 5.1A** contiene il riepilogo complessivo del posizionamento degli Enti rispetto alle (auto)valutazioni dei fabbisogni di rafforzamento del personale interno dedicato al governo del Tpl per le diverse funzioni. Ad uno sguardo generale, si può osservare che una quota rilevante di Enti ha espresso un'autovalutazione sui fabbisogni di competenze, in particolare per la pianificazione (per la quale le competenze sono più distribuite, come si è visto in precedenza) con il 65% di Enti che si è espresso, e a seguire per la gestione dei Contratti di servizio (56%), il monitoraggio di settore (50%) e l'affidamento dei servizi (43%). La quota residua di complemento a 100 è riferibile ai soggetti che non hanno fatto autovalutazioni o perché hanno dichiarato esplicitamente di non avere competenze in materia, o perché pur avendo competenze (come si evince dall'indicazione di personale dedicato e/o di consulenze esterne attivate) non hanno tuttavia compilato questa sezione del questionario. La prima motivazione è decisamente maggioritaria per tutte le funzioni, soprattutto per la gestione dei beni essenziali (il 66% degli Enti dichiara di non avere competenze) e per l'affidamento dei servizi (45%).

Informazioni più focalizzate si ricavano dalla **Tav. 5.1B** seguente, dove si mette in evidenza il peso dei fabbisogni sul totale delle autovalutazioni. Gli Enti che hanno evidenziato fabbisogni quantitativi e/o qualitativi è pari al 73% del totale⁶ per la pianificazione, al 67% per l'affidamento dei servizi, al 63% per il monitoraggio del settore, al 56% per la gestione dei Contratti di servizio e al 53% per la gestione dei beni essenziali.

Chi esercita funzioni nel governo del Tpl tende quindi ad esprimere nella gran parte dei casi, la necessità di rafforzare le risorse professionali nel settore, attraverso un potenziamento quantitativo e/o attraverso l'aggiornamento e la qualificazione professionale del personale dedicato. In proposito va anche osservato che un certo numero di soggetti ha espressamente dichiarato di avere internamente competenze qualitativamente adeguate per le funzioni in analisi, ma quantitativamente non sufficienti; questo è accaduto soprattutto nel caso della pianificazione (12 Enti su 44 che hanno espresso fabbisogni dichiarano un deficit esclusivamente quantitativo).

La quota di Enti che evidenzia fabbisogni di competenze professionali si differenzia in base alla tipologia di soggetti:

- le Regioni mostrano percentuali in linea con la media per la pianificazione (72%) e il monitoraggio di settore (67%), più basse per l'affidamento dei servizi (58%) e infine decisamente più alte per la gestione dei Contratti di servizio (73% contro 55%) e la gestione dei beni essenziali (67% contro 53%) (**Tavv. 5.2A e 5.2B**);

⁶ Si ricorda che in questo caso il "totale" non è il numero complessivo di schede, ma il numero di Enti che ha espressamente dichiarato la presenza o l'assenza di un fabbisogno; sono escluse quindi le mancate indicazioni, dovute o meno all'assenza (dichiarata) di competenza funzionale in materia

- le Città metropolitane/Province dichiarano fabbisogni meno diffusi, in misura apprezzabile ma non così marcata, per tutte le attività con l'eccezione dell'affidamento servizi (**Tavv. 5.3A e 5.3B**): in questo caso l'80% dei soggetti che ha espresso un'autovalutazione (sono però solo 10 Province su 33) evidenzia la necessità di un rafforzamento delle competenze interne;
- i Comuni si posizionano invece su livelli decisamente più alti della media (**Tavv. 5.4A e 5.4B**): ben il 93% degli Enti che ha rilasciato autovalutazioni nella pianificazione esprime un fabbisogno di competenze (contro il 73% della media complessiva), il 100% nella gestione dei Contratti di servizio (praticamente il doppio della media generale) e nella gestione dei beni essenziali (si tratta però di soli 11 Comuni su 28), il 71% nel monitoraggio di settore e l'86% nell'affidamento dei servizi (contro una media generale del 67%);
- infine le Agenzie, all'opposto dei Comuni, si collocano su soglie di fabbisogno dichiarato molto più basse rispetto alla media, per tutte le funzioni considerate con la parziale eccezione della gestione dei Contratti di servizio dove si verifica un allineamento dei valori (**Tavv. 5.5A e 5.5B**).

Nell'insieme, quindi, *si osserva una correlazione inversa tra livello di competenze funzionali assegnate e dotazione di personale dedicato e fabbisogni espressi. Ad un polo si collocano le Agenzie che nascono e si sviluppano come soggetti specificatamente finalizzati alla gestione di funzioni di governo del Tpl autofilotranviario, e sono organizzati e gestiti per questa missione, oltre ad aver reclutato il personale (presumibilmente) con maggiore orientamento sulle proprie necessità rispetto a quanto in media riescano a fare gli Enti territoriali; le Agenzie manifestano in modo meno diffuso l'esigenza di rafforzare qualitativamente e quantitativamente le proprie competenze interne. Si tratta comunque di un confronto relativo perché in assoluto la metà delle Agenzie esplicita comunque un'esigenza di potenziare e qualificare le proprie risorse nelle diverse funzioni. Va inoltre sottolineato che la migliore focalizzazione dei fabbisogni quantitativi e qualitativi espressi dalle Agenzie è frutto di processi di riorganizzazione portati avanti negli ultimi anni che assicurano oggi un equilibrio più soddisfacente tra risorse disponibili e obiettivi da realizzare.*

Al polo opposto si posizionano i Comuni che hanno minori responsabilità in materia, soffrono di pesanti vincoli di bilancio e (presumibilmente) dispongono di personale ab origine meno qualificato; i Comuni avvertono molto di più l'urgenza di accrescere le professionalità del personale dedicato e, soprattutto, di potenziare quantitativamente le strutture.

Ai livelli intermedi si collocano infine le altre due tipologie di Enti, ovvero le Regioni e le Città metropolitane/Province, con le peculiarità proprie di fabbisogni espressi sopra ricordati.

Tav. 5 - I fabbisogni espressi dagli Enti di rafforzamento, qualitativo e quantitativo, del personale interno dedicato al governo del Tpl

5.1A - Totale (92 schede)

	Numero di Enti che hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni (a)	Numero Enti che NON hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni		% di Enti che hanno espresso un'autovalutazione (a) sul Totale schede
		Enti che non hanno competenze	Enti che hanno competenze ma non hanno dato indicazioni	
Pianificazione/Progettazione servizi	60	18	14	65
Monitoraggio settore	46	33	13	50
Affidamento servizi	39	41	12	42
Gestione Contratti di servizio	52	31	9	57
Gestione beni essenziali (82 schede utili)	17	55	11	21

5.1B - Totale (92 schede)

	Numero di Enti che NON hanno espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che hanno espresso fabbisogni quantitativi e/o qualitativi (b)	Di cui: Fabbisogni solo quantitativi ¹	Totale (a+b)	% di Enti che hanno espresso fabbisogni (b) sul Totale (a+b)
Pianificazione/Progettazione servizi	16	44	12	60	73
Monitoraggio settore	17	29	6	46	63
Affidamento servizi	13	26	4	39	67
Gestione Contratti di servizio	23	29	5	52	56
Gestione beni essenziali	8	9	2	17	53

¹Si tratta di quegli Enti che hanno espressamente dichiarato di avere internamente competenze qualitativamente adeguate ma quantitativamente inadeguate

5.2A - Regioni e Province Autonome (19 schede)

	Numero di Enti che hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni (a)	Numero di Enti che NON hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni		% di Enti che hanno espresso un'autovalutazione (a) sul Totale schede
		Non hanno competenze	Hanno competenze ma non danno indicazioni	
Pianificazione/Progettazione servizi	18	1	-	95
Monitoraggio settore	15	2	2	79
Affidamento servizi	12	4	3	63
Gestione Contratti di servizio	13	6	-	68
Gestione beni essenziali (14 schede utili)	6	8	1	43

5.2B - Regioni e Province Autonome (19 schede)

	Numero di Enti che NON hanno espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che hanno espresso fabbisogni quantitativi e/o qualitativi (b)	Di cui: Fabbisogni solo quantitativi	Totale (a+b)	% di Enti che ha espresso fabbisogni (b) sul Totale (a+b)
Pianificazione/Progettazione servizi	5	13	3	18	72
Monitoraggio settore	5	10 ¹	3	15	67
Affidamento servizi	5	7	2	12	58
Gestione Contratti di servizio	4	9	1	13	69
Gestione beni essenziali	2	4	1	6	67

¹Compresa la Toscana che ha indicato fabbisogni in prospettiva

5.3A - Città metropolitane/Province (33 schede)

	Numero di Enti che hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni (a)	Numero di Enti che NON hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni		% di Enti che hanno espresso un'autovalutazione (a) sul Totale
		Non hanno competenze	Hanno competenze ma non danno indicazioni	
Pianificazione/Progettazione servizi	17	11	5	52
Monitoraggio settore	13	16	4	39
Affidamento servizi	10	19	4	30
Gestione Contratti di servizio	17	13	3	52
Gestione beni essenziali (32 schede utili)	4	24	5	12

5.3B - Città metropolitane/Province (33 schede)

	Numero di Enti che NON hanno espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che hanno espresso fabbisogni quantitativi e/o qualitativi (b)	Di cui: Fabbisogni solo quantitativi	Totale (a+b)	% di Enti che hanno espresso fabbisogni (b) sul Totale (a+b)
Pianificazione/Progettazione servizi	5	12	1	17	71
Monitoraggio settore	4	9	0	13	69
Affidamento Servizi	2	8	1	10	80
Gestione Contratti di Servizio	8	9	1	17	53
Gestione beni essenziali	2	2	0	4	50

5.4A - Comuni (28 schede)

	Numero di Enti che hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni (a)	Numero di Enti che NON hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni		% di Enti che hanno espresso un'autovalutazione (a) sul Totale
		Non hanno competenze	Hanno competenze ma non danno indicazioni	
Pianificazione/Progettazione servizi	14	6	8	50
Monitoraggio settore	7	15	6	25
Affidamento servizi	7	17	4	25
Gestione Contratti di servizio	11	12	5	39
Gestione beni essenziali (27 schede utili)	2	22	4	7

5.4B - Comuni (28 schede)

	Numero di Enti che NON hanno espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che hanno espresso fabbisogni quantitativi e/o qualitativi (b)	Di cui: Fabbisogni solo quantitativi	Totale (a+b)	% di Enti che ha espresso fabbisogni (b) sul Totale (a+b)
Pianificazione/Progettazione servizi	1	13	4	14	93
Monitoraggio settore	2	5	2	7	71
Affidamento servizi	1	6	1	7	86
Gestione Contratti di servizio	0	11	2	11	100
Gestione beni essenziali	0	2	0	2	100

5.5A. - Agenzie (12 schede)

	Numero di Enti che hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni (a)	Numero Enti che NON hanno espresso un'autovalutazione sui fabbisogni		<i>% di Enti che ha espresso un'autovalutazione (a) sul Totale</i>
		Non hanno competenze	Hanno competenze ma non danno indicazioni	
Pianificazione/Progettazione servizi	11	0	1	92
Monitoraggio settore	11	0	1	92
Affidamento servizi	10	1	1	83
Gestione Contratti di servizio	11	0	1	92
Gestione beni essenziali (9 schede utili)	5	6 ¹	1	56

5.5B - Agenzie (12 schede)

	Numero di Enti che NON hanno espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che hanno espresso fabbisogni quantitativi e/o qualitativi (b)	Di cui: Fabbisogni solo quantitativi	Totale (a+b)	<i>% di Enti che hanno espresso fabbisogni (b) sul Totale (a+b)</i>
Pianificazione/Progettazione servizi	5	6	4	11	55
Monitoraggio settore	6	5	1	11	45
Affidamento servizi	5	5	0	10	50
Gestione Contratti di servizio	5	6	3	11	55
Gestione beni essenziali	4	1	1	5	20

6. L'analisi dei risultati: il quadro qualitativo dei fabbisogni espressi

Le Tavole a seguire (6.1, 6.2, 6.3 e 6.4) contengono un riepilogo per aggregazioni delle informazioni qualitative ricavabili dai questionari, in relazione:

- al background professionale e scolastico del personale interno degli Enti dedicato al governo del Tpl;
- ai fabbisogni di competenze professionali per l'esercizio delle funzioni assegnate.

Le informazioni sono raggruppate per tipologia di Enti, senza tuttavia distinguere la descrizione del personale e i fabbisogni di competenza in riferimento alle singole funzioni. Questa scelta è motivata dal fatto che nella grandissima parte dei casi gli Enti che hanno compilato le schede non hanno fornito informazioni specifiche per ciascuna attività.

Una lettura di insieme delle Tavole mette in evidenza alcuni interessanti punti di sintesi. Rispetto al background scolastico e alle competenze acquisite dal personale:

- è dominante la formazione tecnico-ingegneristica, al suo interno con una diffusa prevalenza degli indirizzi specialistici nei trasporti; un certo numero di risorse ha una formazione economica o giuridica e, a seguire, lauree tecnico-scientifiche diverse, quali architettura, informatica, statistica; significativa, anche se in apparenza minoritaria, la quota di personale diplomato, con prevalenza di geometri e ragionieri;
- il bagaglio formativo di base del personale appare dunque robusto, con una spiccata interdisciplinarietà e un mix di competenze nelle Regioni e nelle Agenzie, mentre nelle Città metropolitane/Province e nei Comuni la prevalenza delle competenze ingegneristiche, specializzate o meno nei trasporti, è dominante, affiancata semmai da competenze di livello inferiore ma pur sempre "tecniche" (geometri);
- in particolare le Agenzie segnalano un modello virtuoso di integrazione tra competenze più "tradizionale" del personale con maggiore anzianità di servizio e le competenze aggiornate e "innovative" (ad esempio nel digitale, applicativi ecc.) delle risorse di più recente immissione.

Quanto alle *esperienze professionali e ai percorsi formativi*, il quadro appare molto variegato, non semplice da riportare a sintesi. In generale, tuttavia, si può dire che buona parte del personale ha un'esperienza professionale consolidata, in molti casi ultradecennale, nella pubblica amministrazione, prevalentemente nel settore dei trasporti ma non sempre (in alcuni Enti il personale viene da tutt'altro settore dell'amministrazione) e non in via esclusiva. Il caso delle Agenzie è particolare perchè si tratta di soggetti di costituzione relativamente recente, il cui personale è stato, di norma, selezionato da aziende del Tpl o dalla pubblica amministrazione per la specifica mission delle Agenzie stesse.

Per ciò che riguarda *l'aggiornamento professionale e la formazione*, in molti casi sembra mancare una strategia determinata e continua in questo senso, con differenze anche molto significative tra gli Enti territoriali e le Agenzie: nel primo caso i percorsi formativi sembrano essere sporadici, spesso legati all'esperienza del learning-by-doing o a specifiche esigenze di

aggiornamento (ad esempio per le competenze informatiche), mentre le Agenzie segnalano un'attività di formazione e aggiornamento continuo, sia esterno che on-the-job (a volte affiancando i consulenti esterni i cui apporti specialistici diventano occasione di disseminazione e aggiornamento).

Sui fabbisogni di competenze professionali, infine, le priorità sembrano definite con una certa omogeneità tra gli Enti. La necessità prevalente è legata alle competenze trasportistiche (pianificazione in particolare), seguita da quelle giuridico-amministrative. Le Regioni in particolare inoltre evidenziano un forte fabbisogno di competenze economico-aziendali, meno segnalato dagli altri Enti. Le Regioni sembrano inoltre mostrare la maggiore sensibilità per le competenze necessarie a far fronte alla corretta applicazione delle nuove delibere dell'ART; come anche altri Enti esse evidenziano che il rapido mutare del quadro normativo ed organizzativo del Tpl "costringe" a ricorrere a consulenze specialistiche, vista l'impossibilità di attivare in tempi adeguati i percorsi di aggiornamento professionale per il personale interno (e peraltro come si è visto non tutti gli Enti, per ragioni diverse, somministrano al personale questa formazione). Per le Agenzie, il quadro dei fabbisogni che emerge dall'indagine è significativamente diverso; infatti la priorità è assegnata al filone giuridico-legale, per via delle gare e dell'evoluzione del quadro normativo e un peso maggiore rivestono i fabbisogni di competenze informatiche e connesse alle funzioni di monitoraggio del settore.

Tav. 6 - Il quadro qualitativo delle competenze, esperienze e fabbisogni professionali (*principali indicazioni emerse, in ordine di rilevanza se numerate*)

6.1 - Regioni e Province Autonome

Background scolastico e competenze	Esperienze professionali e percorsi formativi	Fabbisogni di competenze
<p>1) Laurea in ingegneria, specializzazione trasporti 2) Laurea in ingegneria, altre specializzazioni 3) Laurea in economia 4) Laurea in giurisprudenza Pur con questo ordine, l'interdisciplinarietà appare abbastanza equilibrata</p> <p>Altre lauree segnalate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • architettura, statistica • informatica, scienze ambientali (una o due citazioni) <p>Qualche diploma tecnico (geometra ecc.)</p> <p>Indicazioni, non diffuse, di formazione post-laurea (Master in diritto/economia, costi standard, servizi pubblici essenziali)</p>	<p>Esperienze in programmazione e gestione contratti Tpl (provenienti da Regione o EE.LL.)</p> <p>Esperienze amministrative</p> <p>Formazione on the job (la formazione esterna invece non è quasi mai evidenziata)</p> <p>In alcuni casi non c'è esperienza professionale o formazione specifica di settore</p>	<p>1) Trasportisti 2) Economisti (aziendali) 3) Competenze tecniche e operative (generico) 4) Competenze giuridico-amministrative</p> <p>In generale mancano figure/competenze per l'applicazione delle Delibere ART. Alcune Regioni evidenziano che la rapida evoluzione normativa e organizzativa del settore rende difficile l'adeguamento rapido del personale (di qui il ricorso a consulenze)</p> <p>Altri fabbisogni espressi di figure/competenze: analista di settore per dati Osservatorio Tpl, figure apicali per la gestione dei rapporti con gli altri Enti</p>

6.2 - Città metropolitane/Province

Background scolastico e competenze	Esperienze professionali e percorsi formativi	Fabbisogni di competenze
<p>1) Laurea in ingegneria, specializzazione trasporti 2) Laurea in ingegneria, altre specializzazioni (soprattutto civile) 3) Laurea in economia, Laurea in giurisprudenza</p> <p>La prevalenza delle lauree ingegneristiche è netta, l'interdisciplinarietà poco pronunciata</p> <p>Altre lauree segnalate: architettura, statistica, scienze politiche</p> <p>Diplomati (geometri, contabilità ecc.)</p>	<p>In generale il personale impiegato ha esperienza amministrativa e nel settore consolidata (anche ultradecennale)</p> <p>Esperienze RUP, ispettive</p> <p>Una specifica segnalazione di esperienza nell'uso di applicativi per la gestione del Tpl (Visum, Omnibus)</p> <p>Formazione esterna evidenziata in casi sporadici (aspetti legali, es Codice Appalti, pianificazione trasporti)</p> <p>Indicazioni sporadiche anche per stage di aggiornamento, interni ed esterni, e affiancamenti con consulenti esterni</p>	<p>Larga prevalenza di fabbisogni legati a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Competenze trasportistiche (pianificazione ecc.) 2) Competenze giuridico-amministrative (aspetti legali, contrattualistica, appalti pubblici, diritto societario ecc.) <p>Diverse segnalazioni per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ragionieri • “mobilità sostenibile” (economisti, temi legati all'innovazione dei sistemi di trasporto) <p>Fabbisogni connessi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio (collegamento con l'Osservatorio nazionale Tpl), es. statistici, informatici • Attuazione delibere ART (es. economisti per la redazione dei PEF, ma non solo)

6.3 - Comuni

Background scolastico e competenze	Esperienze professionali e percorsi formativi	Fabbisogni di competenze
<p>1) Laurea in ingegneria, civile in particolare, sia con indirizzo trasporti che con altro indirizzo (anche ingegneria ambientale)</p> <p>2) Diplomi tecnici (geometri)</p> <p>Anche in questo caso la prevalenza delle lauree ingegneristiche è netta, l'interdisciplinarietà ancora meno sviluppata</p> <p>Altre lauree segnalate (ma in misura molto minore): architettura (inclusi urbanisti), giurisprudenza, economia</p>	<p>In generale il personale impiegato ha esperienza consolidata nel settore, prevalentemente senza provenire da altre Amministrazioni</p> <p>Alcuni casi di esperienze qualificate in pianificazione reti Tpl, pianificazione territoriale/urbanistica e mobilità sostenibile, simulazione traffico, procedure di affidamento servizi e gestione Contratti</p> <p>Alcuni Comuni segnalano che esperienze pregresse e background formativo non sono specifici nel settore</p> <p>Formazione per le figure ispettive e diversi casi di frequentazione dei corsi di Mobility Management</p>	<p>Prevalgono due tipologie di fabbisogni di competenze:</p> <ul style="list-style-type: none">• pianificazione dei trasporti (inclusa progettazione servizi Tpl)• competenze giuridiche a supporto delle procedure di gara e gestione Contratti di servizio <p>In generale si rimarca la necessità di aggiornare le competenze del personale seguendo l'evoluzione del quadro normativo</p>

6.4 - Agenzie

Background scolastico e competenze	Esperienze professionali e percorsi formativi	Fabbisogni di competenze
<p>Sono dominanti le lauree in ingegneria con indirizzo trasportistico e altri indirizzi (es. gestionale)</p> <p>Il quadro del background scolastico è comunque molto diversificato, in base al fabbisogno di competenze degli Enti: molto forte la componente informatico-statistica, si citano poi economisti, giuristi (es. per affidamento servizi), ragionieri e anche fisici</p> <p>In generale prevale un modello virtuoso di mix tra competenze “tradizionali” del personale con maggiore anzianità e le competenze in ambiti innovativi (digitale) del personale giovane e di recente immissione</p>	<p>Gran parte del personale proviene da aziende del Tpl e dagli Enti locali: da questi nuclei si sono formate le Agenzie. Le esperienze nel settore sono pertanto consolidate nei vari ambiti, in particolare pianificazione, affidamento servizi e gestione dei Contratti di servizio</p> <p>La formazione/aggiornamento è continua (ad es. sulla normativa in evoluzione), come evidenziato da quasi tutte le Agenzie</p> <p>Significativa è anche la formazione on-the-job</p> <p>Alcuni Enti segnalano una formazione specifica per le competenze informatiche (uso software) e corsi di Mobility Management</p> <p>Interessante è la dinamica di trasmissione competenze, sottolineata da alcuni, attraverso consulenze specialistiche che affiancano il lavoro del personale interno</p>	<p>I principali fabbisogni sono legati a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • filone giuridico-legale, soprattutto in vista di gare (appalti, contenziosi, gestione contratti) oppure relativi all’evoluzione normativa • filone tecnico-informatico • sviluppo delle funzioni di monitoraggio <p>Altre segnalazioni, più sporadiche, riguardano la pianificazione e il settore ferroviario (dove di interesse)</p> <p>L’adeguamento delle competenze si scontra a volte con la rapidità di evoluzione del quadro normativo-organizzativo del settore (di qui il ricorso a consulenze specialistiche)</p>

7. L'analisi dei risultati: i fabbisogni di competenze rispetto ai nuovi orientamenti normativi e regolativi

La sezione finale del questionario è stata dedicata ad una valutazione degli Enti sulle competenze interne necessarie per soddisfare in modo adeguato quanto richiesto dai nuovi orientamenti normativi e regolativi in materia di organizzazione dei servizi per un corretto, efficace ed efficiente governo del Tpl.

In particolare sono stati esplorati i seguenti ambiti:

- individuazione dei bacini di programmazione, degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (analisi della domanda di mobilità potenziale, analisi domanda debole, determinazione OSP e copertura finanziaria, determinazione lotti di gara, aggiornamenti tariffari);
- individuazione delle modalità di affidamento dei servizi, inclusi metodi innovativi (es. coinvolgimento di privati nella definizione dell'oggetto di gara, metodi di valutazione comparativa tra offerte ecc.);
- individuazione beni strumentali per l'effettuazione dei servizi (compresa consultazione con gli stakeholder e procedure di acquisto);
- costruzione di un set informativo adeguato in preparazione della gara (secondo le indicazioni ART);
- redazione del piano economico-finanziario simulato (PEF) per la determinazione dei corrispettivi e sistema di obiettivi (con incentivi/sanzioni) in caso di affidamenti con procedure non competitive;
- predisposizione dei Contratti di servizio secondo le indicazioni ART.

Dalle informazioni rilevate nelle schede compilate (**Tavv. 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5 e 7.6**) emerge un fabbisogno molto rilevante di rafforzamento delle competenze professionali nel settore, per effetto soprattutto delle recenti pronunce (delibere) dell'ART che richiedono un esercizio articolato e qualitativamente elevato dell'organizzazione del Tpl lungo tutta la filiera di affidamento e gestione dei servizi (dalla programmazione dei bacini al Contratto di servizio). Non meraviglia quindi che gli Enti che hanno effettuato un'autovalutazione dei fabbisogni in misura maggioritaria, per tutte le funzioni indicate, hanno parallelamente espresso necessità di rafforzamento del personale, nel profilo quantitativo come in quello qualitativo (percorsi formativi e di aggiornamento professionale), oppure hanno dichiarato di orientarsi per l'attivazione di consulenze esterne specialistiche.

Nel quadro generalizzato di criticità e diffuse esigenze espresse, va evidenziato che un numero significativo di Enti, dal 16% al 18% a seconda degli ambiti sottoposti ad autovalutazione, non ha lasciato indicazioni (sezione del questionario non compilata) confermando – come già sottolineato nelle analisi precedenti – che una parte delle Amministrazioni, minoritaria ma non trascurabile, manifesta un certo disinteresse e una certa tendenza alla “delega in bianco” su questi temi o anche una difficoltà di focalizzazione/comprendimento, nonostante si tratti di questioni fondamentali per la corretta governance del settore e per un concreto miglioramento

dei servizi in termini di *efficacia* (maggiori benefici per i cittadini) e di *efficienza* (riduzione degli sprechi di risorse pubbliche).

Quanto all'atteggiamento delle diverse tipologie di Enti si può osservare che i Comuni in media esprimono più frequentemente l'esigenza di rafforzare le competenze in tutti gli ambiti evidenziati - dal 67% dei Comuni del campione (individuazione beni strumentali e preparazione set informativo per le gare) al 75% (redazione PEF) -, mentre all'opposto percentuali inferiori tra le Amministrazioni regionali avvertono questa urgenza. In parte ciò è motivato dal fatto che in un certo numero di situazioni le Regioni per competenze istituzionali proprie stanno già applicando i nuovi adempimenti in analisi.

In posizione intermedia si posizionano sia le Città metropolitane/Province che le Agenzie. Le Città metropolitane/Province esprimono diffusamente fabbisogni nel caso della redazione dei Contratti di servizio secondo lo schema ART (82% del totale, il valore più alto tra le tipologie di Enti) e della programmazione dei bacini (71% anche in questo caso il valore più alto), molto meno nel caso della costruzione del set informativo (54%) o dell'individuazione dei beni strumentali (62%). Quanto alle Agenzie sono soprattutto i temi dell'affidamento dei servizi (metodi innovativi per l'individuazione delle modalità di affidamento) e dell'individuazione dei beni strumentali che sollecitano questi soggetti a rafforzare le competenze e le risorse disponibili (90% e 80% rispettivamente), mentre meno urgente appare l'ambito della programmazione dei bacini, per il quale evidentemente – come sopra riscontrato nelle Regioni – le Agenzie si sono già attrezzate o comunque lo stanno facendo.

Tav. 7 - Il fabbisogno di competenze in relazione ai nuovi orientamenti normativi e regolativi (numero di Enti che segnalano necessità di nuovo personale o di formazione o che ricorrono a consulenze esterne)

7.1 - Programmazione¹

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b) ²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	Numero % di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale	% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)
Regioni	2	6	7	4	37	54
Città metropolitane/Province	15	4	10	4	30	71
Comuni	15	2	5	6	18	71
Agenzie	0	6	4	2	33	40
Totale	32	18	26	15	29	59

¹ Individuazione dei bacini di programmazione, degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (analisi della domanda di mobilità potenziale, analisi domanda debole, determinazione OSP e copertura finanziaria, determinazione lotti di gara, aggiornamenti tariffari)

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

7.2 - Affidamento servizi

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b) ²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	Numero % di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale	% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)
Regioni	4	5	4	6	21	44
Città metropolitane/ Province	16	4	8	5	25	67
Comuni	16	2	5	5	18	71
Agenzie	0	1	9	2	75	90
Totale	36	12	26	17	29	68

¹ Individuazione delle modalità di affidamento dei servizi, inclusi metodi innovativi (es. coinvolgimento di privati nella definizione dell'oggetto di gara, metodi di valutazione comparativa tra offerte ecc.)

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

7.3 - Individuazione beni strumentali¹

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b) ²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale	% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)
Regioni	4	5	4	6	21	50
Città metropolitane/ Province	16	5	8	4	24	62
Comuni	16	2	4	6	14	67
Agenzie	0	2	8	2	67	80
Totale	36	14	24	17	26	63

¹ Individuazione beni strumentali per l'effettuazione dei servizi (compresa consultazione con gli stakeholder e procedure di acquisto)

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

7.4 - Costruzione set informativo¹

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b) ²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale	% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)
Regioni	3	4	6	6	32	60
Città metropolitane/Province	17	5	7	4	21	54
Comuni	16	2	4	6	14	67
Agenzie	0	4	6	2	50	60
Totale	36	14	24	17	26	63

¹ Costruzione di un set informativo adeguato in preparazione della gara (secondo le indicazioni ART)

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

7.5 - Redazione del PEF¹

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b) ²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale	% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)
Regioni	3	4	6	6	32	60
Città metropolitane/Province	17	5	9	4	26	69
Comuni	16	2	6	4	21	75
Agenzie	0	1	9	2	75	90
Totale	36	11	30	15	26	63

¹ Predisposizione del piano economico-finanziario simulato (PEF) per la determinazione dei corrispettivi e sistema di obiettivi (con incentivi/sanzioni) in caso di affidamenti con procedure non competitive

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

7.6 - Predisposizione dei Contratti di servizio¹

	Numero di Enti che non ha competenze/funzioni in materia	Numero di Enti che non ha espresso fabbisogni (a)	Numero di Enti che ha espresso fabbisogni di rafforzamento quantitativo e/o qualitativo delle competenze in materia (b)²	Numero di Enti che non ha fornito indicazioni	<i>Numero di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale</i>	<i>% di Enti che ha espresso fabbisogni sul totale autovalutazioni (b/a+b)</i>
Regioni	4	4	5	6	26	56
Città metropolitane/ Province	17	2	9	4	28	82
Comuni	16	2	5	5	18	71
Agenzie	0	3	7	2	58	70
Totale	36	11	30	15	26	63

¹ Predisposizione dei Contratti di servizio secondo le indicazioni ART

² Inclusi gli Enti che ricorrono o pensano di ricorrere a consulenze esterne per coprire il fabbisogno

ALLEGATI

LA MAPPA REGIONALE DEI SOGGETTI ORGANIZZATORI DEL TPL **AUTOFILOTRANVIARIO PER COMPETENZE ESERCITATE***

*Evidenziate in verde le Regioni e Province Autonome che hanno compilato la scheda. La scheda della Regione è presa a base del quadro riepilogativo nel quale sono state inserite modifiche segnalate dai singoli Enti (dove ragionevolmente coerenti) che hanno partecipato all'indagine. Evidenziate in rosso invece le Regioni che non hanno compilato la scheda. In questi casi la base resta il quadro pre-compilato da Isfort, nel quale sono state inserite modifiche segnalate dai singoli Enti che hanno partecipato all'indagine.

VALLE D'AOSTA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione e/programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	NO ²	SI	SI	SI	SI
Capoluogo di Regione (Aosta)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹ La Regione è l'Ente di governo dell'unico ATO identificato (intero territorio regionale)

² La Regione "promuove lo sviluppo di iniziative volte allo studio e alla sensibilizzazione nel settore del trasporto pubblico e di merci, dell'intermodalità" (Art. 13bis L.R. 29/1997), ma non ci sono specifiche e sistematiche azioni di analisi e monitoraggio

PIEMONTE

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione e/programmazione servizi</i>	<i>Progettazione e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI	NO	SI	NO ¹	SI	NO	NO
Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) ²	SI ³	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Città metropolitana di Torino ⁴	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Province ⁴	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comune di Torino	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI ⁵
Altri Comuni capoluogo di provincia ⁴	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti ^{4/6}	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹ La Regione esprime tuttavia parere vincolante sulle procedure di affidamento dei servizi di Tpl

² L'Agenzia è l'Ente di governo dei quattro ATO identificati dalla Regione: Bacino Provincia di Torino, Bacino Provincia di Cuneo, Bacino del Nord-Est (province di Biella, Vercelli, Novara e Verbano-Cusio-Ossola), Bacino del Sud-Est (province di Asti e Alessandria) . L'Agenzia è titolare delle funzioni degli enti aderenti (cfr. L.R. 1/2000 art 8), non c'è delega in senso tecnico.

³ I piani che trattano trasporti e mobilità sono molti ma l'unico strumento previsto dalla legge regionale che è focalizzato sul trasporto pubblico è il Programma Triennale dei Servizi, approvato dalla Regione previa intesa da raggiungere nell'assemblea dell'Agenzia. Lo statuto dell'Agenzia prevede Piani di bacino per i quattro ambiti ottimali, Piani che sono realizzati dagli Enti aderenti all'Agenzia e discussi nelle assemblee di bacino. Sugli aspetti tariffari l'Agenzia ha la funzione di amministrare il sistema delle tariffe e gestire operativamente la politica tariffaria regionale

⁴ Sono trasferite ad AMP le procedure di affidamento dei servizi e di gestione del Contratto di servizio, nonchè tutte le funzioni previste dalla L.R. 1/2000, comprese quelle di programmazione dei servizi di Tpl; la funzione di programmazione dei servizi, da parte degli Enti, è svolta attraverso le Assemblee di bacino previste dallo Statuto dell'AMP. AMP può avvalersi del personale delle Province per le funzioni in materia di Tpl. Per i Comuni ci possono essere competenze residuali nel trasporto urbano in attuazione del piano di esercizio del gestore (es. Comune di Alessandria)

⁵ Riferimento al Contratto di servizio della Metropolitana automatica la cui titolarità non è stata trasferita all'AMP

⁶ Si tratta del solo comune di Moncalieri (TO). Altri quattro comuni hanno popolazione compresa tra 40.000 abitanti e 50.000 abitanti (Collegno, Rivoli, Nichelino e Settimo Torinese, tutti della città metropolitana di Torino)

LIGURIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI	NO	SI	NO	SI	SI ¹	NO
Città metropolitana di Genova/ATO	SI	SI	SI	SI	SI ²	NO	SI
Province/ATO ³	SI	SI	SI	SI	SI ²	NO	SI
Comune di Genova	NO	SI ⁴	NO	NO	NO	NO ⁵	NO ⁵
Altri Comuni capoluogo di provincia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ⁶	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹ A seguito dell'approvazione del DL 50/2017 gli Enti titolari delle funzioni, essendo proprietari di aziende di trasporto, non possono svolgere funzione di stazione appaltante; pertanto la Regione Liguria ha messo a disposizione la SUAR

² Nell'ambito dei criteri stabiliti dalla Regione

³ Le Province sono gli Enti di governo dei quattro ATO identificati, coincidenti con i territori provinciali (Imperia, Savona, Genova e La Spezia)

⁴ In collaborazione con la Città Metropolitana

⁵ Il servizio urbano del Comune di Genova era in carico al Comune prima della L.R. 19/2016 che ne poi ha assegnato le funzioni di affidamento e gestione alla Città Metropolitana

⁶ Si tratta del solo Comune di Sanremo (IM)

LOMBARDIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI ¹	NO	SI	SI ²	SI	NO	NO
Agenzie per il trasporto pubblico locale ³	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ⁴	NO	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Province ⁴	NO	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Comune di Milano	NO ⁶	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Agenzia per la mobilità di Milano (AMAT) ⁷	SI	SI	SI	NO	NO	NO	NO
Comuni capoluogo di provincia ⁴	NO ⁶	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ⁸	NO	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Autorità di bacino lacuale sui laghi di Iseo, Endine e Moro	SI	SI	SI	SI	SI	SI ⁹	SI

Note

¹ Adozione del Programma Regionale Mobilità e Trasporti

² Indirizzi, linee guida, interlocuzione con ART, supporto alle Agenzie in materia di affidamento servizi

³ Le Agenzie istituite e operative sono 6 (i territori coincidono con le province): a) Bergamo; b) Brescia; c) Como, Lecco e Varese; d) Cremona e Mantova; e) Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia; f) Sondrio. Le Agenzie sono gli Enti di governo degli ATO identificati, corrispondenti ai territori di competenza delle

Agenzie stesse (ai sensi dell'art.7 della l.r.n.6/2012), per servizi autometrofilotranviari, su impianti fissi o a guida vincolata (funivie, funicolari se classificate di tpl). Alle Agenzie è obbligatoria la partecipazione delle Province/Città Metropolitana e dei Comuni capoluogo, che devono conferire alle stesse la titolarità dei contratti. Alla data del 5 settembre 2018 non risultano ancora conferiti i contratti dei Comuni di Brescia e di Milano (che pertanto stanno continuando a pianificare, gestire e monitorare i propri contratti di servizio).

⁴ Tutte le funzioni di programmazione, affidamento e gestione dei contratti di servizio per il Tpl gomma sono assegnate all'Agenzia di riferimento

⁵ E' consentito ai Comuni e alle Province di determinare, nel rispetto dell'unitarietà del sistema tariffario integrato adottato dall'Agenzia per il trasporto pubblico locale, tariffe inferiori a quelle stabilite dalle Agenzie, con l'obbligo di corrispondere ai gestori i mancati introiti, nonché di definirne l'entità in accordo con le Agenzie e gli altri enti locali interessati

⁶ Resta ai Comuni una funzione di coordinamento e indirizzo

⁷ Quale ente strumentale del Comune di Milano, con riferimento alle attività espletate nelle more del trasferimento dei servizi del Comune di Milano all'Agenzia

⁸ Si tratta dei Comuni di: Busto Arsizio, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Vigevano, Legnano, Gallarate e Rho. Altri 6 Comuni si collocano nella fascia 40.000-50.000 abitanti. Per quanto riguarda i Comuni non capoluogo cd. "regolatori di servizi di tpl comunale", indipendentemente dalla loro dimensione abitativa/demografica si segnala che :

- 1) è facoltativa la partecipazione alle Agenzie di tpl, mediante il trasferimento dei propri servizi affidamenti;
- 2) le risorse regionali sono comunque trasferite da Regione alle sole Agenzie di tpl anche per i servizi comunali, con relativi compiti di programmazione regolazione, affidamento, gestione e monitoraggio;
- 3) l'art.6, c.3, lett. f) della l.r.n.6/2012, consente agli stessi di procedere all'affidamento, stipula dei contratti e erogazione del corrispettivo, previo parere dell'Agenzia, laddove il servizio è finanziato con oneri interamente a carico del proprio bilancio.

Tra i Comuni con oltre 50.000 abitanti, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo non risultano titolari di servizi comunali urbani di Tpl (mentre lo sono Comuni con dimensioni

⁹ L'Autorità di Bacino è stazione appaltante rispetto al servizio e alle piccole manutenzioni ai pontili; il gestore affidatario del servizio è stazione appaltante per interventi straordinari su strutture demaniali e interventi (ordinari e straordinari) sulla flotta.

VENETO

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/programmazione servizi</i>	<i>Progettazioni e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO
Ente di governo dell'ATO di Venezia ^{1,2}	SI	SI	SI	SI	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Vicenza ^{1,4}	SI	SI	SI	SI	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Treviso ^{1,5}	SI	SI	NO	SI	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Belluno ^{1,6}	SI	SI	NO	SI	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Padova ^{1,7}	SI	SI	NO	SI	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Rovigo ^{1,8}	SI	NO	SI	NO	SI ³	SI	SI
Ente di governo dell'ATO di Verona ^{1,9}	SI	SI	NO	SI	SI ³	SI	SI
Altre Province: Venezia, Padova, Vicenza, Treviso, Belluno e Rovigo	Attività svolte in qualità di Amministrazioni partecipanti ai rispettivi Enti di Governo.						
Comune di Venezia							
Altri Comuni capoluogo di provincia: Verona, Padova, Vicenza, Treviso, Belluno e Rovigo							
Note ¹ L'Ente di governo del TPL è costituito mediante convenzione tra Enti; è suddiviso in Uffici periferici che coincidono con le strutture responsabili in materia di trasporti dei singoli Enti; è privo di personalità giuridica. La Regione Veneto trasferisce i corrispettivi alle singole Amministrazioni costituenti l'Ente di governo per cui la gestione finanziaria del contratto di servizio NON avviene da parte dell'Ente di governo ma bensì è a carico dei singoli Enti per i servizi di rispettiva competenza ² Corrisponde al territorio della Città metropolitana di Venezia e associa la Città metropolitana e i Comuni di Venezia e Chioggia ³ La L.R. 25/1998 prevede il parere degli "enti locali interessati" per la determinazione, da parte della Regione, dei criteri della politica tariffarie per i servizi minimi (nella realtà la Regione non ha mai definito il sistema tariffario per cui sono gli Enti di governo a farlo). Inoltre la stessa Legge riconosce esplicitamente a Province e Comuni il potere di determinare le tariffe per i servizi aggiuntivi. Il Dgr 2048/2013 che contiene gli indirizzi per la costituzione degli Enti di governo conferma questa funzione, seppure solo facoltativa, in capo all'Ente di governo. ⁴ Corrisponde al territorio della provincia di Vicenza e associa la Provincia e i Comuni di Vicenza, Bassano del Grappa, Schio, Valdagno e Recoaro Terme ⁵ Corrisponde al territorio della provincia di Treviso e associa la Provincia e i Comuni di Treviso, Asolo, Conegliano, Montebelluna e Vittorio Veneto ⁶ Corrisponde al territorio della provincia di Belluno e associa la Provincia e i Comuni di Belluno, Feltre, Auronzo di Cadore, Cortina d'Ampezzo, Pieve di Cadore e Mel ⁷ Corrisponde al territorio della provincia di Padova e associa la Provincia e il Comune di Padova ⁸ Corrisponde al territorio della provincia di Rovigo e associa la Provincia e il Comune di Rovigo ⁹ Corrisponde al territorio della provincia di Verona e associa la Provincia e il Comune di Legnago							

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione e/programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Provincia ¹	SI	SI	SI ²	SI	SI	NO	NO
Comune di Trento ²	SI ³	SI ³	SI ²	SI	SI ⁴	SI	SI

Note

¹La Provincia è l'Ente di governo dell'ATO identificato, coincidente con il territorio provinciale, che si aggiunge agli ATO dei servizi urbani

²Osservatorio Mobilità LP 6/17

³Di concerto con la società gestore del servizio

⁴Tenendo conto dei criteri e degli indirizzi generali definiti dalla Provincia

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Provincia	SI	SI ¹	SI	SI ¹	SI ¹	SI ¹	SI ¹
Comune di Bolzano	SI	SI ²	NO	NO	NO	NO ²	SI ²

Note

¹Per i servizi definiti "di interesse provinciale"

²Per i servizi definiti "di esclusivo interesse comunale", relativi al momento alla sola linea 15 e in futuro alle linee che dovessero avere meno di 4 bus/ora e meno di 200.000 obliterations/anno. E' previsto un finanziamento dei servizi a carico della Provincia per il 70% e a carico del Comune per il restante 30%

FRIULI VENEZIA GIULIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/programmazione</i>	<i>Progettazione e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	SI ²	SI	SI	SI	SI
Province ³	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comune di Trieste	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Altri Comuni capoluogo di provincia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹La Regione è l'Ente di governo dell'unico ATO definito, corrispondente al territorio regionale

²Non è tuttavia prevista l'istituzione di uno specifico Osservatorio di settore

³Dal 2016 nell'ambito dell'iter di soppressione delle Province le funzioni programmatiche, di gestione e di vigilanza sul TPL sono svolte dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

EMILIA-ROMAGNA

Ente territoriale di interesse	Pianificazione/ programmazione e servizi	Progettazione servizi	Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)	Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)	Indirizzi tariffari	Stazione appaltante	Gestione dei Contratti di Servizio
Regione	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO
Agenzia per la mobilità di Bologna (Srm) ¹	NO	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Piacenza (Tempi) ¹	SI	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Parma (SmtP) ¹	SI	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Reggio Emilia ¹	SI	SI ²	SI	SI	SI ³	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Modena (aMo) ¹	SI	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia per la mobilità di Ferrara (Ami) ¹	SI	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Agenzia Mobilità Romagnola (Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini) ¹	SI	SI ²	SI	SI	NO	SI	SI
Città metropolitana di Bologna	SI	NO ⁴	NO	NO ⁴	SI ⁵	NO ⁴	NO ⁴
Province	SI	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Comune di Bologna	SI	NO ⁴	SI	NO ⁴	SI ⁵	NO ⁴	NO ⁴
Altri Comuni Capoluogo	SI	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO
Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti ⁶	SI	NO	NO	NO	SI ⁵	NO	NO

Note

¹Le Agenzie attuano le funzioni di governo dei servizi di Tpl di Province e Comuni, comprese le funzioni di Enti di governo degli ATO. Gli ATO definiti dalla Regione sono cinque, delimitati con riferimento ai territori provinciali: Piacenza, Parma, Secchia-Panaro (Reggio Emilia e Modena), Reno (Bologna e Ferrara), Romagna (Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini). Con l'approvazione del Patto Regionale per il Tpl 2018-2020 gli ATO devono diventare quattro: Parma-Piacenza, Modena-Reggio Emilia, Bologna-Ferrara e Romagna

²Nei limiti della programmazione dei propri Enti

³Funzione delegata all'Agenzia dalla Provincia. Gli indirizzi tariffari sono presi con decisione dell'Assemblea dei soci su proposta dell'Amministratore Unico

⁴Fatti salvi lotti speciali, come ad esempio la tranvia in fase di progetto per la Città metropolitana o il People-Mover in costruzione per il Comune di Bologna

⁵La norma regionale stabilisce che le Province e i Comuni regolano le tariffe autofilotranviarie tenendo conto dei livelli definiti dalla Regione e con riferimento anche al vincolo di mantenimento dell'equilibrio economico delle imprese di gestione

⁶Si tratta dei Comuni di Carpi, Faenza e Imola

TOSCANA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Città metropolitana di Firenze	SI	SI	SI	SI ²	SI ³	SI ²	SI ²
Province	SI ⁴	NO	SI	NO ⁵	NO	NO ⁵	NO ⁵
Comune di Firenze	SI	SI	SI	SI ⁶	NO	SI ⁶	SI ⁶
Comune di Prato e Provincia di Prato (Ufficio Territoriale TPL PO) ⁷	SI ⁴	SI	SI	NO	SI ⁸	NO	NO ⁹
Altri Comuni capoluogo di provincia	SI ⁴	NO	SI	NO ⁶	NO	NO ⁵	NO ⁵
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ¹⁰	SI ⁴	NO	NO	NO ⁵	NO	NO ⁵	NO ⁵

Note

¹La regione è l'Ente di governo dell'unico ATO definito, corrispondente all'intero territorio regionale

²La Città Metropolitana di Firenze amministra autonomamente una quantità notevole di servizi che, pur definiti marginali, assumono importanza data la quantità (1.707.000 km/anno già affidati)

³Per i servizi affidati direttamente

⁴Prioritariamente nel rapporto con la Regione e gli altri Enti, solo marginalmente in modo autonomo

⁵Ad eccezione di servizi a domanda debole realmente marginali

⁶Il Comune di Firenze amministra autonomamente il servizio tranviario, sia in termini di realizzazione della rete che di affidamento del servizio (project financing) e gestione del contratto

⁷L'Ufficio Territoriale di Prato del Trasporto Pubblico Locale è stato costituito nel 2016, su indicazione della Regione Toscana, tra il Comune di Prato, capofila, e la Provincia di Prato;

l'intero bacino pratese è costituito da n. 7 (sette) comuni della provincia di Prato (Cantagallo, Carmignano, Montemurlo, Poggio a Caiano, Prato, Vaiano, Vernio) n. 1 (uno) comune della ex provincia di Firenze (Campi Bisenzio) e n. 1 (uno) comune della provincia di Pistoia (Montale). Tutti i predetti enti hanno conferito apposita delega per la gestione dei servizi di TPL su gomma all'Ufficio Territoriale di Prato.

⁸L'Ufficio Territoriale, su sollecitazione ed in rappresentanza dei Comuni del bacino pratese, propone nella fase attuale all'Assessorato regionale ai trasporti ed all'Ufficio Unico Regionale TPL integrazioni e parziali modifiche alle tariffe regionali allo scopo di renderle più rispondenti alle esigenze del proprio territorio, caratterizzato da una forte integrazione tra un Comune e l'altro e tra il bacino pratese e l'area vasta fiorentina.

⁹L'Ufficio Territoriale di Prato del Trasporto Pubblico Locale svolge tuttavia in questa fase funzioni inerenti alla gestione del contratto-ponte attraverso il Gruppo Tecnico Territoriale costituito anche da personale della Regione Toscana e dell'azienda affidataria del servizio.

¹⁰Si tratta dei Comuni di Viareggio, Carrara e Scandicci. Altri cinque Comuni (Sesto Fiorentino, Empoli, Campi Bisenzio, Capannori e Cascina) hanno una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti

MARCHE

<i>Ente territoriale di interesse¹</i>	<i>Pianificazione/ programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI ²
Province	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO ²
Comune di Ancona	SI ³	SI	NO	NO	SI ⁴	SI ⁵	SI ⁵
Comune di Pesaro	SI	SI	NO	NO	NO	NO	SI
Altri Comuni con più di 30.000 abitanti o sede di Università	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹La nuova organizzazione del Tpl approvata dalla Giunta regionale (DGR 969/2012) individua un unico bacino regionale per la programmazione integrata dei servizi automobilistici e ferroviari e cinque ambiti di gestione dei servizi urbani ed extraurbani coincidenti con i territori provinciali. Gli Enti di governo degli ATO non sono stati tuttavia individuati.

²“Il contratto di servizio di trasporto pubblico è stipulato dalla Provincia competente per territorio congiuntamente alla Regione” (art. 6, comma 2, L.R. 6/2013). A seguito della riforma Delrio e della conseguente LR 13/2015, i contratti sono in capo alla Regione

³Per il Tp urbano il Comune predispose autonomamente il proprio Programma triennale (art. 3 LR 6/2013, basandosi sulle risorse regionali, eventualmente integrate da fondi propri.

⁴Per i titoli di viaggio non ricompresi nell’elenco base definito dalla Regione

⁵Per il solo Tp urbano

UMBRIA¹

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)²</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI ³	NO	SI	NO	SI	SI	NO
Provincia di Perugia	SI	SI	NO	NO	NO	NO	SI
Provincia di Terni	SI	SI	NO	NO	NO	NO	SI
Comuni capoluogo di provincia	SI	SI	NO	SI	NO	NO	SI
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ⁴	SI	SI	NO	SI	NO	NO	SI

Note

¹L'organizzazione del Tpl in Umbria è stata riformata dalla L.R. 9/2015 che all'Art. 19bis prevede l'istituzione di un'Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale, individuata nella società Umbria TPL e Mobilità Spa già titolare degli assets funzionali al Tpl e concessionaria della infrastruttura ferroviaria. Secondo la norma l'Agenzia "esplica le proprie funzioni in esecuzione delle decisioni della Regione, delle Province e dei Comuni", comprese le funzioni progettazione dei servizi, di indizione e gestione delle procedure concorsuali, di gestione dei contratti di servizio. L'Agenzia non è ancora operativa per cui le informazioni contenute nella scheda si riferiscono alla ripartizione delle competenze effettiva disegnata principalmente dalla L.R. 37/1998, competenze che in gran parte saranno assorbite dalla futura Agenzia

²Le norme vigenti individuano un unico ambito di traffico coincidente con il territorio regionale e stabiliscono che i servizi devono comunque essere assegnati con procedura concorsuale

³Elaborazione del piano regionale dei trasporti e funzioni generali di indirizzo per la programmazione di scala inferiore

⁴Si tratta del solo Comune di Foligno

LAZIO

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)¹</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI	SI	SI	SI	SI ²	SI	SI
Città metropolitana di Roma	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Province: Latina, Viterbo, Rieti, Frosinone	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comune di Roma	SI	NO	?	SI	SI	SI	SI
Agenzia della mobilità di Roma (Roma Servizi Mobilità)	SI ¹	SI ¹	SI	SI ¹	NO	NO	SI ¹
Altri Comuni capoluogo di provincia: Latina, Viterbo, Rieti, Frosinone	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti: Guidonia Montecelio, Fiumicino, Aprilia, Pomezia, Tivoli, Anzio, Velletri e Civitavecchia	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI

Note

¹La L.R. 31/2008 individua un unico bacino a livello regionale per l'affidamento dei servizi di Tpl su strada, ad eccezione dei servizi di linea comunali, coincidente con il territorio regionale e stabilisce che i servizi devono comunque essere assegnati con procedura concorsuale

²In relazione al sistema di integrazione tariffaria

ABRUZZO¹

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)²</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante¹</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione	SI ³	SI	SI	SI	SI ⁴	SI	SI
Province	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comune di Pescara	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Altri Comuni capoluogo di provincia	SI	NO	NO	SI ⁵	NO	NO	SI ⁵
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ⁶	SI	NO	NO	SI ⁵	NO	NO	SI ⁵

Note

¹L'attuale sistema dei trasporti pubblici in *Abruzzo* si fonda ancora, almeno in parte, sul regime delle concessioni (provvedimenti concessori *regionali* e comunali prorogati nel tempo). Va infatti ricordato che solo a fine settembre 2017 sono stati affidati (in house) all'azienda di proprietà regionale Tua i servizi integrati gomma-ferro già eserciti (65% del totale regionale) per i prossimi 10 anni, superando il sistema concessorio ma cristallizzando di fatto l'assetto attuale per larga parte dei servizi

²Le competenze per le procedure di affidamento dei servizi sono in capo a Province e Comuni come da L.R. 152/1998. Non sono state tuttavia trasferite le risorse umane, finanziarie e strumentali per l'esercizio delle funzioni delegate o attribuite agli Enti Locali

³La recente L.R. 43/2017 ha istituito "il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale alle more della definizione dei bacini di mobilità e dei lotti di cui all'articolo 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo)". La Regione è L'Ente di governo dell'unico ATO regionale

⁴La Regione determina le tariffe minime regionali che i Comuni possono eventualmente incrementare.

⁵I Comuni hanno la facoltà di regolamentare i servizi aggiuntivi rispetto a quelli finanziati dal bilancio regionale, previa intesa con la Regione. Gli altri Comuni Capoluogo hanno avuto la delega ai sensi della L.R. 1/2011.

⁶Si tratta del solo Comune di Montesilvano (PE). Altri due Comuni, Avezzano (AQ) e Vasto (CH) hanno una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti

MOLISE

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)¹</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ²	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Province	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comuni capoluogo di provincia	SI	SI	NO	SI	SI	SI ³	SI

Note

¹La Regione ha individuato un unico bacino regionale per il trasporto pubblico locale extraurbano.

²Le competenze per le procedure di affidamento dei servizi sono in capo a Province e Comuni come da L.R. 19/2000. Il “Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale”, approvato con DGR 559/2013, assegna la programmazione e l’affidamento in unico lotto dei servizi minimi extraurbani alla Regione. Resterebbero di competenza comunale i servizi minimi urbani, in quanto alle Province non risultano trasferite le competenze, le risorse umane, finanziarie e strumentali per l’esercizio delle funzioni delegate o attribuite.

³Determinazione tariffe nell’ambito dei principi e dei criteri stabiliti dalla Regione.

CAMPANIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione e servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI
Agenzia regionale per la mobilità (ACaMIR)	SI	SI	SI	SI ²	SI ³	SI	POSSIBILITA'
Città metropolitana di Napoli	SI	NO	NO	NO ⁴	NO ⁵	NO	NO ⁴
Province	SI	NO	NO	NO ⁴	NO ⁵	NO	NO ⁴
Comune di Napoli	SI	SI	SI	NO ⁴	NO ⁵	NO	NO
Altri Comuni capoluogo di provincia	NO	NO	NO	NO ⁴	NO ⁵	NO	NO ⁴
Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti ⁶	NO	NO	NO	NO ⁴	NO ⁵	NO	NO ⁴

Note

¹La L.R. 5/2013 individua il bacino unico regionale ottimale del trasporto pubblico locale. La Regione è designata quale Ente di governo dell'unico ATO

²Supporto tecnico per la definizione di criteri e indirizzi

³Supporto tecnico per la definizione di criteri e indirizzi

⁴Le competenze per le procedure di affidamento dei servizi sono in capo alla Regione (all'ACaMIR è stato demandato il compito di stazione appaltante per le gare in corso), gli Enti locali continuano a gestire i contratti di servizio fino al subentro del nuovo gestore. Alcune Province, come Caserta, hanno già restituito i Contratti alla Regione, mentre altre no (Salerno, Avellino).

⁵Gli enti locali possono TUTTAVIA individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci

⁶Si tratta dei Comuni di: Giugliano in Campania, Torre del Greco, Pozzuoli, Casoria, Castellammare di Stabia, Afragola, Marano di Napoli, Acerra, Portici, Cava dei Tirreni, Ercolano, Aversa, Battipaglia, Scafati. Altri sei Comuni hanno una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti

PUGLIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione / programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	NO	SI	SI	SI ²	NO	NO
Agenzia regionale per la mobilità (ASSET) ³	SI	SI	SI	SI ⁴	SI ⁴	SI ⁴	SI ⁴
Città metropolitana di Bari (ATO) ⁵	SI	SI	NO	SI	NO ⁶	SI	SI
Altre Province (ATO) ⁵	SI	SI	NO	SI	NO ⁶	SI	SI
Comune di Bari	SI	SI	SI	SI	NO ⁶	SI	SI
Altri Comuni capoluogo di provincia	SI	SI	NO	SI	NO ⁶	SI	SI
Altri Comuni con oltre 15.000 abitanti ⁷	SI	SI	NO	SI	NO ⁶	SI	SI

Note

¹La L.R. 24/2012 ha istituito un ATO di estensione regionale per i servizi automobilistici e per i servizi ferroviari che richiedono un esercizio unitario a livello regionale

²Funzione di indirizzo

³Le funzioni svolte dall'AREM riguardano i servizi di competenza della Regione (vedi nota*) e, ove richiesto, quelli di competenza degli Enti locali

⁴Le competenze per le procedure di affidamento dei servizi, la gestione delle tariffe e la gestione dei Contratti di servizio sono state demandate all'Autorità regionale di regolamentazione dei servizi pubblici locali (L.R. 24/2012, art. 21). Al momento tuttavia l'Autorità non è ancora costituita e dunque le attività in capo alla Sezione regionale competente)

⁵La L.R. 24/2012 ha definito in via transitoria (fino all'approvazione del Piano regionale dei trasporti) gli ATO con perimetro territoriale provinciale per i servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale designando le Province quali Enti di Governo

⁶gli EELL possono disciplinare indirizzi tariffari compatibili con le previsioni dell'art. 26, LR 18/2002 che stabilisce nelle competenze della Giunta regionale la determinazione della base tariffaria minima dei servizi extraurbani ed i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice

⁷Si tratta dei Comuni di: Altamura, Molfetta, Cerignola, Manfredonia, Bisceglie, Bitonto, San Severo. Altri 4 Comuni hanno una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti

BASILICATA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)¹</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ²	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO ²
Province	NO ¹	NO	NO	NO	NO	NO	SI
Comuni capoluogo di provincia	NO ¹	NO	NO	NO	NO	NO	SI

Note

¹le Province ed i Comuni partecipano alla definizione del Piano dei Trasporti di Bacino che è propedeutico all'avvio delle gare ed è già stato definito dalle competenti strutture tecniche e per il quale è stato avviato l'iter finalizzato alla sua approvazione regionale

²ai sensi del PRT approvato nel dicembre 2016, alla Regione sono attribuite tutte le funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo e coordinamento per tutti i servizi di TPL regionale e locale interessanti il proprio territorio nonché la gestione, l'esecuzione, la vigilanza ed il controllo dei contratti di servizio relativi alla rete portante regionale. In base alla L.R. 7/ 2014, articolo 1 la sottoscrizione, la gestione, l'esecuzione, la vigilanza ed il controllo dei contratti di servizio affidati dalla Regione relativi alle unità territoriali ottimali del trasporto pubblico (UTOR) sono attribuiti alle amministrazioni locali così come stabilito dal Piano Regionale dei Trasporti (Province e Comuni Capoluogo)

CALABRIA

<i>Ente territoriale di interesse¹</i>	<i>Pianificazione/ programmazione/ progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, ecc.)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ²	SI	SI ³	NO ⁴	SI	NO ⁴	NO ⁴ (solo in via transitoria, nelle more del subentro di ART-CAL)
Città metropolitana di Reggio Calabria	SI (Pianificazione ^a Facoltà di programmazione ^b)	NO	NO ⁶	NO	NO ⁶	NO ⁶
Province	SI (Solo Pianificazione ^c)	NO	NO ⁶	NO	NO ⁶	NO ⁶
Comuni capoluogo di provincia	SI	NO	NO ⁶	NO	NO ⁶	NO ⁶
Comuni oltre 15.000 abitanti (o finanziatori del servizio)	SI	NO	NO ⁶	NO	NO ⁶	NO ⁶
ART-CAL (ente di governo del bacino unico regionale)	SI	NO	SI	NO	SI (delegabile all'Agenzia Reti e Mobilità)	SI (delegabile all'Agenzia Reti e Mobilità)

¹Non è considerato il Comune di Nordodipace a cui la Regione trasferisce una quota di circa 220.000 euro/anno (in progressiva riduzione) per lo svolgimento dei servizi affidati dal Comune stesso. In ogni caso trattasi di situazione transitoria.

²I contratti di servizio sono 6 per i servizi su gomma e 2 per i servizi ferroviario, nel 2015 e ancora oggi.

^a Cfr Legge 56/2014, art. 1, c. 44, lett. b)

^b Legge regionale 35/2015, art. 14

^c Cfr Legge 56/2014, art. 1, c. 85, lett. b)

Con Legge regionale n. 35/2015 è stata istituita l'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL), ovvero l'Ente di governo del Bacino unico regionale, tra le cui funzioni sono ricomprese: la definizione periodica dei programmi di esercizio, l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio, la stipula degli accordi con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, l'autorizzazione dei servizi a libero mercato, la pubblicazione annuale della relazione sugli obblighi di servizio pubblico e la produzione di una relazione annuale contenente i dati di sintesi delle funzioni sopra indicate, e sulle eventuali criticità registrate.

Oltre all'ART-CAL sono stati istituiti l'Agenzia regionale reti e mobilità, il Comitato della Mobilità e l'Osservatorio della Mobilità.

³ *Funzione esercitata attraverso l'Osservatorio della mobilità.*

⁴ *Funzione esercitata dall'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL). La funzione è propria dell'ente di governo (si vedano decreto legge 13/08/2011 n. 138 s.m.i., art. 3 bis, comma 1 bis e anche legge regionale 35/2015, art. 13)*

⁵ *Indirettamente attraverso la partecipazione al Comitato della mobilità. Si specifica che il Comitato ha esclusivamente funzioni consultive.*

⁶ *Indirettamente attraverso la partecipazione all'ART-CAL. In particolare per effetto della partecipazione all'Assemblea, composta dal Presidente della Giunta regionale, dal Sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, dai presidenti delle province e dai sindaci dei comuni.*

⁷ *Definizione di massima dei programmi di esercizio per i servizi che interessano il comune capoluogo e l'ambito del proprio territorio individuato dalla stessa Città metropolitana, che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.*

⁸ *Nell'ipotesi di definizione di nuovi ambiti territoriali da parte dell'ART-CAL (di area urbana, costituiti dal territorio di un comune di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di comuni contigui; di area vasta, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 150.000 abitanti; di area a domanda debole, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 15.000 abitanti, con una densità abitativa inferiore a 100 abitanti/kmq) e dei relativi Comitati d'ambito.*

SICILIA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/ programmazione servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore(modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Città metropolitane di Palermo, Catania e Messina	NO	?	NO	NO	NO	NO	NO
Province/Liberi Consorzi Comunali	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Comune di Palermo	SI	nd	nd	SI	SI	SI	SI
Comune di Catania	SI	nd	nd	SI	SI	SI	SI
Comune di Messina	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI
Comune di Siracusa	SI	NO (Il Comune lo richiede, ma lo fa l'AST)	SI	SI	SI	SI	SI
Comune di Trapani	NO	NO	NO	SI	NO	SI	SI
Altri Comuni capoluogo di provincia	SI	?	?	SI	SI	SI	SI

Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti (Marsala, Gela, Vittoria, Modica, Acireale, Mazara del Vallo) ²	SI	nd	nd	SI	SI	SI	SI
Altri Comuni con oltre 50.000 abitanti (Bagheria) ²	NO	nd	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹Le principali norme sono l'art. 27 della LR n. 19/05 e l'art. 14 della l.r. 11.8.2017 n. 16. Il recente Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, approvato con DA 1395/2017 (reperibile sul sito del dipartimento) individua 4 bacini per il tpl su gomma

²Altri cinque Comuni hanno una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti, di questi Paternò, Barcellona Pozzo di Gotto e Sciacca hanno le competenze sul TPL, ad Alcamo non si effettuano servizi TPL urbano, mentre a Misterbianco esiste un servizio gratuito. Sono poi diversi i Comuni, anche molto piccoli, a cui sono affidate le competenze in merito al TPL urbano

SARDEGNA

<i>Ente territoriale di interesse</i>	<i>Pianificazione/programmazione e servizi</i>	<i>Progettazione servizi</i>	<i>Monitoraggio settore (modello Osservatorio mobilità)</i>	<i>Procedura di affidamento dei servizi (scelta modalità, determinazione lotti)</i>	<i>Indirizzi tariffari</i>	<i>Stazione appaltante</i>	<i>Gestione dei Contratti di Servizio</i>
Regione ¹	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Province ¹	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Comuni capoluogo di provincia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Altri comuni con oltre 50.000 abitanti ²	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Note

¹Il Piano regionale dei Trasporti del 2008 individua 9 bacini di traffico, di cui 8 coincidenti con i territori provinciali ed 1 coincidente con il territorio regionale per i servizi di interesse regionale. Per i bacini provinciali gli Enti di Governo degli ATO sono le province, mentre per il bacino regionale la L.R. 21/2005 istituisce l'Agenda regionale dei Tpl, quale direzione generale dell'Assessorato ai trasporti, con funzioni di pianificazione/programmazione (anche a servizio degli Enti locali) e di svolgimento delle procedure concorsuali (anche a servizio degli Enti locali). La riforma disciplinata dalla suddetta L.R. non si è mai attuata, per cui le funzioni relative all'affidamento dei servizi Tpl sono svolte dalla Regione. Al momento, quindi, in attuazione delle disposizioni nazionali e comunitarie nonché in coerenza con la Legge regionale 21/2005, l'Assessorato regionale dei trasporti sta portando avanti le attività propedeutiche alla definizione dei bacini di mobilità e degli Enti di governo degli stessi, in coerenza con le esigenze di mobilità dei cittadini ed in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie, nonché con gli interventi dell'ART. Si precisa inoltre che nell'ambito delle suddette attività di definizione dei bacini di mobilità e relativi Enti di governo, attualmente tutti i contratti di servizio per la gestione del Tpl erogati in Regione sono stipulati e gestiti dall'Assessorato regionale dei trasporti, non essendo ancora stato attuato il processo di trasferimento delle competenze agli Enti locali.

²Si tratta dei Comuni di Quartu Sant'Elena e di Olbia. Un altro Comune (Alghero) ha una popolazione compresa tra 40.000 e 50.000 abitanti

