

enhancing public transport authorities in Europe



PROGETTO EPTA

D4.4

Documento illustrativo
& Linee guida

Task Leader: UNIABDN
Documento redatto da UNIABDN

Maggio 2014



www.EPTAproject.eu

Contenuti

1. INTRODUZIONE	3
2. IL RUOLO DI UNA PTA	4
3. MODELLO DI PTA IN GRANDI AREE URBANE	5
4. MODELLO DI PTA IN AREE URBANE DI PICCOLE E MEDIE DIMENSIONI	7
5. STRUTTURA DI UNA PTA IN AREE URBANE DI PICCOLE E MEDIE DIMENSIONI	10
6. CONCLUSIONI	12

1. INTRODUZIONE

Il progetto EPTA («European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability»), ovvero «creazione di un modello europeo di Authority del Trasporto Pubblico come fattore chiave per la sostenibilità dei trasporti) è un progetto finanziato dal programma europeo di cooperazione interregionale [INTERREG IVC](#) e avviato nel gennaio 2012. Il programma INTERREG IVC, finanziato dal Fondo Sviluppo Regionale dell'Unione Europea, incoraggia i vari Paesi europei a collaborare per condividere esperienze e buone pratiche per quanto riguarda innovazione, conoscenze, sviluppo ambientale e prevenzione dei rischi.

La finalità del progetto EPTA consiste nella condivisione di esperienze, conoscenze e buone pratiche riguardanti le Authority del Trasporto Pubblico (PTA). Lo scopo del progetto EPTA consiste nel supportare piccole zone rurali e aree urbane di media grandezza che considerano la possibilità di sviluppare una PTA. Il progetto vuole inoltre aumentare la sostenibilità del trasporto pubblico dal punto di vista ambientale, energetico ed economico tramite l'identificazione di appropriati «modelli» di PTA come efficace strumento di governance. L'UE ha stabilito obiettivi politici col fine di realizzare sistemi di trasporto pubblico più sostenibili (Commissione Europea, 2011). Soddisfare le necessità di tutti i cittadini per quanto riguarda la mobilità urbana è un compito complesso, che richiede una visione chiara e un approccio gestionale coordinato. È fondamentale che i responsabili politici e le autorità locali lavorino in maniera coordinata, condividendo le proprie competenze con le parti interessate su vari livelli e operando all'interno di un chiaro e corretto quadro di riferimento.

Nel corso degli anni sono già state adottate in tutta Europa diverse soluzioni, tramite la creazione di specifiche Authority, al fine di incrementare la sostenibilità dei trasporti nelle grandi aree urbane. Queste Authority (Authority del Trasporto Pubblico - PTA o Authority Organizzative - AO) operano nell'interesse pubblico al fine di garantire un sistema di trasporto integrato e ben funzionante all'interno del territorio. Man mano che il mercato europeo del trasporto si apre sempre più a una maggiore competizione, nuove Authority in centri urbani più piccoli e in aree rurali prendono in considerazione l'idea di una ristrutturazione della mobilità urbana in

unità operative e agenzie di controllo del traffico (PTA). Le condizioni di trasporto variano enormemente di Paese in Paese, talvolta da regione a regione all'interno di uno stesso Paese, il che rende particolarmente ardua la creazione di un singolo modello di PTA applicabile in ogni situazione. Il presente Documento illustrativo (D4.4 Documento illustrativo e Linee guida) si basa sulle informazioni ricavate dalle varie attività svolte nell'ambito del progetto EPTA, con l'intento di capitalizzare le varie esperienze relative alla creazione delle condizioni necessarie alla realizzazione e gestione efficiente di una PTA in piccole zone rurali e aree urbane di media grandezza.

L'obiettivo del presente documento è quello di comunicare i più importanti risultati ottenuti dal progetto EPTA direttamente a responsabili politici e parti interessate. Il presente documento funge pertanto sia da guida strategica per la creazione di un MODELLO DI PTA che da guida pratica, completa di suggerimenti concreti tesi alla creazione e/o gestione di PTA.

Sulla base di precedenti studi, pubblicazioni ed esperienze relative a PTA in tutto il mondo, il progetto EPTA ha identificato sette Pilastri (o funzioni strategiche) per la creazione di un modello di PTA: Regolazione, Pianificazione, Affidamento, Integrazione, Promozione, Gestione dei contratti, Controllo dei contratti (fare riferimento al documento EPTA D3.1 'Funzioni di un modello di PTA').

Ogni singola funzione coinvolge diversi compiti chiave, alcuni rientrano solo in una funzione mentre altri possono riguardarne diverse. Il progetto EPTA ha identificato le funzioni strategiche e i compiti chiave necessari perché una PTA sia completamente operativa (vedere Figura 3.1).

I compiti elencati nella Figura 3.1 sono stati identificati nel corso del progetto grazie alla condivisione di esperienze fra partner e partecipanti locali a una serie di iniziative fra cui workshop, corsi di formazione e scambi di personale organizzati durante il progetto. Numerosi compiti sono stati analizzati in dettaglio nell'ambito di 8 studi di fattibilità realizzati dai partner nel progetto (vedere D4.1). La valutazione trasversale degli studi (vedere D4.2) ha esaminato la rilevanza dei suddetti compiti nei diversi ambienti operativi e sotto varie strutture di governance.

Le conclusioni raggiunte costituiscono la base delle linee guida presentate in questo documento.

3. MODELLO DI PTA IN GRANDI AREE URBANE

È ormai ampiamente dimostrato che ogni grande area urbana/metropolitana trae vantaggio dall'esistenza di una PTA. Precedenti studi effettuati dall'EMTA (Autorità del trasporto metropolitano europeo) (2003), Finn e Nelson (2004) e UITP (2011) hanno identificato le principali attività e responsabilità insite nella fornitura di trasporto al pubblico. Sulla base di tali attività e responsabilità, il progetto EPTA ha stabilito i 7 pilastri: Regolazione, Pianificazione, Affidamento, Integrazione, Promozione, Gestione e Controllo dei Contratti (fare riferimento a EPTA D3.1 'Le funzioni di un modello di PTA').

Il progetto EPTA ha poi ampliato questi 7 pilastri per identificare un più ampio numero di funzioni strategiche o compiti collegati ai 7 pilastri chiave. Questa classificazione è illustrata nella Figura 3.1: nel cerchio interno compaiono i pilastri EPTA, mentre il cerchio esterno comprende compiti o funzioni chiave in cui le PTA possono operare. Alcuni di questi compiti sono relativi a più di un pilastro.

I compiti elencati nella Figura 3.1 uniscono compiti e responsabilità dei tre agenti rappresentati nella Figura 2.1: politici, Authority del trasporto e operatori. In pratica, sta ai funzionari amministrativi (a livello nazionale, regionale o locale) far sì che gli obiettivi strategici vengano rispettati.

Figura 3.1: Modello di PTA con piena funzionalità



Le PTA in grandi città rivestono solitamente un ruolo attivo in ognuno dei compiti identificati nel cerchio esterno della Figura 3.1, data la portata della rete dei trasporti necessaria in vaste aree metropolitane. Tuttavia, la partecipazione attiva delle varie PTA varia a seconda dei compiti e delle circostanze. Le PTA metropolitane si occupano direttamente dell'affidamento e della gestione dei contratti di servizio, della promozione e dell'integrazione. L'erogazione del servizio viene generalmente gestita dagli operatori, per quanto in alcuni casi le PTA rivestano il ruolo di operatore per determinati

servizi. Il Documento illustrativo redatto dall'EMTAⁱⁱ e più recentemente le conclusioni raggiunte dal progetto CAPRICEⁱⁱⁱ (CAPital Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency) sottolineano l'importanza di una forte integrazione delle reti di trasporto e della coordinazione con le politiche per l'uso del territorio e lo sviluppo urbano. I compiti correlati alle funzioni di pianificazione e regolazione nella Figura 3.1 sono sempre più spesso di competenza delle PTA in grandi aree metropolitane.

ⁱⁱ http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf
ⁱⁱⁱ <http://www.caprice-project.info/spip.php?rubrique1>

Esempio di PTA in una grande area urbana: Londra

Transport for London (TfL), la PTA della contea della Grande Londra, è attivamente coinvolta in tutti i compiti identificati nella Figura 3.1. Il suo ruolo consiste nell'applicare la Mayor of London's Transport Strategy, la strategia per i trasporti delineata dal sindaco di Londra, e gestire i servizi in tutta l'area urbana, anch'essi di responsabilità del sindaco.

TfL gestisce la rete di autobus londinese, la London Underground (la rete della metropolitana), la Docklands Light Railway (una rete di treni senza conducente che serve la zona orientale e sud-orientale), la London Overground (il servizio ferroviario urbano) e il London Tramlink (la rete tranviaria). Per quanto riguarda la rete di autobus, TfL indice un bando di gara concorrenziale per 700 linee, descrivendo in dettaglio le condizioni di servizio (pianificazione costruttiva), le linee, la frequenza del servizio e le tariffe. I contratti sono di tipo gross cost e richiedono una notevole quantità di personale per monitorare la performance e garantire la corretta applicazione e riscossione delle tariffe, effettuata tramite i controllori. Pur non gestendo direttamente la rete di autobus, TfL gestisce la metropolitana, la ferrovia urbana, la Docklands Light Railway e la rete tranviaria di Londra.

TfL ha ideato la Oyster Card, una tessera magnetica e ricaricabile utilizzabile sull'intera rete di trasporti pubblici. Ogni settimana vengono effettuati circa 57 milioni di viaggi utilizzando una Oyster card, il metodo di pagamento usato per oltre l'85 per cento dei percorsi su autobus.

TfL ricopre inoltre il ruolo di Authority responsabile di strade e traffico per l'area della Grande Londra, con le seguenti responsabilità:

- Piena responsabilità operativa per il Transport for London Road Network, i 580 km di strade principali di Londra che costituiscono solo il cinque per cento della rete stradale londinese, ma su cui gravita il 30 per cento del traffico cittadino.
- Responsabilità strategica per quanto riguarda la coordinazione dei lavori stradali, il che comprende garantire la fluidità del traffico (di veicoli e pedoni) sullo Strategic Road Network, gli ulteriori 500 km di strade principali la cui manutenzione è di responsabilità dei vari comuni.
- Gestione e manutenzione dei 6.000 segnali stradali presenti a Londra e controllo operativo in tempo reale della rete stradale tramite il London Streets Traffic Control Centre (Centro di controllo del traffico londinese).
- Gestione e applicazione della Congestion Charge (pedaggio urbano), delle Low Emission Zone (zone a bassa emissione) e del programma Source London (punti di ricarica per auto elettriche), applicazione di infrazioni stradali decriminalizzate sul Transport for London Road Network, che comprendono infrazioni relative al traffico, al carico e scarico e alle norme relative all'uso di corsie preferenziali per autobus.

Il reddito operativo, comprese tariffe e pedaggi urbani, ammonta a circa 5 miliardi di sterline annui (6,3 miliardi di euro) e rappresenta oltre il 47% del finanziamento complessivo. Il resto dei finanziamenti è attualmente coperto da sovvenzioni statali, che tuttavia saranno gradualmente sostituite da imposte a livello locale (sotto forma di imposte sugli immobili adibiti ad uso commerciale e/o industriale), su cui TfL può esercitare maggiore controllo.

La Mayor's Transport Strategy è lo strumento principale utilizzato dal sindaco di Londra e da TfL per esercitare le proprie responsabilità in termini di pianificazione, gestione e sviluppo del traffico cittadino. Lo sviluppo di questa strategia e la responsabilità di effettuare le necessarie consultazioni e valutare l'impatto ambientale sono stati delegati a TfL, ma l'approvazione definitiva dei documenti relativi alle consultazioni resta di competenza del sindaco.

Questo esempio illustra i vari compiti di responsabilità di una PTA in una grande area metropolitana. Tuttavia, un tale livello di attività richiede notevoli risorse finanziarie e di personale: TfL conta oltre 20.000 dipendenti e oltre al reddito operativo ha bisogno di finanziamenti pari a 5 miliardi di sterline annui (6,3 miliardi di euro).

4. MODELLO DI PTA IN AREE URBANE DI PICCOLE E MEDIE DIMENSIONI

Per quanto il modello descritto nel paragrafo 3 (e illustrato nella Figura 3.1) possa rappresentare una tipica PTA in grandi aree urbane, il progetto EPTA ha evidenziato che un simile livello di funzionalità non sarebbe applicabile né auspicabile per una PTA in piccole aree rurali o aree urbane di medie dimensioni. In determinate aree urbane, le PTA godono di maggiore autorità grazie a un'apposita legislazione, il che consente loro di impostare politiche specifiche alla propria giurisdizione. Queste PTA dispongono inoltre di autorità esecutiva e dell'autonomia necessaria per reperire i finanziamenti necessari a sovvenzionare attività e servizi. Le PTA di aree rurali e piccoli e medi centri urbani non dispongono di tali poteri e di conseguenza non possiedono la necessaria esperienza e influenza politica, né le risorse finanziarie e di personale a livello operativo per essere attivamente coinvolte in tutti i compiti identificati nella Figura 3.1.

L'intento principale del progetto EPTA consiste nell'identificare il modello più adatto di PTA in termini di organizzazione e prestazione di servizi per aree urbane di piccole e medie dimensioni. L'attuale clima economico e le priorità a livello ambientale fungono da catalizzatori per autorità di trasporti di varie dimensioni, incoraggiandole a prendere in esame la struttura di gestione dei trasporti nell'ambito della propria giurisdizione e a valutare la possibile creazione di una PTA. La necessità di incrementare l'efficienza dei servizi ha portato in diversi casi a modificare e allargare i confini delle autorità locali per tagliare i costi, a modificare le normative per incoraggiare la competizione e a una tendenza verso la decentralizzazione di vari poteri dal governo centrale a quello locale. Allo stesso tempo si registra un incremento della domanda per iniziative di trasporto eco-sostenibili, un settore in cui tradizionalmente le autorità dei trasporti hanno scarsa esperienza.

L'intento del progetto EPTA è di analizzare l'idoneità di vari modelli di PTA in piccole zone rurali e aree urbane di medie dimensioni. La fattibilità di diverse funzioni (di particolare rilevanza per i partner del progetto) nell'ambito dei pilastri già definiti è stata esaminata tramite 8 studi di fattibilità.

I seguenti 8 siti sono stati utilizzati come base per studi di fattibilità:

- THEPTA (Grecia): Gara e affidamento del servizio di trasporto pubblico di di Salonicco
- ALOT (Italia): Business Plan per una PTA – Affidamento del servizio
- SRM (Italia): Sviluppo e controllo di un contratto di servizio di trasporto pubblico
- Brasov (Romania): Struttura e ruolo della PTA della zona metropolitana di Brasov
- ALMADA (Portogallo): Casa della Mobilità di Almada
- RO GALAND (Norvegia): Integrazione e semplificazione del sistema tariffario ed emissione biglietti a Rogaland
- RAZLOG (Bulgaria): Servizio di bike sharing e car pooling
- PRAGA Suchdol (Repubblica Ceca): Miglioramento del servizio di consultazione con i partner locali e il pubblico

L'analisi degli studi di fattibilità effettuati nell'ambito del progetto EPTA, nonostante obiettivi e ambienti molto diversi fra loro, ha evidenziato alcuni risultati chiave:

1. Il livello di partecipazione della PTA comporta un dato costo in termini di tempo e risorse e pertanto deve basarsi sulle dimensioni dell'operazione. Un modello adeguato a una grande città spesso non è applicabile o realizzabile in centri di piccole e medie dimensioni. A livello generale, una maggiore popolazione porta la PTA a potersi assumere la responsabilità di più funzioni.
2. La stesura del contratto e l'affidamento del servizio è una fase cruciale per qualsiasi PTA, indipendentemente dalle sue dimensioni. È in questa fase che la PTA ha l'autorità per determinare chi gestisce i servizi e il comportamento dei vari operatori, aspetti che si riflettono sul livello e la qualità dei servizi, la richiesta di dati sulla performance, il livello di integrazione con altri operatori e altre modalità di trasporto. Tutti questi elementi determinano i requisiti necessari per un operatore in termini di monitoraggio dei servizi e supporto alle azioni di integrazione che la PTA può applicare. La tipologia di contratto influenza la strategia di mercato e l'approccio di un operatore. Ad esempio, con contratti net cost è compito dell'operatore attirare passeggeri, il

che tendenzialmente spinge gli operatori a fornire servizi più innovativi e marketing più efficace. Per ulteriori informazioni e consigli sull'applicazione, fare riferimento al modulo di formazione online EPTA sul tema [stesura dei contratti e affidamento del servizio](#)

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. Le PTA in grandi aree metropolitane tendono ad avere un approccio più pratico al monitoraggio del servizio e alle attività di promozione, senza delegare questi compiti agli operatori. Aree urbane di piccole e medie dimensioni non possiedono le risorse necessarie per assegnare del personale alla promozione e al monitoraggio del servizio, pertanto tendono a concentrarsi sull'approvazione e la supervisione del monitoraggio effettuato dagli operatori e sulle attività correlate all'integrazione fra operatori, modalità di trasporto e settori. Per ulteriori informazioni e consigli sull'applicazione, fare riferimento al modulo di formazione online EPTA sul tema [monitoraggio e incentivi](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. Le grandi aree metropolitane rivestono un ruolo attivo nel processo di formulazione delle politiche, in modo da garantire che le norme relative alla pianificazione del territorio e allo sviluppo urbano siano integrate con i trasporti. Inoltre, le grandi aree metropolitane partecipano attivamente alla pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura dei trasporti che hanno un impatto diretto sulla propria zona (ad esempio iniziative per la costruzione di aeroporti, ferrovie e strade). Le PTA in città di piccole e medie dimensioni invece sono scarsamente coinvolte in queste iniziative, dato che la pianificazione viene gestita a un livello più alto (generalmente dal livello nazionale o regionale) e i fondi provengono direttamente dal governo nazionale o regionale. Pertanto è fondamentale migliorare la comunicazione e l'integrazione fra le PTA e gli enti esterni durante la fase di pianificazione. Il progetto EPTA ha identificato la necessità di applicare un meccanismo più strutturato, tramite il quale le necessità e le richieste locali possano essere meglio rappresentate a livello strategico e di pianificazione. Questo nuovo meccanismo interessa non soltanto le PTA

di città piccole e medie che desiderano essere coinvolte nella politica e pianificazione a livello regionale o nazionale, ma anche singoli comuni all'interno di una grande area metropolitana che potrebbero così partecipare attivamente ai processi decisionali e di pianificazione a livello più alto i cui effetti si ripercuotono sui cittadini. Il progetto EPTA consiglia pertanto la formazione di un comitato per la pianificazione politica e strategica con il ruolo di fornire una piattaforma per la coordinazione e la cooperazione fra i comuni, le PTA e il governo a livello metropolitano e regionale. Un tale comitato dovrebbe essere formato da rappresentanti della PTA, responsabili e politici a livello nazionale e regionale, politici localmente eletti e rappresentanti del governo locale. Il comitato dovrebbe inoltre includere esperti specializzati (ad esempio provenienti dalle università, dal settore terziario ecc.) in veste di consulenti che partecipano al processo di pianificazione e decisionale per garantire che gli interessi locali siano rappresentati senza alcuna interferenza politica.

5. Un comitato per la pianificazione politica e strategica (come descritto al punto 4) potrebbe inoltre presiedere decisioni riguardanti il finanziamento e la raccolta e l'utilizzo dei fondi. Di conseguenza sarebbe più plausibile adottare strategie di finanziamento su base locale, come ad esempio imposte locali sulla vendita di carburante e sull'occupazione o imposte sulle vendite locali. Tali soluzioni consentirebbero di raccogliere fondi per il trasporto pubblico in modo democratico e responsabile a livello locale. La presenza nel comitato di rappresentanti localmente eletti garantisce che le preferenze dei cittadini vengano rispettate. Il risultato sarebbe un flusso più flessibile di finanziamenti locali che consentirebbe alle PTA di meglio soddisfare le necessità dei cittadini, senza essere limitate da restrizioni finanziarie dettate a livello regionale o nazionale. Per ulteriori informazioni e consigli sull'applicazione, fare riferimento al modulo di formazione online EPTA sul tema [finanziamenti](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Sulla base delle conclusioni sopra elencate e delle raccomandazioni del progetto EPTA, la Figura 4.1 illustra il modello di PTA proposto da EPTA in una città di piccole e medie dimensioni.

Figura 4.1 Modello di PTA in una città di piccole e medie dimensioni



5. STRUTTURA DI UNA PTA IN AREE URBANE DI PICCOLE E MEDIE DIMENSIONI

I risultati degli studi effettuati dal progetto EPTA indicano che la struttura più efficiente per una PTA in aree urbane di piccole e medie dimensioni consiste in un'agenzia decentralizzata commissionata dal governo regionale o nazionale. Lo scopo primario della PTA è approvare e supervisionare il servizio e facilitare e applicare l'integrazione fra operatori, modi di trasporto e settori.

In caso di adozione del modello illustrato nella Figura 4.1, compresa la formazione di un comitato per la pianificazione politica e strategica, la nuova PTA sarebbe in grado di operare come organizzazione indipendente, con i seguenti vantaggi:

- la possibilità di usufruire di finanziamenti a livello locale
- le necessità degli utenti restano la priorità della PTA
- la possibilità di concentrarsi su un minor numero di funzioni fa sì che i dipendenti possano specializzarsi in tali funzioni, il che garantisce un efficace controllo della performance dei servizi di trasporto, che rimane su alti livelli
- gran parte dei rischi insiti nel fornire risorse e servizi necessari per la raccolta dati e la promozione dei servizi ricadono sugli operatori.

Il vantaggio principale di questo approccio è che il costo della creazione di una PTA è relativamente contenuto: è necessaria una quantità molto minore di personale rispetto ad una PTA in grandi aree urbane, dove la partecipazione alla creazione dei servizi, al monitoraggio e alla promozione è molto maggiore. Una PTA creata sul modello di un'agenzia consente inoltre maggiore flessibilità a livello di personale: è più semplice assumere personale extra su base temporanea o con contratti a breve termine rispetto a un piccolo comune che deve assumere personale direttamente. La creazione di un comitato per la pianificazione politica e strategica elimina inoltre la necessità di una struttura direzionale composta da politici localmente eletti, che fanno parte del comitato insieme ai rappresentanti della PTA invece che costituirne il consiglio di amministrazione.

Questa serie di misure contribuisce a delineare un organigramma piuttosto leggero, ma comunque in grado di gestire picchi nell'attività e nel carico di lavoro. Il risultato è un modello di PTA con costi contenuti, un requisito essenziale in zone rurali e aree urbane di medie dimensioni.

Di seguito vengono forniti due esempi della struttura e delle funzioni e responsabilità di due PTA per due partner del progetto EPTA: SRM Bologna e la proposta per una PTA nella zona metropolitana di Brasov.

Esempio di PTA in una città di medie dimensioni: Bologna

SRM (Reti e Mobilità Srl) è l'agenzia della mobilità che ricopre il ruolo di PTA per il comune e la provincia di Bologna (con una popolazione di quasi 1 milione di abitanti suddivisa in 56 comuni). Si tratta di una società in house di proprietà del Comune e della Provincia di Bologna. La SRM è stata costituita nel 2003, dopo che diverse funzioni di interesse pubblico sono state delegate all'agenzia da parte degli enti locali.

Il budget per i servizi di trasporto pubblico ammonta a 96 milioni di euro annui, di cui oltre l'80% sono forniti dalla Regione Emilia-Romagna sulla base di parametri tra cui il numero di km di trasporto pubblico all'anno ecc. Il resto dei finanziamenti viene fornito dagli enti locali.

La SRM gestisce l'intero budget, oltre alle principali risorse necessarie a fornire i servizi di trasporto pubblico, controlla interamente il processo di affidamento del servizio e finanzia l'operatore sulla base del contratto di servizio sottoscritto.

Inoltre, La SRM si occupa della gestione e del controllo del contratto di servizio e partecipa alla promozione dell'integrazione dei servizi. Tuttavia, funzioni strategiche quali la pianificazione e la definizione delle fasce tariffarie rimangono di pertinenza dei comuni e della provincia di Bologna e il processo di politica e regolazione è principalmente di competenza del governo regionale.

Di conseguenza, l'organico della SRM è composto soltanto da 9 dipendenti. Il budget per il personale proviene da una quota dello 0,5% dei finanziamenti regionali per il trasporto pubblico (360.000 euro annui), oltre a circa 400.000 euro annui derivanti dall'affitto di infrastrutture per il trasporto.

Alla SRM è stata recentemente delegata la gestione del contratto di servizio per la gestione della sosta a pagamento su strada nel comune di Bologna.

Proposta di PTA in una città di medie dimensioni: Brasov, Romania

La PTA della zona metropolitana di Brasov è stata costituita in risposta alla gestione non regolamentata e alla modalità di fornitura dei servizi di trasporto pubblico nella città di Brasov, in Romania (con una popolazione di circa 450.000 abitanti in un'area relativamente compatta). La nuova PTA è stata sviluppata nell'ambito del progetto EPTA e ha potuto trarre vantaggio dalle buone pratiche europee identificate grazie ai partner del progetto EPTA e non solo.

La PTA per la zona metropolitana di Brasov è sostanzialmente una ONG costituita da enti pubblici locali. Si tratta di una struttura coerente con il quadro legislativo rumeno che permette per la prima volta alle autorità dei piccoli comuni di essere coinvolte nell'organizzare il sistema di trasporto pubblico a livello locale.

La nuova Associazione per lo sviluppo sostenibile del trasporto pubblico di Brasov è stata formata nel 2013 ed è composta dai 15 comuni che fanno parte della zona metropolitana e dalla Agenzia metropolitana di Brasov. L'Associazione sarà responsabile di prendere decisioni strategiche per quanto riguarda politica, regolazione e pianificazione.

Inizialmente la PTA di Brasov si occuperà di un numero limitato di funzioni, tra cui l'affidamento e il controllo del servizio, oltre a prendere parte alle discussioni in tema di pianificazione e regolazione tramite l'Associazione per lo sviluppo sostenibile del trasporto pubblico di Brasov. Ulteriori funzioni verranno integrate man mano che il modello di PTA cresce e si stabilizza nell'ambito del contesto locale.

La struttura dell'organico permanente della PTA dev'essere ridotta (4-8 dipendenti a tempo pieno), con la possibilità di assumere specialisti con contratti temporanei ove necessario per svolgere determinati compiti.

Con un organico ridotto, gran parte delle responsabilità relative al monitoraggio dei contratti saranno delegate agli operatori selezionati. L'PTA stabilirà delle procedure per il monitoraggio, verificherà il rispetto degli obblighi e si occuperà di raccogliere i dati. Considerato il personale ridotto a disposizione della PTA, è consigliabile, ove possibile, utilizzare tecnologie digitali, specialmente per quanto riguarda il monitoraggio dei servizi.

Il budget annuale per la nuova PTA è di circa 157.000 euro, tuttavia sarebbe possibile garantire il funzionamento della PTA anche con un budget ridotto di soli 100.000 euro annui.

6. CONCLUSIONI

Il presente documento si basa sulle attività svolte nell'ambito del progetto EPTA e vuole mettere a frutto tutte le conoscenze ottenute sul tema della creazione delle condizioni necessarie al fine di un'efficiente costituzione e gestione di una PTA in aree urbane di piccole e medie dimensioni. L'intento del progetto è di comunicare i più importanti risultati del progetto EPTA ai principali decisori politici e alle parti interessate. Questo documento vuole fungere sia da guida strategica su un MODELLO DI PTA che da guida pratica, con suggerimenti concreti per la costituzione e la gestione di PTA.

Linee guida relative alle funzioni di una PTA

Le necessità degli utenti restano la priorità centrale per una PTA, tuttavia il livello di funzionalità di una PTA metropolitana non sarebbe realizzabile né auspicabile per una PTA in un'area urbana di piccole e medie dimensioni. Il modello di PTA in aree urbane di piccole e medie dimensioni è illustrato nella Figura 4.1. I principali elementi costitutivi di questo modello sono:

- 1) La funzione di stesura del contratto e l'affidamento del servizio è fondamentale per qualsiasi PTA, indipendentemente dalle dimensioni.
- 2) Successivamente all'affidamento del servizio, la priorità per qualsiasi PTA consiste nell'approvare e supervisionare il servizio e facilitare e applicare l'integrazione fra operatori, modi di trasporto e settori.
- 3) Le attività quotidiane che richiedono un uso intensivo delle risorse (fornitura, monitoraggio e promozione dei servizi) vengono delegate agli operatori.
- 4) Dedicandosi a un numero limitato di funzioni (rispetto alle PTA di aree metropolitane), il personale ha modo di sviluppare le proprie conoscenze ed è in grado di meglio controllare che i servizi delineati nel contratto di trasporto raggiungano alti livelli di qualità.
- 5) Gran parte dei rischi insiti nel fornire risorse e servizi necessari per la raccolta dati e la promozione dei servizi ricade sugli operatori.
- 6) L'integrazione deve sempre essere un'attività principale per una PTA in città di piccole e medie dimensioni.
- 7) Durante la fase di pianificazione, è fondamentale che le necessità della popolazione locale vengano prese in considerazione tramite la costituzione di un comitato per la pianificazione politica e strategica. Il comitato facilita la partecipazione attiva della PTA e delle parti interessate alle fasi di pianificazione e regolazione e al processo decisionale.



Guidelines for PTA structure

La struttura più economicamente vantaggiosa per una PTA in città di piccole e medie dimensioni è quella di un'agenzia decentralizzata commissionata dal governo locale o nazionale.

La PTA è in grado di agire come organizzazione indipendente, con i seguenti vantaggi:

- la possibilità di ottenere finanziamenti a livello locale
- i costi operativi sono relativamente bassi, dato che l'organico della PTA è molto più ridotto rispetto alle PTA in città di grandi dimensioni che sono maggiormente coinvolte nelle funzioni di progettazione, monitoraggio e promozione dei servizi
- il modello di agenzia garantisce maggiore flessibilità in termini di organico e facilita l'assunzione di personale aggiuntivo, ove necessario, su base temporanea o con contratti a breve termine, un'operazione più complessa se gestita direttamente da un piccolo comune
- la creazione di un comitato per la pianificazione politica e strategica elimina inoltre la necessità di una struttura direzionale composta da politici eletti a livello locale, che fanno parte del comitato invece che costituire il consiglio di amministrazione della PTA.

Questa serie di misure contribuisce a delineare un organigramma piuttosto leggero, ma comunque in grado di gestire picchi nell'attività e nel carico di lavoro. Il risultato è un modello di PTA con costi contenuti, un requisito essenziale in zone rurali e aree urbane di medie dimensioni.



EPTA (Modello Europeo per un'Authority del Trasporto Pubblico come fattore per favorire la sostenibilità del trasporto) è un Progetto Europeo di Cooperazione Territoriale, finanziato dal programma INTERREG IVC EU, attivo dal Gennaio 2012 al Giugno 2014.



The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.