



Sharing city, dalla visione alle realtà.

L'OPZIONE COLLABORATIVA PER ADATTARE
I SERVIZI TPL ALLA DOMANDA REALE (E RISPARMIARE)

Bartolomeo Valcalda

Cosa

Proponiamo un modello collaborativo per soddisfare i servizi di trasporto pubblico locale - TPL

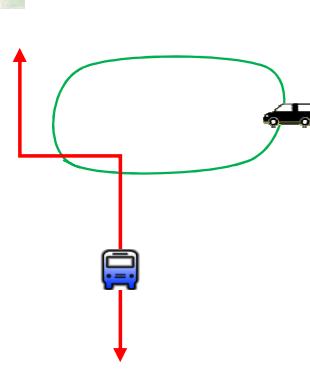
in forma flessibile,
orientati alla domanda,

per avere economicità di gestione, maggiore ampiezza e qualità

dove il sistema tradizionale non riesce a produrre il servizio o
è fortemente diseconomico



Come



Riorganizzando il servizio sharing a livello locale:

- fornito da operatori a tempo parziale non professionisti,
- supportato da una piattaforma web (*)

Per chi

per chi necessita di un servizio di trasporto pubblico oggi limitato o assente:

residenti e fasce a basso reddito
dove la domanda è “debole” o non sistematica.

Dove il sistema TPL tradizionale non riesce a fornire il servizio e il sistema taxi-ncc è troppo oneroso:

nelle città metropolitane
nei piccoli comuni
nei servizi extra-urbani

Numeri

Da un'analisi del servizio TPL in alcune province di una regione meridionale, caso del tutto paradigmatico, i servizi riorganizzabili in logica sharing sono il 14 % del totale della domanda servita .

A questa va aggiunta la domanda latente, oggi soddisfatta dai mezzi privati o che diventa impossibilità di spostamento (*)

In totale stimiamo che la domanda indirizzabile sia almeno il 10 % del totale nazionale, per una valore di 170 milioni di km di percorrenze annue e quantificabili in oltre 450 mil € (al minimo costo diretto/km del servizio pubblico TPL di questo tipo, pari a 2,8 €/ km)

(*) da recenti indagini si stima che la scelta del mezzo privato verso il TPL sia dovuta per il 20% all'assenza di servizio e per un ulteriore 15% alla libertà di orario e percorso

Valore aggiunto

Dal case study sviluppato il servizio è trasformabile

** da bus + autista a tempo pieno e orari programmati*

** a auto/minivan + autista a tempo parziale con orari flessibili*

con la trasformazione del servizio il risparmio è di 1,2 €/km, parametro utilizzabile anche a livello nazionale

A livello nazionale gestendo in sharing il 10% della domanda servita dal TPL, il valore aggiunto sarebbe, *a parità di tariffa per i clienti e di contributi pubblici*:

** 475 milioni annui di riduzione di costi diretti delle aziende di TPL
(assorbibile rapidamente rispetto ai costi del sistema)*

** rinnovo del parco mezzi nazionale fattibile da privati, a basso costo di investimento*

** più di 5.000 nuovi addetti a tempo parziale*

** nuovi servizi TPL a basso costo in zone disagiate*

** oltre 200 milioni di contributo pubblico disponibile e più che sufficiente per coprire il costo del servizio e del nuovo mezzo*

e in più il potenziale di incremento per la soddisfazione del 35% di domanda latente

Criticità /opportunità normative riscontrate

Criticità: la normativa in vigore non contempla questi servizi e riserva il TPL ai concessionari.

Ciò nonostante nell'immediato è possibile per l'Ente locale regione/provincia/agenzia:

- * progettare e realizzare servizi ad hoc su direttive non servite dal TPL ma con domanda emergente
- * coinvolgere associazioni locali e cooperative di trasporto per organizzare i nuovi servizi
- * attivare con le aziende concessionarie dei sub affidamenti non speculativi in logica flessibile e sharing
- * promuovere servizi locali di trasporto condivisi per attivare nuove modalità di mobilità nella prospettiva di anticipare l'azione alle normative allo studio

Criticità /opportunità normative riscontrate

Opportunità: In prospettiva si individuano però ampie aperture

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti a maggio 2015 ha emesso un atto di segnalazione sui "profili di rilevanza economico-regolatoria dell'autotrasporto di persone non di linea" che prevede puntualmente questo tipo di servizio

la proposta di legge sulla Sharing Economy va in questo senso

i piani trasporti degli Enti locali li contemplano (*citaz.* ripensare il servizio per le aree deboli attraverso soluzioni alternative e flessibili; servizi ad accesso continuo, nei quali il servizio viene garantito in corrispondenza dell'accesso dell'utente al sistema)

con l'emanazione di queste nuove normative il trasporto locale in sharing potrà essere applicato e sviluppato in modo esteso

La PA è stata coinvolta?

Si

Nella discussione di proposte con gli amministratori e tecnici della Regione Calabria,
della Regione Emilia Romagna, dell'Agenzia di Ferrara, del Comune di Genova

Come è stata coinvolta?

Con proposte concrete per nuove ipotesi di servizio per far partecipare piccoli enti locali
e associazioni di cittadini nella ideazione e realizzazione dei nuovi servizi

La difficoltà nello sviluppo dei servizi sta nella indisponibilità di una regolamentazione
abilitante; gli amministratori non rischiano e trovano grandi barriere nelle lobby anche
locali

Perché è di interesse per la PA?

per dare più servizi ai cittadini disagiati a parità di contributi pubblici

per ridurre costi diretti nelle aziende del TPL

dare opportunità di lavoro, se pur a part time, a livello locale accessibili per disoccupati, studenti anche attraverso associazioni e non-profit

per rinnovare una parte del parco mezzi a costi contenuti

per associare le amministrazioni locali minori nella gestione collaborativa per i servizi essenziali

giocare un ruolo di facilitatore e governo piuttosto che di gestore diretto

Cosa chiederesti alla PA?

Di sperimentare

nelle more legislative si può progettare, coinvolgere associazioni, realizzare nuovi servizi in zone non soggette ai contratti di servizio del TPL

Di portare avanti le riforme

nei contenuti già previsti dalla normativa sharing e da quella dei trasporti

Di dare priorità ai sistemi locali collaborativi supportati dal pubblico per creare una nuova offerta distribuita e non nuovi monopoli

Di realizzare piattaforme sw di gestione comuni per dare efficienza al nuovo approccio

.... di governare le reazioni degli operatori tradizionali