

**REGOLE E COSTI DEL  
TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA  
E CONFRONTI INTERNAZIONALI**

**Ferdinando Stanta**

**STUDIO STANTA  
CONSORZIO POLIEDRA POLITECNICO DI MILANO**

**CASTAGNOLE LANZE, 16 MAGGIO 2015**

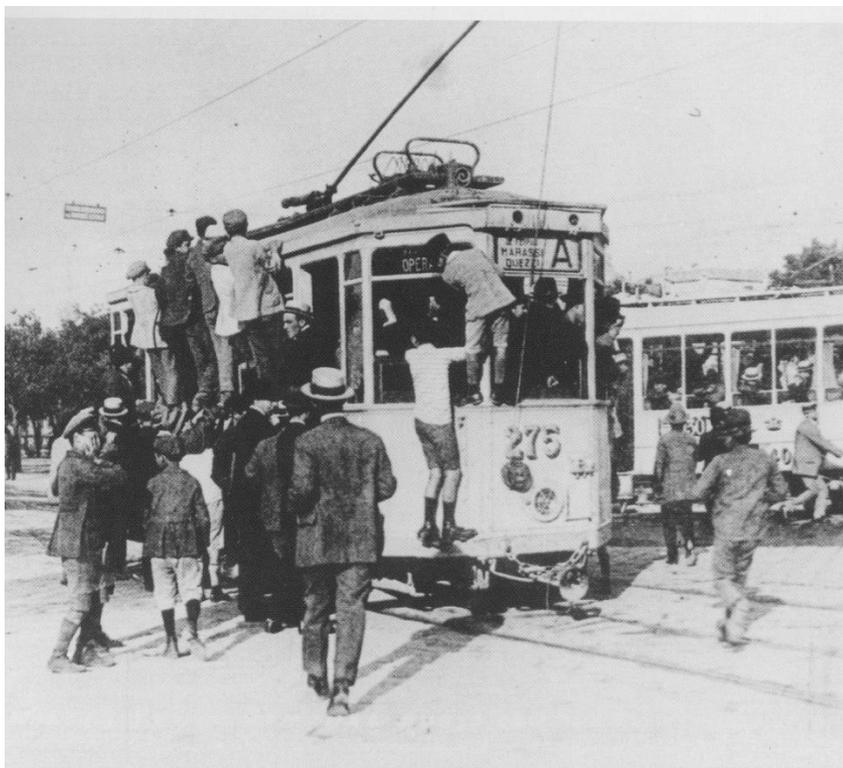
---

Prima parte

**SFIDE**

# Il declino del trasporto pubblico

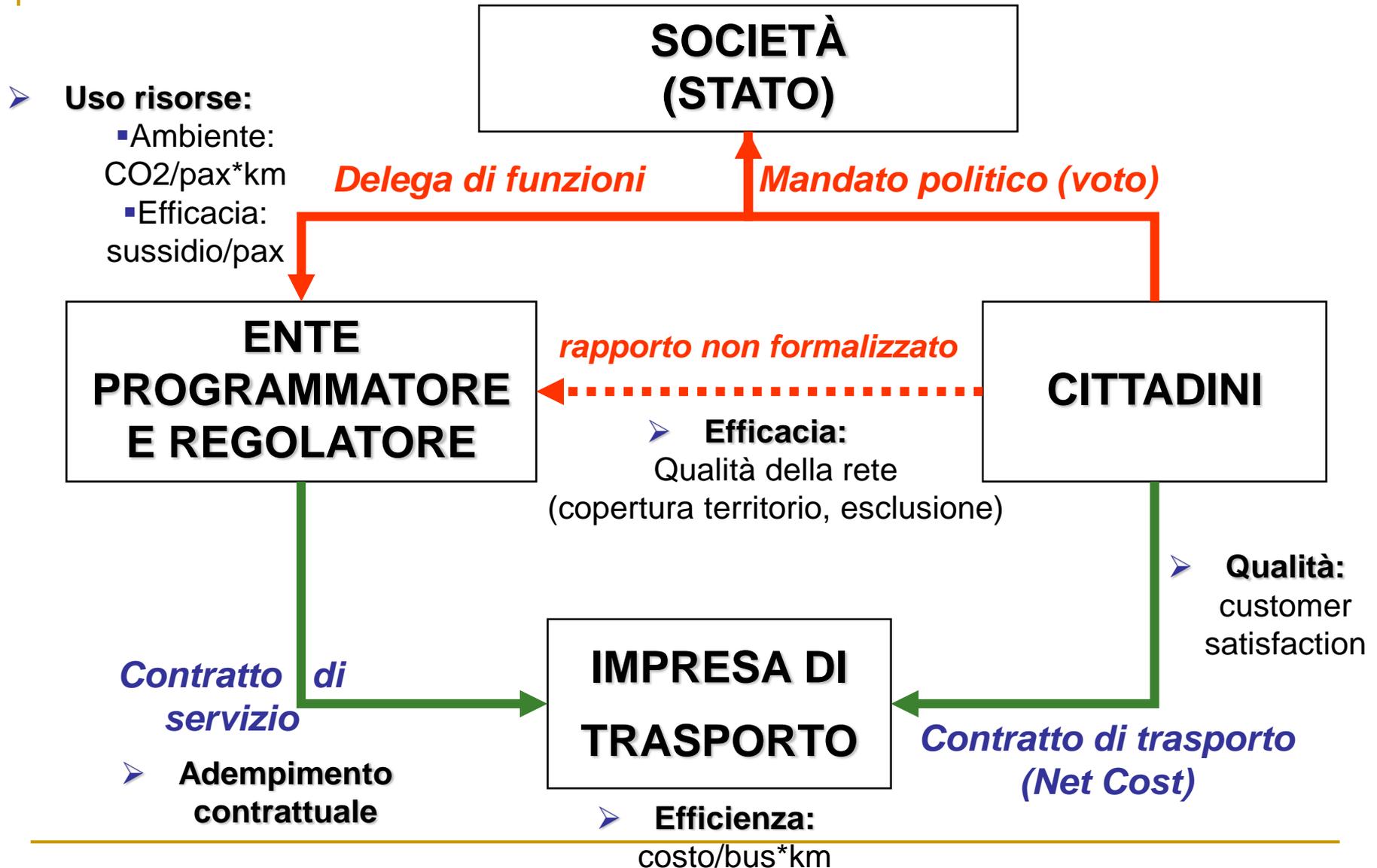
- ALL'INIZIO È BUSINESS:
  - redditività per i gestori
  - offerta trainata dalla domanda



- DOPO, UN CIRCOLO VIZIOSO:
  - necessità di sussidi pubblici
  - perdita di vista della domanda
  - scarsa capacità di pianificare
  - comportamenti opportunistici dei gestori ▶  
*cliente = assessore*



# Enti pubblici: in nome e per conto dei cittadini



# I soldi ci sono

■ Una ragionevole stima della **spesa delle persone ogni anno in Italia per la mobilità** (166,6 miliardi €) si avvicina al **12% del PIL**:

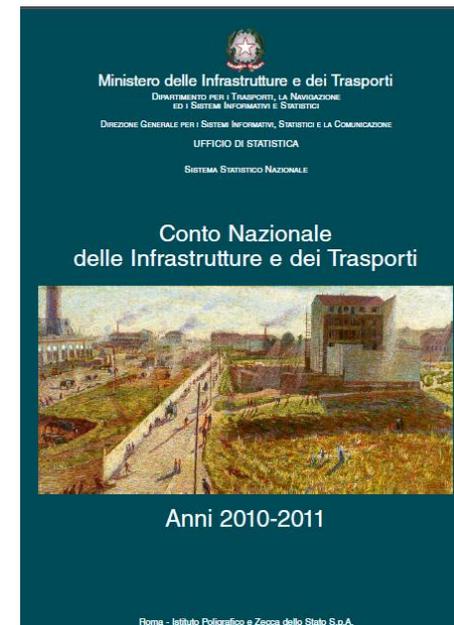
□ **147 miliardi € per l'auto**, di cui circa 104 per l'utilizzo  
⇒ 2.424 €/abitante/anno  
(= 7 €/giorno, **199 € /mese**)

□ **circa 12 miliardi € per l'acquisto di servizi di trasporto**  
(= biglietti di servizi TPL, lunga percorrenza, aerei, corse in taxi, ...)

□ **6 miliardi € di sussidi pagati dallo Stato, dalle Regioni e dagli Enti Locali per la gestione del trasporto pubblico**  
⇒ 99 €/abitante/anno  
(= 0,27 €/giorno, **8 € /mese**)

□ **1,6 miliardi € di sussidi pagati dagli enti pubblici per gli investimenti per le infrastrutture ed i rotabili del trasporto pubblico**  
⇒ 26 €/abitante/anno  
(= 0,07 €/giorno, **2,2 € /mese**)

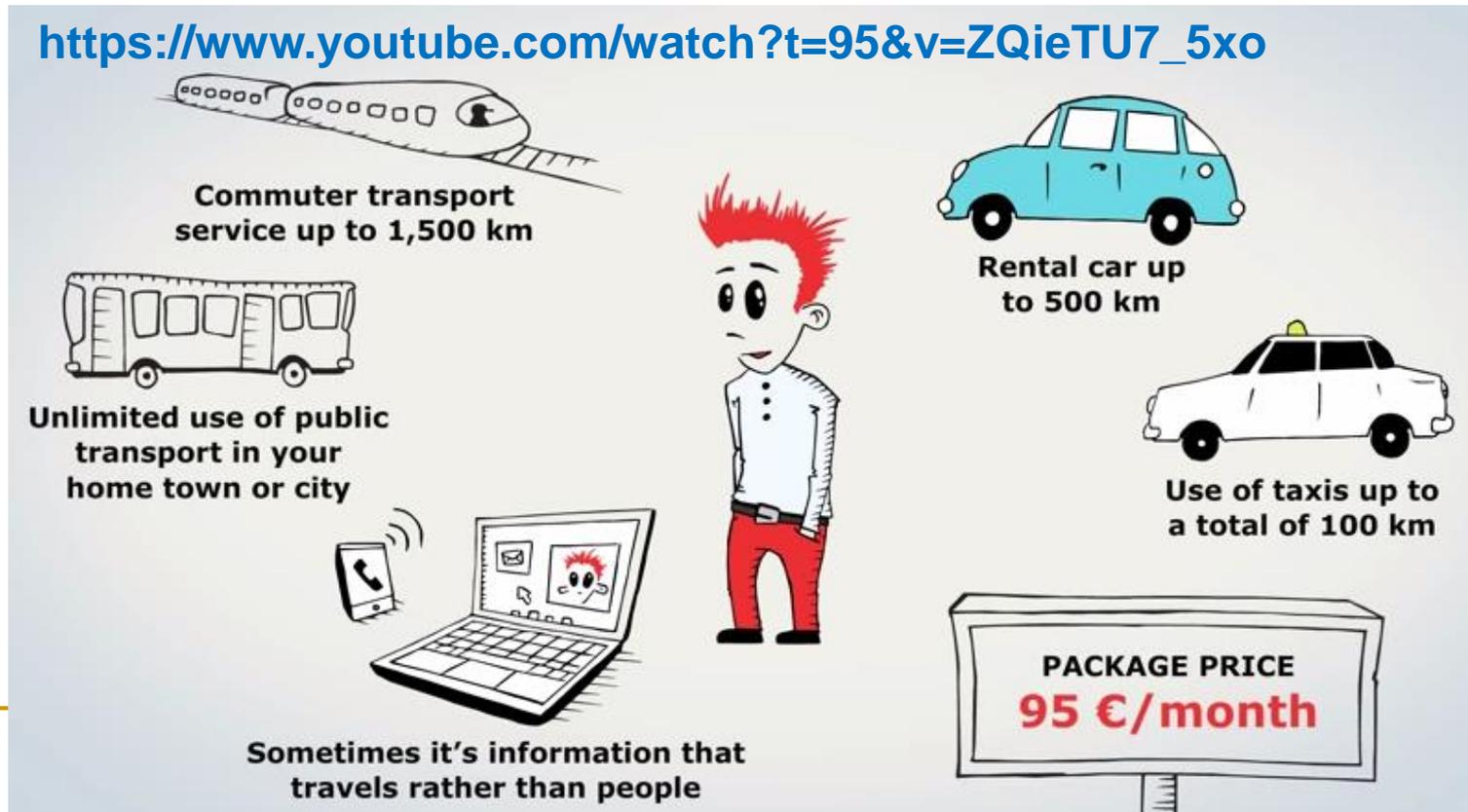
■ ***All'interno di queste cifre è evidente la possibilità di rivedere il nostro modo di muoverci***



# Nuovi scenari

- **La mobilità è il mercato più ricco** in cui i grandi player globali fornitori di servizi alla persona (aziende TLC, Google, ...) stanno pianificando di entrare. Infatti:
  - **costo medio mensile per la telefonia per abitante: 30 €**
  - **costo medio mensile per la mobilità per abitante: 300 €**
- Il **Ministro dei trasporti finlandese**, assieme alla Unione Europea, sta sperimentando un nuovo sistema di regole in cui i cittadini acquistano **PACCHETTI di servizi di mobilità, individuale, collettiva e condivisa, personalizzati**, invece che scegliere solo una modalità:

[https://www.youtube.com/watch?t=95&v=ZQieTU7\\_5xo](https://www.youtube.com/watch?t=95&v=ZQieTU7_5xo)



---

Seconda parte

# **LE REGOLE PER IL TPL**

# Le norme che regolano il TPL

## NORME DI SETTORE

- ❑ **REGOLAMENTO UE 1370/2007** relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

- ❑ **LEGGE 59/1997 Bassanini**
- ❑ **DECRETO LEGISLATIVO 422/1997** Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale

- ❑ **Leggi Regionali** recepiscono e danno attuazione al DLgs.422/1997



## NORMATIVA GENERALE SUI SERVIZI PUBBLICI

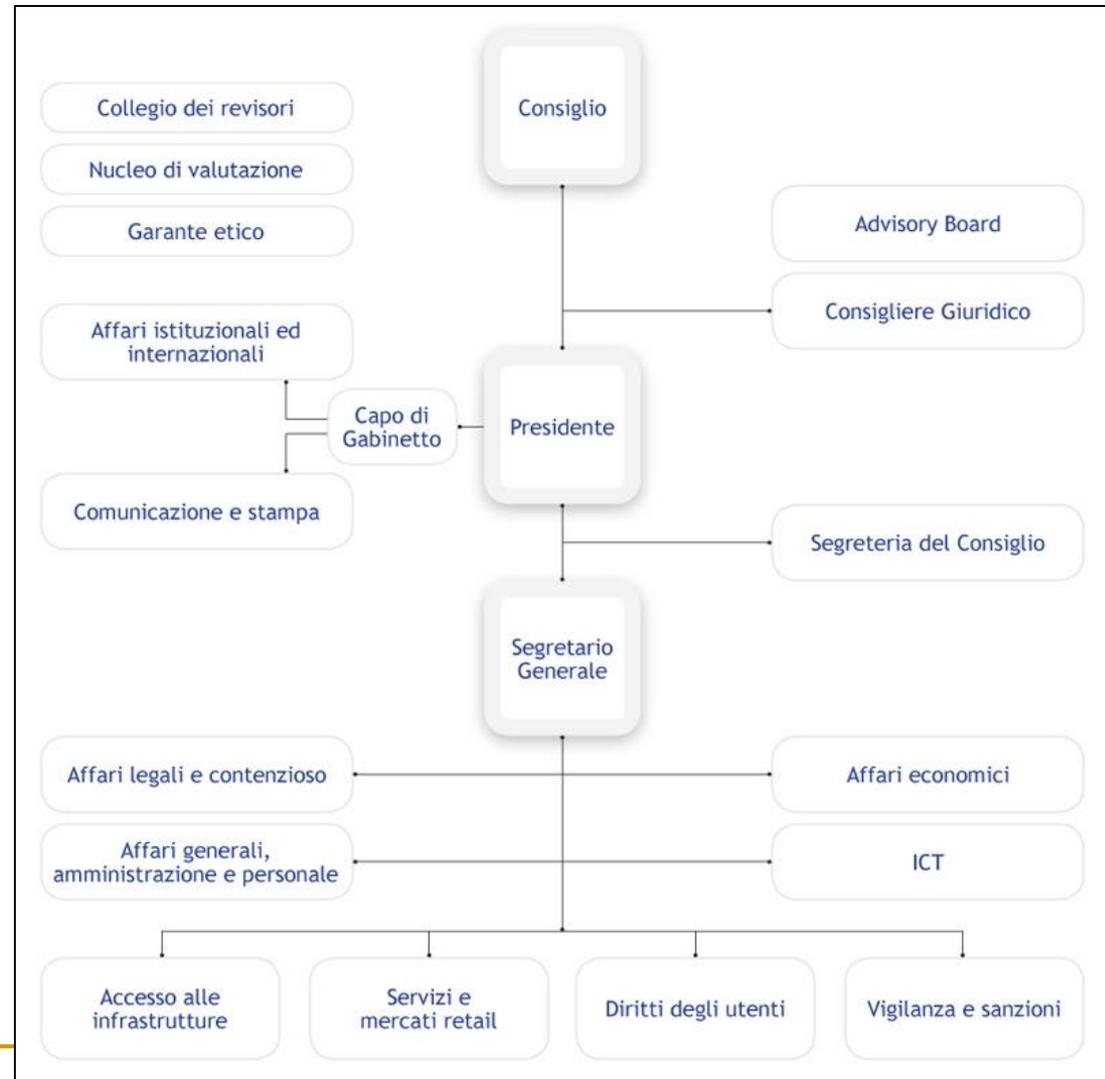


- ❑ **DECRETO LEGISLATIVO 267/2000** Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (Titolo V articoli 112-123)
- ❑ **LEGGE 148/2011, articoli 3-bis e 4** Conversione del D.L. 138/2011 Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo [modificato da L. 183/2011 Legge di stabilità e L. 27/2012 Cresci Italia e parzialmente abrogato dalla Corte Costituzionale con sentenze 20 luglio 2012 n. 200 e 17 luglio 2012 n. 199]

# Autorità di Regolazione dei Trasporti



Presidente Andrea Camanzi  
Componente Barbara Marinali  
Componente Mario Valducci



# Prima opzione: servizi di mercato



- Servizi necessari alla società erogati da imprenditori privati in libera concorrenza e senza vincoli di accesso al mercato

Esempi:

- Servizi ferroviari internazionali
- Fornitura di energia elettrica e gas
- Servizi TPL in alcuni paesi esteri

**CONCORRENZA  
NEL MERCATO**

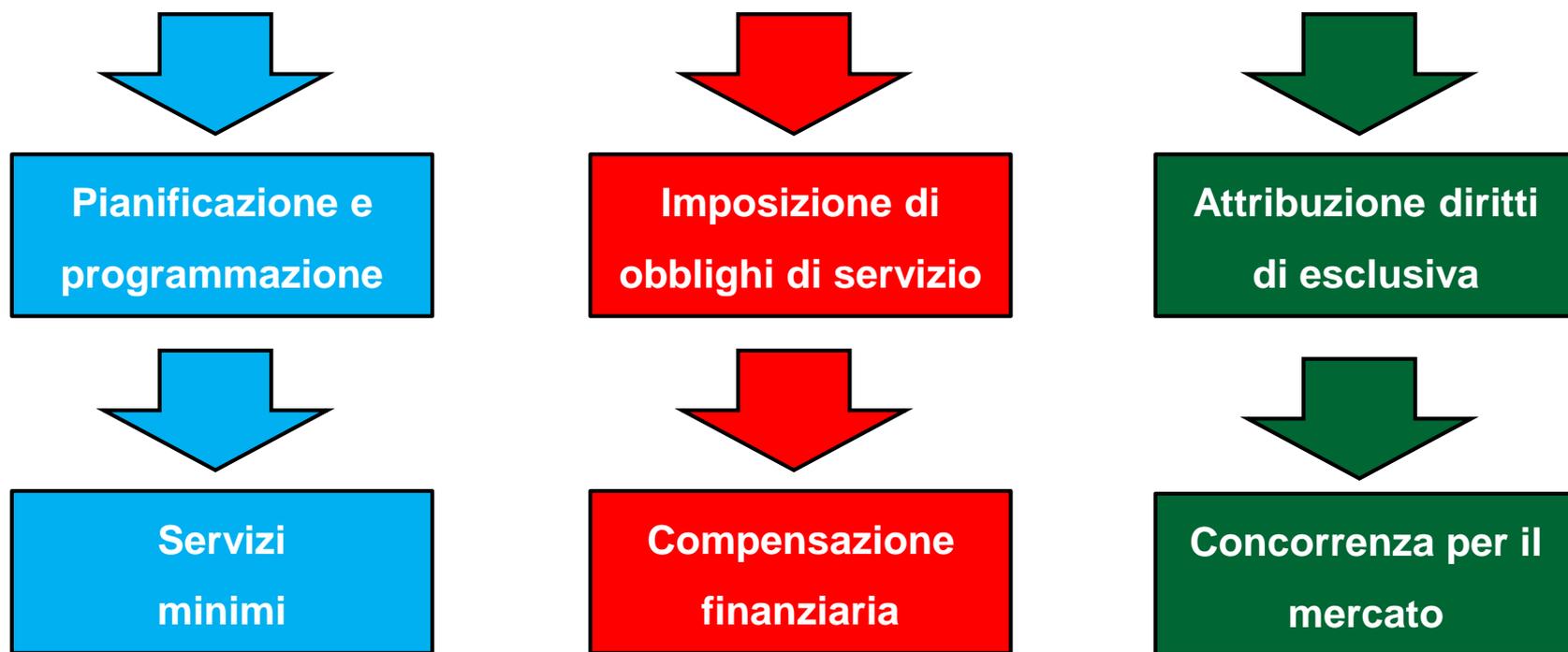
Modalità  
«normale»  
di  
erogazione  
dei servizi

**REGOLE**

*Regolazione delle tariffe  
Tutela della concorrenza (Antitrust)  
Monitoraggio del soddisfacimento dei  
bisogni (marginalità)*

# Seconda opzione: intervento pubblico

- ❑ **Necessità di garantire a tutti i cittadini servizi quantitativamente e qualitativamente omogenei**
- ❑ **Tariffe calmierate e particolarmente agevolate per specifiche categorie di cittadini per consentire loro l'accesso ai servizi**
- ❑ **Superamento di situazioni in cui le imprese private non hanno convenienza economica a garantire i servizi**



# Pianificazione e programmazione



- **Piani Regionali dei Trasporti**
- **Piani di bacino**
- **Programmi triennali dei servizi**



**Art. 14. — Programmazione dei trasporti locali.** — La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei

Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;

b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

a) la rete e l'organizzazione dei servizi;

b) l'integrazione modale e tariffaria;

c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;

d) le modalità di determinazione delle tariffe;

e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

# I servizi minimi

- ❑ **I servizi minimi corrispondono al livello minimo di servizio di trasporto (pubblico) che un Ente pubblico territoriale deve garantire ai propri cittadini**
- ❑ **Il carattere «minimo» o «essenziale» dei servizi dipende da:**
  - **caratteristiche economiche, sociali e del territorio (analisi della domanda)**
  - **costi e modalità di erogazione dei servizi**
- ❑ **I servizi minimi sono di solito definiti e garantiti a livello nazionale/regionale (almeno in termini finanziari), mentre a livello locale possono essere finanziati servizi aggiuntivi o integrativi**

# Svizzera: criteri di programmazione del TPL

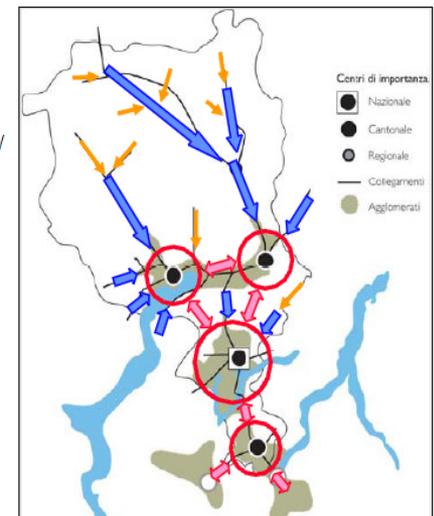
- **Quale servizio «minimo» viene garantito dal Governo:**
  - Il collegamento tra località oppure tra una località e un punto di raccordo con la rete interregionale, nazionale o internazionale dei trasporti pubblici
- Definizione di **località**:
  - Insedimenti in cui risiedono tutto l'anno almeno 100 abitanti
- **Livello d'offerta garantito:**
  - in funzione della domanda
  - cadenza oraria, se sul tratto più frequentato 500 persone al giorno (18 coppie)
  - minimo di 4 coppie di corse, se sul tratto meno frequentato almeno 32 persone al giorno

## I principi di azione del Cantone in materia di trasporti pubblici

- per chi non è motorizzato → offerta di TP di base
- dove c'è mercato → offerta supplementare concorrenziale
- dove c'è saturazione stradale → offerta di TP che permette un ulteriore sviluppo

## Trasporto pubblico 2030 Concetto di offerta

- All'interno degli agglomerati e tra gli agglomerati
  - 15'
  - Rete TILO / Rete FLP-Tram / Bus urbani
- Nei fondo valle
  - 30'
  - Rete TILO / FART / Bus regionali
- Nelle valle laterali e località discoste
  - 60'
  - Bus regionali



# Gli obblighi di servizio

- Articolo 2, comma 1, lettera e) del Regolamento UE 1370/2007:

**l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso**

**In pratica:**

- **obbligo tariffario** = applicare tariffe stabilite dalle autorità pubbliche, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa
- **obblighi di esercizio e di trasporto** = svolgere con continuità il servizio prescritto dall'autorità pubblica (= linee e numero di corse) , anche in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa
- ***Quando un Ente pubblico, volendo garantire servizi minimi (o anche servizi aggiuntivi), impone obblighi di servizio alle imprese di trasporto, dal momento che gli obblighi di servizio causano svantaggi economici per il bilancio aziendale, spetta una compensazione finanziaria che, in caso di stipula di un Contratto di servizio, è chiamata corrispettivo***

# Quanti soldi spettano alle aziende

costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale

Meno

gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione

Meno

i ricavi dalle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione

Più

un ragionevole utile

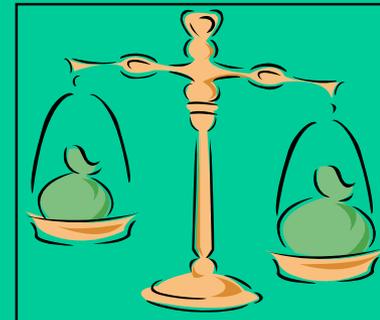
# Il rapporto ricavi/costi

- La norma nazionale (D.Lgs.422/1997) chiede che in ogni contratto di servizio sia raggiunto l'obiettivo del 35% nel rapporto tra i ricavi da traffico ed i costi, al netto di quelli per l'utilizzo delle infrastrutture (*canoni di utilizzo o pedaggi*)

Schema semplificato di bilancio in un'azienda di TPRL

Ricavi del Traffico	COSTI
<b>35%</b>	
Ric. vari	
Sussidi Pubblici	
<b>65%</b>	

Quota di costo a carico di chi utilizza il servizio



Quota di costo a carico della collettività

# I Contratti di servizio

- **Definizione (REG.UE 1370/2007):**  
uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico
- **Attribuiscono ad un'impresa il diritto esclusivo di effettuare un servizio di trasporto su una rete/linea**
- **Contengono gli obblighi di servizio**
- Sono **sinallagmatici** =
  - **l'impresa produce il servizio di trasporto e rispetta le specifiche previste dal contratto**
  - **l'Ente pubblico paga la compensazione complessiva per l'insieme del servizio regolato dal contratto, che prende il nome di corrispettivo**
- La **durata** dei contratti è non superiore a:
  - **10 anni per la gomma**
  - **15 anni per il ferro**
  - **15 anni per i servizi integrati** in cui il ferro rappresenta almeno il 50% del valore

# Scelta dell'impresa che gestisce il servizio

**GARA  
D'APPALTO**

- ❑ **Competizione tra più imprese di trasporto per aggiudicarsi il contratto di servizio**

**MODALITÀ  
NORMALE**

**AFFIDAMENTO  
DIRETTO**

- ❑ **L'Ente pubblico affida con propria delibera la gestione del servizio di trasporto ad un'impresa scelta discrezionalmente**

**PERIODO  
TRANSITORIO  
E DEROGA  
PER I SERVIZI  
FERROVIARI**

**AFFIDAMENTO  
IN-HOUSE**

- ❑ **Affidamento diretto ad un'impresa qualificabile come Operatore interno =** soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi

**ALTERNATIVA  
ALLA GARA  
PREVISTA DAL  
REG.1370/2007  
(finora sfavorita  
dalle norme  
italiane)**

**GARA A DOPPIO  
OGGETTO**

- ❑ **Gara che contemporaneamente aggiudica specifici compiti gestionali ed una quota di azioni [si ritiene non inferiore al 40%]**

**conforme al modello  
del Partenariato  
Pubblico Privato di  
tipo Istituzionale  
(PPPI), definito dalla  
Ue nel 2007**

---

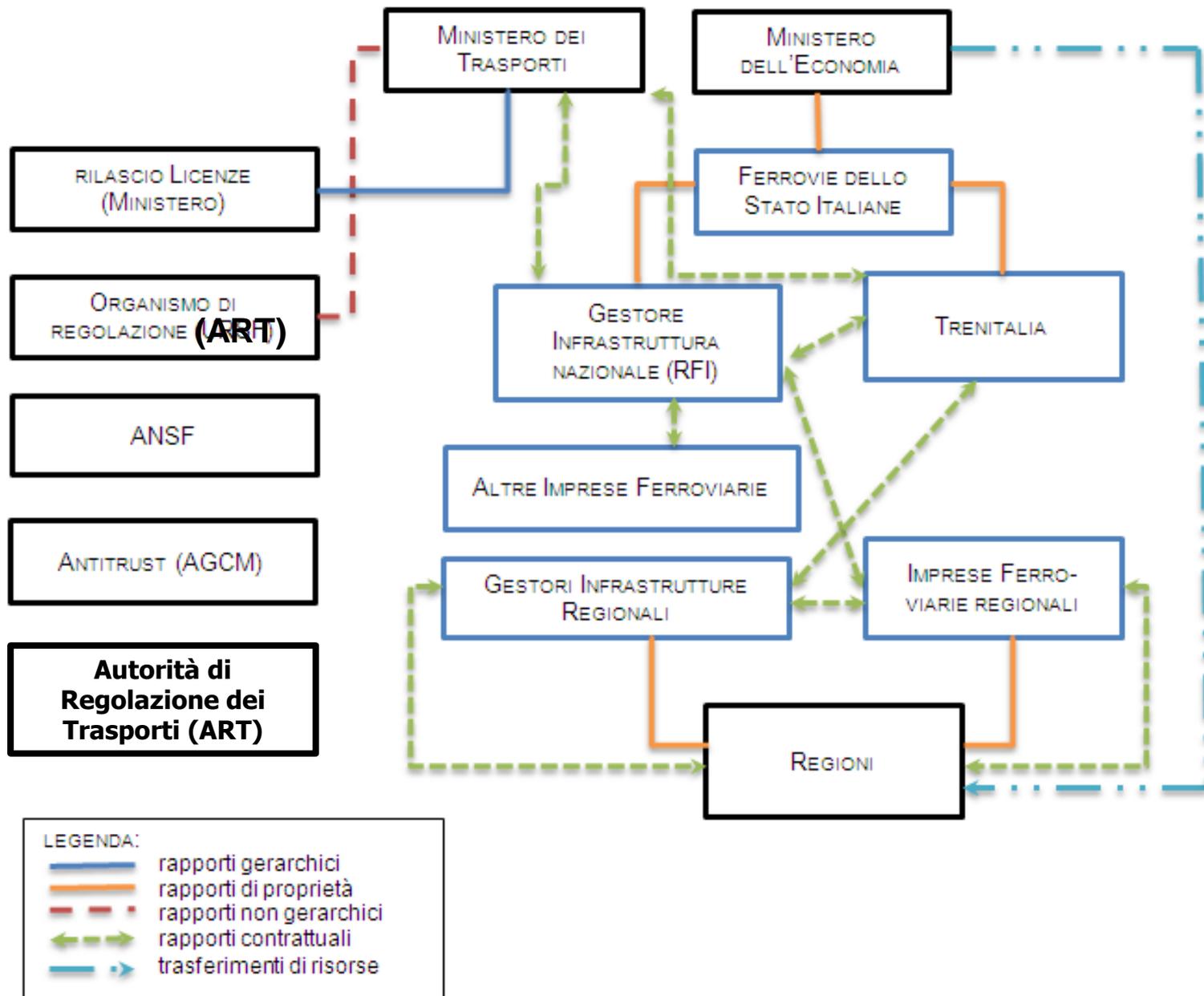
Terza parte

# **ULTERIORI REGOLE PER LE FERROVIE**

# La liberalizzazione delle ferrovie UE

- **1991:**
  - separazione tra gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto
  - liberalizzazione per i servizi internazionali combinati di merci e per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie
- **1995/2001** (1° pacchetto di direttive europee):
  - titoli autorizzatori per le imprese ferroviarie (licenze)
  - vendita della capacità di infrastruttura, suddivisa in tracce (pedaggi)
  - progressiva estensione della libertà d'accesso per servizi internazionali merci
- **2001:** SOLO ITALIA (legge finanziaria per il 2001 n.388 del 2000, art.131):
  - liberalizzazione di tutti i servizi ferroviari, a condizione di reciprocità
- **2007** (2° pacchetto di direttive europee):
  - liberalizzazione di tutti i servizi ferroviari merci (nazionali e internazionali)
- **2009:** SOLO ITALIA (legge n.99/2009, art.58):
  - istituzione di una licenza nazionale per l'effettuazione di servizi nazionali, a condizione di reciprocità e soggetta a requisiti minimi ed obbligo di sede legale in Italia (se controllate dall'estero, vale reciprocità)
- **2010** (3° pacchetto di direttive europee):
  - liberalizzazione anche dei servizi passeggeri internazionali, con possibilità di cabotaggio non prevalente e con possibilità per gli Stati di introdurre limitazioni nel caso sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio
- **dopo il 2013** (4° pacchetto di direttive europee): *IN DISCUSSIONE*
  - liberalizzazione anche del trasporto passeggeri nazionale

# La ferrovia fatta a pezzi



# Come si usa l'infrastruttura ferroviaria

- **La normativa sulle ferrovie prevede che le tracce orarie e gli altri servizi di infrastruttura necessari alle imprese ferroviarie siano da queste acquistati dal Gestore dell'Infrastruttura pagando appositi canoni e corrispettivi**
- **Le modalità di messa a disposizione e di acquisizione sono rese pubbliche nel PIR – Prospetto Informativo della Rete**
- **L'acquisto viene formalizzato stipulando:**
  - **CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA** → durata annuale
  - **ACCORDO QUADRO** → durata poliennale (per il TPL almeno 5 anni)
- **Chi può richiedere la capacità?**
  - **un'impresa ferroviaria** titolare di licenza e/o **un'associazione internazionale di imprese ferroviarie**, ciascuna in possesso di licenza
  - **una persona fisica o giuridica** con un interesse di pubblico servizio o commerciale
  - **le regioni e le province autonome** limitatamente ai servizi di propria competenza
- **Il tema dell'acquisizione della capacità ha grande importanza nel caso di disputa di gare per l'affidamento della gestione di servizi ferroviari perché esiste una stretta correlazione tra la capacità ed i servizi minimi programmati dalle Regioni, che poi si traducono in obblighi di servizio minimi a base di gara**
- **Per questo motivo le Regioni stipulano Accordi Quadro con RFI per riservare la capacità d'infrastruttura prima di bandire le gare o di stipulare i contratti di servizio**

# Licenze e PIR

## Prospetto Informativo della Rete

edizione dicembre 2013



PIR 2014



### Licence for the performance of rail transport services

Within the European Union and the European Economic Area according to directive 95/18/EC, as amended by directive 2001/13/EC and the relevant national legislation.

#### 1. Licence issuing state

Issuing state ESTONIA	<input checked="" type="checkbox"/> New licence <input type="checkbox"/> Amended licence
National licence n° 03-3	Decision identification
Applicable legislation Railway Act	
Licensing authority Ministry of Economic Affairs and Communications	Phone n° +372 639 7619
Postal address Harju 11	Facsimile n° +372 631 3660
Postcode & city 15072 Tallinn	E-mail <a href="mailto:eye-by.luik@rskm.ee">eye-by.luik@rskm.ee</a>

#### 2. Licence holder

Railway undertaking Coal Terminal Trans AS	Phone n° +372 630 9585
Postal address Rätvala pst 5	Facsimile n° +372 630 9586
Postcode & city 10143 Tallinn	E-mail <a href="mailto:info@coaltterminal.ee">info@coaltterminal.ee</a>
Registration n° 11141465	VAT n° -

#### 3. Validity

Valid from 23.05.05	Temporary licence: <input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Type of services: <input checked="" type="checkbox"/> freight <input type="checkbox"/> passenger	IF YES, valid until
Suspended on	Revoked on

#### 4. Amendments

Amended on
Description of amendment

#### 5. Conditions and obligations

--

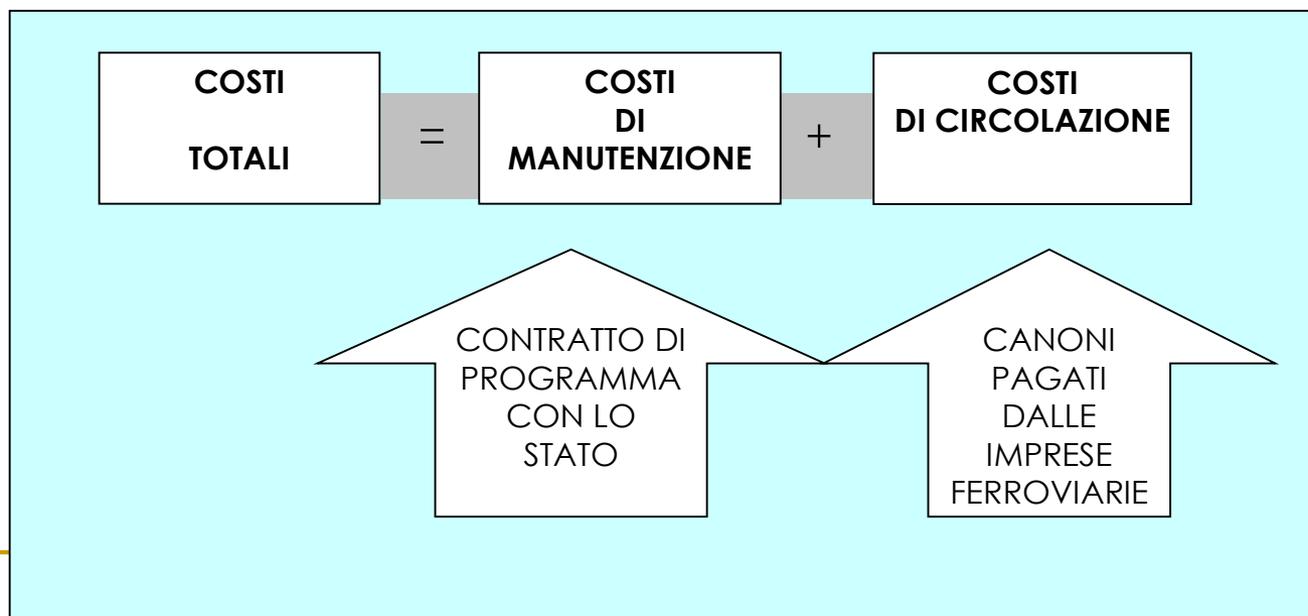
Date Signature

Name

EC licence-notification number

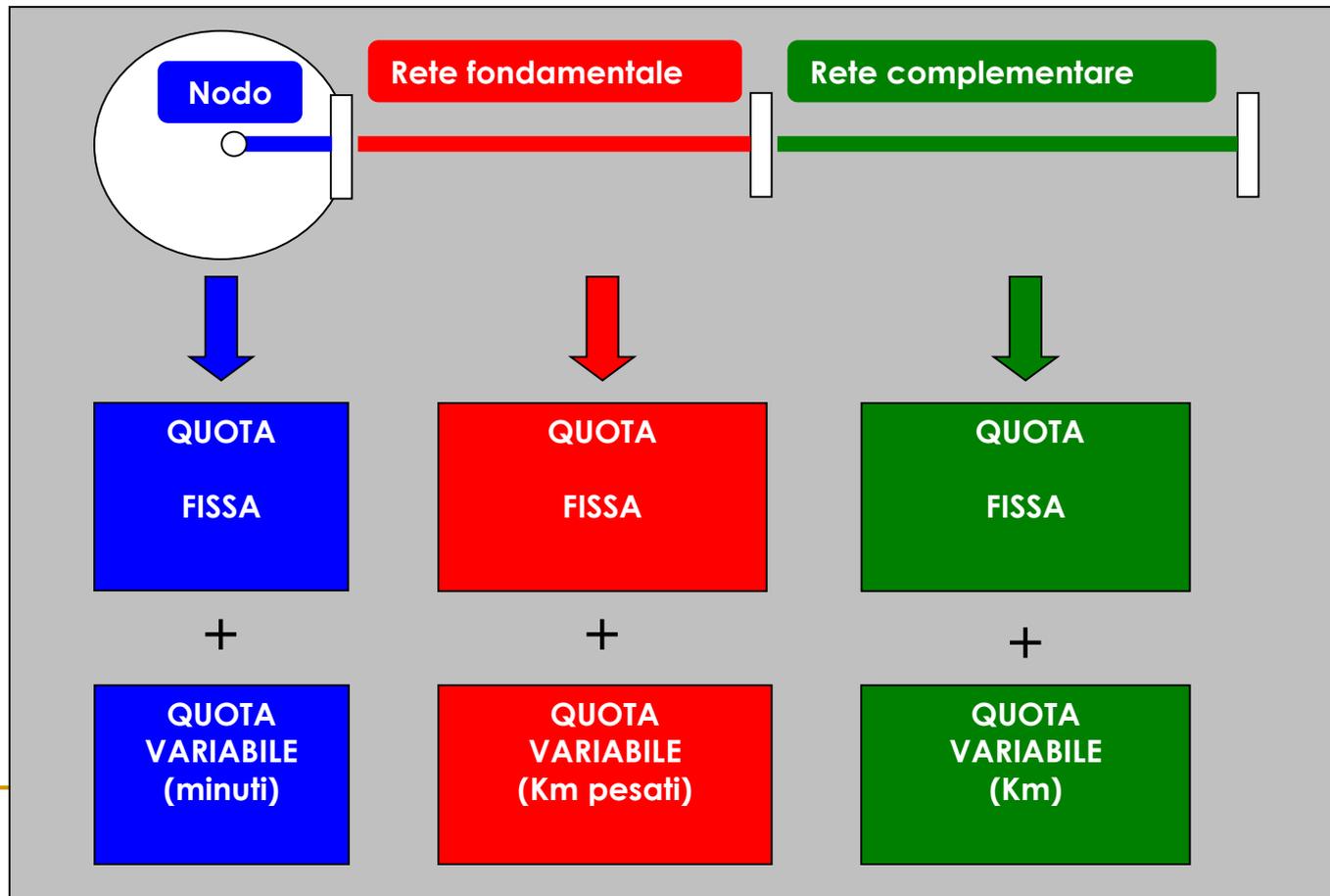
# Finanziamento dell'infrastruttura

- Il **Contratto di Programma** tra lo Stato e RFI si articola in:
  - quota a copertura dei costi di **manutenzione** (1 miliardo di € nel 2005)
  - quota ad integrazione dei canoni ("**sconto**") (170 milioni di € nel 2005)
  - eventuali **altri contributi** pubblici
- **Dalle imprese ferroviarie** nel 2005 RFI ha incassato:
  - 650 milioni di € per **canoni**
  - 93 milioni di € per **energia elettrica** di trazione
  - **altri ricavi** (anche da altri soggetti) per 417 milioni di € (navigazione e infragruppo)
- ⇒ a fronte di **costi** per 2,5 miliardi di € circa



# I pedaggi per l'uso della rete

- I pedaggi, che ufficialmente si chiamano «canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria», sono calcolati **sommando lungo l'itinerario del treno una quota a tratta/nodo fissa**, dipendente dalla qualità della rete interessata, e da una **quota a km/minuto**, in funzione delle caratteristiche del treno, cui si aggiunge, in caso di trazione elettrica, una **quota per il consumo di energia elettrica**.



# Costi dei pedaggi

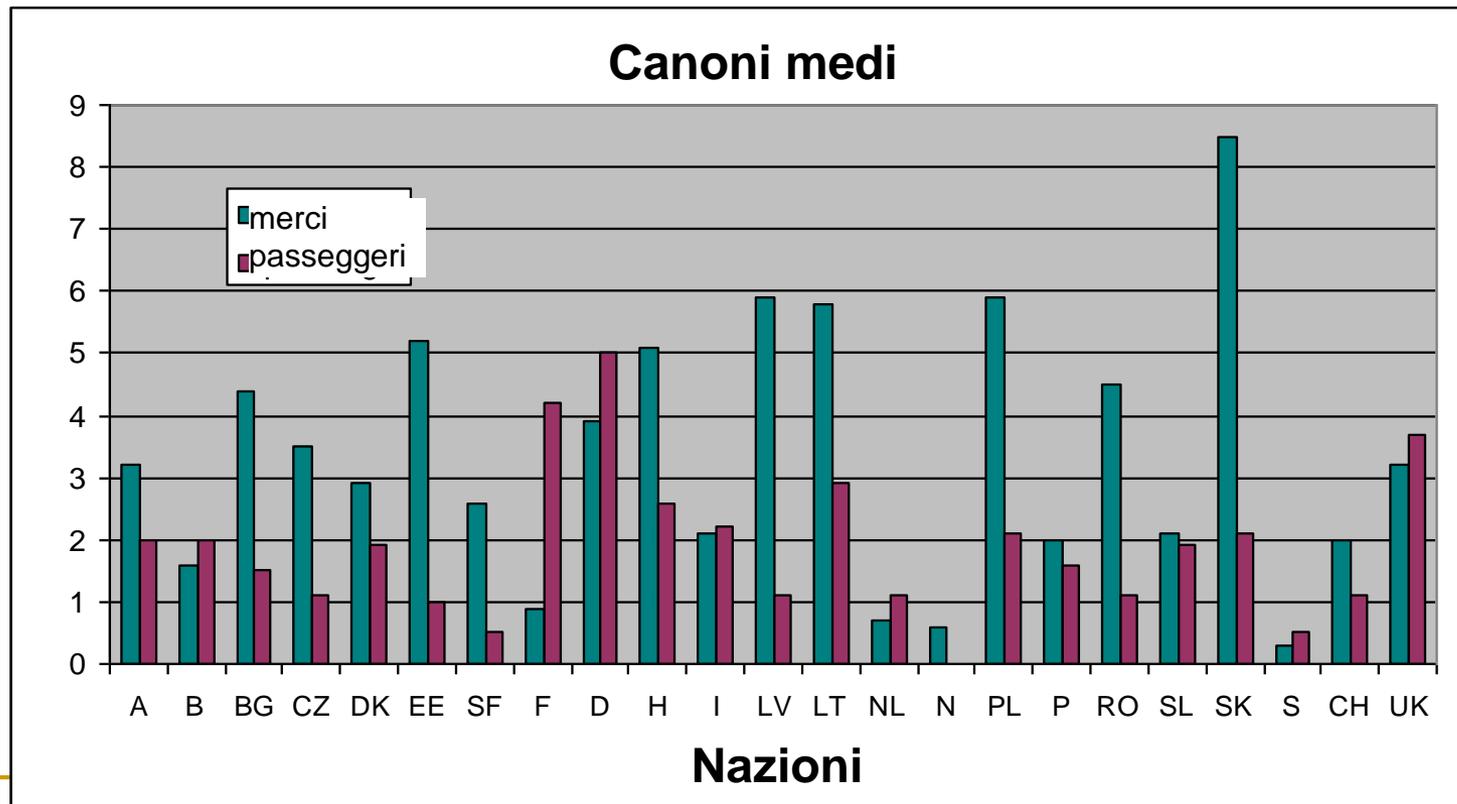
- Quote fisse:

Classificazione			€
Nodo	Nodo	$F_{\text{nodo}}$	53,2634
Rete fondamentale	Doppio binario – velocità fino a 250 km/h	$F_{\text{fond}}$	66,5767
	Doppio binario – velocità fino a 200 km/h	$F_{\text{fond}}$	58,5846
	Doppio binario – altre linee	$F_{\text{fond}}$	55,9240
	Binario unico	$F_{\text{fond}}$	50,5925
Rete complementare	Linee della rete secondaria	$F_{\text{com}}$	47,9319
	Linee a scarso traffico	$F_{\text{com}}$	0,0000
	Linee a spola	$F_{\text{com}}$	23,9660

- Prezzo base a km linee non AV= 1,0312 €/km
- Prezzo base a minuto (nodi) = 1,0312 €/min
- Prezzo base a km linee AV= 14,7752 €/km da ridurre del 15%
- Energia elettrica di trazione = 0,357 €/km

# Livello dei pedaggi in Europa

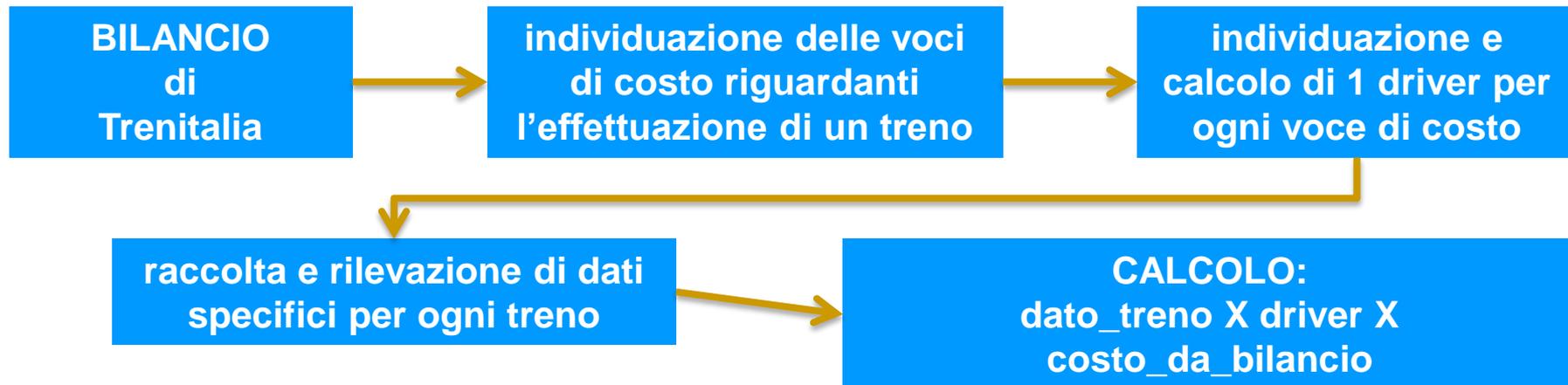
- Il canone più alto per i **treni merci** è in Slovacchia (8,50 €/km); quello più basso in Svezia (0,30 €/km)
- Il canone più alto per i treni **passengeri** è in Germania (5,00 €/km); quello più basso in Svezia e Finlandia (0,50 €/km)
- Solo in Norvegia il canone è 0 € per i treni passeggeri



# Chi paga e quanto costano i servizi su ferro

- Il finanziamento dei servizi ferroviari regionali è cambiato negli anni:
  - **Dal 2001 sono trasferite alle Regioni le competenze sui servizi regionali** eserciti da Trenitalia e su quelli in concessione e gestione commissariale governativa:
    - i contributi di esercizio sono quantificati per Trenitalia applicando a ciascun treno il metodo chiamato «**Orario come budget**»: **risorse essenziali e non in grado di sostenere politiche di investimento**
  - **Le prime gare d'appalto sono bandite sulla base delle risorse disponibili**, ottenute con l'«Orario come budget»:
    - per i 3 piccoli lotti sperimentali della **Lombardia** viene effettuata una **stima analitica dei costi** (con parametri di efficienza)
  - Dal 2008 viene applicato ai servizi affidati a Trenitalia un «**Catalogo**» di prezzi definito unilateralmente dall'azienda:
    - i prezzi del Catalogo sembrano **tarati per coprire sia i disavanzi maturati negli anni precedenti, sia investimenti** per l'ammmodernamento della flotta (ammortamento)
  - Si apre il **dibattito** sull'opportunità di utilizzare «**costi standard**» per quantificare i corrispettivi dei contratti di servizio e le basi d'asta: **da anni si attende un decreto**
  - I «**tagli lineari**» e le «**spending review**» conseguenti alla crisi finanziaria italiana rendono **incerto l'ammontare delle risorse disponibili** per finanziare i contratti di servizio (e a maggior ragione le gare), che viene anche assoggettato a **tentativi di incentivazione all'efficienza** (*Osservatorio, Autorità di regolazione dei trasporti, ...*)
  - I Contratti di servizio con Trenitalia che si stanno rinnovando nel **2015** seguono l'approccio del **Conto Economico Regionalizzato (CER)**

# Come funziona



PAR	descrizione	costo tot 2002	driver	valore driv	valore PAR
com	costo ora condotta	€ 459.296.000,00	numero totale ore condotta	4.879.629	€ 94,125
cos	costo ora scorta	€ 246.094.000,00	numero totale ore scorta	3.627.416	€ 67,843
co	costo ora manutenzione corrente	€ 219.578.000,00	numero totale ore manutenzione corrente	2.134.179	€ 102,886
coc	costo ora manutenzione ciclica	€ 192.348.000,00	numero totale ore manutenzione ciclica	856.157	€ 224,664
pu	costo pulizia per elemento.km	€ 81.127.000,00	numero totale elementi.km	856.115.458	€ 0,095
cmv	costo ora manovra	€ 73.169.000,00	numero totale ore manovra	295.702	€ 247,442
ee	costo energia per treno.km elettrico	€ 43.649.000,00	numero totale treni.km elettrici	128.083.517	€ 0,341
ed	costo energia per treno.km diesel	€ 41.127.000,00	numero totale treni.km diesel	45.789.797	€ 0,898
d	costo distribuzione (% su introiti)	€ 112.345.000,00	totale introiti da tariffa	643.172.000	17,4673%
ac	altri costi (al netto di "altri ricavi") per treno.km (*)	€ 135.815.000,00	numero totale treni.km	174.709.905	€ 0,777
am	costo ammortamento per elemento.km	€ 158.320.000,00	numero totale elementi.km	855.940.117	€ 0,185
cci	costo capitale investito per treno.km	€ 133.123.000,00	numero totale treni.km	174.709.905	€ 0,762

---

# CONCLUSIONI

# Considerazioni finali

- Molte regole complicate che anche chi deve decidere conosce poco
- Decide chi paga che, per il trasporto pubblico, sono le Regioni, le Province e i Comuni
- Il settore del trasporto pubblico oggi è amministrato guardando al passato (= difesa di ciò che esiste) e non alle opportunità del futuro (= potenziale di mercato, ambiente e sharing economy)
- La legge chiede agli amministratori regionali e locali di programmare i servizi di trasporto per soddisfare i bisogni di mobilità: un servizio fondamentale per lo sviluppo locale, non solo un servizio sociale
- L'applicazione corretta delle regole, in coerenza con le loro finalità, permetterebbe a tutti i soggetti che operano nel trasporto pubblico di ottenere risultati migliori (maggiore efficacia ed efficienza)

---

# Feedbacks

**Ferdinando Stanta**

Studio Stanta

Consorzio POLIEDRA Politecnico di Milano

Telefono 3935361917 - 0223992945

<http://www.poliedra.polimi.it>

Email: [stanta@mdsnet.it](mailto:stanta@mdsnet.it)