



***Analisi dell'offerta dei servizi di tpl in Italia e
confronti internazionali***

Dario Gentile

Anno 2008

L'analisi dell'offerta di servizi di tpl in Italia

Il settore del TPL in Italia vale complessivamente 8.482 M€ suddivisi tra corrispettivi d'esercizio (5.260 M€) e ricavi da traffico (3.222 M€), coinvolge circa 6 miliardi di viaggiatori all'anno (circa 20 milioni di viaggiatori al giorno) e dà lavoro a circa 140.000 persone. Secondo dati della Conferenza delle Regioni (2007), l'offerta complessiva di trasporto pubblico locale in tutto il Paese in termini di km percorsi vale rispettivamente:

- per i servizi di Trenitalia su rete RFI 193,2 milioni treni-km;
- per le ferrovie regionali 39,5 milioni di treni-km;
- per i servizi su gomma e il trasporto metropolitano 2.122 vetture-km.

Per valutare il quadro complessivo dell'offerta di servizi di trasporto pubblico per le diverse Regioni italiane e sviluppare delle analisi di confronto sono di seguito riportati indici di offerta dei servizi per superficie e per abitante. I servizi presi in considerazione sono:

- i servizi regionali svolti da Trenitalia su rete RFI;
- i servizi delle ferrovie regionali;
- i servizi relativi al trasporto pubblico su gomma e metropolitano.

Sono state poi sviluppate delle analisi aggregate valutando i valori di questi indici per il Mezzogiorno, per il centro e per il nord. Da Figura a Figura sono riportati degli istogrammi relativi agli indici di offerta per superficie e per abitante relativi a ciascuna tipologia e al totale dei servizi prima indicati. Per i servizi di Trenitalia le Regioni con i più alti valori degli indici di dotazione per superficie sono la Liguria e l'Abruzzo mentre quelle con i più alti valori degli indici per abitante sono la Lombardia e il Molise. Per i servizi delle ferrovie regionali le Regioni con i più alti valori degli indici di dotazione per superficie sono la Campania e la Lombardia mentre quelle con i più alti valori degli indici per abitante sono il Trentino Alto Adige e la Campania. Per i servizi di trasporto

su gomma e metropolitano le Regioni con i più alti valori degli indici di dotazione per superficie sono il Lazio e la Campania mentre quelle con i più alti valori degli indici per abitante sono il Trentino Alto Adige e il Molise. Per quanto riguarda il confronto tra le diverse aree del Paese si evince che il Mezzogiorno sconta un gap significativo nel valore degli indici rispetto alle altre aree del Paese soprattutto per quanto riguarda i servizi di Trenitalia e i servizi di trasporto su gomma e metropolitano. Complessivamente il Centro Italia è l'area del Paese con i più alti valori degli indici di offerta per superficie e per abitante.

Tabella 1 - Indici di offerta dei servizi (Fonte: Elaborazioni su dati delle Regioni)

| | | Indici di offerta dei servizi per superficie | Indici di offerta dei servizi per abitante |
|------------------------------|---|--|--|
| Lombardia | Servizi Trenitalia su rete RFI | 162 | 79 |
| | Ferrovie regionali | 277 | 136 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 190 | 93 |
| | Totale | 189 | 92 |
| Liguria | Servizi Trenitalia su rete RFI | 218 | 139 |
| | Ferrovie regionali | 26 | 17 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 197 | 126 |
| | Totale | 196 | 125 |
| Emilia-Romagna | Servizi Trenitalia su rete RFI | 98 | 101 |
| | Ferrovie regionali | 104 | 108 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 85 | 88 |
| | Totale | 87 | 89 |
| Molise | Servizi Trenitalia su rete RFI | 72 | 185 |
| | Ferrovie regionali | 0 | 0 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 70 | 179 |
| | Totale | 68 | 176 |
| Basilicata | Servizi Trenitalia su rete RFI | 32 | 99 |
| | Ferrovie regionali | 56 | 173 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 56 | 175 |
| | Totale | 54 | 168 |
| Piemonte | Servizi Trenitalia su rete RFI | 125 | 139 |
| | Ferrovie regionali | 35 | 39 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 92 | 103 |
| | Totale | 94 | 105 |
| Toscana | Servizi Trenitalia su rete RFI | 147 | 179 |
| | Ferrovie regionali | 27 | 34 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 89 | 108 |
| | Totale | 93 | 113 |
| Friuli Venezia Giulia | Servizi Trenitalia su rete RFI | 83 | 103 |
| | Ferrovie regionali | 25 | 31 |

| | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|------------|------------|
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 89 | 110 |
| | Totale | 88 | 108 |
| Puglia | Servizi Trenitalia su rete RFI | 59 | 53 |
| | Ferrovie regionali | 191 | 171 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 67 | 60 |
| | Totale | 69 | 61 |
| Marche | Servizi Trenitalia su rete RFI | 66 | 81 |
| | Ferrovie regionali | 0 | 0 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 73 | 90 |
| | Totale | 71 | 87 |
| Calabria | Servizi Trenitalia su rete RFI | 72 | 100 |
| | Ferrovie regionali | 61 | 85 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 64 | 90 |
| | Totale | 65 | 91 |
| Campania | Servizi Trenitalia su rete RFI | 146 | 64 |
| | Ferrovie regionali | 435 | 193 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 203 | 90 |
| | Totale | 202 | 89 |
| Veneto | Servizi Trenitalia su rete RFI | 129 | 97 |
| | Ferrovie regionali (f) | 21 | 16 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 119 | 90 |
| | Totale | 118 | 89 |
| Abruzzo | Servizi Trenitalia su rete RFI | 207 | 328 |
| | Ferrovie regionali | 109 | 174 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 73 | 116 |
| | Totale | 86 | 137 |
| Lazio | Servizi Trenitalia su rete RFI | 157 | 98 |
| | Ferrovie regionali | 201 | 126 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 267 | 167 |
| | Totale | 256 | 160 |
| Sardegna | Servizi Trenitalia su rete RFI | 25 | 68 |
| | Ferrovie regionali | 36 | 98 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 40 | 109 |
| | Totale | 38 | 105 |
| Umbria | Servizi Trenitalia su rete RFI | 69 | 131 |
| | Ferrovie regionali | 154 | 53 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 58 | 20 |
| | Totale | 61 | 21 |
| Sicilia | Servizi Trenitalia su rete RFI | 67 | 64 |
| | Ferrovie regionali | 23 | 23 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 88 | 84 |
| | Totale | 85 | 81 |
| Trentino Alto Adige | Servizi Trenitalia su rete RFI | 56 | 152 |
| | Ferrovie regionali | 105 | 284 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 44 | 118 |
| | Totale | 46 | 124 |
| Valle d'Aosta | Servizi Trenitalia su rete RFI | 20 | 54 |
| | Ferrovie regionali | 0 | 0 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 9 | 24 |

| | | | |
|--------------------|---|------------|------------|
| | Totale | 10 | 26 |
| Mezzogiorno | Servizi Trenitalia su rete RFI | 77 | 85 |
| | Ferrovie regionali | 112 | 125 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 81 | 90 |
| | Totale | 81 | 90 |
| Centro | Servizi Trenitalia su rete RFI | 121 | 120 |
| | Ferrovie regionali | 93 | 92 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 134 | 133 |
| | Totale | 133 | 132 |
| Nord | Servizi Trenitalia su rete RFI | 112 | 103 |
| | Ferrovie regionali | 92 | 84 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 103 | 94 |
| | Totale | 104 | 95 |
| Italia | Servizi Trenitalia su rete RFI | 100 | 100 |
| | Ferrovie regionali | 100 | 100 |
| | Trasporto su gomma e metropolitano | 100 | 100 |
| | Totale | 100 | 100 |

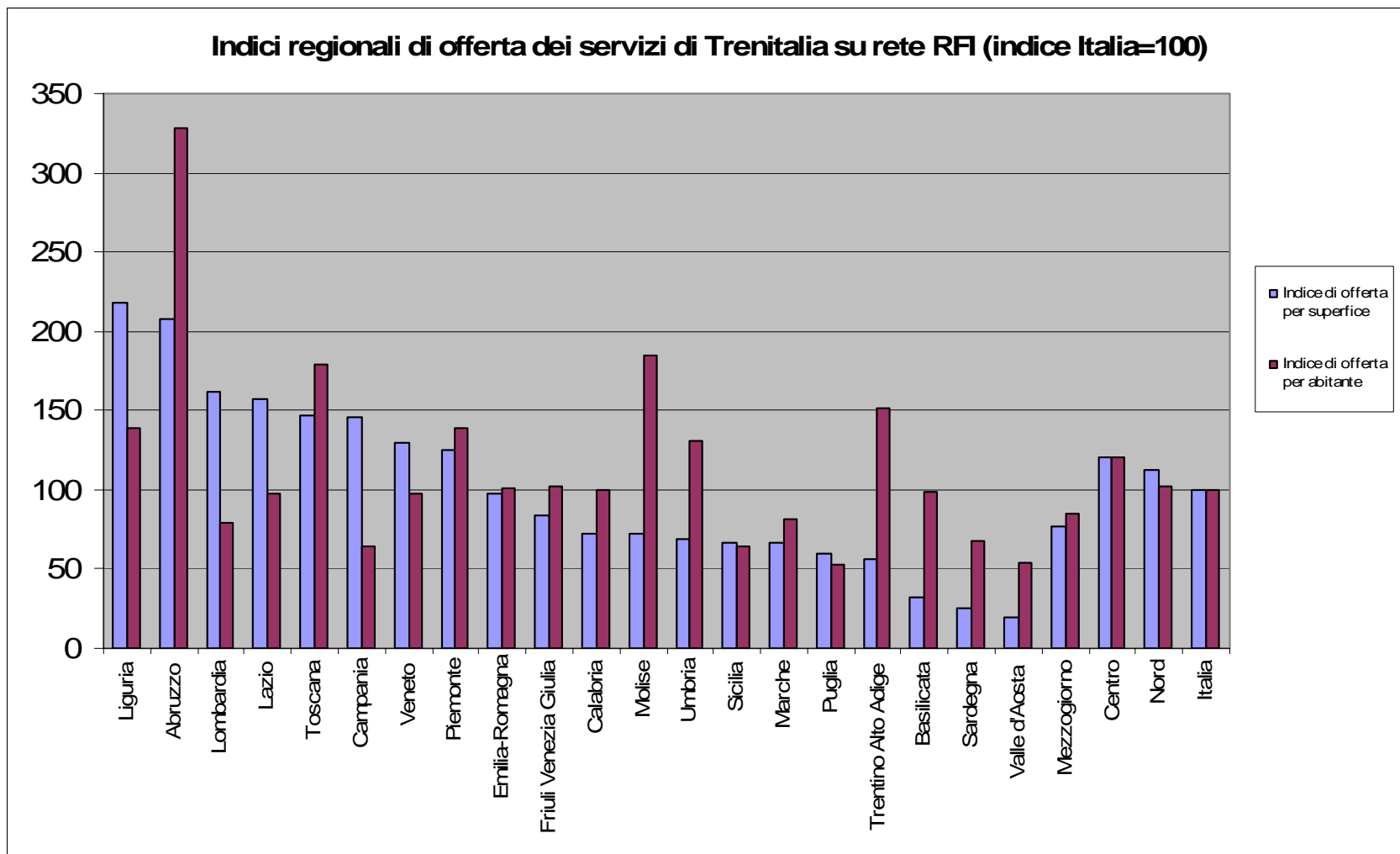


Figura 1 - Indici regionali di offerta dei servizi di Trenitalia (Fonte: Elaborazioni su dati delle Regioni)

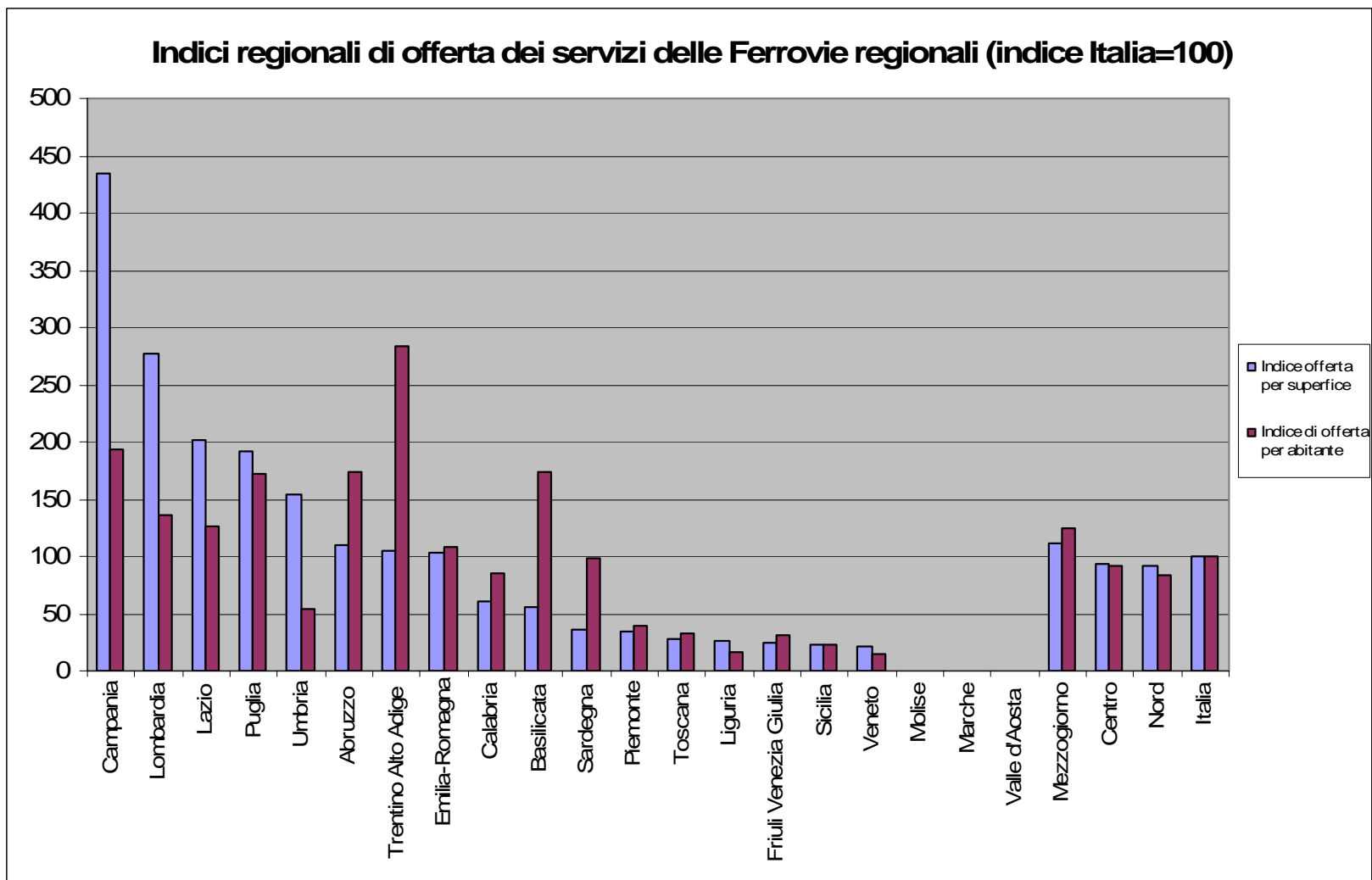


Figura 2 - Indici regionali di offerta dei servizi delle Ferrovie regionali (Fonte: Elaborazioni su dati delle Regioni)

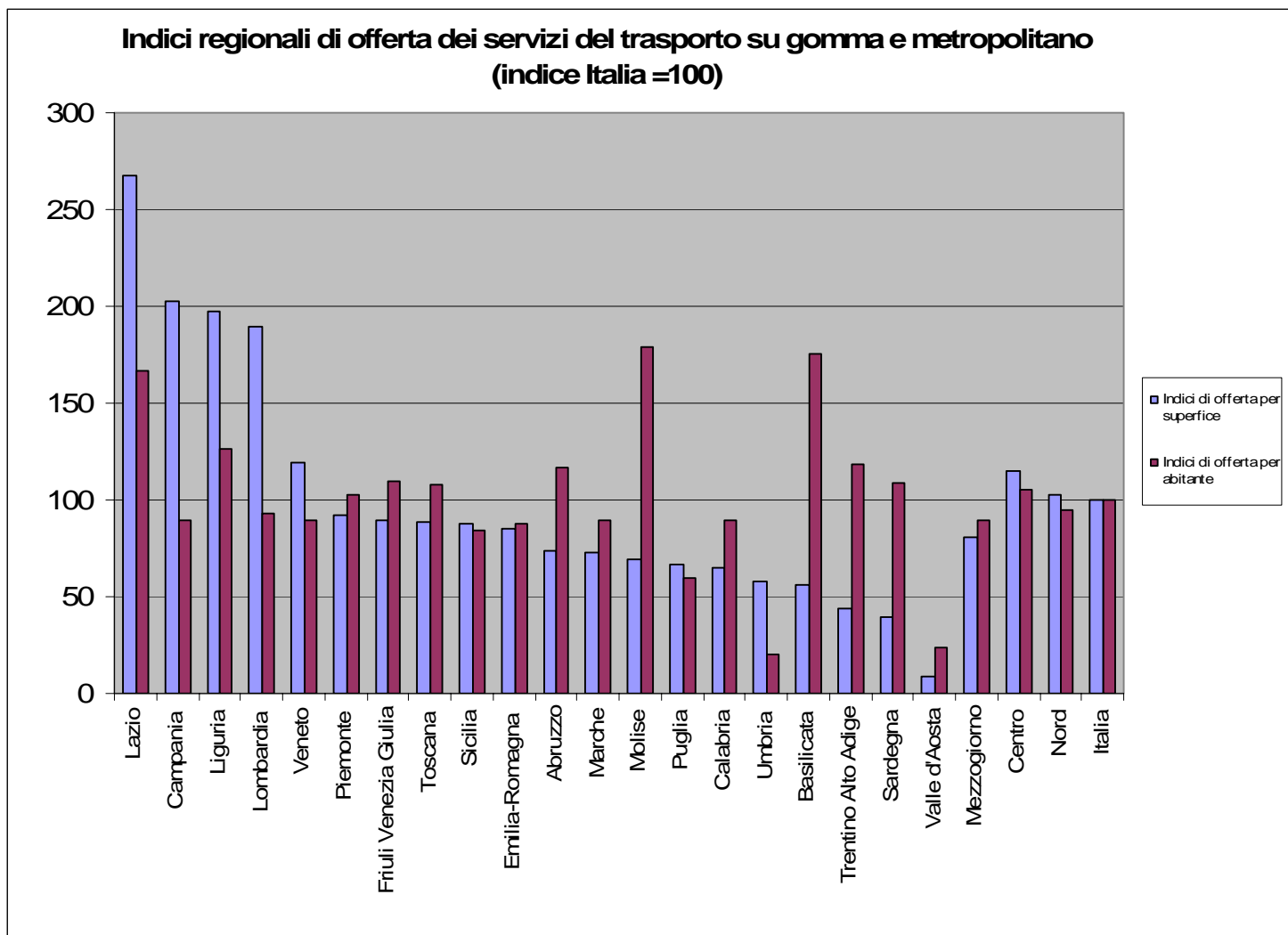


Figura 3 - Indici regionali di offerta dei servizi di trasporto su gomma e metropolitano (Fonte: Elaborazioni su dati delle Regioni)

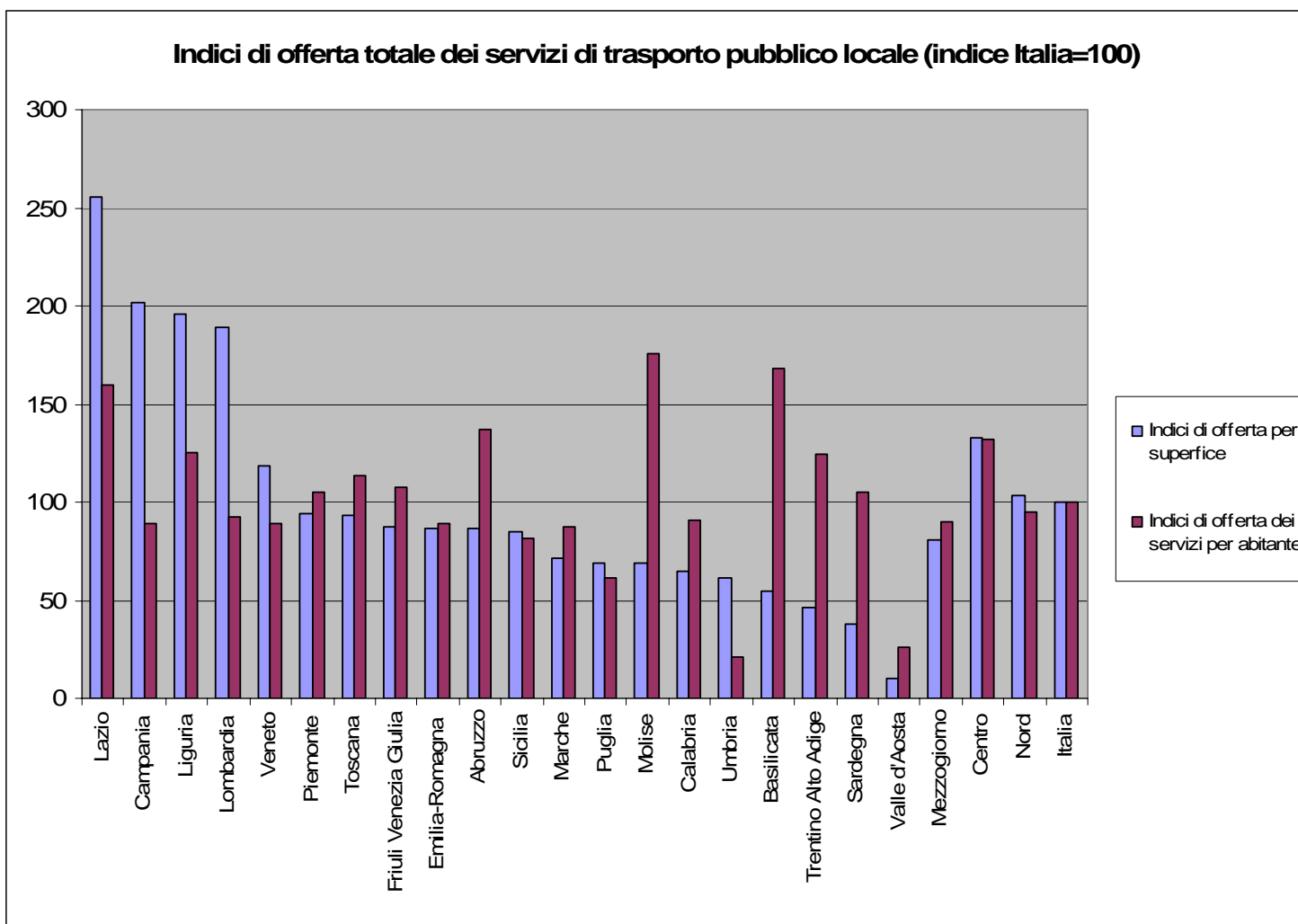


Figura 4 - Indici regionali di offerta totale dei servizi di trasporto pubblico locale (Fonte: Elaborazioni su dati delle Regioni)

E' utile ed interessante, inoltre, sviluppare delle analisi di confronto dei servizi di tpl offerti a livello comunale, attraverso anzitutto la costruzione di indici di offerta dei servizi (con bus, tranvia e filovia) per superficie e per abitanti. Dall'analisi di questi indici si evince che i Comuni con i più alti valori degli indici di offerta dei servizi per superficie siano Napoli, Firenze e Bergamo e quelli con i valori più bassi Vercelli, Ravenna e Benevento. Relativamente invece agli indici di offerta per abitante i Comuni con i valori più alti sono Belluno, Cagliari e Prato mentre quelli con i valori più bassi sono Benevento, Avellino e Sondrio.

Tabella 2 - Indici di offerta dei servizi di trasporto pubblico locale (bus – filovie - tramvie) per Comuni (Fonti: Elaborazioni su dati Euromobility, Asstra, Regioni)

| Comune | Indice di offerta | Indice di offerta |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Napoli | 460 | 69 |
| Firenze | 382 | 134 |
| Bergamo | 365 | 160 |
| Trieste | 321 | 166 |
| Cagliari | 282 | 189 |
| Prato | 275 | 184 |
| Palermo | 272 | 81 |
| Bologna | 265 | 125 |
| Pescara | 263 | 91 |
| Genova | 244 | 120 |
| Roma | 225 | 143 |
| Milano area metropoltana | 216 | 98 |
| Brescia | 198 | 118 |
| Padova | 164 | 91 |
| Bari | 163 | 73 |
| Aosta | 163 | 126 |
| Como | 155 | 93 |
| Catania | 134 | 100 |
| Bolzano | 134 | 89 |
| Torino area metropoltana | 128 | 88 |
| Rimini | 107 | 133 |
| Belluno | 106 | 558 |
| Pavia | 105 | 117 |
| Treviso | 104 | 91 |
| Varese | 104 | 87 |
| Vicenza | 101 | 89 |
| Lecco | 100 | 126 |
| Monza | 84 | 29 |
| Salerno | 80 | 44 |
| Venezia | 76 | 146 |
| Trento | 72 | 129 |
| Verona | 64 | 65 |
| Parma | 64 | 119 |
| Ancona | 63 | 97 |
| Messina | 63 | 68 |
| Mantova | 63 | 109 |
| Novara | 59 | 75 |
| Novara | 59 | 76 |
| Modena | 56 | 72 |

| | | |
|-----------------|------------|------------|
| Taranto | 56 | 102 |
| Catanzaro | 52 | 76 |
| Campobasso | 50 | 68 |
| Caserta | 49 | 44 |
| Piacenza | 47 | 71 |
| Cuneo | 47 | 136 |
| Reggio Emilia | 42 | 77 |
| Cremona | 41 | 52 |
| Livorno | 32 | 26 |
| Termoli | 30 | 69 |
| Avellino | 29 | 21 |
| Reggio Calabria | 28 | 44 |
| Perugia | 27 | 96 |
| Alessandria | 24 | 73 |
| Forli' | 24 | 61 |
| Biella | 24 | 30 |
| Lodi | 23 | 30 |
| Potenza | 23 | 74 |
| Terni | 22 | 54 |
| Asti | 19 | 52 |
| Foggia | 17 | 70 |
| Sassari | 15 | 79 |
| L'Aquila | 15 | 119 |
| Ferrara | 14 | 54 |
| Siracusa | 13 | 28 |
| Latina | 13 | 41 |
| Isernia | 12 | 51 |
| Sondrio | 11 | 14 |
| Vercelli | 10 | 23 |
| Ravenna | 10 | 53 |
| Benevento | 8 | 22 |
| Media | 100 | 100 |

Parallelamente ai servizi su gomma è importante esaminare e confrontare la dotazione ferroviaria all'interno delle grandi città italiane, su cui si svolgono servizi urbani distinguendo le infrastrutture ferroviarie di RFI e delle ferrovie regionali dalle metropolitane urbane. Relativamente alla prima tipologia di infrastrutture sono 17 le città che ne sono provviste e tra queste le più dotate sono le città di Roma, Milano e Napoli. Sono, invece, solo 6 le città dotate di metropolitane urbane e tra queste le più estese sono quelle di Milano, Roma, Napoli e da ultimo anche Torino.

Tabella 3 - Dotazione di rete ferroviaria FS e di ferrovie regionali dei Comuni su cui si svolgono servizi urbani (Fonte: elaborazioni su dati FS e ferrovie regionali)

| Comune | Km di rete | Azienda |
|-----------------|------------|---|
| Torino | 17 | FS – GTT |
| Genova | 31 | FS |
| Ancona | 4 | FS |
| Pescara | 5 | FS |
| Bari | 26 | FS |
| Palermo | 39 | FS |
| Reggio Calabria | 24 | FS |
| Napoli | 54 | FS - Circumvesuviana - Sepsa |
| Roma (*) | 221 | FS - Met.Ro |
| Milano (**) | 92 | FS + LeNord |
| Catania | 6 | Ferrovia Circumetnea |
| Bari | 5 | Ferrovie del Sud – Est |
| Perugia | 6 | Ferrovia Centrale Umbra |
| Modena | 3 | Azienda Trasporti collettivi e mobilità |
| Bologna | 10 | Ferrovie Emilia Romagna |
| Genova | 5 | Ferrovia Genova Casella |
| Como | 4 | LeNord |

(*) Fonte: Regione Lazio

(**) Fonte: Regione Lombardia

Tabella 4 - Dotazione di metropolitane urbane

| | Km di rete | Vetture-km (milioni) | Azienda |
|-------------|------------|----------------------|---------------------------------|
| Milano (*) | 74,6 | 54,400 | ATM (Azienda Trasporti |
| Roma | 36,5 | 31,500 | Met. Ro |
| Genova | 5,2 | 1,000 | AMT Genova |
| Catania | 3,9 | 0,068 | FCE – Ferrovia CircumEtnea |
| Torino | 9,6 | 6,400 | GTT – Gruppo Torinese Trasporti |
| Napoli (**) | 16,4 | 5,950 | Metronapoli |
| Perugia | 3,2 | - | Minimetrol |

(*) Nel territorio del Comune di Milano ricadono 50 km di linee

(**) I 16,4 km si riferiscono alla linea 1 e alla linea 6

Lo stato del trasporto pubblico locale in Italia e confronti internazionali

Attualmente il settore del trasporto pubblico di interesse regionale e locale in Italia manifesta uno stato di grave difficoltà correlato a diversi fattori, quali il crescente costo del servizio, l'inadeguatezza delle risorse destinate agli investimenti e alla gestione del servizio, il tardato completamento del processo di apertura alla concorrenza con conseguente assenza di quelle significative economie e miglioramento della qualità realizzabili grazie agli effetti della competizione.

Al Trasporto Pubblico Locale nel nostro Paese non è stato riconosciuto, negli anni, un ruolo di valenza strategica nazionale, né è stato predisposto un progetto che nel

medio–lungo termine pianificasse gli step dello sviluppo, definisse le infrastrutture necessarie a supportare le successive fasi di crescita e quantificasse le risorse finanziarie e umane necessarie. C'è stato negli ultimi anni uno sforzo notevole per l'efficientamento delle imprese di trasporto che hanno puntato sulla efficienza e sulla qualità dei servizi e hanno registrato significativi incrementi di produttività e di economie gestionali.

E' partito, sia pure tra mille difficoltà e contraddizioni, il processo di liberalizzazione del settore, che sicuramente produrrà un miglioramento dei servizi in termini di efficienza e di qualità, elevando il grado di competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale, consentendo così di conseguire quello split modale che può contribuire alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e di tutte le esternalità negative del trasporto individuale. Questo processo è stato però contrastato da una continua modifica delle regole mentre il mercato, invece, pretende condizioni chiare oltre a programmi definiti e certezza di risorse.

E proprio le risorse finanziarie rappresentano l'elemento di maggiore sofferenza. Nel settore della gomma esse sono state per diversi anni bloccate ai valori del 1996, nel settore ferroviario ai valori del 1999.

Il trasporto collettivo oggi offre livelli di offerta sicuramente insufficienti per capacità di copertura del territorio, rapidità di viaggio, standard qualitativi.

Lo stato di difficoltà del trasporto pubblico locale in Italia è testimoniato anche dal ritardo del nostro Paese rispetto agli altri principali Paesi europei.

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale su gomma, da una analisi di confronto tra i principali Paesi europei (Gran Bretagna, Francia, Svezia, Germania, Olanda, Belgio, Italia) si evince come il nostro Paese sconti un gap significativo rispetto ai valori medi di quantità e qualità del servizio ad esempio in termini di copertura del territorio (8% in meno i servizi offerti per abitante), rapidità del viaggio (13% in meno la velocità commerciale media), età media del parco rotabile (20% in più ossia 9,1 anni rispetto a 7,7), nonché di efficienza nella

produzione del servizio (41% in meno la copertura dei costi attraverso i ricavi, 14% in meno la produttività degli addetti.

Tabella 5 - Indicatori del TPL su gomma per i principali Paesi europei (fonte: Asstra 2005)

| Indicatori strutturali | Uk | Francia | Svezia | Germania | Olanda | Belgio | Media panel | Italia |
|------------------------------|-------|---------|--------|----------|--------|--------|-------------|--------|
| % km urbano | 50% | 35% | 24% | 47% | 58% | 63% | 46% | 39% |
| % km extraurbano | 50% | 65% | 76% | 53% | 42% | 37% | 54% | 61% |
| km*abitante (bus) | 41,3 | 26,9 | 56 | 31,8 | 23,5 | 22 | 33,6 | 30,8 |
| Velocità media (km/h) | 24 | 23,7 | 27,3 | 20,7 | 22,6 | 21,2 | 23,2 | 20,2 |
| % km operatori pubblici | 5% | 36% | 24% | 52% | 95% | 72% | 64% | 68% |
| % km operatori privati | 95% | 64% | 76% | 48% | 5% | 28% | 53% | 32% |
| Grado di copertura dei costi | 84,2% | 39,2% | 55,4% | 60,5% | 40,0% | 33,1% | 52,1% | 30,7% |
| Inv. rinnovo mezzi | 1.937 | 6.506 | 11.538 | 5.868 | 4.809 | 5.675 | 6.055 | 4.494 |
| Età media mezzi (anni) | 8,4 | 7,7 | 6,8 | 7,1 | 8,1 | 7,9 | 7,7 | 9,2 |

Particolarmente significativo è anche il ritardo del nostro Paese per ciò che riguarda la dotazione di metropolitane per abitante: il nostro Paese con 2,5 millimetri per abitante è al penultimo posto in Europa, solamente la Grecia fa peggio di noi con 1,6 millimetri mentre altri Paesi come la Norvegia (17,2), la Spagna (8,4), la Gran Bretagna (8,1), la Francia (5,3), la Germania (4,3) e il Portogallo (2,7) hanno una dotazione decisamente maggiore.

Tabella 6 - km di metropolitane e indici di dotazione per abitante in Europa (fonte: Elaborazione su dati Errac)

| | KM di reti metropolitane | Indici Dotazione (mm/ab.) |
|------------|--------------------------|---------------------------|
| Norvegia | 80 | 17,3 |
| Finlandia | 76 | 14,6 |
| Svezia | 110 | 12,4 |
| Spagna | 349 | 8,5 |
| UK | 480 | 8,1 |
| Belgio | 84 | 8,1 |
| Olanda | 127 | 7,8 |
| Austria | 61 | 7,5 |
| Francia | 322 | 5,3 |
| Germania | 361 | 4,4 |
| Danimarca | 17 | 3,1 |
| Portogallo | 28 | 2,8 |
| Italia | 146,5 | 2,5 |
| Grecia | 18 | 1,6 |

Anche per i servizi ferroviari, eserciti dagli operatori nazionali, rapportati agli abitanti emerge per l'Italia un gap negativo del 25%-30% rispetto ai principali Paesi europei in termini di treni-km per abitante.

Particolari problemi caratterizzano le infrastrutture ferroviarie completamente sature nei nodi e nelle tratte di adduzione ai grandi concentratori di destinazioni, con un parco rotabile assolutamente obsoleto; tutto ciò ha di fatto impedito l'attuazione di adeguati programmi di sviluppo, con particolari disagi per il trasporto ferroviario pendolare il cui bacino di domanda è ben 8 volte superiore a quello che caratterizza i treni a percorrenza nazionale.

La scarsa qualità dell'offerta di trasporto pubblico impatta ovviamente anche sulla domanda di mobilità e sulla ripartizione modale. E infatti nella media delle grandi città europee la quota del trasporto pubblico sul totale della mobilità è fra il 40 e il 60% mentre in Italia questo valore cala intorno al 30%.

Tabella 7 - Ripartizione modale degli spostamenti motorizzati nelle principali aree metropolitane in Europa (fonte: Isfort, EMTA Barometer 2007, ACaM)

| | Città | Area metropolitana | Scambio città - aree suburbane |
|------------------------------|--------|--------------------|--------------------------------|
| Stoccolma | - | 40,00% | 55,00% |
| Greater London | - | 39,20% | 39,20% |
| Helsinki | 64,00% | 38,00% | 64% |
| Paris - Ile-de France | 63,60% | 29,40% | 63,60% |
| Madrid Community | 63,50% | 49,60% | 42% |
| Bilbao | 60,00% | 44,20% | 60% |
| Barcellona | 59,10% | 40,80% | 59,10% |
| Praga | 57,00% | - | 57% |
| Napoli (*) | 42,90% | 35,00% | 39,90% |
| Berlino | 41,00% | - | 41% |
| Francoforte | 40,00% | 18,00% | 40% |
| Torino | 37,20% | 26,70% | - |
| Brussels | 36,00% | 23,00% | 36% |
| Vienna | 34,00% | 31,90% | - |
| Milano | 47,00% | 31,00% | 16% |
| Roma Provincia | 32,40% | 26,60% | - |
| Oslo Region | 31,70% | 21,60% | 31,70% |
| Amsterdam | 28,00% | 12,80% | 28% |

(*) Fonte: ACaM

Sempre nella media delle grandi città europee, il trasporto su ferro rappresenta il

50-70% del tpl in termini di passeggeri-km, cioè il ferro rappresenta l'asse portante del trasporto pubblico mentre in Italia è intorno al 30-40%, ossia ancora sotto la metà.

Tabella 8 - Quota % dei passeggeri della rete ferroviaria (tram e metro) sul totale del trasporto pubblico locale nelle principali aree metropolitane europee (fonte: Isfort, EMTA Barometer 2007, ACaM)

| % Ferro/trasporto pubblico nelle principali aree metropolitane europee | |
|---|--------|
| Vienna | 81,40% |
| Brussels | 75,60% |
| Praga | 71,20% |
| Paris – Ille-de France | 66,50% |
| Bilbao | 63,10% |
| Barcellona | 62,30% |
| Stoccolma | 59,30% |
| Oslo Region | 55,10% |
| Naples (*) | 54,60% |
| Francoforte | 52% |
| Madrid Community | 52% |
| Greater London | 48,50% |
| Helsinki | 47,90% |
| Roma Provincia (sistematici) | 37,80% |
| Valencia | 36,60% |
| Torino | 30,40% |

(*) Fonte: ACaM

Il nostro Paese, pertanto, come emerge da queste analisi di confronto con altri Paesi europei, è in grande ritardo, e manca in prospettiva una politica dei trasporti che ci consenta di recuperare il gap attraverso risorse e regole adeguate, affinché il sistema del trasporto pubblico del nostro Paese sia pronto ad affrontare le nuove sfide che si presentano.