Cosa cambia per gli enti dopo l'ok alle linee generali sulla sicurezza. Lo spiega l'Anci

Vigili, sale operative in comune

Scambio di informazioni costante con le forze dell'ordine

DI STEFANO MANZELLI

Formazione professionale interforze con scambio di esperienze ed informazioni continue tra polizia locale, carabinieri, polizia di stato e guardia di finanza. Interconnessione progressiva delle sale operative nell'ottica della massima integrazione operativa e condivisione degli strumenti tecnologici per il controllo del territorio come gli impianti di videosorveglianza. Sempre nel rispetto delle diverse prerogative e competenze degli operatori, previa sottoscrizione di specifici accordi da formalizzare con il coordinamento delle prefetture.

Lo ha evidenziato l'Anci con la nota divulgata il 24 gennaio, subito dopo l'avvenuta approvazione in sede di Conferenza unificata dell'accordo sulle linee generali previste dal dl 14/2017 per la promozione della sicurezza integrata (si veda *ItaliaOggi* del 25/01/2018).

Il concetto di sicurezza integrata è facilmente identificabile nell'insieme degli interventi assicurati da tutti i soggetti istituzionali che in qualche modo concorrono alla promozione del benessere delle comunità territoriali. Quindi oltre allo stato, le regioni, gli enti autonomi e gli enti locali.

E in prima linea dunque i comuni e le province che mettono in campo la polizia locale. Per coordinare meglio le funzioni delle diverse forze di polizia municipale e dello stato sono state quindi diramate le linee guida, ai sensi dell'art. 2 del pacchetto sicurezza 2017. Gli ambiti di intervento delle indicazioni generali adottate dalla Conferenza unificata riguardano in particolare quattro settori.

Lo scambio informativo interforze, l'interconnessione delle sale operative, l'uso in comune degli impianti di videosorveglianza e l'aggiornamento professionale. Sull'interscambio informativo tra comuni e stato la vera novità, a parere dell'Anci, è rappresentata dalla possibilità per i prefetti di fornire periodicamente ai sindaci dei comuni capoluogo e delle città metropolitane i dati in forma statistica sull'andamento della criminalità. Ma anche dall'accesso degli operatori di polizia locale al ced interforze dei criminali e dei veicoli rubati.

Sempre nel rispetto delle diverse attribuzioni del personale di polizia municipale e del codice della privacy, specifica l'accordo. Spetterà invece ai comuni agevolare l'accesso delle forze di polizia dello stato alle proprie banche dati necessarie per l'attività investigativa. L'interconnessione delle sale operative della polizia locale e delle forze di polizia è un ulteriore obiettivo dell'accordo che viene promosso contemporaneamente alla progressiva estensione del numero unico di emergenza europeo 112.

Gli accordi locali, specifica l'Anci, «potranno promuovere l'adozione di misure di sostegno nei confronti dei comuni per l'implementazione di interventi di adeguamento tecnologico delle centrali esistenti o per la creazione di nuove ed incentivi per il passaggio a sistemi per la conduzione in comune delle sale operative».

Sul tema della videosorveglianza, dei relativi finanziamenti anche per i privati e l'utilizzo in comune dei sistemi di sicurezza tecnologica presenti sul territorio l'accordo rinvia in gran parte alle successive linee guida. Ferma restando la necessaria azione di coordinamento del rappresentante governativo che dovrà essere sempre supportato dal comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica.

Sul tema della formazione integrata della polizia locale con le forze di polizia dello stato l'accordo prevede un aggiornamento congiunto tra il personale municipale e dello stato «che verterà non solo sulle materie tradizionali ma anche su argomenti più attuali in virtù dell'evoluzione del quadro normativo e giurisprudenziale. Fondamentale è la distinzione dell'aggiornamento diretto al personale addetto al servizio di polizia municipale rispetto a quello rivolto ai dirigenti di servizio. Le regioni potranno

---

I temi del Consiglio nazionale Csa

Polizia locale, serve un Ccnl

DI FILIPPO BANDINI

Occorre fare uscire la polizia locale dall'ambiguità normativa, contrattuale e istituzionale in cui versa da troppi anni, partendo con l'attivazione di un vero e proprio contratto di polizia analogo a quello delle forze dello stato. Lo ha proposto all'Aran il Csa - dipartimento di polizia locale e ne discuteranno oggi a San Benedetto del Tronto i delegati sindacali in occasione del Consiglio nazionale Csa, dove verrà illustrata l'intera piattaforma contrattuale dei lavoratori del comparto funzioni locali. «Ritengo che la polizia locale abbia necessità di un forte segnale di giustizia e dignità», ha specificato a *ItaliaOggi* il segretario generale **Francesco Garofalo**. «L'atipicità e la peculiarità del ruolo e delle mansioni svolte dagli uomini e donne in divisa della polizia locale non è mai stata riconosciuta dagli organi di governo, nonostante le diverse modifiche normative introdotte negli ultimi anni che hanno ripetutamente aggravato il servizio dei 60 mila poliziotti». Lo stesso decreto Minniti, anche se ha cercato di ripristinare una serie di tutele indebitamente sottratte dal governo Monti, non ha tenuto in considerazione la particolare caratterizzazione degli unici impiegati comunali che devono lavorare in divisa in strada con compiti delicati e pericolosi, senza tutele e senza un adeguato riconoscimento istituzionale, previdenziale ed economico. La legge n. 65/1986, del resto, ha creato una figura ibrida di poliziotto municipale adatta ad una progressiva definizione della nuova polizia locale. Dopo oltre 30 anni dall'importante riforma però nulla è stato fatto, nonostante i profondi cambiamenti avvenuti nella società. Attualmente il riconoscimento contrattuale della polizia locale resta strettamente vincolato a quello degli enti locali con l'unica differenziazione rappresentata dalla iniqua indennità di vigilanza. «Spetterà al nuovo governo dare il via ad una vera riforma della polizia locale che metta fine a questa disparità di trattamento. Nel frattempo il Csa chiede giustizia, almeno in termini di tutele, previdenza e trattamento economico», conclude il responsabile nazionale del dipartimento polizia locale **Luigi Marucci.**

Se ne parlerà al 14° Convegno Asstra l'8 e il 9 febbraio

Trasporto pubblico locale con un occhio al futuro

DI FRANCESCO CERISANO

Il trasporto pubblico locale guarda al futuro e alle nuove opportunità offerte dalle moderne tecnologie (smartphone, dispositivi di infomobilità, piattaforme digitali) che stanno trasformando il Tpl in un abito sempre più su misura dell'utente. Ma l'occhio prospettico delle imprese non può non guardare anche indietro. Alle fasce meno digitalizzate della popolazione e a quelle più disagiate, perché la dimensione imprenditoriale del Tpl è inscindibile dalla funzione sociale di coesione dei territori che esso svolge. Senza dimenticare le proprie radici, ossia il tessuto imprenditoriale del trasporto pubblico fatto da oltre cento partecipate che danno lavoro a 110 mila addetti generando un fatturato di oltre 10 miliardi. Sono alcuni dei temi al centro del 14° Convegno nazionale di Asstra, l'Associazione che raggruppa le imprese del settore, che si svolgerà l'8 e il 9 febbraio a Roma.

Massimo Roncucci

Il programma dell'assise prevede una due giorni molto intensa scandita da sei sessioni di lavoro dedicate a tutti i temi «core» del settore. Dalle nuove tecnologie nell'era digitale (tema che aprirà i lavori l'8 febbraio con l'illustrazione del position paper di Asstra da parte del direttore **Emanuele Proia**) alle nuove forme di finanziamento messe a disposizione delle imprese, dalla sostenibilità ambientale (che secondo Asstra non deve diventare un dogma col rischio di soverchiare le esigenze, altrettanto essenziali, di sostenibilità economica e sociale del Paese) all'interconnessione delle linee ferroviarie regionali con la rete nazionale, dalle problematiche giuslavoristiche alla capacità del settore di attrarre investimenti e fondi, a cominciare da quelli per il rinnovo del parco autobus offerti dal programma governativo «Connettere l'Italia». Una strategia che consentirà di sostituire tutti i 50 mila mezzi circolanti che oggi hanno in media 12 anni di vita.

Nel convegno verranno anche presentate due ricerche: la prima, realizzata da Unicredit e Asstra, dedicata al ruolo della finanza nel cambio di marcia della mobilità urbana e la seconda, condotta sempre da Asstra con Intesa San Paolo e Ifel (la Fondazione dell'Anci sulla finanza locale) che scatta un'istantanea sulla galassia del trasporto pubblico locale tra passato, presente e futuro. Un settore che, secondo l'Associazione guidata da **Massimo Roncucci**, con un quadro regolatorio ed economico stabile, con Authority (di regolazione dei trasporti e garanzia della concorrenza) pienamente operative e un'apertura al mercato in linea con le esperienze europee, potrebbe diventare molto attrattivo.

Ricco il parterre di ospiti e relatori che vedrà, oltre ai vertici di Asstra, anche manager aziendali e bancari, ricercatori e docenti universitari, rappresentanti istituzionali (come il presidente dell'Anci **Antonio Decaro**) e componenti del governo. Aprirà i lavori il viceministro delle infrastrutture e trasporti, **Riccardo Nencini**, mentre toccherà al ministro **Graziano Delrio** chiudere l'assise.

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

telesia DIGITAL

SISTEMI EVOLUTI PER LA COMUNICAZIONE E L'INFOMOBILITÀ

I NOSTRI PRODOTTI **QUICKPUBLISH** E **OMNIA** PER:

- INFORMARE IN TEMPO REALE
- COMUNICARE AI PASSEGGERI
- VALORIZZARE L'ESPERIENZA DI VIAGGIO

SOFTWARE
Piattaforme cloud di digital signage per la creazione, gestione e programmazione di contenuti.

HARDWARE
Dispositivi audio-video per la diffusione di contenuti in tempo reale.

CONTENT MANAGEMENT
Produzione di contenuti informativi e di intrattenimento pronti per la messa in onda.

757 location in tutta Italia

Oltre **5.000 schermi** in alta definizione

www.telesia.it

Classeditori

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

Via libera in Stato-città. Intesa anche sul dm con i fondi per la manutenzione delle strade

Bilanci comunali al 31 marzo

Ok agli spazi finanziari per edilizia scolastica e sport

DI FRANCESCO CERISANO E MATTEO BARBERO

Bilanci comunali al 31 marzo. Nonostante qualche malumore nel governo, il ministro dell'interno **Marco Minniti** ha dato il via libera, nel corso della Conferenza stato-città di ieri, alla proroga di un mese del termine per approvare il bilancio di previsione 2018, precedentemente fissato al 28 febbraio. È stata così accolta la richiesta del presidente dell'Anci **Antonio Decaro** che lunedì scorso (si veda *ItaliaOggi* del 6/2/2018) aveva scritto una lettera a Minniti motivando le ragioni dello slittamento. La Stato-città di ieri ha portato molte altre buone notizie per gli enti locali. Per i sindaci, che hanno in programma investimenti in edilizia scolastica e impiantistica sportiva e che hanno chiesto allo Stato spazi finanziari, e per province e città metropolitane, che grazie al riparto dei fondi stanziati dalla legge di Bilancio (120 milioni nel 2018 e 300 per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023) potranno realizzare interventi di manutenzione della rete viaria.

Edilizia scolastica e impiantistica sportiva. Quasi tutte le richieste, sono state accolte al 100%. In palio, c'erano complessivamente 500 milioni (400 sulle scuole e 100 sullo sport). La dote è una parte dei 900 milioni disponibili quest'anno e il prossimo (dal 2020 ci saranno 700 milioni) nell'ambito del c.d. Patto verticale nazionale, che attribuisce «permessi di sforamento» per consentire la copertura di spese in conto capitale con entrate derivanti dai «risparmi» degli anni passati (avanzo), ovvero con mutui o altre forme di indebitamento. I restanti 400 milioni saranno distribuiti entro il 20 febbraio. Per i 400 milioni destinati all'edilizia scolastica, sono arrivate in tutto 970 richieste da parte di 596 enti (ciascuno poteva candidare più interventi). Per le casistiche prioritarie individuate dal legislatore (art. 1, comma 488, della l 232/2016, come modificata dalla l 205/2017) - ovvero interventi già avviati, a valere su risorse acquisite mediante contrazione di mutuo e per i quali sono stati attribuiti spazi finanziari nell'anno 2017, interventi di nuova costruzione di edifici scolastici o di adeguamento antisismico degli edifici esistenti muniti di progetto esecutivo, o definitivo, altri interventi muniti di progetto esecutivo o definitivo - gli spazi richiesti ammontano a circa 250 milioni, mentre altri 94 milioni sono stati richiesti su altre tipologie di opere. In totale, quindi, le richieste valgono circa 344 milioni, una cifra inferiore al budget, il che ha consentito, come detto, di accoglierle per intero e di avanzare circa 56 milioni che andranno a incrementare il tesoretto stanziato per altri investimenti (i 400 milioni che verranno ripartiti entro il 20 febbraio). Per l'impiantistica sportiva, invece, è stato possibile assegnare il 100% degli importi richiesti solo le 279 richieste riguardanti le prime tre priorità individuate dal comma 488-ter della l 232/2016 (ossia interventi, su impianti sportivi esistenti, di messa a norma e in sicurezza compreso l'adeguamento antisismico, di abbattimento delle barriere architettoniche, di efficientamento energetico e di ripristino della funzionalità muniti di progetto esecutivo o definitivo, altri interventi muniti di progetto esecutivo). Per le restanti 106 richieste, si è dovuto procedere a un riparto selettivo, che ha premiato gli enti che presentano la maggiore incidenza del fondo cassa sull'avanzo. Ora i beneficiari devono procedere celermente alle variazioni di bilancio e quindi ad avviare i lavori, che per le opere finanziate a debito dovranno concludersi entro fine anno. Per chi, invece, utilizza l'avanzo, gli spazi acquisiti possono essere traslati agli esercizi successivi (anche oltre il 2019) tramite il fondo pluriennale vincolato (ma occorre comunque bandire la gara o assumere impegni di spesa entro il 31/12/2018).

Menutenzione strade. La Stato-città ha dato il via libera al decreto del ministro delle infrastrutture e trasporti, **Graziano Delrio,** che definisce i criteri per la ripartizione delle risorse agli enti di area vasta. Il dm attribuisce un peso diverso ai tre parametri già definiti dalla legge di Bilancio 2018 (consistenza della rete viaria, tasso di incidentalità e vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico). In particolare, la consistenza della rete peserà per il 78% ma all'interno di questa percentuale avrà un maggior peso (50%) l'estensione chilometrica della rete stradale provinciale e della quota parte ricadente in zone montane. Il numero di veicoli circolanti peserà invece per il 28%. Il tasso di incidentalità (numero dei sinistri e dei morti e feriti per km di rete stradale) peserà per il 10%, mentre la vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico avrà un peso del 12%. La combinazione di questi parametri premia la città metropolitana di Roma che per quest'anno incasserà 4 milioni, seguita da quelle di Torino (3,3 mln), Napoli (2,9), Salerno (2,8) e Milano (2,5).

AL VIA A ROMA IL 14° CONVEGNO NAZIONALE ASSTRA. RONCUCCI: SPINGERE SULLE AGGREGAZIONI

Trasporto locale, l'87% delle aziende ha i bilanci in utile

Oltre l'87% delle aziende di trasporto pubblico locale ha i bilanci in utile anche se permangono in giro per l'Italia alcune situazioni di sofferenza, determinate soprattutto dai ritardi nei pagamenti verso le imprese. Di contro quasi il 40% degli operatori di Tpl presenta condizioni di solvibilità tali da poter spingere con forza sui processi di aggregazione, sperimentando anche nuove forme di finanziamento rispetto a quelle tradizionali. È quanto emerge dalle due ricerche realizzate da Asstra, l'Associazione che raggruppa le imprese, pubbliche e private, del trasporto pubblico locale (la prima in collaborazione con Unicredit e la seconda con Intesa Sanpaolo e Fondazione Ifel) che saranno presentate nella due giorni del 14° Convegno nazionale oggi al via a Roma.

Al centro dell'assise, lo sviluppo del settore nei prossimi anni in cui si accentuerà la tendenza già in atto allo spostamento della popolazione nelle grandi città, in controtendenza rispetto alla fuga dalle metropoli dei primi anni del 2000.

«Questi flussi di popolazione riporteranno le città e le politiche urbane dei trasporti al centro dell'agenda politica», osserva il presidente di Asstra Massimo Roncucci che anticipa a *ItaliaOggi* i temi in discussione. «La mobilità urbana sta vivendo in questi anni un cambio radicale di stili di vita. L'auto di proprietà non è più un dogma, si sperimentano nuove forme di mobilità come il car sharing, si preferisce il mezzo pubblico alla macchina, ma a condizione che sia confortevole, moderno, al passo con l'avanzare delle moderne tecnologie ed ecosostenibile».

Domanda. Presidente, come potranno le moderne tecnologie (smartphone, dispositivi di infomobilità, piattaforme digitali, social network) cambiare il trasporto pubblico locale? Quali opportunità genereranno?

Risposta. Il digitale disegna scenari completamente nuovi. La mobilità urbana dovrà diventare più efficiente, sicura, ecosostenibile, dovrà mettere al centro l'utente e ragionare meno sull'offerta e più sulla domanda. Le imprese devono cambiare cultura. Non possono più considerarsi semplici erogatori di un servizio ma dovranno interagire il più possibile con i cittadini. Per realizzare questo cambiamento sono però necessarie strategie che rimettano il Tpl al centro dell'attenzione.

Massimo Roncucci

D. A giudicare dai fondi, soprattutto per il rinnovo del parco autobus, stanziati dal governo sembra che l'attenzione al settore non manchi. È così?

R. Abbiamo apprezzato il lavoro avviato dall'esecutivo con il programma «Connettere l'Italia» e gli investimenti sul materiale rotabile. Si tratta di un pacchetto di provvedimenti che dà organicità al sistema. Al prossimo governo, chiunque si insedi a palazzo Chigi, chiediamo di proseguire su questa strada. I fondi governativi consentiranno di sostituire 2000 autobus l'anno avvicinando l'età media del nostro parco autobus (11 anni) alla media europea (7 anni)

D. Nella due giorni di Roma si parlerà molto di nuove tecnologie e digitale. Lei, quando era presidente di Tiemme (Toscana Mobilità), società per azioni nata dall' aggregazione delle aziende trasporti di Piombino, Arezzo, Grosseto e Siena, è stato tra i primi a dotare gli automezzi di apparecchi di infomobilità in grado non solo di fornire agli utenti informazioni su fermate e tragitto ma anche contenuti informativi e di intrattenimento. È questa la strada da percorrere per rendere smart il Trasporto pubblico locale?

R. Queste apparecchiature rappresentano una grande opportunità perché si rivolgono a un'utenza più ampia rispetto a quella che usa per esempio gli smartphone. Ne discuteremo in modo approfondito all'interno di una sessione di lavoro ad hoc dove affronteremo anche il problema del trattamento dei dati personali che è molto delicato. Un altro fronte su cui le moderne tecnologie possono risultare di grande aiuto è quello della lotta all'evasione tariffaria. A Piombino, per esempio, Tiemme sta sperimentando un sistema di tornelli per combattere l'evasione sugli autobus.

D. Oltre ai finanziamenti pubblici quali altre strade possono percorrere le imprese che vogliano fare investimenti?

R. Come emerge dalla ricerca realizzata da Asstra in collaborazione con Unicredit, il mondo delle imprese partecipate dal pubblico continua a preferire canali di finanziamento tradizionali. Dall'indagine emerge che c'è una fetta importante di aziende che sono in condizione di solvibilità (30-40%) e quindi in condizione di osare, iniziando a pensare a processi di aggregazione che inevitabilmente costituiranno il futuro per il settore. Se si vogliono irrobustire le aziende, bisogna andare verso le aggregazioni.

D. Come sono i bilanci delle aziende di Tpl?

R. Oltre l'87% delle aziende ha bilanci in utile. Le poche situazioni di criticità che si registrano derivano dalla mancanza di liquidità generata dai ritardi nei pagamenti. E' chiaro che queste aziende non sono nelle condizioni di fare investimenti, ma quelle che hanno i bilanci in utile possono già pensare al futuro. Un futuro, come detto, fatto di aggregazioni. E' la strada che si sta percorrendo soprattutto al Nord.

D. L'Ue chiede di garantire sempre più concorrenza nel settore. Come procede l'adeguamento alla normativa comunitaria?

R. Rispetteremo le norme europee ma vorremmo regole uguali per tutti e una par condicio tra trasporto su gomma e su ferro. La gomma sarà obbligata ad andare a gara, anche se resteranno possibili gli affidamenti in house a determinate condizioni. Nel trasporto su ferro si va invece verso una proroga degli affidamenti fino al 2033 in cambio di un forte rinnovamento dei treni.

Francesco Cerisano

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

Quaderno Anci punta ad aiutare i piccoli enti nell'attuazione del regolamento 2016/679

Due responsabili per la privacy

Uno si occupa di trattamento dati, l'altro di protezione

di Antonio Ciccia Messina

Due responsabili per la privacy comunale: il responsabile del trattamento e il responsabile della protezione dei dati. È una delle indicazioni dell'Anci, che ha elaborato il quaderno n. 11/2018 con l'obiettivo di aiutare i comuni, soprattutto quelli piccoli, ad attuare concretamente il regolamento Ue sulla privacy n.2016/679. Il quaderno è consultabile e scaricabile gratuitamente dal sito www.anci.it ed è stato curato da **Stefania Dota**, vicesegretario generale. Il quaderno operativo si rivolge soprattutto ai piccoli comuni che sono quelli maggiormente in difficoltà con gli adempimenti. Ai piccoli comuni l'Anci caldeggia di gestire i nuovi adempimenti in forma associata: ad esempio si potrebbe assumere un responsabile della protezione dati per più enti, dividendo i costi. Al centro della ribalta sta il regolamento Ue, già in vigore dal maggio 2016, che diventerà operativo dal 25 maggio 2018. È cominciata dunque la corsa finale per arrivare al traguardo di maggio con tutto già in ordine. In realtà dalla Guida Anci traspare una certa flessibilità rispetto a quelle situazioni in cui i nuovi adempimenti siano stati iniziati, ma non completati entro la scadenza indicata. Certamente il periodo iniziale rientrerà in un fisiologico rodaggio di alcuni nuovi istituti, ma è anche vero che le p.a., come le imprese, hanno avuto due anni di tempo per prepararsi. Si vedrà su questo punto come si comporterà il Garante della privacy, chiamato a controllare e a sanzionare le inosservanze al regolamento. Il quaderno si compone anche di uno schema di regolamento comunale sulla privacy e di un fac simile del registro dei trattamento (che viene disegnato come unico oppure spezzato in due e cioè come registro delle attività più registro delle categorie di attività). Chiude il documento il fac simile del Garante per la nomina del responsabile della protezione dei dati.

ORGANIZZAZIONE. La preferenza dell'Anci è di individuare un responsabile interno del trattamento, cui affidare la responsabilità della gestione delle banche dati e degli archivi. C'è la possibilità anche di individuare più soggetti interni con funzioni di gestire gli adempimenti previsti dal regolamento Ue in determinati ambiti organizzativi: spetta al singolo comune fare una scelta. Il quaderno Anci, in un passaggio, sembra sostenere che gli incaricati, ovvero la figura attualmente prevista del codice per inquadrare i dipendenti che trattano dati, sarebbero sostituiti dai sub responsabili, previsti dall'art. 28 del Regolamento Ue. Si tratta di un tema da approfondire, perché ai dipendenti si attaglia di più la figura e il ruolo di «autorizzati al trattamento». Il nome «sub responsabile» è più proprio, invece, dei soggetti individuati dai responsabili esterni in una filiera dei trattamenti in outsourcing: ad esempio il comune si rivolge a un appaltatore di servizi, che si serve di un subappaltatore; quest'ultimo, sempre che tratti dati, sarà il sub responsabile. Importante, però, non fermarsi alle questioni nominalistiche e, soprattutto, non correre il rischio di confondere le figure. Importante è la sostanza: i dipendenti interni devono essere autorizzati a trattare i dati e di ciò se ne deve lasciare traccia documentale.

RESPONSABILE INTERNO. Il regolamento tipo Anci delinea il responsabile unico del trattamento, quale responsabile del trattamento di tutte le banche dati personali esistenti nell'articolazione organizzativa di rispettiva competenza. Aggiungiamo che non va assolutamente confuso con il Responsabile della protezione dei dati (Rpd). Il Rpd non ha funzioni di gestione dei trattamenti e non può essere coinvolto in scelte sulle finalità e sulle misure tecniche e organizzative in materia di privacy: sarebbe in conflitto di interessi.

RPD. È la figura chiave con compiti di consulenza e di sorveglianza, oltre che di contatto con interessati e Garante. Se è scelto un Rpd interno, l'Anci indica che va individuato tra i dipendenti inquadrati nelle categorie D o C (per i comuni più piccoli). Se lo si sceglie esterno, per la scelta bisogna applicare il codice dei contratti pubblici. L'Anci sollecita la nomina congiunta di un unico Rpd, mediante esercizio associato, soprattutto per comuni piccoli. Sulle questioni di privacy, il Rpd è chiamato a dare un Parere obbligatorio ma non vincolante: per discostarsene bisogna però indicare le motivazioni. Il ruolo di Rpd è incompatibile con quello di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Al Rpd, in caso di disaccordo con il titolare del trattamento (alias il sindaco, nella ricostruzione dell'Anci), si chiede di formulare obbligatoriamente una opinione dissenziente su scelte relative ai trattamenti e alla protezione dei dati. Il regolamento tipo chiede una cosa in più rispetto al regolamento Ue e cioè la pubblicazione sul sito comunale anche del nome del Rpd.

CONTITOLARITÀ. Il quaderno Anci indica che la modalità dell'esercizio associato di funzioni tra più comuni realizza contitolarità di cui parla l'art. 26 del regolamento Ue, con conseguente obbligo di stendere un accordo tra i vari enti partecipanti sulle modalità di applicazione degli adempimenti di privacy.

CONSENSO. L'Anci indica che tra i presupposti del trattamento dei dati ci può essere il consenso dell'interessato, ma solo per le per finalità diverse da quelle coperte da una legge o da un contratto. Aggiungiamo che questo punto può creare grossi equivoci, se portasse a far credere che a un comune basta il consenso o peggio che all'ente serva sempre il consenso per trattare i dati. È evidente che tutte le attività comunali tutte devono essere inquadrate nel pubblico interesse e che il consenso non va confuso con la richiesta di un servizio erogato a istanza di parte (questa richiesta non è, certo, il consenso privacy).

FONDI. Il regolamento tipo molto opportunamente fonda la base giuridica per procedere a stanziamenti di fondi necessari per tuti gli adeguamenti tecnologici e organizzativi richiesti dal Regolamento Ue.

TITOLARE DEL TRATTAMENTO. Viene individuato nel sindaco o in un suo delegato. Aggiungiamo che non ci si riferisce alla persona fisica, ma al ruolo, in quanto, in senso stretto, il titolare è sempre l'ente nel suo complesso. Il delegato del sindaco è, dunque, la persona fisica delegata a sottoscrivere gli atti tipici.

© Riproduzione riservata

XIV CONVEGNO ASSTRA/ L'AUSPICIO DEL PRESIDENTE MASSIMO RONCUCCI

Costi standard per il trasporto pubblico locale

Costi standard per il trasporto pubblico locale. Applicare i parametri di giusto prezzo agli approvvigionamenti del settore, e soprattutto al rinnovo delle flotte dei mezzi pubblici, faciliterebbe gli investimenti rispetto alla centrale unica d'acquisto. Per questo bisogna accelerare sul decreto che il ministero delle infrastrutture ha di fatto approntato e potrebbe licenziare a breve qualora si trovasse l'accordo con le regioni.

L'auspicio del presidente di Asstra, Massimo Roncucci, è stato al centro della prima giornata del 14 esimo Convegno nazionale dell'Associazione che raggruppa le imprese, pubbliche e private, del trasporto pubblico locale. E verrà recapitato al ministro Graziano Delrio che oggi chiuderà i lavori. Nel ribadire l'urgenza di un rapido passaggio ai costi standard, Roncucci ha citato le gare per gli autobus elettrici, («su cui non sono arrivate offerte», ha detto) come esempio del fatto che qualcosa nel sistema della centrale unica d'acquisto vada rivisto. «Noi abbiamo collaborato con il ministero nello sviluppo della centrale unica, ma continuiamo a pensare che i costi standard siano più adeguati non solo per il rinnovo delle flotte, ma anche per rendere più equo il sistema di ripartizione dei fondi», ha osservato Roncucci.

Massimo Roncucci

«Per questo speriamo che i contenuti del decreto siano rapidamente chiariti con le regioni e i comuni. Si tratta di una normativa importante, che attendiamo da tempo anche per l'avvio dei processi di concorrenza». Le aziende di trasporto pubblico locale non hanno infatti paura di aprirsi al mercato, ma ritengono che la soluzione per spingere verso le procedure ad evidenza pubblica non possa essere quella prevista dall'art.27 della manovra correttiva 2017 (dl 50) che ha introdotto una penalità del 15% sulle risorse trasferite alle regioni che non abbiano affidato, o non pubblicato, il bando di gara, entro il 31 dicembre dell'anno precedente. «Si tratta di una norma che, seppur condivisibile nelle finalità pro concorrenziali, risulta essere molto punitiva nel confronti degli affidamenti diretti e in house che risultino conformi alle normative europee», lamenta il presidente di Asstra secondo cui l'incentivo alla concorrenza si sarebbe potuto ottenere più efficacemente «con meccanismi premiali piuttosto che inutilmente penalizzanti».

Dopo la relazione introduttiva di Roncucci i lavori del convegno si sono concentrati sulla digitalizzazione del Tpl, ossia sull'uso delle moderne tecnologie per incrementare la produttività, razionalizzare i costi e migliorare la customer satisfaction. In quest'ottica assume rilevante importanza il tema delle piattaforme digitali, realizzabili attraverso applicazioni per smartphone, che consentano di aggregare i dati offerti dai diversi operatori di trasporto pubblico locale.

Queste app in genere offrono tre servizi «core» (travel planning, ticketing e validazione del titolo di viaggio) e per questo gestiscono milioni di dati con evidenti problemi di protezione della privacy. «Basti pensare che ogni giorno 15 milioni di passeggeri vengono trasportati dal sistema del trasporto pubblico locale. Questa massa di informazioni deve essere opportunamente valorizzata dagli operatori», ha sottolineato il direttore di Asstra, Emanuele Proia.

Il limite dell'attuale scenario italiano è che manca un sistema integrato di app in grado di connettere le diverse aziende locali. In Germania, come ha spiegato Oliver Wolff, direttore generale di Vdv (Associazione della aziende di tpl tedesche) questo sistema integrato è già realtà e connette 38 imprese che sul progetto hanno investito in totale 25 milioni di euro. In Italia qualcosa di simile lo sta realizzando Rfi (quindi le Ferrovie dello stato) con il progetto Ece che prevede la realizzazione di una app in grado di sostituirsi a Google Transit o Moovit. Il progetto, tuttavia, sta suscitando qualche tensione tra le aziende di tpl perché Rfi attraverso Busitalia punta a espandersi nel Tpl passando dal 5% al 25% di quota di mercato.

da Roma
Francesco Cerisano

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

Lo ha annunciato il ministro Delrio al XIV convegno nazionale di Asstra a Roma

Trasporti, costi standard al via

Decreto in dirittura dopo uno stand by di oltre un anno

da Roma
Francesco Cerisano

Costi standard al debutto nel trasporto pubblico locale. Il decreto del ministero delle infrastrutture è pronto per andare sul tavolo di una delle prossime riunioni della Conferenza unificata, dove riceverà il via libera da parte delle regioni. Limate le ultime divergenze tecniche che avevano messo in stand by da più di un anno l'ok dei governatori, il testo completerà il quadro normativo in materia di Tpl definito con la Manovra correttiva 2017 (art. 27 del decreto legge n. 50) e introdurrà i parametri di «giusto prezzo» dei servizi di trasporto, particolarmente attesi dagli operatori del settore per poter finalmente dare slancio alle gare. Non solo. A partire già dal 2018 i costi standard avranno un'importanza via via crescente nella distribuzione del Fondo per il trasporto pubblico locale. Quest'anno solo il 10% del Fondo sarà attribuito sulla base dei costi standard, ma tale quota è destinata a salire al 15% nel 2019 e al 20% dal 2020.

Graziano Delrio, ministro delle infrastrutture, ha scelto la platea del 14esimo Convegno nazionale Asstra (l'Associazione che riunisce le imprese pubbliche e private di tpl) per annunciare l'arrivo di un provvedimento che nella prima giornata di lavori (si veda *ItaliaOggi* di ieri) era stato più volte evocato e auspicato dal presidente Massimo Roncucci.

Chiudendo i lavori dell'assise, Delrio ha rivendicato gli sforzi fatti dai governi Renzi e Gentiloni per «rimettere il trasporto pubblico locale al centro dell'agenzia politica nazionale». Un piano ad ampio raggio che ha portato a stanziare quasi 8 miliardi per il rinnovo degli autobus (da sostituire con nuovi veicoli a basso impatto ambientale) e ben 34 miliardi alle Ferrovie solo nel 2017, a fronte dei sei miliardi stanziati nel triennio precedente. Ma molto, secondo il ministro, c'è ancora da fare. Sul fronte infrastrutturale, dove il nostro paese sconta ancora un gap rispetto agli altri paesi d'Europa (la sola città di Madrid ha più km di linee metropolitane di tutta l'Italia). E sul fronte della concorrenza, quindi dell'apertura alle gare, che deve diventare la norma «pur stando attenti a non creare squilibri sociali», ha puntualizzato Delrio.

Il ministro ha annunciato anche che sta per essere varato il Piano sulla mobilità sostenibile che porterà in dote ai comuni 100 milioni fino al 2033 per progetti innovativi. «La sostituzione del parco autobus oltre ad avere effetti positivi sull'ambiente e sull'efficienza del trasporto, potrà anche riattivare la filiera industriale», ha aggiunto. «Per questo abbiamo stanziati incentivi per le aziende che si impegnano a produrre in Italia autobus innovativi».

Tornando ai costi standard, il decreto elabora le funzioni di prezzo sulla base di tre variabili: la velocità di connessione, la dimensione di scala e l'ammortamento dei mezzi. Al crescere della velocità di connessione si ridurrà il costo «giusto» del servizio, mentre sulla base del principio delle economie di scala, il prezzo virtuoso sarà tanto più alto quanto minore è la dimensione delle aziende. In pratica, il principio di carattere generale sarà che le aziende piccole costano di più di quelle grandi ma per quelle troppo grandi varrà il principio opposto. Quanto all'ammortamento, il decreto introdurrà il criterio dell'ammortamento standard che andrà a colmare la lacuna finora presente nei contratti di servizio (sia per il trasporto su gomma che su ferro) che sono privi di ammortamento.

Partecipate Tpl, mini tagli dalla riforma

La riforma Madia non produrrà significativi tagli nelle società di trasporto pubblico locale partecipate dai comuni. Su 94 società solo 13 infatti finirebbero sotto la tagliola del nuovo Testo unico (dlgs 175/2016). Quattro società dovranno essere razionalizzate in quanto «scatole vuote» (ossia società senza dipendenti o con un numero di dipendenti inferiore ai componenti del cda), due hanno un fatturato non superiore a 500.000 euro nel triennio 2014-2016 (la soglia minima di sopravvivenza prevista dal T.u.) e le restanti nove hanno subìto perdite in almeno 4 degli ultimi 5 esercizi. Oltre l'80% delle partecipate comunali è in utile (72 società) anche se le perdite registrate nel 2016 dalla minoranza di aziende con i conti in rosso (221 milioni di euro) supera abbondantemente i risultati positivi (112,3 milioni).

È quanto emerge dalla ricerca realizzata da Asstra, Intesa San Paolo e Fondazione Ifel-Anci, presentata ieri nella giornata conclusiva del 14esimo Convegno nazionale Asstra. L'indagine (si veda *ItaliaOggi* dell'8 febbraio) conferma il buono stato di salute delle aziende del trasporto pubblico locale che nel 2016 (ultimo orizzonte temporale di rilevazione della ricerca) hanno chiuso il bilancio in utile nell'87% dei casi. Nel 2009 solo il 54% aveva i conti in attivo. Il miglioramento delle performance va ascritto a due ordini di ragioni: migliore gestione industriale delle imprese e riduzione del costo del lavoro. Tra il 2009 e il 2016 il margine operativo lordo è passato dal 5,4% all'8,1% a livello mediano, mentre il risultato netto del comparto sul valore della produzione a livello mediano nel 2016 è stato pari all'1,4%. Nel 2009 era pari allo 0,1%. Nel 2016 il valore della produzione per dipendente è risultato superiore a 88.600 euro per metà delle imprese. Le aziende migliori hanno registrato un valore della produzione per dipendente superiore a 109.000 euro. Rispetto al 2009 la produzione per addetto ha registrato una crescita di oltre 10.000 euro.

Sul fronte del personale, il blocco del turnover e la rivisitazione della contrattazione di secondo livello hanno fatto scendere l'incidenza del costo del lavoro dal 54,5% sul valore della produzione al 50% a livello mediano. Una riduzione di quasi 5 punti percentuali che ha avuto un impatto considerevole sui conti delle aziende. A questi elementi strutturali si è poi aggiunta la favorevole dinamica del costo dei carburanti che, dopo il picco del 2012, si è ridotto progressivamente. Nonostante questi numeri positivi, tuttavia, non è migliorata la propensione delle imprese ad investire. Anzi, le aziende del Tpl investono meno oggi rispetto agli anni in cui la crisi era al culmine. Nel 2009 le imprese realizzavano una spesa per investimenti materiali pari a circa l'8% del valore della produzione a livello mediano, nel 2012 e nel 2016 l'incidenza di tale tipologia di spesa è scesa a circa il 5%. A investire sono soprattutto le imprese di grandi dimensioni, mentre quelle medio-piccole fanno più fatica. Restringendo l'analisi alle partecipate dagli enti locali (114 in totale di cui 94 partecipate dai comuni), l'indagine evidenzia la buona gestione da parte delle amministrazioni territoriali: aumentano i passeggeri trasportati (+1,3%), si riducono i costi operativi per km (-1,89%), ma anche il numero di mezzi (-1,6%) e la forza lavoro (-1,1% degli addetti). In particolare, le 89 società comunali (su 94) che hanno comunicato i dati di bilancio 2016 hanno registrato un costo medio del personale pari a 45.891 euro (inferiore a quello del complesso delle partecipate pari a 53.910 euro). Al 2016 gli addetti impiegati dai comuni ammontavano a 47.093 con un costo del lavoro sul valore della produzione pari a circa il 48%.

DAL 12 FEBBRAIO IN EDICOLA CON

Disponibile anche sul sito
www.classabbonamenti.com

BREVI

***Sul sito della** Ragioneria generale dello stato è stato diffuso ieri il decreto del ministero dell'economia 9 febbraio 2018, n. 20970, concernente l'attribuzione degli spazi finanziari per l'anno 2018 di cui all'articolo 1, commi da 485 a 493 della legge 11 dicembre 2016, n. 232 a favore degli enti locali, in attuazione del cosiddetto «Patto di solidarietà nazionale verticale».*

***Dal 25 maggio** 2018 sarà direttamente applicabile, anche nell'ordinamento italiano, il nuovo Regolamento europeo sulla protezione dei dati personali. L'Anci ha reso noto ieri che al fine di fornire un supporto operativo ai comuni in questa fase di prima attuazione della nuova disciplina, ha predisposto sul tema un Quaderno operativo i cui contenuti sono stati anticipati ieri su* ItaliaOggi.

***L'organo di autogoverno** della Giustizia amministrativa (Cpga) ha approvato i nuovi criteri per l'autorizzazione degli incarichi di docenza per i magistrati amministrativi, che vanno a modificare la precedente disciplina e da ultimo la delibera del luglio 2017.*

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it

http://www.milanofinanza.it - questa copia è concessa in licenza esclusiva all'utente 'trafficking.internet' - http://www.italiaoggi.it