

Valutazione

Stato di avanzamento del progetto monitorato:

In corso con problemi di realizzazione Il progetto è in corso di realizzazione ma presenta problemi sostanziali (amministrativi, tecnici, etc.) oppure ritardi significativi

Descrizione dello stato di avanzamento del progetto monitorato:

Il PON Metro 2014-2020 nella città di Roma è in fase avanzata di attuazione, con la maggior parte delle risorse programmate impegnate e numerosi interventi già conclusi. Alla fine del 2023 risultano avviate oltre 1.500 operazioni, con livelli di spesa in costante crescita, e una gestione rafforzata grazie al supporto dei Sistemi di Monitoraggio e Controllo. L'attuazione è stata sostenuta anche da azioni complementari legate al PON Metro Plus 2021-2027. Il progetto MaaS risulta attualmente in fase sperimentale, come confermato nelle interviste con Antonio Falco (Roma Servizi per la Mobilità), e Andrea Benso (Smartcitylab). La sperimentazione si è conclusa in una prima fase nel 2023, che ha visto tra le principali difficoltà il raggiungere un'ampia partecipazione degli utenti e il comunicare efficacemente l'iniziativa al pubblico. È in corso la pianificazione di una seconda fase di sperimentazione.

Giudizio di efficacia (anche potenziale) sul progetto monitorato:

Come giudichi l'efficacia del progetto monitorato?

Potenzialmente efficace ma con problemi Il progetto sembra complessivamente utile ma ci sono debolezze o rischi importanti che ne possono pregiudicare l'efficacia, non legati a ritardi o problemi realizzativi

Risultato del progetto monitorato (se il progetto è concluso, quali risultati ha avuto?):

Il progetto monitorato non è ancora concluso, ma risulta ancora in fase sperimentale, come emerso dalle interviste con i rappresentanti delle associazioni civiche riportate di seguito. Dalle interviste emerge come la sperimentazione non abbia raggiunto gli obiettivi attesi, né in termini di partecipazione (meno di 1.000 volontari contro i 15.000 previsti) né di reale integrazione tra i servizi di trasporto. Le app disponibili si sono rivelate poco efficaci e i percorsi proposti spesso inadeguati, anche a causa della frammentazione dei dati e dell'assenza di un sistema centrale di funzionamento. Le app principali come es. MooneyGo si sono dimostrate poco efficaci a causa dell'incompletezza dei dati oltre a criticità nella gestione della privacy. Le app risultano utili attualmente più come test tecnico che come servizio realmente efficace per l'utenza, poiché non hanno ancora prodotto reali benefici concreti per i cittadini. Dal punto di vista comunicativo e promozionale, il progetto non sembra essere riuscito ad attrarre un'ampia partecipazione del pubblico.

Quali sono i problemi che hai rilevato?

Realizzazione ha mostrato problemi di natura amministrativa

Intervento complessivamente ben realizzato ma non rispondente ai bisogni degli utenti finali (non efficace)

Punti di forza del progetto monitorato:

- 1) Approccio integrato e multisettoriale (inclusione, mobilità, innovazione).
- 2) Coinvolgimento diretto delle Città Metropolitane come Organismi Intermedi.
- 3) Elevata capacità di adattamento del programma, in risposta a eventi come la pandemia.
- 4) Sinergia con altri programmi nazionali e fondi europei .
- 5) Sforzo di collaborazione tra enti pubblici e privati e la creazione di una base dati condivisa che, pur incompleta, rappresenta un primo passo verso un sistema più coordinato.

Punti di debolezza del progetto monitorato:

- 1) Complessità burocratica e amministrativa.
- 2) Ritardi iniziali nella fase di avvio, soprattutto per la strutturazione delle città come enti intermedi.
- 3) Difficoltà di coordinamento tra livelli istituzionali.
- 4) Alcune azioni hanno avuto impatti limitati o non pienamente monitorabili.

Rischi futuri per il progetto monitorato:

- 1) Sovrapposizione con il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.
- 2) Discontinuità amministrativa locale (es. cambi di governance).
- 3) Ritardi nei pagamenti o nella certificazione delle spese.
- 4) Rischio di non sostenibilità degli interventi avviati senza adeguata manutenzione o continuità finanziaria.
- 5) Difficoltà a garantire una reale integrazione tra i diversi operatori di trasporto.

Soluzioni ed idee da proporre per il progetto monitorato:

- 1) Introdurre strumenti digitali per semplificare il monitoraggio e la gestione.
- 2) Introdurre un monitoraggio di tutti i servizi di trasporto pubblico e privato, applicando tale compito ad un terzo unicum
- 3) Sviluppare partenariati stabili pubblico-privati per sostenere la continuità degli interventi.
- 4) Consolidare reti tra le Città Metropolitane per lo scambio di buone pratiche e innovazione congiunta.
- 5) Migliorare la comunicazione dei risultati per coinvolgere maggiormente i cittadini.

Metodi di Indagine

Raccolta Informazioni

Raccolta di informazioni via web

Intervista con gli utenti/beneficiari finali dell'intervento

Intervista con altre tipologie di persone

Intervista con i referenti politici

Facilità di accesso alle informazioni pubbliche

Difficoltoso (es. ho trovato poche informazioni sui siti ufficiali delle amministrazioni; ho dovuto richiedere alle amministrazioni i documenti progettuali che mi servivano; è stato difficoltoso mettersi in contatto con le amministrazioni e avere disponibilità per interviste)

Chi sono e che ruolo hanno nel progetto le persone che hai contattato e/o intervistato? A quale organizzazione appartengono?

Andrea Benso (vicepresidente della consulta di Roma Smartcitylab)

Sara Matassoni (consulta di Roma Smartcitylab)

Antonio Falvo (responsabile dell'Area Trasformazione Digitale e Innovazione presso Roma Servizi per la Mobilità)

Ugo Quinzi (presidente Organizzazione – T·U·Tra·P – APS)

Principali due domande poste agli intervistati:

1. Il progetto MaaS prevede un'unica applicazione o più applicazioni?
2. Non abbiamo trovato un'adeguata pubblicizzazione sulle testate del progetto, qual è la motivazione?

Principali due risposte degli intervistati:

DOMANDA 1:

Sara Matassoni (SMART CITY LAB) "Non c'è un'unica applicazione e soprattutto non è il governo che crea l'applicazione, il governo crea l'infrastruttura abilitante, in cui gli operatori privati con un'applicazione o con mille applicazioni; diciamo che il libero mercato dei trasporti (i MaaS Operator), ha questa infrastruttura di cui può nutrirsi, e sviluppa delle applicazioni che funzionano in posti diversi, alcune più universali di altre, ma lo sforzo di programmazione lo fa lo Stato direttamente.

Antonio Falvo (Roma capitale): No, l'app unica è stata proprio quella che è stata osteggiata, per dare invece la possibilità ai privati di partecipare alla sperimentazione. Dunque, MooneyGo (l'ex MyCicero). Dare la possibilità a loro di organizzare e di sviluppare le proprie app e dare un servizio. Si parla di app, ma proprio per vedere

come si incontra il mercato, cioè il privato, con il pubblico. Ciò che non è chiaro è un business plan di ritorno degli introiti, che serve a capire se c'è un ritorno dell'investimento.

Ugo Quinzi (Organizzazione – T·U·Tra·P – APS) "Allora, il MaaS è il tentativo a livello europeo di far spostare le persone door to door con un'unica applicazione, da cui ottengo un percorso con i vari mezzi che sono necessari per arrivare a destinazione e posso prenotare e pagare questi mezzi. Questa è la visione futuristica del MaaS, naturalmente questo impone di avere una struttura dati a livello nazionale condivisibile con tutte le altre nazioni europee, quindi molto standardizzata. Non è fantascienza, ma insomma è una cosa molto rivoluzionaria."

Alessandro Specchia (Organizzazione – T·U·Tra·P – APS) "Diciamo che se non è fantascienza è quasi fantascienza, perché il grosso problema è che i risultati che ti dà l'app dipendono molto dall'app che stai utilizzando (quindi se usi l'app dei taxi quella ti consiglia i taxi), i movimenti con i mezzi di chi ha pensato quell'app. Un'app unica richiederebbe un impiego di risorse spaventoso, perché tutti gli operatori dovrebbero adeguarsi ad un certo standard che ad esempio non c'è nemmeno per tutti gli autobus del trasporto pubblico di Roma.

Ad oggi abbiamo delle difficoltà perché alcuni gestori usano un certo tipo di sistema automatico di vehicle monitoring e altri un altro." "Inoltre ognuno c'è il suo applicativo e fra di loro non comunicano, quindi fare un'app unica sarebbe non impossibile, ma quasi... questo a me fa pensare che alla fine questo MaaS, chi l'ha pensato, non avesse molte idee chiare, come a dire, vediamo un po' se riusciamo a trovare un sistema per fare qualcosa, ci buttiamo un po' di milioni dentro e vediamo che nasce fuori"

DOMANDA 2:

Sara Matassoni (SMART CITY LAB) "Su questo la comunicazione è particolarmente complessa, io mi occupo nello specifico poi della comunicazione del MaaS, diciamo del coordinamento più che delle attività di comunicazione. Il Dipartimento, quindi il governo italiano non ha un budget dedicato alla comunicazione del MaaS. La comunicazione passa attraverso i soggetti attuatori, che sono gli enti pubblici, quindi comuni, regioni e province autonome, che hanno vinto il bando e hanno firmato la convenzione con il MaaS. Quindi loro hanno del budget dedicato, noi per questo facciamo degli incontri dove raccontiamo il MaaS a livello nazionale.

Antonio Falvo (Roma capitale) "Noi abbiamo una comunicazione diretta verso tutti i federal media che sono 600 strutture. Abbiamo fatto diverse conferenze stampa sui canali social (i classici Facebook e così via). Però abbiamo pubblicizzato il progetto anche sul sito istituzionale, dove abbiamo circa 100.000 contatti al giorno; e abbiamo fatto degli stand dedicati durante la settimana europea, dove troviamo più di 60.000 persone, con anche uno stand all'altezza dei Fori, con cui cerchiamo di fare comunicazione al di là degli "appesi" (cartoncini negli autobus e nella metro).

Ugo Quinzi (presidente Organizzazione – T·U·Tra·P – APS) : (Non direttamente sulla pubblicizzazione del MaaS, ma sulla pubblicizzazione della sperimentazione) Il progetto MaaS si trova ancora in una fase sperimentale. Ci sarebbe addirittura una seconda fase sperimentale di cui non sappiamo nulla. Noi (associazione) abbiamo fatto un accesso agli atti alla Presidenza del Consiglio, al Dipartimento innovazione digitale, per conoscere gli esiti della sperimentazione romana e il Dipartimento ci ha negato questi dati, affermando che questi dati adesso sono parte della seconda fase della sperimentazione, perché dovrebbe esserci in questo momento in

atto una seconda fase di cui noi sperimentatori non sappiamo nulla e i volontari non sono informati e il risultato di fatto è che hanno secretato i dati perché se non vengono diffusi a livello pubblico sono segreti, molto semplicemente.

Link, Video, Allegati