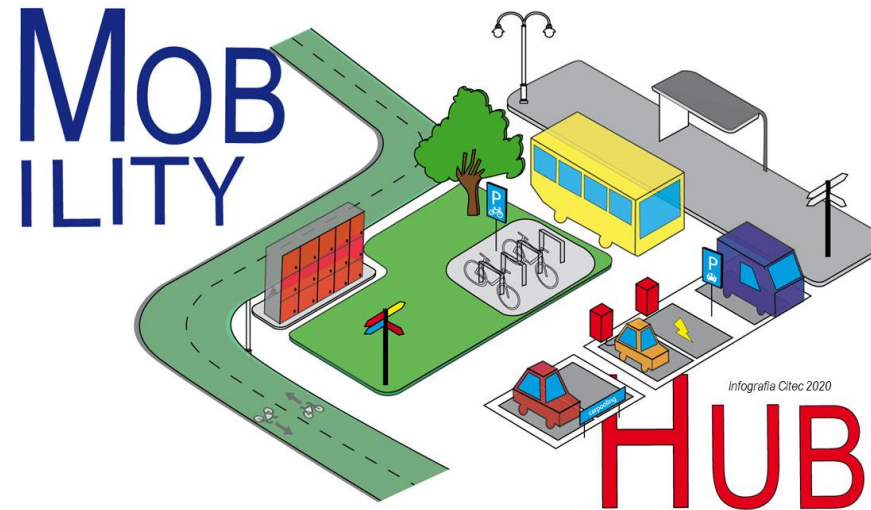


I WEBINAR DELLA MOBILITÀ FORMAZIONE E CONFRONTO



NCC sfide ed opportunità



info@altevalli.org

HAUTES VALLÉES - ALTE VALLI

Sommario

1

2

3

1 Il servizio NCC

1.1. Cos'è e in cosa consiste

1.2. a chi si rivolge il servizio?

1.3. Metodologia dello studio

2. Gli NCC del GAL e dell'Unione Montana della Valle di Susa

2.1. Strutturazione

2.2. Criticità

2.3. Volume di lavoro

3. Il servizio NCC, valorizzare la risorsa

3.1. Rapporto con gli enti pubblici

3.2. Interventi organizzativi

4. Conclusioni

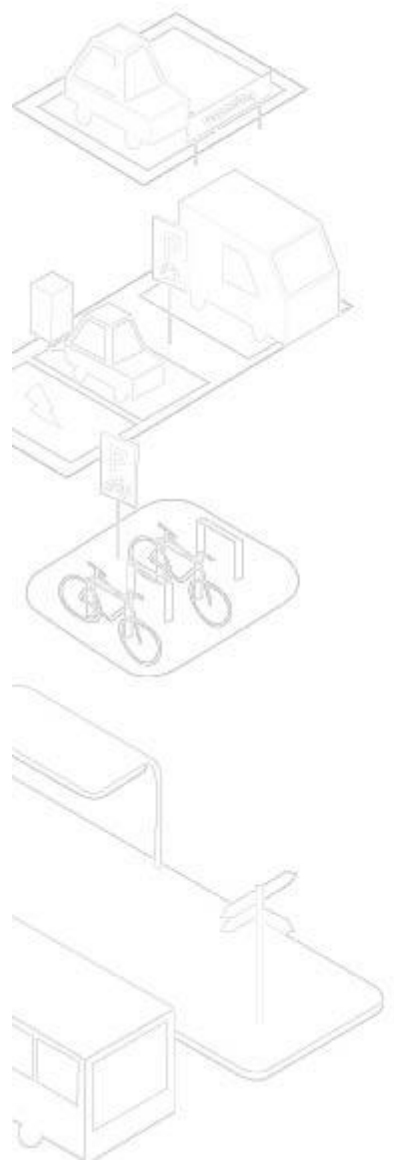
4.1. Punti di Forza / Opportunità

4.2. Punti di Debolezza / Minacce

4.3. Possibili azioni?

- 1
- 2
- 3

Mobility solutions



IL SERVIZIO NCC

NCC 1.1

1

In cosa consiste

2

3

Il servizio di noleggio con conducente (N.C.C.) è definito come un sistema di trasporto pubblico, non di linea, ovvero un servizio per il trasporto passeggeri che non segue orari, percorsi e fermate prestabiliti è un servizio simile a quello effettuato dai taxi ma operante su prenotazione con specifiche limitazioni normative che ne condizionano l'operatività

- I veicoli non possono sostare nelle aree riservate ai taxi e devono rimanere nell'autorimessa che costituisce la sede dell'impresa. Pertanto, chi vuole usufruire del servizio di noleggio con conducente deve contattare l'impresa e prenotarsi .
- Non esistono tariffe prestabilite da rispettare e il costo del servizio di noleggio con conducente può essere concordato di volta in volta con il cliente.
- Il servizio di noleggio con conducente può essere svolto anche al di là del territorio comunale.

NCC 1.2

- 1
- 2
- 3

A chi si rivolge il servizio

- Persone sprovviste di mobilità autonoma (non patentati, problemi deambulatori, etc.).
- Persone che effettuano spostamenti non sistematici (disoccupati, anziani, etc.) o fuori dagli orari di punta.
- Aree sprovviste di idonei collegamenti di trasporto pubblico o a domanda debole.
- Turisti e spostamenti per il tempo libero.
- Clientela business e aziendale (funzionari, clienti, maestranze)

Mobility solutions

NCC 1.2

1

Metodologia di studio

2

3

- Intervista ad un campione di aziende suddivise per ambiti territoriali
- Coinvolgimento con tecnica snow ball
- Domande poste:
 1. Organizzazione aziendale, riferita alla tipologia di azienda ed alla sua dimensione.
 2. Organizzazione del lavoro generale e sue criticità, modalità di lavoro nel territorio, sia come organizzazione che come problematiche interne ed esterne alla rete NCC.
 3. Domanda pre Covid in termini di tipologia di servizio e volumi stimati di lavoro
 4. Domanda post Covid, in termini di tipologia di servizio, domanda attuale e nuovi approcci da parte della comunità al servizio.
 5. Desiderata da sottoporre agli enti pubblici, ovvero relazioni esistenti e possibili scenari di interazione e rapporto con gli stessi, anche in termini di possibile bacino di lavoro.
 6. Implementazione di un'organizzazione di coordinamento, suggestione posta di organizzazione terza super partes in grado di compensare diffidenze e criticità interne alla rete NCC

- 1
- 2
- 3



Gli NCC del GAL e dell'Unione Montana della Valle di Susa

Mobility solutions

NCC 2.1

1
2
3

Strutturazione

- Aziende normalmente individuali, di piccole dimensioni, il cui titolare è solitamente l'unico soggetto operativo. In alcuni casi, sono presenti familiari come coadiutori o come titolari di altre licenze. Le aziende di medie dimensioni sono strutturate con servizi di autobus a noleggio, per cui il servizio NCC con vetture è parte di un'organizzazione di offerta di servizi più ampia.
- Le tipologie di servizio sono prevalentemente due:
 - taxi sul territorio locale, dedicato alla comunità per spostamenti utilitaristici (mercato, farmacia, commissioni varie da parte di persone senza auto o pensionati)
 - servizio transfer per aeroporti o stazioni ferroviarie. (turismo\ business)

NCC 2.2

1
2
3

Criticità

- frammentazione dell'organizzazione,
- mancanza di coesione
- in alcuni casi episodi di concorrenza dannosa, ovvero con diretto danno economico per l'operatore NCC del territorio, **interna ed esterna** alla stessa rete degli NCC.
- Criticità esterne sono date da prestazioni di lavoro non in regola (pensionati che si offrono come autisti etc..), criticità pertanto fuori dal possibile controllo diretto degli operatori NCC, questa tipologia di concorrenza probabilmente può essere contrastata dall'ente pubblico con un aumento del controllo del territorio e in particolare delle zone sensibili al fenomeno dell'abusivismo (stazioni, mercati etc..)
- Criticità interne sono situazioni che potrebbero essere controllate dalla stessa rete degli operatori nel caso esistessero accordi economici o rappresentanze unitarie, anche solo territoriali, in grado di creare coesione imprenditoriale. Nel particolare, questa criticità risulta creata da estemporanei episodi di ribasso dei costi al fine di spostare quote di clienti sulla propria azienda, con auspicato intento di creare un monopolio futuro

NCC 2.3

1
2
3

Volume di lavoro pre covid

- In bassa valle di Susa: il servizio taxi per la comunità o le aziende aveva una continuità annuale, il servizio turistico si alternava tra transfert da e per l'aeroporto verso l'alta valle nel periodo invernale ed il trasferimento di turisti stranieri da e verso i percorsi di arroccamento dei rifugi o della rete sentieristica della bassa valle nelle stagioni estiva ed autunnale
- Il servizio di bike shuttle, rappresentava una percentuale limitata del giro di affari, legato soprattutto al comparto della mountain bike
- servizi privati a fine utilitaristico; una rilevante quota di lavoro, soprattutto in bassa valle, era generata da prestazioni rivolte a persone non in grado di muoversi in autonomia.
- In alta valle il fatturato veniva prevalentemente generato dai servizi turistici. La quota residua di servizi taxi per la comunità aveva carattere marginale, servizio specifico legato al solo bacino dell'alta Valle di Susa e Chisone è stato rappresentato dal servizio di bike shuttle che collegava i comuni dei comprensori con al seguito carrello porta bici.
- Nel Pinerolese e nella Val Pellice il comparto turistico rappresenta una quota minoritaria rispetto al fatturato i servizi alla comunità di fatto rappresentano il principale fatturato.

NCC 2.3

1

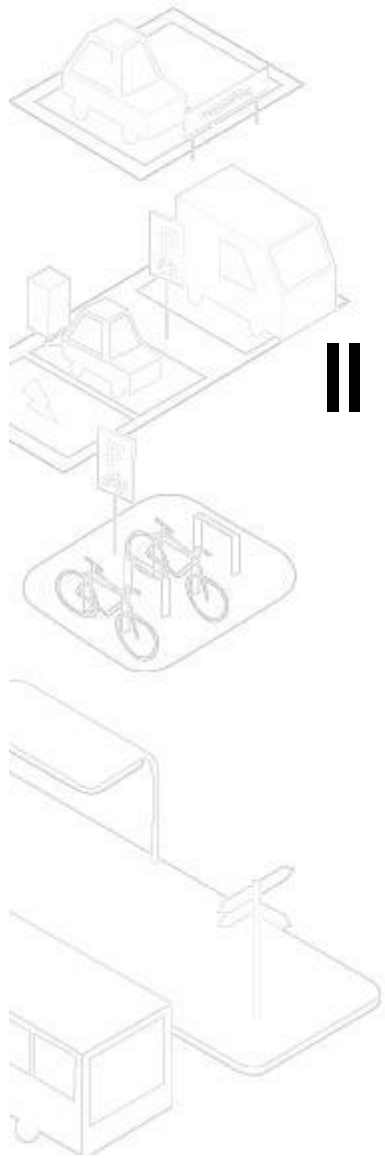
2

3

Volume di lavoro post covid

- La contrazione della domanda riguarda tutti gli ambiti.
- Alcuni operatori denunciano, sulla base di una loro personale deduzione ed osservazione dell'andamento del fatturato, una diminuzione delle richieste anche superiori al 50%.
- Ulteriore ridimensionamento del volume di affari lo si riscontra dai servizi privati rivolti alla comunità, per i quali alcune amministrazioni locali si sono organizzate con servizi di spesa a domicilio o consegna farmaci delegate ad associazioni di volontariato, le quali hanno di fatto eroso possibili quote di mercato per gli NCC che ne sono stati esclusi di fatto.
- Il calo della domanda riscontrato è legato anche a nuove abitudini da parte degli storici clienti

1
2
3



Il servizio NCC, valorizzare la risorsa

Mobility solutions

NCC 3.1

1
2
3

Il rapporto con gli enti pubblici

Frammentazione e mancanza di coesione tra gli operatori non portano ad avere una voce unitaria nelle richieste agli enti pubblici, che in alcuni casi non conoscono le metodologie di lavoro e le potenzialità dei servizi NCC, le quali talvolta esternalizzano servizi a sodalizi senza scopo di lucro o cooperative sociali attività che potrebbero esser operate dagli NCC con regimi convenzionali e professionalità adeguate.

Sconforto portato anche delle tariffazioni che il terzo settore può generare grazie a regimi fiscali e prestazioni volontaristiche, ma che loro considerano al limite dell'etica no profit, come servizi scuolabus affidati ad associazioni di soccorso o trasporti privati di queste associazioni con tariffe assimilabili a quelle di un'azienda privata.

NCC 3.2

1
2
3

Interventi organizzativi

- Organizzazione del lavoro gestita all'interno della singola realtà, ogni NCC lavora in autonomia accettando prenotazioni, pianificando le tratte e i singoli servizi. Solo in caso di scoperture di viaggi, difficoltà operative e carichi di lavoro aggiuntivi non gestibili dalla singola azienda si ricorre all'aiuto diretto di un altro operatore, ma coinvolgendo solo quelli con cui si mantiene un dialogo intrapersonale.
- In maniera spontanea, attraverso l'organizzazione di un limitato numero di operatori "in rete" (due o tre aziende localizzate su aree omogenee) si cerca di garantire reperibilità e continuità di esercizio e copertura reciproca.
- Benché venga ritenuta di non facile attuazione una piattaforma di lavoro comune, anche solo a dimensionamento locale, gli NCC ravvisano la necessità di organizzarsi al fine di ottimizzare gli sforzi lavorativi; un sentore rilevato è la necessità che questa condizione possa essere istituzionalizzata con sistemi di coordinamento superpartes che gestiscano quadranti di lavoro territoriali, al fine di ottimizzare chiamate e gestione dei turni di servizio e reperibilità.

NCC 3.2

- 1
- 2
- 3

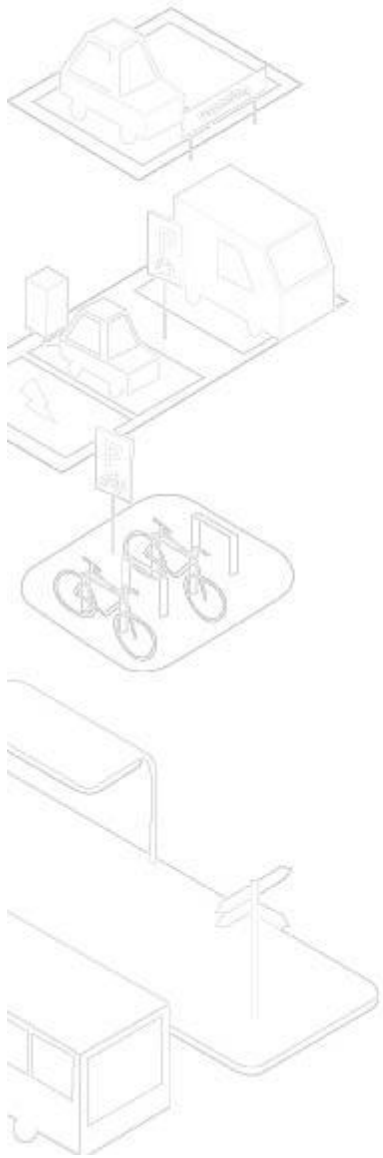
Il rapporto con gli enti pubblici

Frammentazione e mancanza di coesione tra gli operatori non portano ad avere una voce unitaria nelle richieste agli enti pubblici, che in alcuni casi non conoscono le metodologie di lavoro e le potenzialità dei servizi NCC, le quali talvolta esternalizzano servizi a sodalizi senza scopo di lucro o cooperative sociali attività che potrebbero esser operate dagli NCC con regimi convenzionali e professionalità adeguate.

Sconforto portato anche delle tariffazioni che il terzo settore può generare grazie a regimi fiscali e prestazioni volontaristiche, ma che loro considerano al limite dell'etica no profit, come servizi scuolabus affidati ad associazioni di soccorso o trasporti privati di queste associazioni con tariffe assimilabili a quelle di un'azienda privata.

- 1
- 2
- 3
- 4

Mobility solutions



conclusioni

NCC 4.1

1
2
3
4

Punti di Forza / Opportunità

- La valorizzazione del servizio crea un aumento dei posti di lavoro e della capacità di investimento e di capitalizzazione delle micro-realtà imprenditoriali.
- Aumento dell'offerta di trasporto, soprattutto dell'ultimo miglio diventa un'occasione per ridurre l'autodipendenza e l'inclusione sociale di aree marginali.
- Riduzione dei costi fissi e variabili di esercizio, maggiore flessibilità rispetto al servizio di TPL ordinario anche in relazione alle condizioni morfologiche del territorio, alla tipologia di urbanizzazione e della dislocazione dei punti attrattori.
- In rispetto alla normativa, incentivando la transizione verso un parco auto che sia in grado di ridurre quelle esternalità negative ambientali (inquinamento acustico, aria etc.).
- Implementazione dei servizi turistici verso emergenze ambientali e storiche di difficile raggiungimento o non servite da TPL o in aree di pregio da tutelare dall'accesso indiscriminato di veicoli

NCC 4.2

1
2
3
4

Punti di Debolezza / Minacce

- Normativa stringente, gli NCC sono assoggettati a limitazioni di esercizio che condizionano la flessibilità di esercizio all'interno di una rete.
- Possibile concorrenza nei confronti di altri servizi di TPL/Taxi.
- Dimensione limitata del servizio (dovuta alle dimensioni dell'azienda che offre il servizio) debolezza amplificata dalla mancanza di una rete di collaborazione e mutuo supporto che porta anche a difficoltà nel gestire improvvisi picchi di domanda.
- Concorrenza impari tra diverse categorie di lavoratori (es. associazioni vs. operatori economici aziendali). Il terzo settore esercita prestazioni assegnate con criteri esclusivi e comunque con fiscalità e normative agevolate rispetto alle aziende.
- Assenza di dati e strumenti di monitoraggio idonei alla conoscenza della domanda per il servizio.

NCC 4.3

1
2
3
4

Possibili azioni?

- Studio atto a comprendere attraverso i dati in possesso di SUAP e di tutti i soggetti interessati (camera di Commercio, Motorizzazione etc..) la dimensione aziendale in termini di addetti e parco mezzi disponibili sul territorio GAL.
- Studio di relazione tra le aree a forte dispersione abitativa ed alto utilizzo dell'auto per individuare le probabili aree di intervento prioritarie.
- Stabilire la finalità di questi approfondimenti, ovvero comprendere come orientare le azioni verso il settore NCC in relazione ai desiderata degli enti territoriali ed alla loro capacità di intervento.
- Organizzare un sistema di confronto tra NCC ed enti territoriali che abbia struttura permanente ed in grado di evolvere a sistema di correlazione e coordinamento per la rete aziendale.



mobility solutions

Non ereditiamo la terra da nostri antenati, la prendiamo in prestito dai nostri figli

Incarico :

■ 19288.0 Val Susa – Piano Mobility Hub

Riferimenti e contatti :

■ Capo progetto : Ing. Stefano Manelli
■ Collaboratore: Ing. Giorgia Bortolaso, Arch. Riccardo Cannata

Citec Italia srl

Corso Vittorio Emanuele II 111
I-10128 Torino

Tél +39 011 580 53 05 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■