

Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

Sommario

Nota introduttiva

Misura 1 – Definizione della domanda di mobilità potenziale

Misura 2 – Criteri per la individuazione della domanda debole

Misura 3 – Criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli

Misura 4 – Determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria

Misura 5 – Criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe

Misura 6 – Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva

Definizioni

* * *

Nota introduttiva

Le Misure contenute nel presente atto di regolazione hanno ad oggetto la individuazione degli ambiti di servizio pubblico (nel seguito Ambito o Ambiti), degli obblighi di servizio pubblico che su di essi insistono, e delle relative modalità di finanziamento. Esse completano ed integrano quelle aventi ad oggetto la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale di cui alla delibera dell'Autorità del 17 giugno 2015, n. 49 (di seguito Delibera n. 49/2015 ART).

Più specificamente, partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, con particolare riferimento agli articoli 14 e 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito d.lgs. n. 422/1997)¹, le Misure individuano le fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito. Esse comprendono, in successione e nell'ordine:

- la definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1);
- la definizione della domanda debole di mobilità ovvero di quella domanda di entità ridotta per volumi e ricorrenza che, in talune condizioni, non consente di raggiungere un adeguato coefficiente di copertura dei costi (Misura 2);
- l'individuazione dell'insieme dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3);
- la definizione dei criteri per la determinazione degli obblighi di servizio pubblico relativi a un Ambito, declinati per tutti i servizi ed in particolare per quelli di linea, e la individuazione dei metodi più efficienti per il loro finanziamento (Misura 4);
- la definizione dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe i cui proventi contribuiscono al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico (Misura 5);
- i principi per una corretta identificazione dei lotti da affidare (Misura 6).

Per ognuna delle fasi del procedimento sopra enunciate sono definiti il ruolo e i compiti del soggetto competente. Le Misure sono corredate da un elenco delle principali definizioni utilizzate.

¹ In particolare, il Piano Regionale dei Trasporti, i Piani di Bacino, il Documento di programmazione dei servizi minimi, il Programma triennale dei servizi. A tali strumenti si aggiungono, da ultimo, i Piani urbani di mobilità di cui alla L. 24 novembre 2000, n.340.

L'Ambito, in particolare, è definito come un insieme di servizi di trasporto, di linea e non di linea, anche effettuato con diverse modalità, individuato dal soggetto competente in modo funzionale a soddisfare obblighi di servizio pubblico e, in generale, esigenze essenziali di mobilità dei cittadini afferenti a uno specifico Bacino di mobilità.

Riguardo ai termini di applicazione delle Misure rileva la modalità di trasporto interessata. In particolare:

- . *per i servizi di trasporto ferroviario*, le Misure 1, 2, 3 (escluso punto 3.1) e 4, si applicano ai fini della individuazione degli Ambiti dei servizi locali e regionali e, nei servizi a media e lunga percorrenza, in presenza di relazioni deboli. Le Misure hanno effetto sugli atti adottati successivamente alla loro pubblicazione e, specificamente, sulla programmazione dei servizi di trasporto di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997 e sulla definizione dell'oggetto del Contratto di relativo dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico. Esse hanno, altresì, effetto sugli atti propedeutici all'affidamento dei servizi;
- . *per i servizi di trasporto pubblico diversi da quello ferroviario*, le Misure 1, 2, 3 (escluso punto 3.2), e 4 costituiscono un supporto metodologico che l'Autorità mette a disposizione delle amministrazioni pubbliche competenti ai fini della individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli. Tali Misure riguardano attività di programmazione successive all'entrata in vigore delle stesse;
- . i criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe (Misura 5) e per la determinazione dei lotti di gara (Misura 6) si applicano a tutte le modalità di trasporto.

Ove opportuno, le Misure prevedono la adozione di atti finalizzati a garantire adeguate condizioni di trasparenza e di proporzionalità, anche in termini di impatto economico, degli interventi da porre in essere in funzione dei risultati attesi ed in coerenza con gli strumenti di controllo e di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto già previsti dalla legislazione vigente.

Misura 1 – Ambito di servizio pubblico, bacino di mobilità e definizione della domanda potenziale

1. L'Ambito di servizio pubblico è l'insieme dei servizi di trasporto pubblico di persone, di linea e non di linea, resi con diverse modalità che il soggetto competente individua, anche in assenza di compensazione degli operatori, per soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità dei cittadini. L'area territoriale di riferimento per la definizione dell'Ambito è il Bacino di mobilità determinato dai soggetti competenti con gli atti di programmazione e pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997 sulla base di una analisi della domanda potenziale di mobilità, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento.
2. Per l'analisi della domanda potenziale di mobilità, si fa riferimento alle sue caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali, misurate attraverso indagini e/o simulazioni periodiche effettuate direttamente dal soggetto competente o sulla base di dati e informazioni rese disponibili da soggetti terzi. Il soggetto competente traccia la distribuzione temporale e spaziale della domanda potenziale e rileva le motivazioni di viaggio, la disponibilità a pagare dei soggetti di indagine e, in generale, le loro preferenze.
3. Per tenere conto anche della domanda effettiva, il soggetto competente utilizza informazioni derivanti dall'osservazione delle serie storiche dei passeggeri trasportati e dei dati di traffico relativi alle tratte destinate al soddisfacimento di parte o di tutta la domanda rilevata, ivi compresi il numero di biglietti venduti ed i relativi ricavi, ed attingendo alle fonti disponibili presso l'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.
4. La scelta della metodologia di indagine e/o simulazione è effettuata dai soggetti competenti sentite le associazioni dei consumatori, secondo criteri di proporzionalità rispetto agli esiti attesi ed in coerenza con gli strumenti di programmazione del trasporto pubblico regionale e locale, di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997.

Misura 2 – Criteri per la individuazione della domanda debole

1. All'interno di ciascun Bacino di mobilità i soggetti competenti individuano, secondo parametri significativi, le caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socio-economiche di una utenza potenziale di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, che identifica la domanda debole.
2. La determinazione delle caratteristiche territoriali della domanda debole tiene conto, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dei seguenti parametri:
 - a) densità della popolazione
 - b) grado di urbanizzazione
 - c) età della popolazione residente
 - d) quota altimetrica

I suddetti indicatori sono calcolati – di norma e ove disponibili – a livello di “Sezione di censimento generale della popolazione e delle abitazioni” e relative elaborazioni dell'Istituto nazionale di statistica.

3. La determinazione delle caratteristiche temporali della domanda debole deriva dalla oggettiva rilevazione di fattori permanenti o temporanei che comportano significative riduzioni del numero di spostamenti in relazione alle ore notturne o altri periodi della giornata, ai giorni della settimana festivi e prefestivi e/o a determinati periodi dell'anno.
4. La determinazione delle caratteristiche soggettive o socioeconomiche della domanda debole deriva dalla rilevazione della presenza di condizioni di disagio economico correlate alla condizione professionale, di disabilità e/o ridotta mobilità, o altre condizioni ritenute meritevoli di tutela pubblica, in ogni caso verificate sulla base di apposite certificazioni.

5. La determinazione delle caratteristiche di cui ai punti precedenti è resa trasparente ed è motivata nell'ambito degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997 mediante esplicita enunciazione dei parametri utilizzati.

Misura 3 - Criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli

1. Per soddisfare la domanda di mobilità rilevata sulla base dei criteri di cui alla precedente Misura 1 e garantire la prestazione di servizi in caso di domanda debole, di cui alla precedente Misura 2, nell'ambito degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997, i soggetti competenti individuano una o più modalità e tipologie di trasporto efficaci, anche combinate tra loro. In relazione a quest'ultime, essi individuano specifici obblighi di servizio pubblico, così determinando l'Ambito. L'efficacia della scelta della tipologia e modalità di trasporto è assicurata tenendo conto di variabili di natura economica, tecnico-ambientale e di contesto, oltre che dei criteri di cui ai successivi punti.

2. La domanda debole o la relazione debole sono soddisfatte, di norma, assicurando l'integrazione modale dei servizi, nel rispetto degli obblighi in materia ambientale e con la finalità di riduzione delle esternalità negative, fermo restando l'osservanza del principio di economicità. A questo fine, in sede di programmazione dei servizi o in caso di loro revisione, la scelta delle modalità di trasporto tiene conto di adeguati livelli di integrazione dei servizi e di integrazione e differenziazione delle tariffe secondo quanto indicato nella Misura 5, prevedendo anche l'impiego di tecnologie innovative. Tale scelta è effettuata in funzione del coefficiente di riempimento dei mezzi nelle fasce orarie di morbida, nonché del grado di affollamento dei mezzi nelle ore di punta, come rilevati dai sistemi di monitoraggio stabiliti nei contratti di servizio.

3. Avuto riguardo a fattispecie specifiche, la domanda debole o la relazione debole sono soddisfatte, di norma, come segue:

3.1 in contesti urbani o per spostamenti di breve distanza all'interno di un bacino di mobilità, mediante servizi di trasporto a chiamata, inclusi i servizi di mobilità condivisa, quali il *car-sharing* e taxi collettivi, connessi, ove necessario, ai servizi di trasporto di linea. In questi casi occorre, altresì, prevedere la integrazione dei servizi di linea e di quelli a chiamata con i servizi di trasporto scolastico, con quelli dedicati al trasporto di anziani e disabili, e con altre soluzioni offerte dai singoli Comuni, fermo restando quanto disposto dall'articolo 14, comma 4, del d.lgs. n. 422/1997;

3.2 per servire le relazioni di media-lunga distanza, mediante:

- a) il servizio ferroviario, nei casi in cui la domanda sia equamente distribuita tra tutte le origini e tutte le destinazioni, anche per fascia oraria ("many-to-many"), ovvero nei casi in cui non vi siano generatori od attrattori prevalenti tali da rendere preferibili servizi "one-to-one";
- b) il servizio di trasporto con autobus, anche in integrazione con il servizio ferroviario o con l'aereo, nei casi in cui la domanda sia distribuita su una o più origini ma verso una o poche destinazioni ("one-to-one" o "many-to-one");
- c) il servizio di trasporto con autobus, nei casi in cui questa modalità consenta di minimizzare il numero di trasbordi, tipicamente ferroviari, da una modalità all'altra o tra servizi.

In tutte le fattispecie sopra enunciate, i servizi di trasporto costituiscono oggetto di contratti di servizio tra soggetto competente ed operatore, da affidare tenendo conto dei criteri di cui alla successiva Misura 6. In particolare, gli atti di affidamento dei contratti di servizio per il trasporto ferroviario o per il trasporto su gomma, motivano l'eventuale inclusione di relazioni già servite da servizi di trasporto di linea su autobus di media lunga e percorrenza privi di contribuzione pubblica e comparabili per tempi di percorrenza, fasce orarie di partenza e arrivo, destinazioni, a condizioni di prezzo sostenibili, a fini di contenimento della spesa pubblica e a parità di tutela nel rispetto degli interessi rilevanti.

3.3 nei casi in cui la domanda o relazione debole sia concentrata in periodi limitati dell'anno o della settimana o in determinati orari, mediante servizi periodici a carattere non continuativo o servizi di trasporto a chiamata, afferenti anche solo a determinate porzioni del territorio interessato.

3.4 nei casi in cui essa afferisca a caratteristiche soggettive di ridotta mobilità o abilità, in modo da garantire un adeguato soddisfacimento delle relative esigenze e, di norma, impiegando specifici sistemi e dotazioni di trasporto quali, ad esempio, il pianale ribassato, idonei spazi per carrozzine, la segnalazione audio del percorso in prossimità della fermata.

Misura 4 - Determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria

1. In relazione alle modalità di trasporto individuate, di cui alla precedente Misura 3, sono definiti nel dettaglio gli obblighi di servizio pubblico, che garantiscono almeno le condizioni minime di qualità dei servizi ed il contenuto minimo dei diritti degli utenti definiti ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere d) ed e), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, nonché il rispetto dei diritti dei passeggeri di cui ai relativi Regolamenti europei e disposizioni nazionali di esecuzione².

2. Rientra tra le condizioni minime di qualità dei servizi di cui al precedente punto 1 una adeguata offerta di servizi negli orari nei quali maggiormente si concentra l'utenza che si sposta per ragioni di lavoro o di studio, come ad esempio nelle fasce orarie di punta dei periodi non festivi.

3. Possono altresì essere definiti, per tutte le tipologie e modalità di servizi, obblighi di applicare tariffe non superiori a livelli massimi prestabiliti o tariffe agevolate, rispetto agli stessi livelli massimi, o di riconoscere esenzioni per determinate categorie di utenza, secondo i criteri di cui alla successiva Misura 5.

4. Per quanto riguarda i servizi di linea, gli obblighi di servizio pubblico sono definiti in termini di relazioni da servire, frequenze, orari, periodicità e garanzia della disponibilità di posti a sedere per selezionate categorie di utenza.

5. Ai fini della copertura finanziaria, i costi dei servizi di trasporto pubblico inclusi nell'Ambito, compresi quelli relativi ad esternalità negative, sono calcolati con riferimento ad ipotesi di costo efficiente, sulla base di quanto disposto con Delibera n. 49/2015 ART, Misure 12, 13 e 14 per i servizi di trasporto di cui al d.lgs. n. 422/1997, assicurando la coerenza con quanto previsto dall'articolo 17, comma 1, del medesimo decreto legislativo, laddove applicabile. I costi sono sottoposti a un regime di progressivo recupero di efficienza per conseguire obiettivi quantitativi individuati *ex ante* rispetto a parametri appropriati o *benchmark* nazionali o internazionali.

6. Nel caso dei servizi di trasporto pubblico di linea, qualora il gettito ottenuto applicando le tariffe determinate in base ai criteri della successiva Misura 5, o qualora altre fonti di ricavo derivanti da attività compatibili con quella di trasporto pubblico, oltre che dalla valorizzazione degli effetti di rete positivi, non assicurino la totale copertura dei costi efficienti riferiti alla combinazione delle modalità di cui alla precedente Misura 3 e di un margine di utile ragionevole, è riconosciuta all'operatore del servizio una compensazione finanziaria calcolata in base al diritto dell'Unione europea e a quanto disposto nella Delibera n. 49/2015 ART, Misure 12, 13 e 14. In questo caso, il contratto di servizio deve prevedere almeno il raggiungimento del coefficiente minimo di copertura dei costi di cui all'articolo 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997.

7. La compensazione finanziaria nei contratti di servizio affidati secondo le modalità ammesse dall'ordinamento, calcolata come indicato al precedente punto 6, può essere assicurata direttamente con

² Rispettivamente:

- a) per i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dal Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007 e dal decreto legislativo n. 70/2014;
- b) per i passeggeri nel trasporto con autobus, dal Regolamento (UE) n. 181/2011 e dal decreto legislativo n. 169/2014;
- c) per i passeggeri via mare e per vie navigabili interne, dal Regolamento (UE) n. 1177/2010 e dal decreto legislativo n. 129/2015;
- d) per i passeggeri nel trasporto aereo, dal Regolamento (CE) n. 261/2004 e dal decreto legislativo n. 69/2006.

finanziamento pubblico dell'operatore in ragione della redditività dell'insieme dei servizi inclusi nel contratto di servizio, ovvero indirettamente mediante il finanziamento dei servizi che non remunerano i costi sostenuti con quelli che garantiscono ricavi superiori ai relativi costi.

8. In alternativa alle modalità di copertura delle compensazioni di cui al precedente punto 7, i costi dei servizi, addizionati di un margine di utile ragionevole, calcolati come indicato al punto 6, possono essere coperti attraverso entrate finanziarie derivanti dall'applicazione di:

- a) tasse di scopo³
- b) prelievi o maggiorazioni di oneri dovuti dagli operatori dei servizi di trasporto o di servizi complementari autorizzati ed operanti in regime di libero mercato, appositamente previste per trasferire gli effetti finanziari positivi di rete ai servizi gravati da obblighi di servizio pubblico

9. Le esigenze di mobilità essenziali dei cittadini possono essere soddisfatte anche al di fuori dei contratti di servizio, mediante servizi che non comportano compensazioni o attribuzione di diritti di esclusiva, o anche attraverso la compensazione diretta degli utenti, che può sostituire del tutto la compensazione diretta dell'operatore o essere complementare rispetto ad essa. Gli utenti destinatari delle compensazioni sono individuati dal soggetto competente, secondo propri criteri ed in base a verificabili condizioni soggettive o oggettive.

10. Possono essere inclusi in un contratto di servizio i servizi di trasporto remunerativi suscettibili di essere gestiti in regime di libero mercato, ivi compresi i collegamenti diretti (*"point to point"*) tra una città metropolitana di cui alla Legge 7 aprile 2014, n. 56 o un capoluogo di Regione ed una o più infrastrutture di trasporto connessa o facente parte di una rete di rilevanza nazionale (autorità di sistema portuale, aeroporti di interesse nazionale e stazioni ferroviarie di tipo *platinum, gold e silver*) solo se tale inclusione è adeguatamente motivata, con riferimento in particolare alla impraticabilità di ricorrere alle modalità di finanziamento di cui ai precedenti punti 8 e 9. Con riguardo ai servizi di trasporto di linea, in ambito comunale e intercomunale, i Comuni possono consentire che essi siano svolti in regime non di esclusiva ed in tutto il territorio o in tratte e per tempi predeterminati da soggetti in possesso dei necessari requisiti tecnico professionali e fermo restando il divieto di disporre finanziamenti in qualsiasi forma, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223.

11. Le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata con le relative motivazioni sono illustrate in una relazione pubblicata sul *sito web* del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento. Nel caso dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia, tale relazione è inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter.

12. La consultazione di cui alla Misura 2, punto 6, della Delibera n. 49/2015 ART è utilizzata dagli enti affidanti anche per la scelta delle modalità di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico e la conseguente individuazione dell'estensione del lotto da affidare che, in ogni caso, deve assicurare la contendibilità della procedura, come definito in Misura 6. Analoghe valutazioni in ordine alla contendibilità del mercato sono svolte in caso di affidamento con modalità dirette o *in house*.

Misura 5 - Criteri di determinazione e di aggiornamento delle tariffe

1. Ai fini della determinazione delle tariffe all'utenza dei servizi di trasporto soggetti a obblighi di servizio pubblico, il soggetto competente utilizza gli esiti delle rilevazioni della domanda potenziale di mobilità di cui alla precedente Misura 1 opportunamente integrati, qualora le predette indagini non siano disponibili, con i dati derivanti dall'osservazione delle serie storiche sui passeggeri trasportati o sui biglietti venduti ed i relativi ricavi sulle tratte destinate al soddisfacimento di parte o di tutta la domanda, di cui al punto 3 della suddetta Misura.

³ Quali, ad esempio: *congestion charge, road pricing*.

2. Per le categorie di utenza che si spostano sistematicamente per motivi di studio o di lavoro, nonché per quelle caratterizzate da condizioni di disagio socio-economico, disabilità o mobilità ridotta o per altre categorie individuate come meritevoli di tutela, ove non sia possibile ricorrere a forme di compensazione diretta, di cui alla precedente Misura 4, punto 9, il soggetto competente applica tariffe agevolate ai titoli di viaggio consuntivabili, anche in forma di abbonamenti, o esenzioni. Per le predette categorie di utenza, le tariffe ed i prezzi degli abbonamenti sono fissati in funzione dei chilometri percorsi e dei tempi di viaggio garantiti, perseguitando la progressiva riduzione dei tempi di percorrenza e l'integrazione tariffaria dei titoli di viaggio relativi a servizi e operatori diversi.

3. Fermi restando i principi di universalità ed accessibilità tariffaria dei servizi di trasporto soggetti a obblighi di servizio pubblico, per le categorie di utenza diverse da quelle di cui al punto precedente che si servono dei predetti servizi, al fine di ridurre le compensazioni finanziarie, le tariffe sono fissate in funzione della disponibilità a pagare dell'utenza, degli standard di qualità del servizio garantiti superiori a quelli stabiliti dall'Autorità nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, e di altri fattori resi tra loro compatibili, tra i quali, l'integrazione tariffaria con servizi e operatori diversi, la fascia oraria di utilizzo dei mezzi di trasporto, le quantità e modalità di acquisto, la tipologia dei servizi a bordo, i canali di distribuzione, e gli altri parametri di scelta degli utenti, come rilevati dalle indagini di cui al punto 1.

4. Il mancato introito conseguente all'applicazione di tariffe agevolate o al riconoscimento di esenzioni di cui al precedente punto 2 è calcolato rispetto ai ricavi che si sarebbero ottenuti applicando tariffe e abbonamenti agevolati, fermo restando quanto stabilito alla Misura 4, punto 6, in materia di compensazioni finanziarie. Ai fini del computo del mancato introito, deve farsi riferimento al numero dei titoli di viaggio consuntivati che rientrano nelle tipologie di utenza agevolata ed esentata alla fine di ciascun anno, sulla base di apposite procedure di verifica definite nel contratto di servizio.

5. In relazione a standard di qualità del servizio superiori a quelli minimi determinati dall'Autorità nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 e/o a un contenuto minimo dei diritti degli utenti superiore a quello minimo fissato dall'Autorità ai sensi del medesimo comma, lettera e), possono corrispondere tariffe più elevate.

6. Il livello di copertura dei costi, assicurato dal gettito delle tariffe dei servizi di trasporto ricadenti nel contesto applicativo del d.lgs. n. 422/1997 ed inclusi in un Ambito, copre almeno la soglia minima di legge di cui all'articolo 19, comma 5, dello stesso decreto.

7. Le tariffe per tutti i servizi di linea soggetti a obblighi di servizio pubblico sono aggiornate in base al meccanismo di *price cap* previsto nella Misura 19 della Delibera n. 49/2015 ART.

Misura 6 - Criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva

1. Al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi.

2. Il numero di partecipanti potenziali alle predette procedure di affidamento è verificato in base a una preventiva analisi di mercato che accerti, anche sulla base di apposite manifestazioni di interesse, il numero di imprese che posseggono i requisiti per l'esercizio dei servizi previsti e che siano nelle condizioni di presentare un'offerta, con riferimento, in particolare, alla proprietà e disponibilità di materiale rotabile e di infrastrutture strumentali all'effettuazione del servizio. A tale fine, anche in caso di affidamento diretto o *in house*, è utilizzata la consultazione dei soggetti portatori di interesse, di cui alla Misura 2, punto 6, della Delibera n. 49/2015 ART, in esito alla quale è prodotta un'apposita relazione nella quale il soggetto competente illustra e motiva anche le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico di cui alla precedente Misura 4, punti 7 e 8, ed i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare. In tal caso è prevista una unica relazione da redigere prima della pubblicazione del bando di gara o

dell'invio della lettera di invito o prima dell'atto di affidamento diretto o *in house*. La relazione è preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni dal ricevimento della medesima, decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter.

3. Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, nel caso in cui il soddisfacimento delle esigenze di mobilità essenziali della popolazione all'interno di un Ambito richieda l'appontamento di più modalità di servizi di trasporto di linea suscettibili di essere affidati in esclusiva, sono individuati più lotti.

4. Allo stesso, nel caso in cui vengano presentate un'unica offerta o manifestazione di interesse valide, il bando o la lettera di invito prevedono che il soggetto competente rivaluti in autotutela la scelta in merito alla definizione dei lotti. In tali ipotesi, l'eventuale esercizio dei poteri in autotutela può avere luogo entro e non oltre l'apertura delle offerte.

5. Con riferimento agli investimenti richiesti ai fini della partecipazione alla procedura di affidamento, il lotto deve consentire la partecipazione di una pluralità di operatori in possesso dei requisiti minimi richiesti. Il disegno del servizio geografico e/o modale del lotto da affidare deve comprendere, altresì, tutti i beni strumentali che, ai fini dell'effettuazione del servizio, rivestono carattere di essenzialità o indispensabilità o le localizzazioni adeguate per la ubicazione degli stessi come individuati, rispettivamente, in base ai criteri di cui alle Misure 2 e 4 della Delibera n. 49/2015 ART.

6. Il lotto da affidare può coincidere con una porzione dei servizi compresi nell'Ambito o, nel caso in cui esso includa solo l'insieme di servizi di trasporto pubblico di linea che possono essere affidati in regime di esclusiva a fronte di una compensazione finanziaria a copertura degli obblighi di servizio pubblico, con tutti i servizi compresi nell'Ambito. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità.

7. In relazione al precedente punto 6, anche al fine di raggiungere la soglia minima di legge del coefficiente di copertura dei costi di cui all'articolo 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997, la copertura finanziaria degli obblighi di servizio pubblico nel contratto di servizio è assicurata attraverso le opzioni di cui alla Misura 4, punti 7 e 8.

Definizioni

Ambito di servizio pubblico: sistema composito di servizi di trasporto pubblico di persone, anche di diverse modalità (automobilistica, filoviaria, tranviaria, metropolitana, ferroviaria, a fune, lacuale, lagunare, fluviale e regionale marittima) e tipologie (di linea, non di linea), funzionali a soddisfare obblighi di servizio pubblico (OSP) e, in generale, esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, anche senza compensazione diretta degli operatori.

Bacino di mobilità: area territoriale senza soluzione di continuità, determinata dai soggetti competenti, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione (v.) e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento.

Coefficiente di copertura dei costi (*coverage ratio*): rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, come definito dall'articolo 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997.

Disponibilità a pagare (*willingness to pay*): importo massimo che un consumatore (passeggero) è disposto a pagare per ottenere un bene o servizio di cui non dispone.

Domanda debole: domanda di servizi di ridotta entità che, in talune condizioni, non consente di raggiungere un valore del coefficiente di copertura dei costi almeno pari a quello minimo definito dalla legge. Sono conseguentemente definite **relazioni a domanda debole** (o relazioni deboli) le relazioni origine/destinazione caratterizzate da una "domanda debole" di mobilità (v.); nelle Misure ci si riferisce sempre a "relazioni di media-lunga distanza" (v. Spostamenti di media e di lunga distanza), intendendo i collegamenti sulla direttrice Nord-Sud o le direttrici trasversali dell'Italia; quando tali collegamenti sono serviti dal trasporto ferroviario, ci si riferisce a "servizi di interesse nazionale a media e lunga percorrenza".

Effetti di rete: incremento dei ricavi (o diminuzione dei costi) generati dalla gestione congiunta e coordinata di porzioni di una stessa rete distinte per categoria di servizio (i.e. alta velocità, intercity, regionale, urbano, extraurbano) e sotto il profilo contrattuale (in regime OSP o "a mercato"), e viceversa.

Esteriorità negativa: ricadute degli effetti negativi di decisioni di consumo o di produzione su soggetti terzi ad esse comunque connessi (alterazioni del clima, congestionsamento del traffico o della circolazione, aumento di rumore o di grado di incidentalità).

Coefficiente di riempimento dei mezzi (*load factor*): grado di riempimento dei mezzi di trasporto in relazione a una misura di capacità, determinato come rapporto percentuale tra passeggeri trasportati (passeggeri*km) e posti disponibili a bordo (posti*km).

Grado di urbanizzazione: parametro desumibile dalle Classificazioni statistiche dei Comuni dell'ISTAT basato sulla densità demografica e il numero di abitanti valutati entro griglie regolari con celle di un chilometro quadrato.

Indicatori di qualità: variabili quantitative o parametri qualitativi in grado di rappresentare adeguatamente, in corrispondenza di ciascun fattore di qualità (aspetti rilevanti per la percezione della qualità del servizio da parte dell'utente), i livelli prestazionali del servizio erogato.

Lotto da affidare (o di affidamento): delimitazione specifica di una rete di servizi di trasporto basata su criteri di tipo geografico e/o modale che rende possibile la massima partecipazione alla procedura di affidamento, assicurando l'efficienza e l'efficacia del servizio in relazione alla sussistenza di economie di scala e di densità.

Spostamenti di breve distanza: spostamenti che possono essere conclusi nell'arco di una giornata, anche considerando tragitti A/R, mediamente compresi entro distanze di 50 km (brevi distanze), in relazione alle caratteristiche di accessibilità delle aree attraversate, delle reti e dei servizi utilizzabili.

Spostamenti di media e lunga distanza: spostamenti superiori a 50 km, in relazione alle caratteristiche di accessibilità delle aree attraversate, delle reti e dei servizi utilizzabili. Gli spostamenti di lunga distanza non possono essere conclusi nell'arco di una giornata, considerando l'intero tragitto A/R.

Standard di qualità: valore da prefissare in corrispondenza di ciascun indicatore di qualità (v.), sulla base delle aspettative dell'utenza e delle potenzialità del soggetto erogatore.