

Prot. N. 278-2016

Roma, 21 settembre 2016

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza, 230  
10126 Torino  
[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)  
[ACC@autorita-trasporti.it](mailto:ACC@autorita-trasporti.it)

**“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”.**

**Osservazioni della Segreteria Nazionale FIT-CISL relative alla consultazione avviata dall’Autorità di regolazione dei trasporti con Delibera n.83/2016.**

### Considerazioni generali

Nell’ambito del TPL, è evidente che il costante depauperamento del servizio, determinato dalla riduzione delle risorse che sostengono il settore, genera sempre più tagli laddove si registra una debole domanda. Questa situazione rischia di far scomparire del tutto il servizio, dove lo stesso è già ridotto ai minimi termini. La Fit-Cisl ritiene che maggiori risorse consentirebbero di individuare più facilmente i criteri per la definizione della domanda debole, tuttavia, in una oggettiva mancanza di uno scenario simile, si dovrebbero prevedere dei meccanismi che impongano l’obbligo di un servizio minimo da garantire su tutto il territorio anche attraverso una maggiore integrazione tra le varie modalità di servizio.

I tagli apportati alle Regioni, rispetto all’articolo 3 del DPCM 11 marzo 2013, hanno determinato nel corrente anno, un ulteriore significativo dato negativo sulla programmazione del servizio. Evitando di discutere la finalità di tale norma, che nelle sue intenzioni doveva certamente essere propositiva, diventa assolutamente necessario ricercare dei meccanismi di ripartizione che non vadano ulteriormente a penalizzare quel servizio minimo che si reputa necessario sul territorio gestito. La metodologia per la copertura finanziaria deve avere sì dei meccanismi di premialità degli enti virtuosi, ma nello tempo non deve ulteriormente penalizzare chi, per ragioni oggettive, è in palese difficoltà con la copertura del servizio minimo e indispensabile.

Una miglior programmazione del servizio, con il conseguente taglio agli sprechi, attraverso l’aggregazione delle imprese e la sempre maggior ricerca di player di grandi dimensioni può essere la strada giusta.

Determinazione delle tariffe e qualità del servizio, sono temi che passano anche attraverso i corrispettivi dei contratti di servizio, che a riguardo denunciano ancora la grave mancanza dell’individuazione dei costi standard, tra l’altro previsti nella riforma del TPL all’interno della proposta di legge Madia, con un ruolo significativo (30%) nella ripartizione delle risorse del FNT.

Per quanto riguarda i lotti di gara per i servizi, la proposta avanzata non è esaustiva se si vuole raggiungere l’obiettivo dell’aggregazione delle imprese. Tale condizione potrebbe consentire, soprattutto se non si intervenisse nel meccanismo degli affidi e sub affidi, anche in un bacino di grandi dimensioni, la presenza di numerose piccole imprese che esercitano lo stesso servizio, sullo stesso territorio con la stessa domanda senza per altro avere nessuno tipo di incentivo all’aggregazione.

AOO AUTORITA DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo Arrivo N. 6946/2016 del 23-09-2016  
Copia Documento

Seguono considerazioni specifiche in ordine a quanto richiesto dalla procedura di consultazione per ciascuna misura prevista.

#### **MISURA 1) Definizioni e criteri metodologici**

Osservazioni: in ordine alla definizione di località abitata si indica una perplessità relativa all'individuazione delle stesse in base ad un censimento del 2001, rispetto al quale, attualmente, le densità abitative potrebbero aver subito grandi cambiamenti soprattutto in merito agli spostamenti abitativi dai centri urbani verso le località periferiche e sub urbane. Il dato del 2001 potrebbe così risultare non adeguato per la corretta individuazione dei servizi a domanda debole e della domanda di trasporto in generale.

#### **MISURA 2) criteri individuazione domanda debole**

Si ritiene di dover considerare un comune a domanda debole quando ricorre anche uno solo degli indicatori primari indicati al punto 4 della misura n.2.

#### **MISURA 3) domanda di mobilità potenziale, scelta della modalità di trasporto e obblighi di servizio pubblico**

L'ambito di servizio pubblico deve essere individuato e la domanda di mobilità potenziale devono essere rilevate dall'ente responsabile della programmazione del servizio facendo però riferimento a precisi criteri indicati dall'ART. Tra tali criteri e' fondamentale individuare le realtà abitative attuali e reali e le tratte stradali in cui si rileva un alto uso del mezzo privato.

#### **MISURA 4) metodologia per la copertura finanziaria**

La copertura finanziaria deve basarsi su meccanismi di premialità a favore delle realtà virtuose, ma, allo stesso tempo, non deve ulteriormente penalizzare situazioni di oggettiva difficoltà per la copertura del servizio minimo indispensabile.

Per quanto riguarda tale tema si ritiene fondamentale l'adozione di adeguate politiche di recupero dell'evasione tariffaria anche attraverso l'introduzione di forme incentivanti.

Inoltre, si suggerisce di introdurre e migliorare sistemi fiscalmente incentivanti per le imprese che adottano sistemi di trasporto collettivo per i propri dipendenti.

#### **MISURA 5) criteri e principi per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole.**

I criteri e le modalità indicate si ritengono esaustivi.

#### **MISURA 6) modalità di determinazione delle tariffe, condizioni minime di qualità del servizio e diritti dei passeggeri**

Nulla da osservare si concorda con quanto espresso.

#### **MISURA 7) criteri identificazione lotti di gara per servizi regionali e locali**

La previsione del bacino minimo di 350.000 abitanti può essere un utile riferimento se vengono stabiliti dei limiti ben definiti per gli affidi e i sub affidi. Tuttavia tale previsione non favorisce la necessaria aggregazione della miriade di imprese operanti nel settore indispensabile per realizzare economie di scala. Il riferimento al numero di abitanti quindi non può costituire l'unico riferimento da prendere in considerazione, in particolare nelle grandi aree metropolitane, dove occorre creare le opportune sinergie e aggregazioni per rendere realmente efficace il sistema.