

Roma, 21 settembre 2016

Spett.le AUTORITA' REGOLAZIONE TRASPORTI
a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Osservazioni all'atto di regolazione recante "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"

In merito all'atto di regolazione in oggetto, si rimettono all'Autorità le seguenti osservazioni:

MISURA N. 3

Quesito n. 7: "Si condivide il riferimento alla domanda potenziale e alle sue modalità di rilevazione"

1) Obbligatorio coinvolgimento delle associazioni dei consumatori nella fase di programmazione del servizio - art 2, comma 461, Legge n. 244/2007

In via preliminare, in ordine al nuovo metodo proposto di rilevazione dei bisogni della collettività e di pianificazione del servizio di trasporto, si fa presente quanto previsto dall'articolo 2, comma 461 della Legge n. 244 del 2007 in ordine all'obbligatorio coinvolgimento delle associazioni dei consumatori anche nella fase di programmazione del servizio di trasporto, come delineato in particolare dalle *"Linee Guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle Carte di Qualità dei Servizi Pubblici Locali, con particolare riferimento al ruolo delle associazioni dei consumatori ai sensi dell'art. 2 comma 461 della legge 244 del 2007"*, definite con l'Accordo del 26 settembre 2013 in seno alla Conferenza Unificata Stato – Regioni.

Le citate Linee guida, in linea con tutta la normativa europea che definisce il ruolo delle associazioni dei consumatori¹, prevede il coinvolgimento delle associazioni *sia "a valle" che "a monte"* dell'erogazione del servizio, ovvero sia nella fase di programmazione che di monitoraggio del servizio, al fine di garantire un ulteriore strumento di trasparenza e di coinvolgimento delle utenza tramite i propri enti rappresentativi.

In particolare le Linee Guida a pagina 8 esprimono quale principio generale da attuare nel coinvolgimento delle associazioni dei consumatori che: *"sia assicurata la consultazione preventiva degli stakeholder.. almeno sei mesi prima dell'affidamento del servizio e/o della predisposizione dei bandi di gara, al fine di valutare gli aspetti quantitativi e qualitativi del servizio e gli oneri per attività di monitoraggio sul rispetto degli standards"*.

Pertanto si richiede che, anche in ordine alla proposta nuova modalità di rilevazione delle esigenze di mobilità degli utenti (riferita alla cd. "domanda potenziale") ed all'assunzione della stessa all'interno della attività programmativa degli Enti Regionali, sia garantita in ogni caso la preventiva valutazione e coinvolgimento delle associazioni, al fine di verificare il concreto livello sia quantitativo che qualitativo dei nuovi servizi così definiti, ai sensi delle citate disposizioni.

¹ Libro verde sulla revisione dell'acquis comunitario in materia di tutela dei consumatori [Gazzetta ufficiale C 61 del 15.03.06; Risoluzione del Consiglio, del 31 maggio 2007, sulla strategia per la politica dei consumatori dell'UE 2007-2013 [Gazzetta ufficiale C 162 del 14.07.2007]; Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo e al Comitato economico e sociale europeo - del 13 marzo 2007 « Strategia per la politica dei consumatori dell'UE 2007-2013 »[COM(2007) 99 def. - Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale].

- Quesito 9 e 10: "Si ritiene opportuno introdurre obblighi specifici di integrazione modale dei servizi?" – "Si ritiene sufficiente la generale specificazione degli obblighi di servizio pubblico di cui al punto 3? Quali altri criteri generali potrebbero includersi?"

2) Ulteriori criteri in tema di Servizi Minimi previsti dall'articolo 16, comma 1, del D.Lgs. n. 422 del 1997.

In ordine ai criteri generali da includere per la definizione degli obblighi di servizio pubblico, si rileva che l'articolo 16 del d.lgs. n. 422 del 1997, nel definire il perimetro dei "servizi minimi" qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini (conceito equivalente agli odierni "ambiti di servizio pubblico", come riportato anche nella Relazione Illustrativa), riferisce della necessità di tener conto anche dei seguenti parametri, oltre al pendolarismo scolastico e lavorativo considerato dallo schema in commento, così prevedendo:

"I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;*
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;*
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento."*

Si chiede pertanto l'introduzione anche dei citati criteri nella definizione degli obblighi di servizio pubblico considerati nella pianificazione dell'ambito, non tralasciabili ai fini di una corretta rilevazione dei servizi minimi da garantire all'utenza, come espressamente previsto dalla normativa vigente, particolarmente importanti sia in ordine alla necessità di garantire l'integrazione tra i mezzi di trasporto (come ad esempio collegamento con aeroporti, collegamento stazioni bus e ferrovia, etc.), sia in ordine all'accesso ai servizi amministrativi, sanitari e culturali sia infine in relazione alla necessità di tutelare gli effetti sul traffico e sull'inquinamento (in base alla cd. "cura del ferro", più volte richiamata sia dalle disposizioni nazionali che europee).

3) Sul pendolarismo scolastico e lavorativo.

In ordine a tale profilo, considerato dallo schema in commento, si chiede di valutare il rafforzamento del controllo e del monitoraggio dei servizi previsti in ordine alla valutazione di un potenziamento degli stessi.

In contraddizione con quanto enunciato anche in sede di Relazione Illustrativa dello schema in commento (Allegato B, pag. 13) infatti si rileva l'assenza della previsione di strumenti volti a rilevare l'eventuale insufficienza dei servizi previsti in ordine alle esigenze di pendolarismo scolastico e lavorativo.

E' esperienza comune che tali servizi sono spesso sovraffollati e ridotti rispetto alle stesse potenzialità di trasporto che potrebbero o dovrebbero assolvere, con conseguenze sia in ordine alla insufficienza del servizio che in ordine alla diminuzione dei ricavi conseguibili dall'impresa affidataria e corrispondente eventuale diminuzione degli oneri pubblici di finanziamento del servizio.

A tal fine si chiede di introdurre un sistema di controllo dell'adeguatezza dell'offerta di trasporto che preveda un raffronto tra i titoli venduti e/o utilizzati nelle tratte di pendolarismo lavorativo e scolastico e la disponibilità dei posti offerti e/o disponibili (anche in riferimento al coefficiente di riempimento del mezzo) in modo da valutare l'eventuale insufficienza del servizio e la necessità di pianificare il potenziamento dello stesso.

4) Obbligatorietà del servizio pubblico sul trasporto di media e lunga percorrenza e per gli utenti pendolari delle tratte Alta Velocità.

Si rileva l'assenza anche nel presente schema in commento della definizione degli ambito di servizio pubblico sul trasporto di media lunga percorrenza nelle tratte che, a seguito della procedura definita dall'art 2, comma 253, della legge n. 244/2007, sono state affidate al mercato, stante la redditività delle stesse.

Sul punto va rilevato che anche nelle tratte redditive, come di tutta evidenza, vi sono esigenze di mobilità degli utenti lavoratori che utilizzino il trasporto alta velocità per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, che non possono non essere considerate nella definizione degli ambiti di servizio pubblico del trasporto sulla media-lunga percorrenza, globalmente considerato.

Una diversa ricostruzione finirebbe, in pratica, per riconoscere il servizio universale nelle tratte cd. "deboli" mediante il meccanismo del servizio universale contribuito, lasciando sulle tratte "forti" privi di tutela i pendolari che utilizzano servizi a mercato per lo spostamento quotidiano da e verso i luoghi di lavoro.

Il punto 3 della Misura 3, nell'indicazione delle modalità di definizione degli obblighi di servizio pubblico, prevede invece espressamente che *"Indipendentemente dal modo e dalla tipologia di trasporto, l'offerta di servizi negli orari dove maggiormente si concentra l'utenza che si sposta per ragioni di lavoro o di studio, come ad esempio nelle fasce orarie di prima mattina e di tarda sera dei periodi non festivi, deve essere adeguata. Questi stessi servizi sono erogati a predeterminate condizioni minime di qualità del servizio e entro livelli massimi di tariffe"*, stabilendo un condivisibile principio di accesso al servizio da parte degli utenti lavoratori e studenti, indipendentemente dall'eventuale affidamento della tratta al libero mercato.

In particolare a pagina 17 della Relazione illustrativa l'Autorità ha precisato che *"... gli OSP possano essere estesi anche a servizi commerciali o non assoggettabili a un contratto di servizio senza che debba essere riconosciuta una compensazione degli oneri imposti al gestore del servizio, in quanto i servizi sarebbero pagati al costo pieno, mentre alle categorie di utenza individuate come meritevoli di tutela verrebbero riconosciuti rimborsi o contributi rispetto al costo pieno o rilasciati voucher. Quando invece questa modalità non sia percorribile, è possibile compensare i gestori dei maggiori oneri anche al di fuori di un contratto di servizio, così come anche previsto nel caso a). Più nel dettaglio, del tutto in linea con i principi dell'ordinamento nazionale e comunitario, oltre che con quanto già avviene in altri paesi europei, si potrebbero assoggettare a OSP specifiche tratte dei servizi commerciali (ad esempio, i servizi ferroviari AV), per determinate fasce orarie, periodi della settimana o dell'anno. Tali obblighi possono consistere nel garantire la disponibilità del servizio in determinati orari o frequenze, con annessa la disponibilità di posti a sedere per le categorie di utenza selezionate. Tale disponibilità potrebbe essere funzionale a tutelare i diritti di mobilità di viaggiatori che si spostano per ragioni di lavoro o per accedere a altri servizi primari, ma con disponibilità a pagare maggiore della media, anche in relazione a un'offerta di servizi più qualificata".*

Malgrado tale auspicio tuttavia non sono poi previsti, neanche in questa procedura, gli ambito di servizio pubblico e/o gli obblighi di servizio pubblico atti a tutelare l'accesso al trasporto per i pendolari sulle tratte alta velocità affidate al mercato ai sensi dell'art 2, comma 253, della legge n. 244/2007, malgrado si agisca proprio per definire gli ambiti di servizio pubblico sulle varie tratte (e quindi anche sul trasporto di media lunga percorrenza, globalmente considerato, ovvero sia contribuito che non) e le modalità di finanziamento (art. 37, comma 1 del d.l. n. 1/2012).

Si chiede pertanto di definire gli obblighi di servizio pubblico a tutela dei lavoratori pendolari delle tratte alta velocità affidate al mercato in base all'articolo 2, comma 253, della legge n. 244/2007, sulle quali, come di tutta evidenza, non sono sparite le esigenze di tutela del pendolarismo lavorativo, mediante adeguate forme di tariffazione e finanziamento e superando espressamente la mera "facoltà" della vendita di abbonamenti da parte dei gestori dichiarata nelle

precedente Delibera n. 54/2016, già censurata dagli scriventi e che determina l'inaccessibilità al servizio.

Altresì si fa rilevare l'assenza di definizione degli ambiti di servizio pubblico anche sulle tratte contribuite, non essendo precisato il perimetro delle stesse, che l'Autorità rimanda, senza operare alcun intervento in proposito, a un contratto da stipularsi fra il Ministero e l'impresa affidataria, che espressamente viene indicato come non concluso e/o non attivo nel 2016 e di cui la stessa Autorità procedente sembra ignorare il contenuto, che deriverà dalle trattative in corso tra il Ministero e l'impresa affidataria, in virtù, pare di capire, della (possibile) proroga del servizio precedentemente svolto. Si chiede quindi di precisare il contenuto del servizio universale contribuito su tali tratte e verificare concretamente l'esistenza dello stesso nell'anno in corso.

- *Quesito n. 12: "Si ritiene opportuno il riferimento al coefficiente di riempimento dei mezzi in sede di programmazione del servizio e di sua revisione? Potrebbero essere forniti dei valori limite per modalità di linea al di sotto dei quali la modalità non dovrebbe essere utilizzata?"*

5) Sulla revisione della programmazione del servizio.

In ordine a tale quesito, innanzitutto e come sopra detto, si richiede di utilizzare il coefficiente di riempimento dei mezzi anche al fine di valutare di potenziare l'offerta e non solo di ridurla. Egualmente in merito alla revisione della programmazione del servizio si richiede di mantenere invariato e/o di esplicitare nello schema in commento l'obbligo di revisione con cadenza triennale dell'attività di programmazione dei servizi minimi, come espressamente previsto dall'articolo 14, comma 3 del D.Lgs. n. 422 del 1997.²

Si chiede poi, in linea con quanto già sopra indicato, che la revisione del servizio sia preceduta da una verifica dello stesso di concerto con le associazioni dei consumatori, in virtù di quanto previsto in particolare alle lettere c) e e) dell'art. 2, comma 461, della Legge n. 244 del 2007³.

MISURA N. 4

Quesito n. 14: "Si ritiene opportuno includere i servizi a remuneratività positiva nell'Ambito? Se si, con quali limiti? Si ritiene necessario indicare criteri e/o procedure per l'individuazione di tali servizi?"

In merito all'introduzione dei servizi remunerativi negli ambiti di servizio pubblico (nonché nei lotti di gara) si esprime la preoccupazione che un modello differente da quello attuale (che è incentrato sul finanziamento incrociato e sulla introduzione nei contratti di servizio delle tratte sia remunerative che non) e basato, invece, su un finanziamento pubblico diretto delle tratte a domanda debole (seppure attraverso forme più efficienti come quelle stabilite dalla Misura 5) e su un finanziamento indiretto delle tratte remunerative, tramite il pagamento della differenza tra

² Cfr. art. dall'articolo 14, comma 3 del D.Lgs. n. 422 del 1997: "Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano....".

³ Cfr. art. 2, comma 461 Legge n. 244 del 007: "Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, in sede di stipula dei contratti di servizio gli enti locali sono tenuti ad applicare le seguenti disposizioni:... c) previsione che sia periodicamente verificata, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, l'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel contratto di servizio alle esigenze dell'utenza cui il servizio stesso si rivolge, ferma restando la possibilità per ogni singolo cittadino di presentare osservazioni e proposte in merito; e) istituzione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori nella quale si dia conto dei reclami, nonché delle proposte ed osservazioni pervenute a ciascuno dei soggetti partecipanti da parte dei cittadini;

tariffe ordinarie e tariffe agevolate da garantire a studenti e lavoratori, possa infine non determinare il contenimento della spesa pubblica auspicato e tradursi nell'erogazione di costi per la collettività identici se non superiori a quelli attuali.

A tal fine si esprime la preferenza per il mantenimento delle tratte remunerative negli ambiti di servizio pubblico e/o nei lotti di gara affidati, di modo da riversare gli effetti positivi garantiti dalle tratte remunerative sui generali oneri di finanziamento del servizio, attraverso la previsione di un ragionevole utile per l'impresa, il controllo dell'applicazione di costi efficienti da parte della stessa e la trasposizione degli eventuali ricavi maggiori conseguiti in diminuzione dei corrispettivi pubblici da erogare.

In ogni caso si chiede quantomeno l'introduzione di un meccanismo di controllo di una diversa definizione degli ambiti di servizio pubblico che preveda invece la separazione delle tratte remunerative, al fine di verificare la concreta riduzione della spesa pubblica e l'efficienza del proposto modello di finanziamento.

Quesito n. 15: "Quali altri criteri di finanziamento degli OSP si ritengono praticabili per i diversi servizi di trasporto locali, regionali e nazionali, oltre quelli di cui ai punti 3 e 5 (finanziamento incrociato dei costi, calcolati a livelli efficienti)?"

Riprendendo quanto sopra a parere della scrivente associazione è preferibile la previsione del finanziamento degli obblighi di servizio pubblico tramite il cd. "finanziamento incrociato", con la previsione nell'affidamento sia di tratte profittevoli che non, accompagnato dall'attuazione di un sistema di *price cap*, che consenta il controllo dell'efficienza del servizio e la riduzione dei costi.

A tal fine si richiama quanto già previsto dall'Autorità nella Delibera n. 49 del 2015.

In particolare si propone l'estensione anche agli altri ambiti di servizio pubblico del meccanismo del *price cap*, attraverso la previsione dapprima di un programma economico finanziario del servizio, con la definizione a livello previsionale dei costi previsti del servizio e attraverso un meccanismo di compartecipazione dei ricavi di traffico (attesi) e dei corrispettivi di onere pubblico, di modo da assicurare la copertura dei costi del servizio e un utile ragionevole per l'impresa affidataria e, successivamente, un controllo da parte dell'Ente affidante del rapporto tra i dati previsti e quelli effettivi, al fine di valutare le eventuali compensazioni a sfavore o a favore dell'impresa affidataria.

In particolare tale sistema risulta efficiente ove accompagnato:

- da parametri di efficienza e di riduzione dei costi del servizio da imporre nel tempo all'impresa affidataria;
- da una preventiva previsione della ripartizione dei rischi dell'attività, verificabili durante gli anni di esecuzione del servizio (aumento dei costi operativi, aumento dei costi per il carburante, aumento dei costi finanziari etc.), così come già delineato e previsto dalla Delibera n. 49 del 2015, alla Misura n. 20 e Prospetto n. 3
- dalla previsione di ipotesi chiare e previamente definite di Modifica degli obblighi di servizio pubblico assunti dall'impresa, al fine di evitare la riduzione del servizio e/o il risanamento con oneri pubblici di gestioni inefficienti.

A tal fine si propone come schema persegibile quello definito dal D.M. 01.08.1996 in tema di *price cap* del servizio idrico integrato, basato su una definizione previsionale dei costi, una Revisione ordinaria o straordinaria degli stessi, basata sui dati consuntivati del servizio e sul preventivo controllo del rispetto dei parametri di efficienza da parte dell'impresa.

MISURA N. 5

Quesito n. 16: "Si ritengono esaustivi i criteri di cui alla misura 5? Si ritengono formulati correttamente e in grado di ricoprendere tutte le ipotesi di programmazione/pianificazione dei servizi? Come potrebbero essere modificati o integrati?"

In merito a tale quesito si chiede di prevedere il controllo della adeguatezza dei criteri previsti e scelti dall'ente affidante tramite un raffronto tra le modalità di trasporto previste per i casi di domanda debole e le eventuali osservazioni circa l'inadeguatezza delle stesse segnalate dagli utenti.

Come già richiamato la legge n. 244/2007, nel prevedere un controllo aperto alle associazioni sul livello quantitativo e qualitativo del servizio offerto, consente agli utenti di segnalare anche direttamente all'Osservatorio così costituito i casi di eventuale insufficienza del servizio. Si ritiene che tale meccanismo di segnalazione possa essere particolarmente importante nel previsto schema di soddisfacimento della domanda debole tramite nuove modalità di trasporto, al fine di verificare, anche tramite il coinvolgimento diretto degli utenti e l'analisi delle segnalazioni pervenute, l'effettiva sufficienza della modalità di trasporto prevista e/o dei criteri alternativi previsti dalla misura in commento.

MISURA N. 6

Quesito n. 18: "Si concorda con l'obbligo di rilevazioni su destinazioni, caratteristiche temporali e motivazioni di viaggio, disponibilità a pagare e altre preferenze della domanda potenziale?"

Quesito n. 19: "Si ritiene utile fornire indicazioni operative sulla metodologia e modalità di svolgimento delle predette indagini?"

Si ribadisce anche in relazione a tali quesiti la necessità di prevedere un controllo sui dati di utilizzo delle tratte, al fine di potenziare quelle che risultino esaurite o sovraffollate ed anche al fine di far emergere esigenze di mobilità nuove o venutesi a creare nel corso dell'affidamento e/o domande di mobilità stagionali.

A tal fine un'analisi ex post dei dati di riempimento e soprattutto un obbligo di rilevare le tratte vicino al 100% dell'utilizzo da parte dell'utenza potrebbe far emergere sia l'insufficienza del trasporto esistente sia l'eventuale emersione di nuove esigenze di mobilità, anche stagionali (per esempio per il raggiungimento, magari solo in alcuni periodi, di siti turistici e/o di interesse culturale o per l'installazione di nuovi strutture amministrative o di studio o insediamenti produttivi).

Si ritiene che un meccanismo del genere possa permettere uno studio effettivo della domanda di mobilità e permettere, eventualmente anche in combinato con le altre attività di indagine (tipo di utenza, disponibilità a pagare, carattere stagionale della domanda), l'adesione del servizio programmato alle reali esigenze di mobilità, l'emersione delle carenze dello stesso, una migliore allocazione delle risorse e la possibilità di programmare investimenti e nuove possibilità di ricavo, che potrebbero consentire il recupero degli stessi investimenti eventualmente necessari.

Quesito n. 20: "Si ritiene condivisibile il riferimento alla disponibilità a pagare dell'utenza per le tariffe per le quali non vi sono vincoli di prezzo massimo?"

Quesito n. 21: "Si condividono i criteri tariffari enunciati e le variabili di differenziazione delle tariffe? Quali altri criteri potrebbero essere considerati e in che modo?"

In merito a tali due quesiti si chiede di esplicitare meglio il rapporto tra quanto previsto dal punto 4 della MISURA n. 6 in commento e quanto previsto al punto 1 della MISURA n. 4 dalla stessa richiamato.

In particolare il meccanismo delineato al punto 4 della Misura n. 6 prevede, se ben si capisce, la corresponsione a carico dell'Ente affidante del mancato introito derivante dalla differenza tra l'applicazione all'utenza delle tariffe agevolate e il guadagno che sarebbe derivato dall'applicazione della tariffa ordinaria (ovvero il costo pieno del biglietto), fermo restando però *"quanto stabilito dalla Misura 4 punto 1 in materia di calcolo delle compensazioni finanziarie"*.

Tale Misura prevede che ai fini della copertura finanziaria degli obblighi di servizio pubblico siano imposti alle imprese affidatarie parametri di efficienza mediante un abbassamento e un recupero progressivo dei costi del servizio, da definirsi *ex ante* e rispetto a appropriati benchmark nazionali o internazionali (che tuttavia non sono definiti).

A tal fine si chiede di chiarire meglio il rapporto tra le due disposizioni: il pagamento del mancato guadagno previsto dalla Misura n. 6 è condizionato al raggiungimento dei parametri di efficienza e di abbassamento nel tempo dei costi dei servizi garantiti previsti dalla Misura n. 4? Come vengono definiti i costi del servizio garantito nel caso in cui il servizio viene reso sia alle utenze tutelate (e coperte da OSP) che a quelle non coperte da obblighi di servizio pubblico? Vi è un rapporto tra la corresponsione del mancato introito e l'utile conseguito dall'impresa derivanti dal mantenimento di costi efficienti?

Si richiama a tal fine quanto previsto dall'articolo 3 comma 3 del Regolamento Europeo n. 1370/2007 e dal suo Allegato, in tema di determinazione del meccanismo di calcolo dell'*"effetto finanziario netto"* (cfr. articolo 2 dell'Allegato al Regolamento), richiamato dalla disposizione citata anche in relazione alle compensazioni finanziarie derivanti dall'applicazione di tariffe massime per studenti, lavoratori e/o persone a mobilità ridotta, richiedendo un calcolo delle compensazioni che sia coerente con la procedura prevista dalla disposizione comunitaria.

In merito invece a quanto previsto al punto 6 della Misura in commento si chiede invece di affidare la rilevazione degli standard di qualità del servizio superiori a quelli minimi, cui consegue l'applicazione di tariffe più elevate, ad un controllo esterno alla società erogatrice del servizio e con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, volto così a garantire l'effettiva realizzazione e controllo dei citati standards.

MISURA n. 7

Quesiti n. 22: *"Si ritengono esaustivi e condivisibili i criteri per l'identificazione dei lotti?"*

Quesito n. 23: *"Si ritiene debbano essere considerati anche aspetti relativi alla interoperabilità delle reti ferroviarie?"*

In merito a tali quesiti si pone l'attenzione in particolare su quanto previsto dal punto 3 della misura in commento, lì dove prevede la composizione dei lotti di gara al fine di garantire quantomeno la soglia minima di redditività prevista dall'articolo 19, comma 5 del d.lgs. n. 422 del 1997, richiamando però nel contempo quanto disposto dalla Misura 4, punti 3 e 4 lì dove si esprime la preferenza che le tratte redditive siano rese contendibili e svolte in regime di libero mercato.

Su tale punto si esprime la preferenza, come sopra già detto, sulla definizione dei lotti di gara in maniera tale da far rientrare anche le tratte maggiormente redditive e così compensare in capo all'impresa affidataria la gestione delle tratte meno redditive, garantendo alla stessa un ragionevole utile (anche tramite il rispetto dei parametri di efficienza) mediante il meccanismo del cd. "finanziamento incrociato".

Un diverso meccanismo potrebbe comportare, da un lato l'obbligo comunque di garantire all'impresa affidataria le soglie minime di guadagno previste dal d.lgs n. 422 del 1997 (con i conseguenti oneri in termini di corrispettivi) e dall'altro quella di riversare l'eventuale maggiore utile derivante dal servizio svolto sulle tratte redditive in capo ad altre imprese e/o a imprese erogatrici in regime di libero mercato, alle quali comunque dovrà essere garantito il pagamento

del corrispettivo derivante dall'applicazione delle tariffe agevolate per studenti e lavorati, con conseguenti altri oneri a carico degli Enti affidanti.

Tale effetto, a parere della scrivente associazione, finirebbe per determinare oneri anche superiori a quelli attualmente in vigore o a quelli che potrebbero derivare da un controllo effettivo e ben disciplinato dei costi del servizio (mediante il meccanismo del price cap) e il mantenimento di un utile ragionevole all'impresa affidataria, tale da riservare lo stesso maggiore utile eventualmente conseguito per una riduzione dei corrispettivi pubblici.

Pertanto si ritiene di lasciare agli enti affidanti di valutare la composizione dei lotti di gara, perseguitando l'obiettivo di minimizzazione della spesa anche tramite il meccanismo del finanziamento incrociato, accompagnato da una pianificazione in termine di price cap del servizio e un controllo dei parametri di efficienza dell'impresa, al fine di evitare la copertura a carico degli Enti di servizi inefficienti, ma contemporaneamente garantire il finanziamento dello stesso anche tramite i ricavi venienti dalle tratte maggiormente redditive.

IL Presidente
Rosario Trefiletti

