

**Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ai sensi dell'art. 37 , c. 3 lettera a del decreto legge 201/2011 e dell'art. 37 c. 1 del decreto legge 1/2012**

**Quesiti**

- Q. 3 Si condividono le modalità di individuazione della domanda debole con riferimento alle diverse caratteristiche territoriali, temporali e soggettive?
- Q. 4 Si condivide la metodologia utilizzata a tale fine come declinata nei punti da 2 a 7? Si condividono in particolare i criteri per l'individuazione delle sub-aree (località, frazioni, contrade) a domanda debole all'interno di un Comune?
- Q. 5 Si condivide il riferimento ai sistemi locali del lavoro?
- Q. 6 Quali metodologie e criteri si ritengono alternativi e per quali motivazioni?

**Q.3. Q.4 Q.5 Q.6**

Come si legge nel documento di presentazione, l'obiettivo regolatorio della Misura 2 è quello di *“ancorare la metodologia per l'individuazione degli ambiti a quella della pianificazione della mobilità condividendo entrambe come punto di partenza l'analisi della domanda potenziale”*.

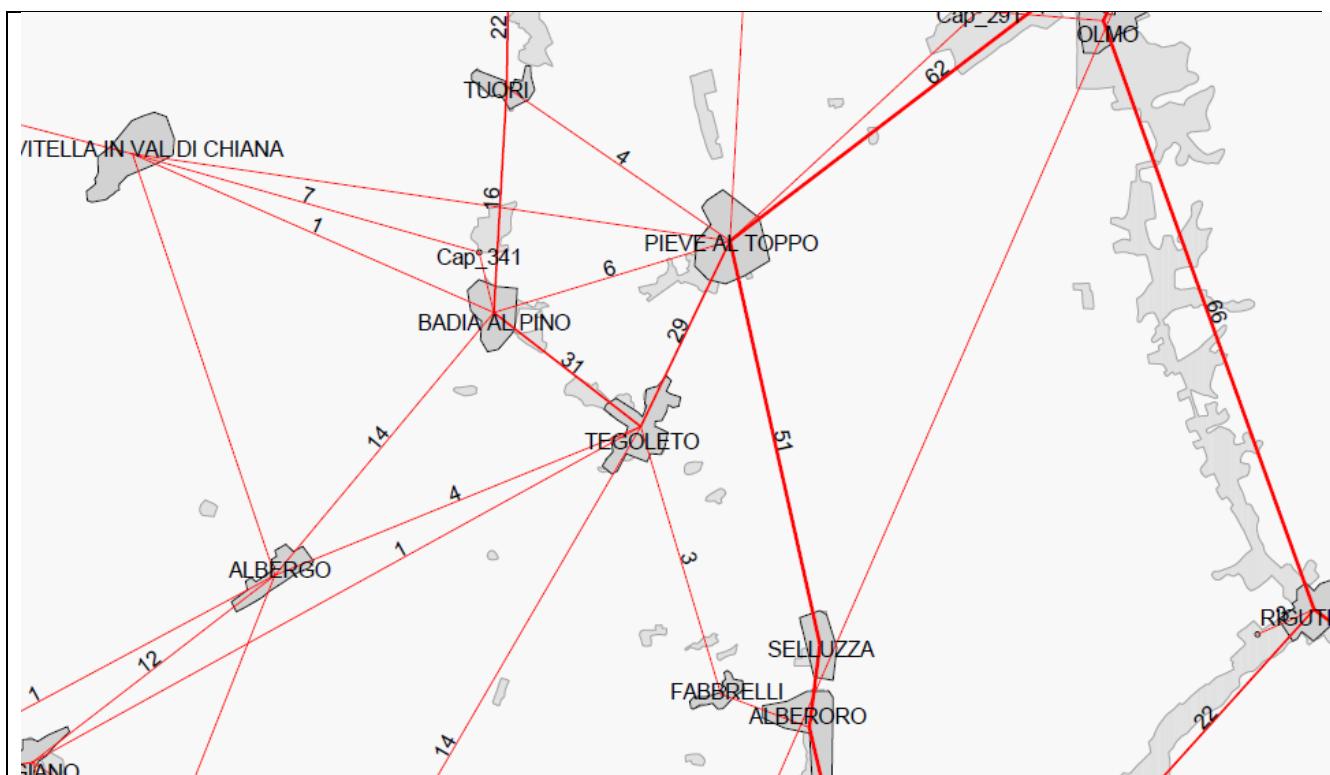
La riformulazione dell'assetto dei servizi e dei relativi obblighi di servizio deve quindi riferirsi una domanda potenziale che sia coerente con scenari di sviluppo sociale ed economico complessivi da identificare e quantificare : nelle aree deboli non deve cambiare soltanto lo shift modale (più tpl e meno vetture private per intendersi) ma anche la dotazione e la distribuzione dell'accessibilità alle “nuove” e potenziali” opportunità di crescita.

La Strategia Nazionale per le aree interne ha già visto l'attivazione della Conferenza delle Regioni in materia sia dal punto di vista metodologico dell'analisi che nella definizione di piani di intervento .

Proprio perché ci si deve orientare verso un forte cambiamento di paradigma (sostegno allo sviluppo del territorio, coesione sociale, lotta al degrado ecc.), vista la frammentazione dei contesti sul territorio i parametri numerici proposti appaiono troppo vincolanti e possono portare a soluzioni non coerenti con gli obiettivi.

Pertanto si propone che anche le caratteristiche territoriali ( al pari di quelle temporali e soggettive) siano demandate agli enti titolari con il vincolo dell'utilizzo ragionato e motivato almeno dei parametri presenti nella metodologia del Comitato aree interne, con la possibilità di aggiungerne altri (sempre con motivazione ed oggettività per permettere la comparazione delle diverse situazioni : ad es. densità di popolazione delle sezioni di censimento Istat).

Il riferimento al territorio comunale appare una maglia troppo larga per comprendere appieno sia le realtà insediative della popolazione e delle attività economiche sia per seguire la dinamica dell'offerta di collegamento (vedi figura).



### **Quesiti**

- Q. 7 Si condivide il riferimento alla domanda potenziale e alle sue modalità di rilevazione?
- Q. 8 Si condivide il riferimento alla combinazione di servizi di diversa tipologia?
- Q. 9 Si ritiene opportuno introdurre obblighi specifici di integrazione modale dei servizi?
- Q. 10 Si ritiene sufficiente la generale specificazione degli obblighi di servizio pubblico di cui al punto 3? Quali altri criteri generali potrebbero includersi?
- Q. 11 Si condivide la suddivisione tra servizi di linea e altri servizi ai fini della declinazione degli OSP?
- Q. 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?

### **Q. 7**

L'individuazione della domanda potenziale di un territorio che può essere interessata e servita da un insieme integrato di modi di trasporto pubblico (in base anche ad ipotesi di strutture tariffarie diverse) è un processo che si differenzia molto dai tradizionali studi di base per l'applicazione di modelli di simulazione dei trasporti.

Da un lato si evidenzia che mentre è abbastanza consolidata ed affidabile la successiva fase di assegnazione dei flussi per le coppie OD forti ( e forti linee) , non è così per la corrispondente fase per le OD deboli ( e linee deboli o evanescenti).

Inoltre emerge la complessità dell'abbinamento contestuale con la rilevazione degli elementi utili ai fini della stima degli introiti .

Se è poco diffusa l'indagine della domanda potenziale, ancor meno lo è quella sulla propensione a spendere.

Per cui , mentre si condivide che gli Enti non procedano senza all'analisi ed all'individuazione della domanda potenziale, nello stesso tempo si segnala la necessità di inserire ulteriori elementi prescrittivi per la metodologia da implementare in modo da evitare troppe disparità di comportamento tra gli enti ( ad es.: % minima di interviste/popolazione, contenuti minimi del questionario ecc.).

Occorrerebbe anche prescrivere agli Enti la dimostrazione della correlazione e della coerenza con studi e progetti paralleli ( Piani della Mobilità Sostenibile , Vas, Via , Piani Urbanistici ecc).

In particolare si evidenzia che l'approccio partecipativo dei Piani Urbani ( e non solo) della Mobilità Sostenibile è la migliore garanzia per l'evoluzione dinamica delle conoscenze raccolte sulla domanda potenziale in presenza di OD di dimensioni ridotte.

### **Q.8**

Si condivide il riferimento alla combinazione di diverse modalità di trasporto per ridurre i costi complessivi per la PA a parità di livello di soddisfazione degli OSP.

Occorre peraltro essere consapevoli della complessità realizzativa , in sede di gara, di reti di servizio plurimodali ( vedasi la loro scarsa presenza sul territorio).

Occorre quindi prescrivere che gli enti strutturino con modalità comparabili Il progetto di rete più efficace ed efficiente per servire la domanda potenziale . Il dettaglio dovrebbe coprire almeno le tipologie seguenti :

<b>OD Consistenti - → Rete strutturale forte</b>		Servizi da rendere contendibili			
		Linee TPL forti da inserire nell'ambito			
<b>OD deboli -→ Rete complementare debole</b>	<b>Ambito di servizio pubblico</b>	Linee TPL Servizi a domanda Servizi non di linea (taxi NCC) Servizi scolastici comunali a porte aperte Altri servizi non TPL: -Car sharing -Car Pooling -Autovetture uso proprio (c.4 art.14 dlgs 422/97) -Corrispettivi agli utenti (es. buoni benzina)	Definizione standard (=OSP) differenziati di dotazione del servizio	Stima Ricavi	Stima Costi efficienti Calcolo compensazione necessaria ex Reg 1370/97 =Costi-Ricavi+ Utile

In questo modo ( permettendo come al solito di proporre modifiche ragionate) si ottiene uno strumento di comparazione tra i diversi territori.

## Q.9 Q.10 Q.10 Q. 11

In un Ambito di servizio pubblico gli standard quantitativi e qualitativi richiesti alle reti sono per definizione OSP.

Non è possibile riferirsi prescrittivamente ad una gamma di standard/OSP che soddisfi tutte le esigenze possibili e necessarie al territorio.

Gli Standard/OSP devono avere la caratteristica fondamentale di essere misurabili e rendicontabili in quanto costituenti il contratto di servizio.

## Q. 12

Nello schema proposto ( vedi Q.8) è la dimensione del flusso OD a far scegliere la tipologia di servizio, definendo di conseguenza

- il tipo di mezzo che rende praticabile un load factor adeguato
- l'impatto sul calcolo della compensazione necessaria ( ricavi da utenza, costi di trazione, investimenti sul parco mezzi))

Queste scelte saranno da verificare successivamente tramite un monitoraggio adeguato..

Il Load factor come parametro di valutazione e di giudizio impedisce di analizzare le diverse condizioni al contorno e l'impatto delle singole componenti. Variabili come la massima presenza in vettura lungo un percorso sono decisive per la scelta del mezzo, ed in base alla lunghezza della tratta relativa si possono avere diversi valori del parametro a parità di confort offerto.

E' quindi abbastanza azzardato fornire valori numerici limite.

### **Quesiti**

Q. 13 Vi sono osservazioni sui passaggi metodologici previsti per la ottimizzazione dei finanziamenti pubblici degli Ambiti?

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

Q. 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)?

### **Q. 13**

L'applicazione della normativa europea (Reg. 1370, Altmark, pacchetto Sieg ecc.) è oggetto di contenzioso con le Aziende destinatarie dell'imposizione di Obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 del Reg. 1370 nei contesti in cui le gare non sono state ancora effettuate.

I punti "critici" contestati agli enti sono :

- riferimento all'azienda media gestita in modo efficiente
- presenza e caratteristiche della contabilità separata
- tasso di inflazione di "settore"
- modalità di stima dei ricavi presunti
- modalità di calcolo dell'Utile Ragionevole

Non si è ancora in presenza di una giurisprudenza locale, mentre sono presenti provvedimenti della Commissione. In questa situazione i punti 1 e 2 della misura non forniscono valore aggiunto. Occorrerebbe invece fornire indicazioni e prescrizioni più precise per ognuno dei punti di contenzioso indicati.

### **Q. 14**

La logica del provvedimento porta ad escludere l'inserimento di servizi remunerativi dall'Ambito di servizio pubblico. Per la loro individuazione può bastare la procedura di consultazione prevista dalla delibera 49.

### **Quesiti**

Q. 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?

Q. 17 Dovrebbero aggiungersi valutazioni sulle esternalità ambientali connesse alle diverse scelte modali e tipologiche? In caso positivo, con quale incidenza? Dovrebbero determinare delle premialità in sede di valutazione comparativa?

### **Q.16**

I criteri sono sufficientemente “generali” e dovrebbero essere inseriti organicamente all’interno delle prescrizioni della misura 3, in modo che l’Ente si responsabilizzi rispetto alla loro interpretazione ed utilizzo per la progettazione della rete dei servizi (vedi Q.8)

I criteri sono anche sufficientemente “rivoluzionari” rispetto alla situazione in atto, soprattutto per quanto riguarda il rapporto tra servizi su bus e servizi su ferro alla scala regionale.

### **Q.17**

La valutazione delle esternalità ambientali non dovrebbe valere all’interno delle scelta tra sistemi diversi di TPL, casomai è una scelta di pianificazione a monte ( PUMS) rispetto all’assetto della mobilità complessiva pubblica/privata ed ai relativi obiettivi di shift modale tra queste due componenti .

**Quesiti**

Q. 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?

Q. 19 Si ritiene utile fornire indicazioni operative sulla metodologia e modalità di svolgimento delle predette indagini?

Q. 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?

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

**Q.18 Q.19**

Valgono le osservazioni già avanzate per la misura 3, ovvero sussiste la necessità di prescrivere standard minimi dell'indagine (% di copertura, contenuti del questionario ecc.) per rendere comparabili le esperienze degli enti

**Quesiti**

Q. 22 Si ritengono esaustivi e condivisibili i criteri per l'identificazione dei lotti?

Q. 23 Si ritiene debbano essere considerati anche aspetti relativi alla interoperabilità delle reti ferroviarie?

**Q. 22 Q. 23**

La misura enuncia dei criteri ma non sviluppa metodologie applicative per conseguire gli obiettivi di efficientamento dichiarati rispetto alle economie di scala e di integrazione.

**Quesiti**

Q. 24 Vi sono osservazioni in merito alla disposizione finale?

**Q. 24**

La tematica degli affidamenti in esclusiva meriterebbe un approfondimento, visto anche che secondo la normativa europea è un aspetto che incide sul livello di rischio affrontato dall'operatore e conseguentemente sull'importo della compensazione. Senza una conoscenza delle diverse situazioni in atto non è comunque possibile esprimersi in termini generali sui livelli e sulla portata dell'affidamento in esclusiva.

Non si ritiene peraltro condivisibile affermare che la domanda debole possa essere soddisfatta anche fuori dei contratti di servizio.

**Quesito finale**

Q. 25 Vi sono altri elementi o ipotesi che la metodologia descritta nel presente schema di atto dovrebbe prendere in considerazione ?

**Q.25**

Indispensabile integrare il quadro conoscitivo della delibera 49 con quanto emerge dalle misure proposte

AOO AUTORITA DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTI  
Protocollo Arrivo N. 6965/2016 del 23-09-2016  
Copia Documento