

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Roma, 12 dicembre 2023

Oggetto: Consultazione sul documento contenente lo schema di atto recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”

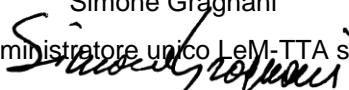
Spettabile Autorità,

Il presente documento include le osservazioni e le proposte di LEM TTA S.r.l., società di consulenza dedicata all’innovazione per la mobilità e la logistica, in merito alla consultazione in oggetto, indetta da codesta Autorità con Delibera n. 149/2023, nel formato indicato nell’Allegato B della medesima.

Vi ringraziamo per l’opportunità offertaci e, con l’occasione, porgiamo cordiali saluti.

LeM TTA S.r.l.

Simone Gragnani

Amministratore unico LeM-TTA s.r.l.


LEM TTA S.r.l.
con Socio Unico

Sede legale e operativa:
Viale Giuseppe Mazzini, 119
00195 - Roma
Tel. +39 010.23.61.921

Sede operativa:
Via Cesarea, 2
16121 Genova - Italia

Cap. Soc. € 47.370,00
Reg. Imp. e Cod. Fisc. 01571060993
P.Iva 01571060993
PEC: lem-tta@pec.it

INDICE

1	DEFINIZIONI E GLOSSARIO	1
2	TITOLO I	1
3	TITOLO II	3

1 DEFINIZIONI E GLOSSARIO

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Glossario - Q1	<i>mancante</i>	SC – Soggetto Competente
	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	Da corrispondente concetto espresso in "Definizioni", lettera z)	

2 TITOLO I

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 1.5 – Q2	<i>Le Misure di cui al presente atto si applicano: a) in caso di procedure di gara: ai CdS per i quali il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio...</i>	<i>Le Misure di cui al presente atto si applicano: a) in caso di procedure di gara: ai CdS per i quali la Relazione di Affidamento di cui alla Delibera ART n. 154/2019 sia pubblicata e trasmessa all'Autorità successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio...</i>
	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	A valle della generale sospensione delle procedure di affidamento legata all'evento pandemico, diversi Enti affidanti hanno avviato le attività propedeutiche alla pubblicazione dei bandi per i servizi di TPL su strada di competenza, sulla base del quadro regolatorio ad oggi definito dalle Delibere ART n. 48/2017 e n. 154/2019 . In taluni casi, tali attività hanno già condotto alla predisposizione, pubblicazione e trasmissione a codesta Autorità, della Relazione di affidamento ex Misura 2 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, a valle della organizzazione delle procedure di consultazione ex Misura 4 della medesima delibera, il cui oggetto comprende - fra gli altri – <i>"la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni"</i> e il <i>"Piano di accesso al dato"</i> . Applicare il nuovo atto di regolazione a procedure giunte a tale stadio di avanzamento implicherebbe il pressoché certo slittamento delle relative tempistiche , in quanto sarebbe con ogni probabilità necessario: a) rivedere l'attività istruttoria già conclusa per verificarne la coerenza e la completezza rispetto ai contenuti del nuovo Atto di regolazione b) indire sessioni integrative delle procedure di consultazione già espletate (in particolare per definire il contenuto degli indicatori e delle relative CMQ previste dal nuovo Atto di Regolazione); c) recepirne gli esiti in una nuova versione della Relazione di affidamento, che dovrebbe essere nuovamente trasmessa a codesta Autorità con le modalità e i termini previsti dalla Delibera 154/2019.	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 1.7 – Q2	<p><i>Le Misure di cui al presente atto regolatorio non si applicano ai CdS con volume di produzione annuo inferiore alla soglia di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento CE 1370/2007</i></p> <p style="text-align: center;">Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Nello Schema di AIR, si osserva che in effetti l'Autorità aveva valutato uno scenario (Opzione regolatoria n. 3) in cui applicare il nuovo Atto di regolazione ai soli contratti che superassero la soglia qui proposta. Sulla base dei dati forniti dall'Osservatorio del TPL per il 2021, si è verificato che tale soglia escluderebbe sì il 73,5% dei contratti attualmente vigenti, ma solo l'1,6% dei passeggeri trasportati (e il 3,5% dei corrispettivi). Pur condividendo le ragioni di trasparenza connesse alla maggior estensione possibile dell'ambito di applicazione del nuovo Atto, si ritiene che - per gli affidamenti di minore dimensione (che peraltro dovrebbero ridursi alla luce delle aggregazioni generalmente previste nell'ambito delle nuove procedure di gara e del superamento di modalità di affidamento non coerenti con il Regolamento 1370/2007) - il processo di individuazione delle condizioni di qualità dei servizi debba, per ragioni di semplificazione delle procedure di affidamento e di gestione dei relativi contratti (di norma in capo a Comuni di piccola dimensione), essere normato dalla sola Delibera n. 154/2019, rimanendo facoltà dell'EA applicare principi e metodologie individuate dall'Atto di regolazione in oggetto.</p>	<p><i>Le Misure di cui al presente atto regolatorio, ad eccezione della Misura 20, non si applicano ai CdS con volume di produzione annuo inferiore a 1.000.000 vetture*km.</i></p>

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 2.7 – Q3	<p><i>Per tutti gli indicatori del Titolo II del presente atto, sia nel caso in cui l'EA definisca i relativi livelli minimi, sia nel caso in cui l'EA definisca solo soglie minime o massime e parametri necessari alla loro misurazione...</i></p> <p style="text-align: center;">Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Si ritiene necessario chiarire già in questa sede la differenza fra "livello minimo" e "soglia minima", anche alla luce della Misura 2.8 che segue, che si applica solo "Nel caso dei livelli minimi fissati dall'EA", anche integrando le Definizioni.</p>	-

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 3 – Q4	<p><i>Non applicabile</i></p> <p style="text-align: center;">Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>In generale, si ritiene la Misura poco attinente con l'oggetto della Delibera in esame e che la Misura medesima potrebbe essere più opportunamente parte di una revisione della Delibera n. 48/2017. In particolare, si propone che i criteri di programmazione del servizio - richiamati nell'ambito della Misura in oggetto - siano illustrati nell'ambito della Relazione di cui alla Misura 4 della Delibera n. 48/2017.</p> <p>Laddove la Misura dovesse essere confermata nella Delibera, si suggerisce un maggiore collegamento e integrazione della disciplina da questa introdotta con le misure di regolazione di cui alla Delibera n. 48/2017. Parallelamente, si ritiene utile chiarire che le attività richieste all'EA nell'ambito della Misura in oggetto debbano precedere, logicamente e cronologicamente, quelle relative all'affidamento dei servizi, ivi inclusa la definizione degli indicatori e delle relative CMQ disciplinate dal Titolo II della Delibera, anche nell'ambito delle consultazioni di cui alla Misura 2.</p> <p>Per quanto sopra - sempre laddove l'Autorità decida di confermare la Misura nell'atto di regolazione in esame - si propone di riportarne i contenuti subito dopo la Misura 1, contenente l'oggetto e l'ambito di applicazione della Delibera, e di spostare i contenuti della Misura 3.5 in Misura 10, a partire da "Fermo restando", perché quest'ultima affronta il tema della misurazione dei livelli di domanda e di affollamento (come peraltro indicato al termine del capoverso di cui si suggerisce lo spostamento).</p>	<p><i>Non applicabile</i></p>

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione		
Misura 4 – Q5	<p>Nel testo della Misura non è chiaro se le attività di "verifica" da parte dell'EA siano relative all'accertamento delle attività di monitoraggio e rendicontazione effettuate da parte dell'IA nell'ambito dei CdS (come parrebbe dedursi dal contesto della Misura), oppure se siano relative a prestazioni di responsabilità del medesimo EA (ad esempio collegate alla verifica di CMQ esogene rispetto ai comportamenti dell'IA), o ancora entrambe le fattispecie.</p> <p>Anche in relazione a tale potenziale ambiguità, non appaiono chiare le finalità del "Piano di miglioramento" di cui alla Misura 4.4.</p>	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione		
Misura 5.3 – Q6	<p>La scrivente ha simulato la formula matematica proposta per l'applicazione delle penali, trovandola di forte interesse teorico e pratico (ad es. tiene in considerazione non solo lo scostamento fra la prestazione offerta e quella attesa, ma anche il percorso di avvicinamento/allontanamento fra le due variabili, nonché fenomeni come la recidività e l'esigenza di assicurare gradualità nei primi anni dei periodi regolatori).</p> <p>Tuttavia, si ritiene che tale espressione - proprio per la sua complessità - debba essere un traguardo a cui tendere, e non comportare per gli EA l'obbligo di adottarla per intero, purché ne siano rispettati i principi sopra illustrati. Ciò al fine di assicurare che la determinazione delle penali sia il più trasparente possibile a beneficio di tutte le parti coinvolte, inclusi gli utenti.</p>	

3 TITOLO II

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione		
Misura 7 – Q1	<p>Si suggerisce la correzione dell'indicatore, tenendo conto delle considerazioni di seguito espresse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Si ritiene che requisiti quali la capienza dei veicoli e le dotazioni minime dei veicoli siano aspetti del servizio da valutarsi sulle corse offerte (come peraltro è previsto nell'indicatore POT di cui alla Misura 10) e/o, con riferimento alle dotazioni minime, rispetto al parco autobus impiegato dall'IA (come previsto dagli indicatori di cui alle Misure 16, 21 e 22); 2. Appare invece interessante verificare che sia rispettata la frequenza e/o gli orari di passaggio ai nodi, che si ritiene tuttavia debba essere espresso rispetto alle corse effettuate, e non ai nodi medesimi. <p>Per quanto precede, si suggerisce di modificare l'indicatore, ed esprimere come rapporto fra le corse ai nodi "in standard" rispetto alla frequenza e/o agli orari di passaggio previsti (da rilevarsi sulla base degli indicatori di cui alle Misure 11-12) e il totale delle corse offerte. Tale indicatore dovrà essere calcolato a livello globale e - si ritiene - per singolo nodo.</p>	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 8 – Q2	<p><i>Non applicabile</i></p> <p>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Si segnala, soprattutto rispetto ai servizi di TPL su gomma, che i veicoli impiegati sul servizio, anche nei casi in cui l'accesso a bordo con bicicletta montata e/o con il monopattino sia consentito (spesso, limitatamente a determinate linee e/o orari), non posseggono di norma posti espressamente dedicati a tali veicoli. Tale considerazione può essere estesa anche alle vetture della metropolitana, limitatamente all'accesso con monopattini.</p> <p>Si rischia pertanto che l'indicatore - nella formulazione proposta dall'Autorità - sia di difficile calcolo e comparazione.</p> <p>Si suggerisce pertanto di modificare l'indicatore, ed esprimere come rapporto fra i km offerti in cui sia consentito l'accesso a bici montate e/o monopattini (eventualmente distinguendo fra le due tipologie di veicolo), e il totale dei km offerti dall'IA. Si suggerisce invece di valorizzare il n. dei posti bici/monopattino disponibili (laddove sia possibile definirlo) negli indicatori relativi alle caratteristiche minime dei veicoli (TECNO_FUNZ).</p>	<p><i>Non applicabile</i></p>

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 9 – Q3	<p><i>Non applicabile</i></p> <p>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Si ritiene che l'indicatore proposto da codesta Autorità, espresso come rapporto fra tipologie di titoli di viaggio aventi caratteristiche di integrazione tariffaria con altri servizi di TPL, rispetto al totale delle tipologie disponibili, possegga un limitato contenuto informativo, in quanto non fornisce dati in relazione all'effettivo utilizzo di titoli integrati e all'ampiezza dell'integrazione (in termini modali e territoriali).</p> <p>Si suggerisce pertanto di mantenere l'indicatore proposto, rapportandolo però non alla numerosità delle tipologie di titolo di viaggio, quanto al venduto, e cioè come rapporto fra introiti lordi relativi a tipologie di tdv che consentono integrazione con altri servizi di TPL e il totale degli introiti lordi dell'IA all'interno del CdS. Per introito "lordo" si intende al lordo delle operazioni di riparto dei ricavi di vendita dei titoli di viaggio (c.d. clearing). Si ritiene che il suggerimento proposto migliori il contenuto informativo dell'indicatore.</p>	<p><i>Non applicabile</i></p>

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 10.5-8 – Q2	<p><i>Non applicabile</i></p> <p>Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Si segnala che la procedura di calcolo dell'indicatore AFF è applicabile solo laddove l'affollamento delle corse sia misurato puntualmente e in maniera estensiva su tutte le corse effettuate dall'IA. Laddove il fenomeno dell'affollamento sia misurato o misurabile solo a campione, l'indicatore deve avere come riferimento il rapporto fra corse affollate rilevate e totale delle corse rilevate.</p> <p>Nel caso di misurazione puntuale, si ritiene utile che il denominatore dell'indicatore ("<i>n° totale corse previste da PdE_L</i>") sia sostituito da "<i>n° totale corse esercite previste da PdE_L</i>" in analogia all'indicatore POT.</p>	<p><i>Non applicabile</i></p>

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione		
Misura 10.9-11 – Q3	<p>La rilevazione delle percorrenze effettuate tramite sistemi AVM è ormai prassi standard nel settore, anche perché la presenza e il funzionamento dei suddetti sistemi è condizione necessaria per il funzionamento di sistemi di infomobilità (in particolare, per la comunicazione dei tempi di attesa previsti alla fermata). Per tale ragione, si suggerisce che il valore minimo dell'indicatore sia pari a 100%, con deroghe consentite solo in un periodo transitorio (eventualmente previsto dai CdS), nel quale l'IA si impegna ad attrezzare tutti i mezzi impiegati sul servizio con sistemi AVM.</p>	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione		
Misura 11-12 – Q1/Q2	<p>In primo luogo, si segnala l'opportunità di mantenere inalterata la terminologia adottata dall'Autorità in precedenti atti di regolazione, e in particolare nell'Annesso 7 all'Allegato A della Delibera 154/2019, in cui si definisce la "regolarità" come rapporto fra corse effettuate e programmate (concetto nell'atto di regolazione in esame reso con il concetto e l'indicatore di "affidabilità" di cui alla Misura 13). Si suggerisce pertanto di trovare una nuova denominazione all'indicatore di regolarità di cui alla Misura 11 (ad es. "cadenzamento" o "distanziamento").</p> <p>Si segnala inoltre la differente profondità degli indicatori di regolarità e puntualità di cui alle Misure 11-12. Per i servizi a frequenza (Misura 11), il dato sulla regolarità – per le corse monitorate tramite AVM – va rilevato a tutte le fermate/stazioni della linea, mentre il dato sulla puntualità esclusivamente rispetto al capolinea della corsa (per i servizi urbani) o in altre fermate intermedie rilevanti (per servizi afferenti ad altre partizioni territoriali).</p> <p>Si suggerisce di rendere omogeneo il calcolo dei due indicatori tenendo conto delle diverse modalità di trasporto. In particolare, si propone di prevedere per i servizi di metropolitana (o comunque per i sistemi "chiusi") una rilevazione di regolarità (ed eventualmente puntualità) presso le singole fermate, mentre per i servizi automobilistici, tranviari e filoviari (sia a frequenza che a orario) rilevazioni di puntualità presso il solo capolinea di partenza (e non di arrivo, si vedano nel seguito le motivazioni). Le performance presso i nodi potranno essere valutate nell'ambito dell'indicatore di cui alla Misura 7, nella formulazione proposta dalla Scrivente.</p> <p>Relativamente alla puntualità, si ritiene sia più corretto misurare le performance dell'IA sull'orario di partenza, in quanto l'orario di arrivo – pur tenendo conto della previsione di "soglie temporali" di cui alla Misura 12 (5 minuti per i servizi urbani, 10 per i servizi di altre partizioni territoriali – è influenzato in misura non marginale dalle condizioni di traffico, elemento esogeno rispetto all'IA e non sempre prevedibile in maniera sistematica nell'ambito della stesura dei programmi di esercizio.</p>	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 14 – Q2-3-4	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	Si ritiene degno di approfondimento il tema relativo alle modalità di misurazione degli indicatori BTEL, BAUT, VAL. Difatti, a meno che l'EA disponga di un sistema informativo in grado di segnalare puntualmente tutti i guasti e i mancati funzionamenti degli apparati di cui ai tre indicatori, nonché le tempistiche di risoluzione degli stessi, essi potranno essere misurati – nella formulazione proposta da codesta Autorità – solo tramite "autocertificazione" della IA.	
	Si potrebbe valutare pertanto di passare ad un approccio basato su ispezioni puntuali dell'EA , condotte su iniziativa autonoma dello stesso o su segnalazione da parte di utenti. In tal caso, gli indicatori sarebbero espressi come rapporto fra eventi conformi rilevati ed eventi totali. Ad esempio, con riferimento all'indicatore BAUT, a seguito di segnalazione o di ispezione che rilevi il mancato funzionamento di una biglietteria automatica, l'EA richiede all'IA prova che il guasto sia stato risolto entro i termini previsti nel CdS, ovvero effettua una ulteriore ispezione che verifichi la soluzione del guasto. Se ciò avviene, l'ispezione ha esito conforme, diversamente in caso contrario.	
	Si segnala inoltre che gli indicatori BTEL, BAUT, VAL sono costruiti sulla base di un concetto di "ore di disponibilità adeguata" e "guasti", non definiti nell'ambito della Delibera. Si ritiene opportuno specificare che tali concetti siano definiti dall'EA nell'ambito delle consultazioni di cui alla Misura 2, punto 4.	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 16 – Q3	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	Si segnala che, in genere, la competenza sulle fermate è del proprietario della strada (Comune, Provincia, Regione, ANAS). L'EA e le IA possono essere proprietarie o gestori di elementi infrastrutturali presso la fermata (es. paline e pensiline), ma in genere non hanno competenza diretta circa l'accessibilità alla fermata per le PMR, se non la possibilità di segnalare al proprietario la relativa inaccessibilità.	
	Ne risulta che l'indicatore FPMR, pur mantenendo una finalità informativa per i clienti, rischia di non avere una funzione di stimolo al miglioramento del servizio, a meno che esso non sia affiancato da ulteriori indicatori relativi all' accessibilità di paline e/o pensiline , sulla base di parametri da definirsi nel Piano Operativo per l'Accessibilità, che riflettano aspetti del servizio che siano a tutti gli effetti sotto il diretto controllo dell'EA o dell'IA.	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 21 – Q2	<i>Non applicabile</i>	<i>Non applicabile</i>
	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	Si segnala che la conformità o meno dell'intervento di pulizia eseguito dall'IA non potrà che essere verificata tramite ispezioni puntuali dell'EA , a meno che non si chieda alla IA di "autocertificare" la conformità di tutti gli interventi eseguiti in corso d'anno. Per quanto precede, si suggerisce di modificare l'indicatore, esprimendolo come rapporto fra n. di interventi conformi e n. di interventi rilevati, nel corso delle ispezioni condotte dall'EA.	

Punto/Quesito	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 22 - Q2/Q4	<p><i>Non applicabile</i></p> <p style="text-align: center;">Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</p> <p>Si segnala che il funzionamento degli impianti di climatizzazione di cui all'indicatore CLIMA_FUNZ e degli impianti di tecnologici di cui agli indicatori TECNO_FUNZ non potrà che essere verificato tramite ispezioni puntuali dell'EA, a meno che non si chieda alla IA di "autocertificare" il funzionamento degli impianti per ciascuna categoria di beni, per ciascuna tipologia di impianto, in ciascun giorno dell'anno. Per quanto precede, si suggerisce di modificare i due indicatori, esprimendoli come rapporto fra ispezioni avente esito positivo e totale delle ispezioni condotte dall'EA.</p>	<p><i>Non applicabile</i></p>