

OGGETTO: DELIBERA N. 28/2025 – CONSULTAZIONE RELATIVA ALLO SCHEMA DI ATTO RECANTE INDIVIDUAZIONE DEI COSTI DI RIFERIMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU STRADA IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 7, COMMA 1, DEL DECRETO LEGISLATIVO 23 DICEMBRE 2022, N. 201 – PRIMI ORIENTAMENTI, DI CUI AL PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA ART N. 23/2023.

1. Premessa

All'esito della lettura dello Schema di atto di Regolazione meglio individuato in oggetto, nell'ambito della relativa procedura di consultazione pubblica avviata con Delibera n. 28/2025 di Codesta Spett. Le Autorità, l'esponente Associazione formula, senza alcuna pretesa di esaustività e/o di sistematicità, le seguenti riflessioni, seguendo, a tal fine, l'ordine ricavabile dalla struttura dell'atto.

2. Sulla Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

Lo schema di atto di regolazione in argomento è suscettibile di assumere particolare interesse per la scrivente Associazione, la quale, in base al proprio Statuto, rappresenta Enti Locali e/o i soggetti organizzatori responsabili della mobilità a livello Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunale anche al fine di promuovere attività di condivisione e di dibattito sui temi cruciali del territorio e della mobilità sostenibile, anche con riferimento al settore del trasporto pubblico locale.

Nella specie, il documento di consultazione di cui in questa sede trattasi è suscettibile di incidere in modo significativo sulle attività proprie degli Enti investiti dalla vigente normativa nazionale e regionale delle funzioni amministrative in materia di affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, quali Enti locali e Agenzie del TPL, laddove si consideri che i costi di riferimento che saranno determinati sulla base delle metodologie e dei modelli formulati da Codesta Autorità dovranno costituire, una volta in vigore, il parametro fondamentale per l'individuazione dei corrispettivi dei contratti di servizio.

FederMobilità ritiene utile evidenziare alcuni aspetti con l'auspicio di contribuire a chiarire più compiutamente l'ambito di applicazione della disciplina regolatoria in oggetto.

2.1. In primo luogo, a tal proposito, non può non osservarsi come Codesta Autorità, nella Misura 1 del documento di consultazione, identifichi la principale finalità dei costi di riferimento nella corretta stima delle risorse necessarie alla gestione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza.

Ciò si evince, a ben vedere, dalla lettura integrata della richiamata Misura 1 con il punto d) delle *"Definizioni"* riportate in premessa al testo dell'atto di regolazione in consultazione. Va peraltro evidenziato che la definizione poc'anzi riportata riprende testualmente quanto stabilito dall'art. 2 lett. g) del D. Lgs. n. 201/2022 (Testo Unico Servizi Pubblici Locali) e che la stessa potrebbe auspicabilmente essere oggetto di ulteriore precisazione in coerenza con il contenuto dell'atto di regolazione oggi in consultazione. Di ciò si è data evidenza nelle proposte di modifica della disposizione in analisi riportate nel prosieguo del presente documento.

Premesso quindi che gli indicatori di costo in argomento sono in via di principio rivolti alla stima delle risorse necessarie all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, si afferma, poi, nella medesima Misura 1, che sono tenuti all'applicazione dei costi di riferimento di cui trattasi i soggetti competenti in sede di pianificazione e programmazione dei servizi (inclusa l'articolazione in lotti del bacino di riferimento) e gli Enti affidanti in sede di determinazione del corrispettivo a base d'asta e di predisposizione dei PEF simulati.

La Misura 1 in esame, come pure l'intero articolato dello schema di atto di regolazione, affronta, come da obiettivo la tematica della possibile incidenza dei costi di riferimento sul livello "micro" della stima delle risorse riferibile alla programmazione dei servizi ad opera degli Enti locali e ai singoli affidamenti, mentre rimane da valutare la possibile incidenza anche sul livello "macro" di determinazione delle risorse medesime, vale a dire sul riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale tra le Regioni a statuto ordinario.

Tale ultimo elemento, ad avviso della scrivente Associazione, sarebbe meritevole di essere preso in considerazione, anche (e soprattutto) nell'ottica dell'integrazione tra gli indicatori di costo oggetto dello schema di atto di regolazione e i parametri di riferimento dei costi *standard* stabiliti con il D.M. n. 157/2018, dovendosi peraltro rammentare che detta "integrazione" viene prospettata espressamente da

Codesta Spett. le Autorità alla Misura 2 del documento di consultazione, anche mediante formulazione di un quesito specifico con riguardo – per l'appunto- “alle modalità di utilizzo degli indicatori di costo e dei KPI forniti dall'Autorità anche ad integrazione del costo standard di cui al D.M. 157/2018”.

La questione poc'anzi sollevata diviene peraltro ancor più complessa ove si pensi che la normativa in tema di riparto del Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale non ha ancora realizzato, ad oggi, il regime definitivo prospettato dal legislatore, in ragione, da un lato, dell'inevitabile esigenza di una gradualità nel superamento del sistema incentrato sulla valorizzazione della spesa in precedenza sostenuta dalle singole Regioni per l'erogazione dei servizi in questione (c.d. “spesa storica”) e, dall'altro, della mancata adozione, ad ora, di una compiuta disciplina regolamentare in materia di definizione dei livelli adeguati di servizio (LAS).

Alla luce di tale considerazione, si osserva che, pur essendo chiaro dal testo dello schema di atto di regolazione in esame che certamente si realizzerà un rapporto di integrazione tra costi *standard* in base al D.M. n. 157/2018 e costi di riferimento individuati sulla base delle metodologie e dei modelli indicati dalla disciplina regolatoria ai fini della determinazione dei corrispettivi degli affidamenti, è tuttavia auspicabile che Codesta Spett. le Autorità, in quanto soggetto titolare di funzioni in merito all'individuazione dei costi di riferimento per effetto dell'art. 7 del D. Lgs. n. 201/2022, valuti di promuovere presso le competenti sedi istituzionali, anche legislative e regolamentari, opportune azioni volte ad evitare possibili sovrapposizioni e contrasti tra disciplina regolatoria e disciplina normativa e dunque, in particolare, a precisare, con più specifico riguardo alla ripartizione del Fondo TPL: (a) se sussista e, in caso affermativo, in quali termini si realizzi un rapporto di integrazione tra costi *standard* in base al D.M. n. 157/2018 e costi di riferimento individuati sulla base delle metodologie e dei modelli indicati dalla disciplina regolatoria nell'assetto attuale, individuato dal regime transitorio di cui al citato art. 17; (b) se sussista e, in caso affermativo, in quali termini si realizzi un rapporto di integrazione tra costi *standard* e LAS da un lato e costi di riferimento dall'altro, per quanto riguarderà il successivo assetto definitivo prospettato dal legislatore.

Considerazioni analoghe a quelle svolte sino a questo momento possono, d'altronde, essere formulate anche per l'ulteriore livello, a sua volta qualificabile come “macro”, di stima delle risorse necessarie alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale dato dall'utilizzo dei costi *standard* di cui al D.M. n. 157/2018 (come pure, presumibilmente, dei LAS a seguito dell'ormai prossima approvazione della relativa disciplina regolamentare) ai fini del riparto delle risorse incamerate dalle Regioni a statuto ordinario tra i vari Enti affidanti dislocati sul territorio (siano essi Enti locali o Agenzie del TPL).

E' noto, infatti, che in epoca recente sono intervenute alcune pronunce giurisprudenziali (tra le quali, in particolare, la sentenza del Consiglio di Stato n. 7124/2024) ove si è chiarito che i costi *standard* come individuati dal D.M. n. 157/2018 devono essere applicati non solamente al riparto del Fondo TPL tra le Regioni a statuto ordinario, ma anche al successivo passaggio dato dal riparto del medesimo Fondo come incamerato dalle Regioni tra gli Enti locali e le Agenzie presenti sui rispettivi territori regionali. Non è escluso, peraltro, che l'interpretazione accolta dal Consiglio di Stato nel senso che si è poc'anzi riportato possa trovare applicazione, oltre che in relazione ai *costi standard*, anche con riferimento ai LAS, all'esito dell'imminente approvazione della relativa disciplina regolamentare.

Tutto ciò rende, ad avviso di federMobilità, auspicabile che sia più chiaramente precisato nelle opportune sedi istituzionali e legislative, anche in base all'autorevole impulso che Codesta Spett. le Autorità potrà fornire in relazione alle rilevanti competenze maturate con specifico riguardo a tale ulteriore livello di ripartizione delle risorse, in quali termini si realizzi un rapporto di integrazione tra costi *standard* in base al D.M. n. 157/2018, LAS ed appunto i costi di riferimento individuati sulla base delle metodologie e dei modelli indicati dalla disciplina contenuta nello schema di atto di regolazione.

2.2. Una breve annotazione merita altresì un ulteriore aspetto, del pari relativo all'ambito di applicazione dell'atto di regolazione oggetto di consultazione, con più specifico riferimento alle varie tipologie di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

In primo luogo, occorre premettere che, essendo il supporto dei costi di riferimento, al momento, un apporto parziale alla definizione del costo complessivo del servizio, ad avviso della scrivente Associazione l'ambito di applicazione oggettivo delle disposizioni regolatorie contenute nel documento di consultazione andrebbe meglio ponderato valutando se, alla luce del quadro di raccolta dati rappresentato da ART, sia opportuno escluderne, almeno temporaneamente, l'operatività alla definizione dei lotti di gara e alla scelta della forma di affidamento, come meglio illustrato nelle proposte di modifica riportate nel prosieguo del presente documento.

Inoltre, in base al disposto della Misura 1 in esame, come pure all'impostazione dello schema di atto di regolazione nel suo insieme, i costi di riferimento oggetto di definizione da parte di Codesta Spett. le Autorità sono destinati ad operare con riguardo a tutte le tipologie di affidamento del servizio, con ciò prospettandosi un'incidenza della disciplina regolatoria, contenuta nel documento di consultazione, su un panorama particolarmente eterogeneo e diversificato di soggetti interessati.

In particolare, lo schema di atto di regolazione prevede, alla Misura 1, punto 2 lettera c), una declinazione dell'applicazione dei costi di riferimento diversificata per gli affidamenti diretti e gli affidamenti *in house*.-

Si desume infatti dal contesto della disposizione regolatoria poc'anzì menzionata che solamente per gli affidamenti diretti e per gli affidamenti *in house* – e non anche per quelli facenti seguito allo svolgimento di una procedura di gara – i costi di riferimento dovranno essere applicati all'aggiornamento dei PEF allegati al contratto di servizio al termine di ciascun periodo regolatorio individuato conformemente alla Misura 26 della Delibera n. 154/2019.

Si premette che, ad avviso della scrivente Associazione, è ben comprensibile la motivazione posta a fondamento della richiamata differenziazione dei profili applicativi della disciplina regolatoria in esame a seconda che l'affidamento sia avvenuto con procedura di gara ovvero in via diretta o *in house*.

Ora consapevoli che la strutturazione dei soggetti regolatori locali non è fra i compiti della Autorità , nondimeno si ritiene opportuno evidenziare che ad Es il procedimento amministrativo previsto per la valutazione preventiva dei nuovi schemi di PEF, coincidente con quello indicato da Codesta Spett. le Autorità per l'invio della Relazione di Affidamento, e le altre incombenze previste dalla presente misura regolatoria, possano talora comportare, anche se in misura diversa e variabile a seconda dei casi, importanti aggravi di tempo e di attività in capo agli Enti affidanti.

Per tali ragioni sarebbe opportuno promuovere un dialogo con il legislatore nazionale e regionale per valutare se gli Enti titolari delle funzioni amministrative che svolgono le suddette attività siano adeguatamente dotati di strutture sufficientemente articolate , di risorse e di personale competente, in modo da salvaguardare la compatibilità del risultato auspicato in generale dalla regolazione o come nello specifico previsto dal procedimento che deve portare alla definizione del nuovo PEF in tempi celeri e funzionali.

3. Sulla Misura 2 – Metodologia per la definizione dei costi di riferimento

Gli EELL titolari dei servizi di TPL ed i soggetti da essi delegati si conviene necessitino, anche per le finalità sopra indicate, di disporre di un set informativo adeguato, anche tenuto conto della complessità e delle stratificazioni del settore, da cui derivano una serie di imprescindibili considerazioni afferenti alla successiva Misura 2 dello schema di atto di regolazione, ciò sia per quanto concerne gli affidamenti *in house* e diretti sia per quanto attiene agli affidamenti con gara.

In particolare, con riguardo alla Misura 2, la quale individua la metodologia di riferimento per la determinazione dei costi di cui all'atto di regolazione in consultazione, stabilisce che “*i costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico-statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati economico-patrimoniali e tecnici di CoReg per CdS, opportunamente validati*”.

Deve in primo luogo premettersi che, ad avviso della scrivente Associazione, le informazioni ed i KPI ricavabili dal Osservatorio Nazionale presso il MIT e dai dati di CoReg per CdS non appaiono, attualmente, sufficienti a dare conto della complessità e delle stratificazioni del settore, ove si consideri che le varie tipologie di servizi facenti capo ad un unico CdS ben possono afferire alla competenza di più Enti (Regioni, Province e Comuni) titolari di servizi di TPL e che di tale articolazione dovrebbe tenersi debito conto in sede di acquisizione dei dati, come peraltro già in modo lungimirante la stessa Autorità auspicava nei documenti di consultazione alla Del 154/2019, che questi dovrebbero essere raccolti per singola corsa e linea. In sostanza per la raccolta dati il CdS rappresenta semplicemente “la somma delle modalità di trasporto interessate” non, salvo casualmente coincidere, la rappresentazione dell’andamento tecnico economico del singolo servizio di Tpl facente capo al singolo EL titolare di quel servizio. Che poi, come la stessa Art precisa, può essere evidenziato “in ambito locale (metropolitano, urbano, periurbano, suburbano, extraurbano). Ovviamente tali possibili raggruppamenti, utili a specifiche analisi territoriali dei dati del Tpl, necessitano per la loro creazione di avere un sistema di rilevazione dati almeno per singolo EL titolare del servizio e per specifiche modalità trasportistiche come già ben disciplinato da ART.

In particolare, questa Associazione evidenzia come l’articolazione dei dati di CoReg per CdS appaia significativamente arretrato e non confacente all’obiettivo del sistema Paese di meglio comprendere e monitorare in termini di efficacia, efficienza e qualità, la reale articolazione dei servizi di TPL sul territorio. Questo anche per favorire i processi pianificatori previsti dalla Delibera n. 48/2017 e dal D. Lgs. n. 422/1997 a carico degli EELL (Piani Regionali, PTS, pums, ecc) e, in prospettiva, per l’attuazione dei LAS.

Per essere efficacemente utilizzabili dagli approcci econometrici della fase a regime le voci di costo e di ricavo dovrebbero quindi, ad avviso di federMobilità, più correttamente essere articolate e raccolte per partizioni territoriali interne al CdS, meglio focalizzate cioè sulle corrispondenti responsabilità amministrative e/o di ambito, meglio definendo il percorso già individuato dalla stessa Autorità dalla Del 113/2021 alla lettera delle definizioni cc), tipicamente:

- Rete provinciale extraurbana
- Rete comunale capoluogo urbana e/o centri urbani rilevanti
- Reti centri minori urbane.

Inoltre, sarebbe poi necessario approfondire la conoscenza andando ad una suddivisione delle reti (urbane ed extraurbane) come prevista dalla classificazione di cui alla Delibera ART n. 53/2024, Misura 3, ossia:

- Rete portante
- Rete adduttiva
- Rete di completamento/distribuzione

Per giungere infine ad una raccolta dati tecnici ed economici che si articoli per ogni singola corsa e linea. Tema questo, secondo federMobilità, imprescindibile per meglio comprendere in generale i temi di soddisfazione della domanda potenziale e supportare l' elaborazione dei Piani di Bacino e dei Pums. Anche con particolare riferimento alle necessità informative e di integrazione fra i servizi di mobilità offerti che un servizio operante in logica MaaS presuppone al fine di cercare di meglio soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini.

Occorre ricordare ed evidenziare che la raccolta dei dati avviene oggi, in base all'assetto giuridico/amministrativo dei servizi di TPL, anche ad altri livelli Amministrativi; basti ricordare, in particolare, la annuale raccolta dei dati promossa, potenziato in tale finalità dalle norme legislative specificamente emanate, dal Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale. Il settore vede anche una raccolta dei dati che viene effettuata, a livello di alcune Regioni in sede di monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico locale, dall' Istat ecc.

Varie Regioni, infatti, hanno provveduto alla realizzazione di sistemi informativi di monitoraggio per la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati relativi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Ad avviso della scrivente Associazione, si rende necessario promuovere un adeguato coordinamento tra le metodologie di raccolta dei dati individuate o individuabili da Codesta Spett. le Autorità per le finalità che in questa sede rilevano e quelle impiegate dai suddetti sistemi informativi sia operanti a livello nazionale che regionale.

Oppportunamente prevedendo un idonea e coordinata articolazione di detti sistemi informativi per una unica raccolta dati, specificamente normati, ed almeno riferibili alle partizioni territoriali ed alle reti di competenza dei singoli EELL titolari dei servizi. Quindi con la successiva possibilità, ove interessi, di raggrupparli per ambiti, per CdS, per altre specifiche esigenze di analisi territoriale come sopra citate,ecc.

Alla luce delle osservazioni sino ad ora illustrate, si riportano di seguito, analiticamente, le proposte di modifica al testo oggetto di consultazione.

4. Proposte di Modifica

<p>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</p>
<p>Q1 – definizione d)</p>
<p>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</p>
<p>d) Costi di riferimento: indicatori di costo, che stimano le risorse necessarie alla gestione del servizio secondo criteri di efficienza, o costi benchmark</p>
<p>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</p>
<p><i>d) Costi di riferimento: indicatori-valori di costo unitari benchmark che stimano permettono di stimare in modo efficiente le risorse finanziarie necessarie alla gestione del servizio secondo criteri di efficienza, o costi benchmark di specifiche componenti dei processi aziendali di produzione del servizio</i></p>
<p>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</p>
<p><i>Si ritiene più opportuno che la definizione d) sia coerente con il contenuto della delibera che, attraverso metodologie analitiche, individua i costi unitari di solo 3 componenti del costo dei processi aziendali di produzione del servizio: il costo dei carburanti di trazione, il costo del personale di guida, il costo di manutenzione del materiale rotabile.</i></p> <p><i>Si anticipa una osservazione che sarà riportata anche in seguito.</i></p> <p><i>Fra i costi previsti dalla delibera è anche il costo di disponibilità e manutenzione dei punti di ricarica per gli autobus elettrici. Seppur si ritiene che tale stima sia importante, non appare ad oggi rilevante nella gestione del servizio mentre sarebbe ancora più rilevante affrontare il costo di disponibilità e manutenzione degli impianti di rifornimento per gli autobus a trazione termica che costituiscono il 91% della flotta autobus in Italia e degli autobus a metano (cfr. pag. 15/40 relazione AIR).</i></p>

<p>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</p>
<p>Q1 – Glossario m)</p>
<p>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</p>
<p>m) MISE: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;</p>
<p>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</p>

m) MASE: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>
Come noto la sigla del Ministero è MASE

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Q2. Si richiedono osservazioni in merito:
<ul style="list-style-type: none"> i. agli obiettivi regolatori individuati al punto 1, come più ampiamente dettagliati nella Relazione illustrativa e nello schema di Analisi di impatto della regolazione, evidenziando eventuali ulteriori aspetti e obiettivi da considerare; ii. alla specificazione delle caratteristiche del costo di riferimento di cui al punto 1;
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
<p>1. Il presente atto definisce i primi orientamenti per la determinazione dei costi di riferimento per i servizi di TPL su strada oggetto di OSP, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a), b) e f), del d.l. 201/2011 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, al fine di incentivare la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per l'utenza, le imprese e i consumatori attraverso adeguati obiettivi di efficacia, efficienza e sviluppo sostenibile. I costi di riferimento, da definire come indicatori di costo unitari, stimano le risorse necessarie alla gestione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza, date predefinite condizioni di qualità.</p>
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
<p>1. Il presente atto definisce i primi gli orientamenti per la determinazione dei primi costi di riferimento per i servizi di TPL su strada oggetto di OSP, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a), b) e f), del d.l. 201/2011 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, al fine di incentivare la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per l'utenza, le imprese e i consumatori attraverso adeguati obiettivi di efficacia, efficienza e sviluppo sostenibile. I costi di riferimento, da definire definiti come indicatori valori di costo unitari che permettono di stimare in modo efficiente le risorse finanziarie necessarie alla gestione di specifiche componenti dei processi aziendali di produzione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza, date predefinite condizioni di qualità. di</p>

efficienza organizzativa improntati all'evoluzione digitale.

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Si ritiene più appropriato utilizzare l'aggettivo "primi" in riferimento ai costi piuttosto che agli orientamenti.

Infatti, associando "primi" agli orientamenti, si potrebbe intendere che i costi definiti nella delibera siano ancora in fase di definizione, in attesa di ulteriori indicazioni.

La delibera analizza esclusivamente alcuni aspetti della produzione del servizio che, pur essendo rilevanti, rappresentano solo una parte dei costi di riferimento complessivi. È importante evidenziare, in particolare che andrebbe posta attenzione:

- i costi relativi alla disponibilità e manutenzione dei punti di rifornimento dei carburanti, come gasolio e metano; si richiama a tal fine la relazione AIR che a pagina 15 evidenzia come la trazione a gasolio sia ancora ampiamente dominante (91%)
- i costi legati alla disponibilità e gestione dei depositi per i veicoli.

Questi elementi costituiscono fattori essenziali per valutare l'efficienza produttiva della gestione, al pari dei costi già presi in esame nella delibera.

Si ritiene inoltre che uno dei temi che andrebbe affrontato è legato alla "digitalizzazione"; con tale termine si intende l'insieme dei processi necessari a gestire integralmente un'azienda di trasporto pubblico locale in maniera digitale, ovvero strutturare l'organizzazione aziendale e i flussi informativi in modo efficiente e interconnesso. Si tratta di un obiettivo strategico necessario a guidare lo sviluppo della mobilità collettiva e del TPL in particolare.

E' pertanto necessario specificare quali siano le "predefinite condizioni di qualità" utilizzabili come riferimento anche per rappresentare una tendenza strategica da perseguire.

Ad esempio se le "predefinite condizioni di qualità" facessero riferimento a dotazioni tecnologiche degli autobus andrebbe meglio specificato quali possono essere i costi di ammortamento e di manutenzione cui fare riferimento

Infatti la Delibera 53 dell'Autorità di Regolazione, per consentire un costante e continuo monitoraggio delle condizioni di qualità del servizio necessiterebbe di poter contare su una impresa digitalizzata nel senso prima descritto

<p><i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i></p>
<p>Q2. Si richiedono osservazioni in merito:</p> <ul style="list-style-type: none"> iii. all'ambito soggettivo e oggettivo di cui al punto 2, ivi inclusa l'indicazione degli atti degli EA nei quali utilizzare i costi di riferimento e le modalità di loro utilizzo, nelle diverse modalità di affidamento;
<p><i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i></p>
<p>2. I SC e i relativi EA, ognuno per le rispettive competenze, sono tenuti all'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto, quali parametri di benchmark da adattare alle specificità del servizio oggetto di affidamento, in sede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017; b) scelta della modalità di affidamento e predisposizione dei PEFS e della RdA, secondo le pertinenti misure di regolazione della delibera n. 154/2019, ivi inclusa la fissazione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui alla Misura 16; c) aggiornamento dei PEFS allegati ai CdS affidati in house o con modalità diretta, al termine di un periodo regolatorio; i criteri di redazione e i contenuti del PEFS sono sottoposti alla valutazione preventiva dell'Autorità secondo le modalità previste per la RdA nella Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019
<p><i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i></p>
<p>2. I SC e i relativi EA, ognuno per le rispettive competenze, sono tenuti all'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto, quali parametri di benchmark da adattare alle specificità del servizio oggetto di affidamento, in sede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017; b) scelta della modalità di affidamento e predisposizione dei PEFS e della RdA, secondo le pertinenti misure di regolazione della delibera n. 154/2019, ivi inclusa la fissazione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui alla Misura 16; c) aggiornamento dei PEFS allegati ai CdS affidati in house o con modalità diretta, al termine di un periodo regolatorio; i criteri di redazione e i contenuti del PEFS sono sottoposti alla

valutazione preventiva dell'Autorità secondo le modalità previste per la RdA nella Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

L'ambito di applicazione va meglio definito. Il supporto dei costi di riferimento, trattandosi di un apporto marginale alla definizione del costo complessivo del servizio non può essere usato come elemento per quanto indicato ai punti a), b), c) della delibera; inoltre non essendo stata individuata una funzione di costo complessiva ogni utilizzo porterebbe ad una pesatura differenziale delle componenti ART che, se utilizzate in sede di gestione contrattuale potrebbe generare possibili contenziosi con le IA.

Si propone di utilizzare i costi di riferimento per l'individuazione di obiettivi di efficacia ed efficienza, analogamente a quanto fatto con la deliberazione 120/2018:

- a) Benchmarck sui valori adottati dall'EA nella redazione del PEF con motivazione analitica degli eventuali scostamenti
- b) Benchmark sull'andamento inflattivo delle singole componenti di costo durante la durata del Contratto di Servizio per adeguamento PEF e gestione matrice dei rischi.
- c) Benchmark sui valori adottati dall'IA e degli obiettivi di efficienza all'atto

Queste modalità applicative appaiono idonee a perseguire lo scopo dell'Autorità e favorire lo sviluppo dei passi successivi ed in particolare della pubblicazione annuale dei valori di cui alla misura 2 punto 1 c)

Mentre la parziale disponibilità di dati regolatori ad oggi prospettata, si ritiene non sufficiente per poter costituire un adeguato supporto per::

- a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017;

Facciamo l'esempio del costo del carburante.

Le classi di variabilità introdotte, ad esempio per velocità commerciale, rappresentano solo una modalità applicativa dei costi: se la velocità commerciale è inferiore a 18 km/h si individua un costo, altrimenti un altro, con fasce di variabilità molto alte, mentre sarebbe opportuno avere funzioni continue o fasce di variabilità molto fitte (ad esempio per 0,5 km/h).

E' chiaro che l'azione di programmazione dei servizi può contribuire ad ottimizzare i costi dei consumi; qualora l'EA potesse introdurre elementi di variabilità della velocità commerciale lo farebbe per perseguire

il miglioramento della qualità del servizio ed efficienza gestionale dei fattori della produzione e se riuscisse ad ES a migliorare la velocità commerciale da 20 km/h a 22 km/h, l'utilizzo delle ampie fasce di variabilità proposte non porterebbe alla variazioni di costi di riferimento.

Non si comprende pertanto in che misura questo può contribuire a definire la dimensione dei lotti.

Anche riferendosi al parametro di riferimento dei costi dell'energia si rileva come una dei parametri fondamentali sia la temperatura media esterna di riferimento che non fornisce alcun contributo per la definizione dei lotti essendo questo parametro non variabile in ambiti contigui e, anche qualora fosse possibile individuare la temperatura media per comune dovrebbe poi essere individuata una funzione che fornisce un valore associabile ad una aggregazione dei comuni (la media delle temperature? la deviazione standard?).

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
Misura 2.1
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
I costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico-statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati economico-patrimoniali e tecnici di CoReg per CdS , opportunamente validati.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
I costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico-statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati economico-patrimoniali e tecnici opportunamente validati di Coreg per CdS ed all'interno di questo per partizioni territoriali suddivise in rete extraurbana provinciale, rete urbana del comune capoluogo , reti urbane degli altri comuni oltre alle modalità di trasporto specifiche quali filobus, tram, metro, funi, navigazione.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Le informazioni ed i KPI derivabili dai dati di COREG per CdS attualmente disponibili non sono assolutamente sufficienti a coprire la complessità e le stratificazioni del settore. In attesa di dati tecnici/economici per corsa/linea (elaborazioni già possibili per la grande maggioranza delle aziende e degli affidamenti in attuazione dell'annesso 6 delib 154) suggeriamo di raccogliere le informazioni aggregate per partizioni territoriali correlate alle responsabilità amministrative degli EELL titolari dei servizi urbani ed extraurbani provinciali oltre alle modalità di trasporto specifiche quali filobus, tram, metro, funi,

navigazione..

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento

Misura 2.1/b)

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

b) elaborazione di indicatori di costo operativo in relazione alle voci di costo di cui allo Schema 1 - Conto economico regolatorio, Annesso 5a della delibera n. 154/2019, da esprimere a livello unitario, per unità di servizio (vettura-km o altri parametri dimensionali) e di indicatori di efficienza, efficacia e redditività (KPI), come indicati nell'Annesso 2, per ciascuna annualità di raccolta dei dati. Tali indicatori di costo e KPI sono valorizzati secondo i seguenti criteri: (1) attraverso i seguenti indici statistici: Mediana, 5° percentile, 95° percentile; (2) distinguendo tra le partizioni territoriali in servizio urbano ed extraurbano; (3) per ognuna delle partizioni di cui al sub (2), per i seguenti sottogruppi;

i. volume di produzione annuale (vett-km) minore di 1 M;
ii. volume di produzione annuale (vett-km) compreso tra 1 M e 4,5 M;
iii. volume di produzione annuale (vett-km) compreso tra 4,5 M e 10 M;
iv. volume di produzione annuale (vett-km) maggiore di 10 M;

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

b) elaborazione di indicatori di costo operativo in relazione alle voci di costo di cui allo Schema 1 - Conto economico regolatorio, Annesso 5a della delibera n. 154/2019, da esprimere a livello unitario, per unità di servizio (vettura-km o altri parametri dimensionali) e di indicatori di efficienza, efficacia e redditività (KPI), come indicati nell'Annesso 2, per ciascuna annualità di raccolta dei dati.

Tali indicatori di costo e KPI sono valorizzati secondo i seguenti criteri: (1) attraverso i seguenti indici statistici: Mediana, 5° percentile, 95° percentile; (2) distinguendo tra le partizioni territoriali in servizio urbano ed extraurbano **suddivise in rete extraurbana provinciale, rete urbana del comune capoluogo, reti urbane degli altri comuni oltre alle modalità di trasporto specifiche quali filobus, tram, metro, funi, navigazione** (3) per ognuna delle partizioni di cui al sub (2), per i seguenti sottogruppi;

i. volume di produzione annuale (vett-km) minore di 1 M;
ii. volume di produzione annuale (vett-km) compreso tra 1 M e 4,5 M;
iii. volume di produzione annuale (vett-km) compreso tra 4,5 M e 10 M;
iv. volume di produzione annuale (vett-km) maggiore di 10 M;

(4) i sottogruppi di cui al sub (3) possono essere variati in funzione dell'analisi della base dati raccolta

per partizione territoriale

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Il ruolo dei SC non è trattato nella Relazione di AIR (vedi pag 25 dove si citano i SC ma non ne sono descritte le stratificazioni come invece è stato fatto per le IA) .

Il ruolo dei SC , insieme a quello degli EA , per le fasi di pianificazione programmazione e affidamento è peraltro richiamato dalle stesse Relazioni alla Delibera 28. I SC e gli EA operano per delega degli EELL che in qualità di Enti titolari dei servizi di TPL hanno la necessità di avere i dati tecnici ed economici dei servizi di TPL. Conoscenza dei dati utile non solo a svolgere compiti di pianificazione e regolazione ma anche di controllo e trasparenza nei confronti dei cittadini rappresentati oltre al fine di ricomporre il quadro complessivo della mobilità all'interno del territorio di loro competenza.

Le elaborazioni statistiche conseguenti alla nuova modalità di raccolta della base dati, come prospettata da federMobilità, consentirebbero, finalmente, di creare le condizioni fattive per definire idonei cluster dimensionali dove allocare i servizi di Tpl erogati ed all'interno dei quali effettuare utili e proficui confronti ed efficaci analisi sugli scostamenti rilevati. Attività queste sicuramente molto meno efficaci e attendibili con una raccolta dati per CdS. Una migliore segmentazione nella raccolta dati favorirebbe anche un più agevole ed efficace controllo nella fase di caricamento e validazione dei dati stessi. Questa proposta tende a migliorare altresì l'efficacia del calcolo dei costi operativi di riferimento, consentendo di meglio supportare gli EELL titolari dei servizi di Tpl e/ i soggetti da loro delegati, quali SC ed EA ,nello svolgimento del ruolo di pianificazione, affidamento dei servizi e nei compiti di regolazione locale.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento

Misura 2.1/c)

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

c) pubblicazione annuale dei risultati delle elaborazioni di cui ai punti sub a) e sub b);

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

c) La pubblicazione annuale dei risultati delle elaborazioni di cui ai punti sub a) e sub b) **avviene con i seguenti criteri**

1) possibilità di accesso, perEELL e loro EA e SC ai cluster costruiti per partizione territoriale e

modalità di trasporto, a tutti i dati elementari monitorati per singolo CdS e suddivisi in rete extraurbana provinciale, rete urbana del comune capoluogo, reti urbane degli altri comuni e altre modalità quali filobus, tram, metro, funi e navigazione.

- 2) aggregazione per cluster basati su partizioni territoriali e modalità trasportistiche, come descritto al punto 1**
- 3) esplicitazione dei criteri alla base della definizione dei cluster e pubblicazione dell'algoritmo (o degli algoritmi) di clusterizzazione.**

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

IL principio di trasparenza e di accessibilità dei dati è richiamato dal dl 201/2022 ed è richiesto dalla Delibera 53. I dati in esame non sembrerebbero rientrare tra le fattispecie regolate dall'art. 9 -Segreto d'ufficio) del regolamento di ART : “....attività di indagine, ispettive, vigilanza, controllo, sanzionatorie, interdittive...”

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Misura 2.1/g
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
g) pubblicazione annuale degli indicatori di costo stimati attraverso la combinazione dei diversi metodi applicati e dei correlati KPI di efficienza, efficacia e redditività corredati delle relative statistiche descrittive, secondo i risultati dell'analisi multivariata (per cluster).
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
g) pubblicazione annuale degli indicatori di costo stimati attraverso la combinazione dei diversi metodi applicati e dei correlati KPI di efficienza, efficacia e redditività corredati delle relative statistiche descrittive, secondo i risultati dell'analisi multivariata (per cluster) e con i criteri di trasparenza di cui al punto c) precedente
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>