

Relazione dei Lotti (RdL). Schema di riferimento.

Lo schema è unico e utilizzabile per tutte le modalità di trasporto e le tipologie di affidamento: pertanto, nel testo sono presenti alcune indicazioni specifiche per modalità di trasporto e tipologia di affidamento, laddove è stato ritenuto necessario effettuare precisazioni e appositi distinguo.

Sezione 1 - Quadro di riferimento normativo

Descrivere l'exkursus legislativo e pianificatorio regionale di riferimento in merito alle competenze dei vari soggetti e per l'individuazione dei bacini di mobilità, degli ambiti di servizio pubblico (come definiti dalla delibera ART n. 48/2017), e infine dei lotti di gara.

Indicare le normative, gli atti amministrativi e gli strumenti di pianificazione/programmazione in vigore di interesse per i servizi oggetto della RdL, anche con riferimento alla regolamentazione delle tariffe, e specificando le fonti e/o le tipologie di dati utilizzati per la redazione dei documenti.

Specificare come sono distribuite le competenze programmatiche e di affidamento per i servizi oggetto della RdL tra i diversi soggetti coinvolti (regione, province, comuni, agenzie del TPL, città metropolitane, ecc.).

Sezione 2 - Quadro di riferimento attuale degli affidamenti dei servizi

Descrivere le vigenti modalità di affidamento dei servizi compresi nei lotti di affidamento oggetto della RdL, indicando i contratti di servizio (CdS), gli Enti Affidanti (EA), le Imprese Affidatarie (IA), data di scadenza del/i CdS, eventuali proroghe con relative scadenze e riferimenti normativi. Per ogni CdS occorre indicare almeno:

- estremi degli atti di approvazione;
- percorrenze oggetto di affidamento (vett*km/anno o treni*km/anno);
- ammontare complessivo delle compensazioni e valore unitario;
- ricavi da traffico per linea/direttrice e totali, relativi almeno agli ultimi tre anni di esercizio disponibili;
- *load-factor*, se disponibile per linea/direttrice;
- *coverage-ratio* calcolato ai sensi del d.lgs. n. 422/1997, per linea/direttrice e complessivo per CdS;
- ove applicabile, eventuali servizi automobilistici sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari effettuati.

Descrivere brevemente l'offerta di servizi relativa ad altre eventuali modalità di trasporto disponibili nel territorio di riferimento, soprattutto per quanto riguarda servizi potenzialmente alternativi o in sovrapposizione, anche non di linea o a mercato, rispetto ai servizi ricompresi nei lotti oggetto della RdL.

Sezione 3 - Analisi della domanda totale, effettiva, potenziale e debole

Individuare il bacino di mobilità sulla base delle analisi di auto-contenimento della domanda.

Descrivere le metodologie impiegate per la raccolta dei dati, la tipologia di indagini effettuate, i modelli trasportistici utilizzati e le analisi sviluppate dal Soggetto Competente (SC) per pervenire alla stima delle diverse componenti di domanda, ciascuna delle quali deve essere adeguatamente quantificata, nelle relative sottosezioni 3.1, 3.2 e 3.3, 3.4 della RdL.

3.1 – Domanda totale: stima della domanda complessiva di spostamenti, con tutte le tipologie e modalità di trasporto (inclusa quella con i mezzi di trasporto privati), espressa dal bacino di mobilità nello scenario attuale; al fine di stimare la domanda totale si considerano i dati di frequentazione e venduto dei titoli di viaggio relativi all'insieme dei servizi – di tutte le modalità e in qualsiasi regime (a mercato, OSP) – erogati nel territorio del bacino di mobilità, nonché i dati dei conteggi di traffico e i dati disponibili relativi all'utilizzo dei servizi di *sharing mobility*.

3.2 - Domanda effettiva: stima della domanda di spostamenti espressa dal bacino di mobilità che utilizza l'offerta di servizi di trasporto collettivo oggetto di analisi, erogata nello scenario attuale, da stimare attraverso indagini campionarie, celle telefoniche, fonti statistiche (ad esempio, le banche dati di ISTAT e ISFORT), rilevazioni (ad esempio, tramite sistemi conta-passeggeri a bordo) di passeggeri trasportati, ove possibile disaggregate per linea, e venduto dei titoli di viaggio relativi ai servizi erogati nell'ambito del/dei CdS vigente/i sul bacino di mobilità, anche con l'impiego di modelli di simulazione trasportistica opportunamente specificati, calibrati e validati – ad esempio, modelli basati sui singoli spostamenti (*trip-based model*, ovvero modello a quattro stadi) e modelli che considerano il concatenamento degli spostamenti e le attività che determinano gli spostamenti stessi (*trip-chaining model*, *activity based model*), oltre ai c.d. *digital twins*. Nell'analisi della domanda effettiva sono stimati quantitativamente sia gli spostamenti sistematici, sia quelli occasionali, ivi compresa la componente di domanda turistica che utilizza l'offerta di trasporto oggetto di analisi. La stima della domanda effettiva deve essere differenziata, ove possibile, per fascia oraria, tipologia di giorno della settimana, periodo dell'anno, deve tener conto del *load factor* relativo allo scenario attuale e dell'eventuale divario di domanda non ancora recuperato rispetto al periodo pre-pandemico.

3.3 – Domanda potenziale: stima della domanda di spostamenti, inespressa nello scenario attuale che potrebbe essere soddisfatta dai servizi di trasporto oggetto di analisi nello scenario futuro ed è composta da due componenti principali, ovvero la quota di utenti che potrebbe essere attratta in diversione modale da altre modalità (in particolare la modalità privata) e la quota di domanda generata per l'insorgere di nuove esigenze di mobilità o per l'attivazione di servizi di trasporto non presenti nell'assetto attuale dell'offerta. Per la stima della domanda potenziale occorre utilizzare, tra gli altri e anche in combinazione tra loro, modelli matematici comportamentali di simulazione trasportistica e indagini di tipo *Stated Preferences* (SP). La domanda potenziale non può coincidere con la domanda totale e deve essere quantificata e analizzata anche dal punto di vista temporale e motivazionale (mobilità sistematica e non sistematica/occasionale/turistica).

Con riferimento allo scenario futuro, occorre stimare anche l'evoluzione prevista della domanda effettiva, da effettuare anche considerando più scenari, individuati in funzione di ipotesi diverse sugli elementi che influenzano la mobilità (ad esempio, di tipo socio-demografico con il progressivo invecchiamento della popolazione e la riduzione del numero di studenti, le dinamiche di attrazione turistica del territorio e le tendenze evolutive delle modalità flessibili di lavoro e di studio). In tale analisi rientra anche la valutazione dell'eventuale divario non ancora recuperato delle frequentazioni dei servizi rispetto al periodo pre-pandemico, con la stima dei tempi necessari per il relativo recupero nell'ambito del successivo affidamento.

3.4 - Domanda debole: quantificazione della domanda debole spaziale (espressa dalle aree a domanda debole, individuate tramite apposita metodologia), della domanda debole temporale (espressa nelle fasce orarie deboli) e della domanda debole socio-economica (espressa da specifiche categorie di utenti caratterizzate da condizioni di disagio); quantificare l'incidenza della domanda debole rispetto alla domanda effettiva.

3.5 – Altre analisi di domanda: approfondimento della disponibilità a pagare degli utenti che insistono sul bacino di mobilità, con segmentazioni (ad esempio, per fascia oraria di punta e di morbida, per spostamenti di tipo occasionale e sistematico, per età, ecc.) finalizzate a rilevare le differenti disponibilità e con uno specifico approfondimento sulla componente turistica della domanda; per tale analisi, utilizzare le indagini di tipo *Stated Preferences* (SP) e i modelli matematici comportamentali di simulazione trasportistica per stimare il valore monetario del tempo (VOT - *Value Of Time*).

Sezione 4 - Offerta di trasporto programmata e definizione dell'Ambito/i di servizio

Descrivere l'offerta di servizi trasporto che il SC intende programmare per soddisfare le esigenze di domanda rilevate (compresa la domanda debole), evidenziando gli interventi di modifica apportati rispetto all'offerta di servizi attuale e spiegando a quali esigenze di domanda tali modifiche rispondono.

Con riferimento all'offerta programmata, la RdL deve riportare quanto segue:

- a) le metodologie quali-quantitative adottate nel riprogrammare l'offerta di servizi e i modelli trasportistici utilizzati per la simulazione degli scenari d'interazione tra la domanda (anche potenziale e debole) e l'offerta;
- b) le stime di *load factor* nello scenario di offerta programmata, ove possibile per linea/direttrice (distinguendo tra fasce orarie di punta e di morbida) e le stime di *split* modale nello scenario attuale e in quello futuro (distinguendo tra fasce orarie di punta e di morbida);
- c) la metodologia adottata, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 3, punto 3, dell'Allegato "A" alla delibera 53/2024, per la classificazione funzionale e gerarchica della rete afferente all'Ambito di servizio pubblico, con riferimento sia alle caratteristiche delle linee, sia alla rilevanza dei nodi interessati;
- d) le scelte attuate per minimizzare la sovrapposizione dei servizi oggetto dell'affidamento con gli altri servizi esistenti, in particolare tra servizi ferroviari e servizi automobilistici, svolti in regime di libero mercato e di OSP, dal punto di vista pianificatorio (individuazione dei nodi d'interscambio in funzione della gerarchizzazione della rete) e dal punto di vista infrastrutturale (realizzazione di nuovi *hub* intermodali);
- e) ove applicabile, la riorganizzazione dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 34-octies del d.l. n. 179/2012;
- f) ove applicabile, la metodologia utilizzata, nella fase di definizione dell'offerta, per (i) l'individuazione e (ii) la quantificazione dei servizi di TPL di tipo flessibile (DRT), con riferimento in particolare alle aree, fasce orarie e categorie di utenza che esprimono una domanda debole, indicandone la modalità di esercizio e di gestione nell'ambito dei lotti di affidamento previsti;

- g) le caratteristiche del materiale rotabile da impiegare in funzione del livello gerarchico della rete e delle caratteristiche del servizio e relativa qualità attesa (e.g. capienza minima del mezzo, allestimenti e dotazioni interne, accessibilità alle PMR), incluse le soluzioni tecnologiche di monitoraggio della flotta/AVM e infomobilità;
- h) gli interventi che si intende implementare, a livello contrattuale e infrastrutturale, al fine di realizzare adeguati livelli d'integrazione tra servizi di TPL, tradizionale o flessibile (DRT), e soluzioni di *sharing mobility* presenti nel Bacino di riferimento, in coerenza con quanto previsto nei documenti di pianificazione;
- i) eventuali iniziative incentivanti e/o sistemi premianti nei confronti degli operatori economici, al fine di promuovere l'offerta di soluzioni integrate e multimodali di mobilità, che si intende introdurre (nei CdS);
- j) l'Ambito/i di servizio pubblico individuati.

Sezione 5 - Determinazione degli OSP e criteri di copertura finanziaria

Indicare su quali servizi di offerta programmata che compongono l'Ambito di servizio pubblico il SC intende imporre gli Obblighi di Servizio Pubblico, specificando le motivazioni di tali scelte, ed evidenziando le modifiche rispetto alla situazione attuale come descritta nella Sezione 2.

Fornire, per ciascuna linea/direttrice dell'offerta programmata, i dati stimati di:

- a) redditività, sulla base dei ricavi da traffico e di altri ricavi;
- b) *coverage ratio* calcolato in base a quanto previsto dal d.lgs. n. 422/1997.

Specificare gli strumenti individuati per la copertura finanziaria dei servizi OSP, ai sensi della Misura 4 della delibera ART n. 48/2017, (risorse pubbliche da Fondo Nazionale Trasporti, risorse regionali/enti locali, tasse di scopo, compensazione incrociata, ecc.), evidenziando l'efficienza della soluzione adottata, attraverso la quantificazione della maggiore convenienza economica (riduzione della spesa pubblica) di un tale scenario, dando conto di eventuali vincoli di bilancio o altri impedimenti che non consentono di applicare soluzioni differenti. In tale ambito, una specifica analisi deve essere sviluppata con riferimento agli eventuali servizi DRT programmati, indicando le modalità di compensazione individuate, nonché eventuali soluzioni che prevedono la compensazione diretta degli utenti.

Sezione 6 - Determinazione e aggiornamento delle tariffe

Descrivere la struttura tariffaria vigente, indicando i riferimenti legislativi e pianificatori regionali e locali e specificando gli eventuali interventi programmati di modifica della stessa; descrivere la metodologia adottata per individuare la struttura tariffaria fornendo elementi sui seguenti aspetti e su come essi sono stati considerati nel definirla:

- a) caratteristiche del servizio e del territorio interessato (e.g. orografia, infrastrutture disponibili, demografia, relazioni O/D);
- b) differenziazione dei prezzi in funzione di parametri socio-economici e spazio-temporali: tipologia di passeggero singolo o plurisoggettivo (e.g. famiglie, gruppi), livelli di reddito, fasce orarie di utilizzo (*peak e off peak*), tipologia di servizio offerto e relativa qualità (*high-class*);
- c) valutazioni sulla possibile diversificazione delle tariffe finalizzata a perseguire l'obiettivo di ridurre le compensazioni finanziarie, basate sui risultati delle stime della disponibilità a pagare degli utenti;
- d) canali di vendita disponibili, comprese le soluzioni *on-line* e di *advance booking*;
- e) integrazione tariffaria attiva e/o programmata, che consenta l'accesso con il medesimo titolo di viaggio a una pluralità di servizi con modalità diverse e/o erogati da vettori diversi presenti sul territorio di competenza (ferroviari MLP e regionali, automobilistici extraurbani e urbani/suburbani, tranviari, di metropolitana, *sharing mobility* altri);
- f) modifiche del sistema tariffario adottate nel tempo, con riferimento almeno all'ultimo quinquennio, specificando i relativi criteri adottati, con particolare riferimento alla qualità del servizio erogato dal vettore o percepita dall'utente;
- g) modalità previste per l'aggiornamento delle tariffe dei servizi soggetti a OSP oggetto del nuovo affidamento, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 27 della delibera 154/2019, indicando anche il tasso di inflazione che si intende applicare;
- h) politiche tariffarie previste per favorire l'accesso degli utenti alle diverse soluzioni di mobilità collettiva presenti sul territorio (e.g. biglietto/abbonamento integrato, agevolazioni tariffarie in caso di utilizzo multimodale).

Sezione 7 - Identificazione dei lotti

Descrivere i lotti individuati suddividendo il perimetro dei servizi, inclusi nell'Ambito di servizio pubblico, sui quali il SC ha stabilito di imporre OSP, e motivare il disegno dei lotti scelto sulla base delle valutazioni effettuate:

- a) di natura trasportistica, tenendo conto delle caratteristiche dell'offerta di trasporto e della domanda di spostamenti, nonché dell'organizzazione del servizio (ad esempio: localizzazione di depositi e officine, considerate le valutazioni disponibili sui beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio);
- b) di natura economica, tenendo conto dell'economicità del servizio ovvero della dimensione ottima minima di produzione dello stesso, che consente il conseguimento di economie di scala e di integrazione;
- c) di natura concorrenziale, tenendo conto della contendibilità dei lotti sulla base dell'analisi del mercato finalizzata a rilevare gli operatori potenzialmente dotati dei requisiti necessari per partecipare alla procedura di affidamento, valutando la sussistenza di eventuali barriere all'ingresso, in correlazione agli elementi già noti sulla disponibilità dei beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio;
- d) di natura organizzativa, tenendo conto delle eventuali economie di organizzazione amministrativa e dei benefici che il SC potrebbe ottenere nei diversi scenari di disegno dei lotti considerati (ad esempio, in caso di più lotti risulta minore il rischio di cattura del regolatore da parte dell'operatore, è possibile confrontare l'efficienza delle diverse gestioni, ecc.).

Per ciascuna delle tipologie di analisi effettuate di cui al precedente punto elenco occorre indicare:

- a) per quanto riguarda gli aspetti di natura trasportistica, i criteri correlati alle analisi di domanda e alle valutazioni di offerta adottati per definire i lotti, specificando la metodologia messa a punto per la relativa applicazione;
- b) per quanto riguarda gli aspetti di natura economica, la dimensione ottima minima di produzione del servizio considerata/stimata, specificando l'eventuale apposita metodologia adottata per tale definizione e gli eventuali studi di settore in materia presi a riferimento (specificandone la fonte), al fine di rappresentare in che modo la dimensione dei lotti individuati si rapporta alla dimensione ottima minima; analizzare anche le eventuali economie di integrazione derivanti dall'inclusione di servizi di tipo diverso nel medesimo lotto;
- c) per quanto riguarda gli aspetti di natura concorrenziale, l'elenco degli operatori attualmente presenti nel mercato locale, nazionale e internazionale, che potrebbero essere interessati e disporre dei requisiti necessari per partecipare alla procedura di affidamento anche in considerazione delle eventuali differenti modalità di trasporto coinvolte nei lotti, corredato da opportuni elementi che rappresentino la dimensione aziendale e la rilevanza sul mercato (ad esempio: tipologia di servizi erogati, contratti di servizio di cui sono affidatari, produzione chilometrica annua, fatturato annuo, ecc.) e la capacità di esercire le eventuali differenti modalità di servizi di trasporto contenute nei rispettivi lotti; indicare eventuali barriere all'ingresso correlate alla disponibilità dei beni essenziali e indispensabili per l'effettuazione del servizio che il SC ha individuato e le azioni che intende intraprendere per mitigarle;
- d) per quanto riguarda gli aspetti di natura organizzativa, le economie di organizzazione amministrativa (ad esempio, semplificazione gestionale in caso di minor numero di CdS) e i benefici per l'amministrazione (ad esempio, possibilità di confronto tra gli obiettivi raggiunti in CdS diversi assegnati a operatori diversi, acquisizione di *know how* sullo sviluppo delle procedure di gara) derivanti dalla scelta della configurazione dei lotti.

Nel caso in cui il SC abbia consultato gli *stakeholder*, rappresentare sinteticamente gli esiti della consultazione, con particolare riferimento agli aspetti riguardanti la contendibilità.

A supporto delle scelte effettuate, nella RdL devono essere descritte le configurazioni alternative prese in considerazione dal SC sul disegno dei lotti, unitamente al confronto tra i diversi scenari considerati da sviluppare attraverso una metodologia quali-quantitativa (ad esempio, sulla base di un set di indicatori individuati per rappresentare gli aspetti trasportistici, economici e concorrenziali delle configurazioni dei lotti). Al riguardo, il SC fornisce evidenze quantitative solide in caso di coincidenza del lotto con il Bacino di mobilità (lotto unico).

Predisporre una tabella riassuntiva di confronto che riepiloghi, per ciascuna configurazione alternativa di lotti considerata, le caratteristiche di ogni lotto indicando almeno l'ammontare chilometrico annuo, la compensazione annua (complessiva e unitaria), i ricavi stimati, il *coverage ratio* stimato, in modo tale che la scelta della configurazione dei lotti risulti giustificata da dati quantitativi; nella tabella riassuntiva di confronto, inserire anche la configurazione attuale dei CdS riportando i medesimi dati sopra indicati.

Qualora la configurazione dei lotti scelta non risulti adeguatamente giustificata sulla base dei dati quantitativi (ad esempio, in assenza di un evidente risparmio di risorse pubbliche rispetto agli altri scenari considerati), indicare

dettagliatamente le motivazioni che hanno condotto il SC alla scelta del disegno dei lotti, anche sulla base degli obiettivi che si intende raggiungere.

Per i servizi che verranno affidati in house, è data evidenza del rispetto di quanto stabilito dall'art. 4-bis del d.l. n. 78/2009, individuando una quota di servizi non inferiore al 10% da affidare contestualmente tramite gara da definire nel rispetto dei criteri di economicità e contendibilità, in modo tale che la gara risulti appetibile per il mercato.

Fonti e collegamenti utili

Riportare:

- i link ai siti istituzionali ove reperire il materiale e gli atti amministrativi e di pianificazione adottati, completi di tutti gli eventuali allegati citati nella RdL, affinché siano consultabili ai fini dell'espressione del parere di competenza;
- le fonti di letteratura eventualmente utilizzate.