

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

Roma, 15 settembre 2026

Oggetto: Consultazione relativa alla Delibera ART 101/2026 - Linee guida per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada –

Spettabile Autorità,

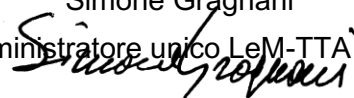
Il presente documento include le osservazioni e le proposte di LEM TTA S.r.l., società di consulenza dedicata all'innovazione per la mobilità e la logistica, in merito alla consultazione in oggetto, indetta da codesta Autorità con Delibera n. 101/2026, con riferimento alle "Linee guida per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada" nel formato indicato nell'Allegato C 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

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0068808/2026 del 16/09/2026
Firmatario: SIMONE GRAGNANI

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Definizioni: Coverage ratio	<i>"Coverage ratio: rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, art. 19, comma 5), calcolato secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019 del 29 novembre 2019 e s.m.i.;"</i>		Il riferimento al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, art. 19, comma 5), in merito al netto dei costi di infrastruttura ha generato nel tempo interpretazioni diverse da parte di Imprese Affidatarie e Enti Affidanti, anche nell'ambito dei sistemi di monitoraggio dei servizi. In alcuni casi si considerano equivalenti ai costi di infrastruttura quelli relativi alla realizzazione, gestione e manutenzione delle rimesse per i veicoli adibiti al servizio. Si ritiene che tale interpretazione non sia corretta e possa determinare errore in sede di confronto e benchmark, anche rispetto al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla normativa nazionale. Si suggerisce, pertanto, una definizione più puntuale. Ad esempio, precisando che i per costi d'infrastruttura s'intendono quelli connessi al pagamento di pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviari a e stradale.
Nota 7	<i>"Il SC, ovvero il soggetto che ha competenza in materia di pianificazione delle reti di trasporto, deve essere distinto dall'EA, che è il soggetto a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'IA."</i>		Si chiede di meglio motivare la necessità di tale distinzione, soprattutto nel caso di soggetti che oggi svolgono entrambi i ruoli, come nel caso di soggetti Comuni che sono, al contempo i SC, gli Enti titolari del servizio e i sottoscrittori del contratto di Servizio (EA). Ovvero modificare l'espressione in "possono essere" .

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			Punto 30 Il riferimento al car sharing e al taxi collettivo come modalità per soddisfare la domanda debole potrebbe non rispondere con le effettive caratteristiche di tali servizi. Infatti, entrambi erompere avere sostenibilità economica richiedono un uso inteso ed una domanda concentrata. Nell'esperienza italiana ed europea, infatti, i servizi di car sharing sono sopravvissuti alle fasi sperimentali solo nei grandi centri urbani e sono nelle aree centrale egli stessi. Anche i taxi collettivi, rispetto ai taxi ordinari, richiedono concentrazione di domanda. Si ritiene che possano invece essere citati servizi di carpooling, anche con la messa a disposizione di veicoli da parte dell'EC per la costituzione di equipaggi di 3-4 persone finalizzati ad una domanda sistematica (spostamenti casa-lavoro) che potrebbero avere un costo di esercizio inferiore a quello di un servizi di linea (comunque troppo rigido) anche di un servizio a chiamata che richiedo comunque la presenza (e quindi il costo) di un operatore

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Punto 31.			Si ritiene che prevedere l'obbligo di rispettare tariffe massime costituisca già di per sé un Obbligo di servizio pubblico (in termini di obbligo tariffario). In ogni caso anche in presenza di una tariffa massima, un servizio fuori dal perimetro degli altri servizi affidati in OSP non potrebbe beneficiare dei titoli tariffari integrati, peggiorando la qualità dell'offerta per i cittadini interessati al servizio stesso che dovrebbero pagare due diverse tariffe (cumulate), come richiamato anche dal punto 33. Inoltre, nel caso di servizi da fornire con tale modalità, sulle medesime direttrici andrebbe comunque previsto un servizio in OSP per gli orari e/o i giorni con minore domanda, il che renderebbe di più complessa comprensione il servizio complessivo (corse a mercato e corse in OSP sulla medesima linea) oltre alla problematica tariffaria prima ricordata. Si ritiene che tale modalità sia percorribile solo per servizi molto specifici come per i collegamenti aeroportuali come alcune regioni già attualmente prevedono. Inoltre, se tali servizi vengono forniti in regime di mercato, seppure con alcune limitazioni, essi devono poter essere offerti da diversi operatori (il che complica la leggibilità).
Punto 32. Lettera iii)	<i>"valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi oggetto ad OSP secondo quanto definito infra (39)."</i>		Espungere le linee a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP determini una potenziale sottrazione di risorse (la marginalità positiva delle linee espunte) al resto del sistema con necessità di maggiori oneri per coprire i costi dei servizi che restano nel perimetro OSP.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Punto 38			Anche in considerazione di quanto detto sopra appare eccessivo quanto previsto al punto 38 rispetto alla necessità di "adeguata motivazione" dell'inclusione di servizi remunerativi tre quelli oggetto di OSP, soprattutto nel caso, diffuso, in cui la normativa regionale non consenta all'EA o al SC di affidare diversamente i servizi di trasporto. Appare più corretto motivare l'esclusione di un servizio da quelli da sottoporre a OSP, sempre che sia consentito dalla normativa regionale, in caso particolari nei quali ne possa, al contempo, derivare una convenienza economica e sia verificato che non ne sia resa più complessa o troppo costosa la fruibilità in particolare per le fasce di utenza più deboli (che beneficiano di titoli agevolati).
Punto 37			Il criterio è basato solo ed esclusivamente sulla convenienza economica e con considera l'impatto sulla domanda (che potrebbe essere di riduzione in presenza di tariffe più alte di quelli degli OSP) nonché delle problematiche connesse all'unitarietà del servizio offerto, soprattutto nel caso di sistemi tariffari integrati, e dell'applicazione delle tariffe sociali. In merito al rischio che si configurino "aiuti di stato", se l'affidamento segue il Reg. 1370/2007 nel suo complesso, dove il servizio è considerato nel suo complesso e non nelle singole linee che lo compongono, non dovrebbe essere possibile incorrere in tale rischio.
Punto 67			Si ritiene opportuno precisare che all'obbligo da parte del proprietario di mettere a disposizione del subentrante il ben oggetto di contribuzione e quindi di vincolo di destinazione, si accompagni l'obbligo da parte del subentrante di rilevare detto bene.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Punto 68			Si ritiene opportuno precisare le modalità per la rettifica del valore di subentro nel caso di contribuzione pubblica qualora la contabilità aziendale del proprietario abbiamo previsto tempi di ammortamento del contributo diversi da quelli di ammortamento del bene e da quelli individuati come vincolo di destinazione dai provvedimenti di riconoscimento dei contributi o dalla legge regionale. Appare necessario anche chiarire se, nel caso di ammortamento del bene e/o del contributo più breve del vincolo di destinazione, nel calcolare il valore di subentro ai sensi della Misura 9, si possa considerare un periodo pari a quello del vincolo di destinazione al fine di non aumentare il valore netto di subentro.
Punti 70 e 73			In merito alla necessità di sottoporre ad asseverazione il valore di subentro del materiale rotabile, nonché alla necessità di certificazione del valore contabile si chiede di chiarire se tali attività possano essere condotte al momento dell'effettivo ed eventuale subentro. Infatti, il valore contabile e alcuni parametri che influenzano la stima del valore di mercato, da sottoporre ad asseverazione, possono essere oggetto di significativa modifica tra la valutazione condotta in sede di predisposizione del PEFS, dalla RdA e della documentazione di affidamento, rispetto a quelli al momento dell'effettivo subentro. Conseguentemente, è opportuno che la documentazione di gara preveda i necessari meccanismi per rendere indenne l'IA dell'eventuale differente valore tra quello indicato in sede di gara e quello effettivo.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
74	<i>"l'EA può valutare d'inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole che disciplinano la messa a disposizione da parte del GU e l'obbligo di subentro da parte del successivo affidatario dei beni interessati, così favorendo la contendibilità del successivo affidamento."</i>		A supporto di tale condivisibile e utilissima previsione, si suggerisce di esplicitare che tale possibilità fa riferimento ai beni contribuiti "in conto esercizio" (come previsto dalle definizioni dell'Allegato A alla Delibera 154/2019) e quindi realizzati e/o acquistati dall'Impresa affidataria nell'ambito dell'Affidamento utilizzando le risorse del contratto e quindi il corrispettivo contrattuale. Tale previsione esplicita chiarirebbe il contenuto della regolazione e aumenterebbe la contendibilità consentendo ai concorrenti che non dispongono di impianti e che devono acquistare nuovi veicoli di avere la certezza del rientro dal valore residuo al termine dell'affidamento. Dando così maggiore certezza ai concorrenti nella procedura di gara e assicurando una larga contendibilità per la successiva. Ciò renderebbe più semplice anche il ricorso a modalità di finanziamento da parte di soggetti terzi che possono realizzare le infrastrutture o acquistare il materiale rotabile, anche attraverso la possibilità di partecipazione in RTI (pur senza il possesso dei requisiti previsti per i soggetti che dovranno esercire il servizio).

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
128	<i>"L'art. 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) 1370/2007, dopo aver fatto salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, stabilisce che le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE.</i> <i>Il legislatore nazionale ha richiamato le garanzie minime previste dalla menzionata direttiva anche nell'ambito della disposizione che attribuisce all'Autorità il compito di prevedere nella regolazione che i bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico prevedano il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente"</i>		La previsione relativa all'obbligo di applicazione del contratto di secondo livello, nonché il richiamo della Direttiva 2001/23, hanno determinato numerose incertezze in sede di consultazione sulla Clausola sociale e di definizione della stessa. Le organizzazioni sindacali tendono a richiedere la previsione di un vincolo di immutabilità della contrattazione di secondo livello (spesso, peraltro, molto eterogenea anche all'interno di un medesimo gestore uscente). Ciò, evidentemente irrigidirebbe la procedura di gara vincolando nella nuova gestione l'aggiudicatario, di fatto, all'organizzazione ai costi del gestore uscendo impendendo o rendendo complesso l'eventuale efficientamento. Si ritiene opportuno che venga chiarito che l'applicazione dei contratti di secondo livello possa essere vincolante per l'IA solo per il primo anno di gestione. La previsione contenuta nell'art. 48, comma 7, lettera e) del DL 50/2017 <i>"nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001"</i> determina, infatti alcune incertezze, dato che tale periodo prevede un periodo di "almeno un anno" durante il quale tali contratti dovrebbero essere mantenuti, ma l'art. 2112 del codice civile, che è stato modificato in sede di recepimento della citata direttiva, non prevede nessun limite minimo all'applicazione da parte del Cessionario per l'applicazione del proprio contratto aziendale.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
129	“tale coinvolgimento sarà necessario, in particolare, nel caso in cui una parte o tutto il personale alle dipendenze del GU manifesti la volontà di non essere trasferito in base alla norma di legge a tutela dei lavoratori. In tal caso l'EA acquisirà negli opportuni tavoli di confronto, da avviare con congruo anticipo rispetto alla definizione della documentazione di gara, la comunicazione delle OO.SS. e provvederà all'individuazione del solo personale interessato all'applicazione della clausola sociale.”		Si ritiene non applicabile questa procedura. Infatti nell'ambito delle procedure di consultazione delle organizzazioni sindacali non può emergere una indisponibilità individuale da parte dei singoli lavoratori al trasferimento.