

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE PUBBLICA  
RELATIVA ALL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL  
URBANO ED INTERURBANO NEI COMUNI DEL LAZIO  
AD ECCEZIONE DI ROMA CAPITALE**

# **Sommario**

## ***Premessa***

***1. Lo scenario di riferimento e gli atti adottati dalla Regione Lazio***

***2. La procedura di consultazione***

***3. Le caratteristiche del servizio***

***4. I risultati del modello***

***5. Le nuove unità di rete***

***6. Censimento dei beni e dei dipendenti e consultazione ex delibera ART 154/2019***

***7. Ricognizione e raccolta di dati e informazioni sui beni strumentali al servizio***

***8. Il personale preposto all'erogazione del servizio***

***9. Le condizioni di qualità del servizio***

## **Premessa**

Il presente documento è finalizzato all'avvio della Consultazione pubblica di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019, i cui esiti saranno contenuti nella Relazione di Affidamento prevista dalla citata Delibera.

### **1. Lo scenario di riferimento e gli atti adottati dalla Regione Lazio**

L'art. 7, commi dal 31 al 35, della L.R. n. 28/2019 è la pietra angolare della riprogrammazione e riorganizzazione del trasporto pubblico locale urbano ed interurbano nei comuni del Lazio, ad eccezione di Roma Capitale.

Il legislatore regionale ha previsto che, al fine di garantire l'uniforme utilizzo delle risorse regionali relative allo svolgimento dei servizi minimi, assicurare l'esercizio unitario delle funzioni sul territorio regionale e conseguire adeguati livelli di efficienza, in riferimento ai servizi di trasporto pubblico urbano su gomma diversi da quelli di competenza di Roma Capitale, la Regione individua le unità di rete (UdR) idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, che costituiscono la dimensione ottimale dei contratti di servizio, ed i servizi minimi di cui all'art. 17 della legge regionale 30 del 1998 e ss.mm.ii., nonché le risorse di cui all'art. 30 comma 2, lettera c) della medesima legge per ciascuna unità di rete, destinate a finanziare i suindicati servizi minimi.

Oltre a ciò, è stato stabilito che la Regione provvede con apposita deliberazione di Giunta regionale alla individuazione delle UdR e delle correlate risorse finanziarie, sentita la Commissione consiliare competente, gli enti locali interessati e le associazioni datoriali e dei lavoratori del settore, prevedendo l'entrata in vigore delle unità di rete a far data dal 1° gennaio 2022.

La norma in questione assegna all'Azienda regionale ASTRAL S.p.A. un ruolo centrale nella attuazione di questa nuova organizzazione del TPL urbano nella Regione Lazio in quanto ha stabilito che, a decorrere dal 1° Gennaio 2022, le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio sono attribuite all'Azienda, la quale ha la facoltà, previa intesa con la struttura regionale competente, di concludere convenzioni con i comuni capoluogo ovvero con forme associate comunali già costituite, per l'esercizio congiunto delle predette funzioni. Unitamente alle funzioni sono trasferite ad ASTRAL anche le relative risorse necessarie al finanziamento dei servizi di TPL che saranno erogati dalle UdR.

Inoltre, ASTRAL, d'intesa con la struttura regionale competente e con i comuni ricompresi in ogni unità di rete, definisce la progettazione della rete e dei servizi. La norma prevede una "clausola di salvaguardia", che consente all'Azienda di procedere comunque alla definizione della progettazione di rete anche in caso di mancato raggiungimento dell'intesa con i comuni.

Fino alla data prevista del 1° gennaio 2022 per l'avvio del nuovo modello, gli enti locali continuano ad esercitare, in via transitoria ed al fine di evitare l'interruzione del servizio di trasporto pubblico locale, le funzioni relative alla gestione dei servizi di trasporto in conformità alla normativa vigente.

Con Legge di stabilità regionale 2022, il termine del 1° gennaio 2022 è stato differito al 1° luglio 2022.

Il processo di riprogrammazione del trasporto pubblico locale urbano ed interurbano ha avuto un suo primo esito con la D.G.R. n. 912 del 03/12/2019, che ha approvato il nuovo modello per il riparto dei servizi minimi e l'individuazione delle unità di rete, da intendersi quali bacini ottimali per una gestione efficiente del servizio. Il provvedimento ha altresì dato mandato alla Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità e ad ASTRAL di avviare una fase di consultazione con amministrazioni

locali, associazioni datoriali e organizzazioni sindacali.

Inoltre, nel corso della prima metà del 2020 si è tenuta l'attività di consultazione con le amministrazioni locali, le associazioni datoriali e le organizzazioni sindacali, prevista dalla DGR n. 912/2019 e dalla L.R. n. 28/2019, dapprima con la diffusione ai comuni di un questionario online, e successivamente con 6 audizioni tenute dalla Commissione consiliare competente, svoltesi sul territorio (2 in presenza, e successivamente le altre 4 in videoconferenza, a causa dell'epidemia da COVID-19), che hanno portato all'adozione della D.G.R. n. 617 del 22/09/2020.

Con tale provvedimento è stato approvato definitivamente il nuovo modello di riparto dei servizi minimi di TPL urbano ed interurbano e le unità di rete, con gli aggiornamenti al modello originariamente elaborato con la D.G.R. n. 912/2019 emersi anche dall'attività di consultazione. Inoltre, la D.G.R. ha previsto l'avvio di una successiva fase di consultazione, dando mandato ad ASTRAL di pubblicare l'avviso di preinformativa di cui al Regolamento CE n. 1370/2007.

## **2. La procedura di consultazione**

### **2.1 Il quadro regolatorio**

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 dispone che *“l'EA individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.

Ai sensi della successiva misura 4 *“l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”*.

In tale prospettiva, la Consultazione ha ad oggetto:

- l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

### **2.2 Fasi della procedura di consultazione**

La procedura di consultazione definita dalla Regione Lazio si articola nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione sul sito istituzionale dell'amministrazione del *“Documento di consultazione”*;
2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi. Le osservazioni dovranno essere trasmesse a mezzo PEC all'indirizzo: [infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it](mailto:infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it) entro e non oltre il sessantesimo giorno dalla pubblicazione del documento e dovranno avere ad oggetto la dicitura: *“CONSULTAZIONE TPL”*. L'amministrazione si riserva di richiedere eventuali chiarimenti in merito alle osservazioni proposte;
3. Redazione ed approvazione della *“Relazione di Affidamento”*, comprendente la descrizione delle modalità di svolgimento e degli esiti della procedura di consultazione nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali;
4. Pubblicazione sul sito istituzionale dell'amministrazione della *“Relazione di Affidamento”*.

### 3. Le caratteristiche del servizio

Gli obiettivi della riprogrammazione dei servizi di TPL possono così riassumersi:

- Estendere i servizi di TPL urbano e interurbano a tutti i comuni del Lazio (tali servizi sono attualmente disponibili per 183 comuni su un totale di 377);
- Ridefinire il riparto delle risorse finanziarie dei servizi minimi, il cui stanziamento per le annualità 2022-2024 corrisponde ad € 62 mln, attraverso indicatori che stimino sia il fabbisogno trasportistico sulla base dei dati relativi alla domanda di mobilità, sia attraverso criteri che tengano conto dell'efficienza nell'erogazione del servizio, superando quindi il criterio della "spesa storica";
- Individuazione di unità di rete – costituenti i lotti dei servizi da affidare – che perseguano criteri di efficienza economica ed efficacia trasportistica.

L'estensione dei servizi a tutti i comuni del Lazio attualmente non serviti, oltre a rispondere a criteri di equità al fine di assicurare a tutti i comuni il diritto alla mobilità, si pone lo scopo di riconfigurare il sistema complessivo del trasporto pubblico regionale in due tipologie di servizi tra loro integrati:

- I servizi extraurbani, gestiti da Trenitalia sulle ferrovie e da COTRAL sulle linee automobilistiche, per gli spostamenti di medio-lunga percorrenza e verso Roma;
- I servizi urbani ed interurbani, gestiti a livello di unità di rete, per gli spostamenti locali e di breve e media percorrenza, nonché per l'adduzione alle linee ferroviarie e per l'intermodalità ai servizi extraurbani su gomma.

L'attuale assenza di integrazione tra le due richiamate tipologie di servizi su gomma ha portato COTRAL a servire capillarmente tutti i comuni del Lazio, anche in aree a domanda debole e in centri relativamente isolati. Inoltre, la debole integrazione modale tra i servizi ferroviari e i servizi COTRAL e l'assenza di integrazione tariffaria hanno creato una compartimentazione di queste tre modalità di servizi.

I TPL comunali si sono così ritrovati in una posizione di marginalità, servendo solo spostamenti di prossimità, spesso non uscendo dai confini comunali anche per le problematiche di "sottrazione" di utenza tra le diverse gestioni.

Le sopra richiamate tipologie di servizi hanno costituito i driver per la definizione di "bacini locali", ossia insiemi di comuni in cui viene massimizzata la domanda interna di mobilità.

I bacini locali sono stati successivamente il riferimento per la delimitazione delle unità di rete, costituite in alcuni casi accorpendo due o più bacini locali, al fine di raggiungere le dimensioni ottimali che consentano di conseguire adeguate economie di scala e appropriati livelli di efficienza del servizio, configurando così i lotti dei servizi da affidare.

Infatti, i bacini locali individuati tenuto conto della domanda di mobilità interna, oltre a non presentare la dimensione minima provinciale dettata dal D.Lgs. n. 138/2011, né spesso l'utenza minima di 350.000 abitanti di cui all'art 48 del D.L. n. 50/2017, non dispongono di un servizio di TPL urbano di dimensione tale da conseguire accettabili economie di scala, anche a seguito dell'applicazione del nuovo modello di riparto dei servizi minimi. A conferma, si consideri che alcuni dei bacini avrebbero un servizio di TPL urbano ed interurbano inferiore al milione di vetture x Km annue.

L'organizzazione dei servizi di TPL urbano ed interurbano in unità di rete, superando quindi l'attuale articolazione dei servizi su base comunale o al massimo riferita ad associazioni di comuni di limitata entità, costituisce dunque un obiettivo prioritario, sia per superare l'attuale frammentazione

del servizio, sia per spingere verso una maggiore efficienza nella gestione dei servizi. Infatti, tale organizzazione consente un utilizzo più efficiente di depositi, vetture di scorta e km fuori servizio, oltre che una maggiore condivisione di risorse e strutture legate all'amministrazione dei servizi (spese generali e di amministrazione). Tali profili di efficienza si accompagnano, anche nel caso di specie, ad un migliore impiego delle risorse destinate all'esercizio (conducenti e vetture) se utilizzati su più territori comunali, anche per la possibilità di unificare il servizio in presenza di servizi attualmente in parziale sovrapposizione e comunque tra loro non integrati (ad esempio, sulle direttrici verso i centri polarizzatori della mobilità). Le regressioni sui costi standard (di cui al D.M n. 157/2018), unitamente alla letteratura in materia, individuano in 4 milioni di vetture x Km annue il valore obiettivo a cui tendere per ottenere una adeguata riduzione del costo unitario.

L'estensione dei servizi urbani e interurbani ai comuni attualmente non dotati di TPL, e quindi la compartecipazione di quest'ultimi al riparto delle risorse, con una conseguente contrazione di risorse per i comuni attualmente assistiti dai finanziamenti regionali, potrà essere in parte finanziata dall'esternalizzazione di almeno il 10% dei servizi attualmente gestiti da COTRAL, prevista dall'art.4-bis del D.L. n. 78/2009, che verranno incorporati nelle unità di rete.

L'esternalizzazione va nella direzione di una maggiore specializzazione di COTRAL nei servizi extraurbani e a grande domanda, lasciando alle unità di rete i collegamenti locali e il servizio nelle aree a domanda debole, anche tramite modalità alternative di erogazione che non sono proprie di una azienda come COTRAL.

#### **4.I risultati del modello**

Rispetto ai dati storici, il nuovo modello genera un impatto redistributivo – ossia, le risorse che dai comuni in diminuzione transitano ai comuni in crescita e ai 196 nuovi comuni - equivalente a circa 17 milioni di euro (il 28,5% del totale). Tale impatto riduce la forte sperequazione che ha caratterizzato il riparto storico. Questa numerosità di comuni fa comunque sì che l'impatto redistributivo a livello di singolo comune sia relativamente più moderato. I comuni in crescita assorbono oltre la metà delle risorse. L'impatto finanziario dei nuovi comuni inseriti nel riparto è relativamente basso, in rapporto alla loro numerosità, considerato che la stragrande maggioranza degli stessi ha meno di 10.000 abitanti.

Infatti, i comuni in aumento sono quelli di maggiori dimensioni (presumibilmente per la dinamica demografica in aumento negli anni), mentre i comuni in diminuzione sono prevalentemente quelli di dimensioni medio-piccole.

#### **5. Le nuove unità di rete**

##### **5.1 Il processo di individuazione delle unità di rete**

L'individuazione delle nuove unità di rete del trasporto pubblico urbano ed interurbano, che costituiranno i lotti dei servizi da affidare, è partita dall'analisi della distribuzione della domanda di trasporto pubblico e del suo sistema di offerta complessivo.

Tale tipologia di servizio svolge anche una funzione di adduzione ai servizi ferroviari e ai servizi extraurbani su gomma di medio-lunga distanza – aspetto tenuto debitamente in conto anche nel nuovo modello di riparto dei servizi minimi tramite appositi indicatori ai quali è stato assegnato un peso rilevante ai fini della ripartizione delle risorse.

Al contempo, la presenza di diversi centri che fungono da polarizzatori locali per la fruizione dei servizi di prossimità, con una domanda attratta spesso paragonabile a quella dei capoluoghi di provincia, conduce all'individuazione di bacini locali gravitanti su tali poli locali, nei quali spesso è

anche localizzata la stazione ferroviaria di riferimento del bacino.

Sono stati così rilevati 19 bacini locali, i cui comuni di appartenenza sono stati individuati tramite l'analisi delle "linee di desiderio", ossia la ripartizione della domanda di trasporto generata da ciascun comune verso tutti gli altri comuni. Tale analisi ha consentito di valutare se ciascun comune fosse maggiormente gravitante su un bacino locale piuttosto che su quello confinante. La delimitazione di tali bacini ha talvolta superato i confini provinciali, facendo emergere i limiti di tale suddivisione amministrativa negli ambiti trasportistici.

Considerato che molti di questi 19 bacini locali hanno dimensioni del servizio insufficienti a conseguire adeguate economie di scala, sono state formulate diverse ipotesi di aggregazione dei suddetti bacini in unità di rete, fino ad arrivare alle 11 unità di rete individuate con la DGR n. 912/2019. Il definitivo perimetro dei suddetti 11 bacini, come già chiarito, è anche il frutto degli aggiornamenti al modello originario emersi a seguito dell'attività di consultazione con le amministrazioni locali, le associazioni datoriali e le organizzazioni sindacali, che hanno portato all'adozione della D.G.R. n. 617/2020.

### Confini delle unità di rete individuate



### 5.2 Le caratteristiche delle unità di rete individuate

Le unità di rete si presentano con caratteristiche piuttosto differenziate, data la disomogeneità del territorio laziale. I valori "a tendere" sono di 350.000 abitanti e di 5 milioni di euro annui di

servizio, non raggiungibili in tutti i casi, se si tiene conto della dimensione e della densità di popolazione, e quindi di servizio, delle unità di rete. Infatti, alcune di esse sono caratterizzate dalla presenza di vere e proprie aree a domanda debole. Il numero di comuni appartenenti alle unità di rete è spesso elevato, cosa che ha tra l'altro reso necessaria la regia regionale per le successive fasi di progettazione e gestione dei servizi, altrimenti di difficile attuazione se assegnate al coordinamento di più enti locali.

Se si passa al confronto tra i finanziamenti storici e i nuovi finanziamenti rapportati alla popolazione, si osserva come nel riparto storico vi fossero delle forti sperequazioni tra territori, ora ricondotte ad un livello di maggiore equilibrio. Infatti, con l'applicazione del nuovo modello di riparto, generalmente i finanziamenti delle unità di rete si avvicinano alla media regionale (in aumento per quelli al di sotto, in diminuzione per quelli al di sopra). In ogni caso, restano delle differenziazioni, derivanti dall'applicazione del modello di riparto dei servizi minimi sopra esposto, che tiene conto dei parametri trasportistici e di efficientamento del servizio di ogni comune appartenente all'unità di rete relativa. Come sopra specificato, i finanziamenti infatti verranno attribuiti alle unità di rete; pertanto, anche le differenze tra vari comuni della medesima unità di rete non costituiranno un vincolo ai fini della progettazione dei servizi.

Un ruolo importante nello sviluppo del nuovo modello sarà svolto anche da COTRAL, la cui revisione del programma di servizio ai fini della esternalizzazione del 10% dello stesso incide in misura rilevante nella definizione del perimetro dei servizi di TPL urbano e interurbano.

### **5.3 La progettazione delle reti e dei programmi d'esercizio**

La fase di progettazione è stata avviata con l'affidamento da parte di ASTRAL dei servizi di ingegneria per la progettazione delle reti e dei programmi d'esercizio, suddividendo gli incarichi in 6 "lotti", composti da due unità di rete contigue, più l'eventuale capoluogo di provincia intercluso, tranne l'unità di rete del Reatino.

L'attività è stata svolta con la fasizzazione tipica di detti incarichi, che prevede nel caso in esame l'esigenza di interagire con i comuni e COTRAL, ai fini:

- della suddivisione del territorio in zone di traffico;
- dell'analisi della domanda tramite le matrici origine-destinazione e l'individuazione dei poli di gravitazione e delle direttrici stradali;
- della definizione delle "linee di desiderio" con un primo schema di rete;
- della messa a punto del grafo dell'offerta del sistema di trasporto;
- della assegnazione della domanda al grafo;
- della messa a punto dei dati dei servizi COTRAL;
- dello schema preliminare di individuazione delle linee e delle corse/giorno;
- delle riunioni tecniche con comuni e COTRAL;
- dello schema definitivo di rete e dei programmi d'esercizio;
- dell'assistenza alla redazione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi.

Pertanto, la progettazione segue il tipico schema di sviluppo, apparentemente senza una reiterazione che parta dalle reti esistenti dei TPL urbani. In effetti, anche se si tratta di una progettazione di servizi esistenti (ma in parte), si avvia però su uno schema trasportistico differente. Infatti, al di là dell'ampliamento dei servizi in tutti i comuni del Lazio, il servizio muterà ed amplierà la sua sfera di azione, incidendo nell'ambito dei collegamenti interurbani, anche grazie all'assorbimento di almeno il 10% degli attuali servizi COTRAL.

La progettazione definitiva sarà accompagnata anche da un confronto con i tecnici COTRAL,



anche per ridefinire nel dettaglio della progettazione i relativi servizi, in precedenza individuati a livello “macro” nella fase di programmazione, e secondo le logiche industriali di COTRAL per poter meglio efficientare il servizio in termini di produzione e migliore gestione dei depositi e dei fuori linea. Questa fase di dettaglio della progettazione con COTRAL è funzionale anche a porre la dovuta attenzione ai nodi di scambio intermodali coi medesimi servizi, e quindi non solo con i servizi ferroviari e le relative stazioni.

## **6. Censimento dei beni e dei dipendenti e consultazione ex delibera ART 154/2019**

In parallelo alla progettazione trasportistica, occorre sviluppare la parte economico-finanziario-patrimoniale dei servizi da affidare. Tale fase è preceduta dal censimento dei beni - immobili e materiale rotabile - e dei dipendenti delle aziende che attualmente esercitano il servizio nei comuni. Tale censimento è stato gestito attraverso la piattaforma online dell’*“Osservatorio Regionale TPL”*.

Il questionario è stato articolato nella raccolta dei dati tramite 6 file excel, relativi a:

- beni immobili di proprietà o a disposizione delle aziende per l’esercizio dei servizi di TPL nei comuni del Lazio;
- materiale rotabile di proprietà o a disposizione delle aziende per l’esercizio dei servizi di TPL nei comuni del Lazio;
- personale in forza alle aziende nei servizi di TPL nei comuni del Lazio;
- riepilogo dei dati economico-finanziari del personale in forza alle aziende;
- eventuali investimenti in beni immobili previsti dai contratti di servizio vigenti o da altri strumenti attuativi;
- eventuali investimenti in materiale rotabile previsti dai contratti di servizio vigenti o da altri strumenti attuativi.

I dati richiesti in ogni file coincidono con quelli previsti dall’annesso 6, tabella 3 della delibera ART 154/2019, naturalmente per la parte che afferisce al servizio esistente.

Il censimento è stato funzionale all’identificazione dei beni, immobili e materiale rotabile, che gli Enti titolari degli attuali contratti di servizio e i gestori attuali metteranno a disposizione per il nuovo affidamento, in esito a quanto previsto dalla consultazione di cui alla misura 4 della delibera ART 154/2019, che individuerà i beni essenziali, indispensabili, e strumentali all’effettuazione dei nuovi servizi. Inoltre, identificherà il personale da allocare nei nuovi affidamenti, nel rispetto della clausola sociale.

La consultazione, oltre all’attività sopra descritta, è stata utile per la definizione delle condizioni di qualità del servizio e la specificazione di eventuali requisiti di partecipazione degli operatori.

### **6.1 PEF simulati e costi standard**

In contemporanea a tali attività, ne sono state avviate altre di natura economico-finanziaria, quali la redazione dei Piani Economico Finanziari simulati e la determinazione dei costi standard. Tali attività avranno una stretta interrelazione con quelle sopra richiamate, in quanto saranno importanti sia la perimetrazione dei beni esistenti che rientreranno nell’ambito dei nuovi affidamenti, sia il dimensionamento del servizio, anche per l’individuazione degli investimenti che saranno necessari sin dall’avvio del servizio e poi nel corso degli anni.

Ai fini di una corretta definizione dei PEF bisognerà tenere conto anche dei contratti di servizio tra gli attuali gestori e i comuni, che, in alcuni casi, scadranno ben oltre il 2022 e che, quindi,

dovranno essere gradualmente aggiunti ai contratti di servizio delle unità di rete che nel frattempo saranno stati avviati, via via che andranno a scadenza.

Gli elementi chiave di input di tali attività saranno l'allocazione dei rischi tra ente affidante e impresa affidataria (misura 13 e matrice dei rischi di cui all'annesso 4 della delibera ART 154/2019) e i parametri quali-quantitativi che verranno richiesti all'impresa affidataria per la produzione del servizio (indicatori – KPI - e obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui alla misura 16 e annesso 7 della delibera ART 154/2019).

Elemento centrale sarà l'allocazione del rischio di domanda, ossia l'adozione di un contratto “*gross cost*” o “*net cost*”. Tale elemento è strettamente correlato al sistema di tariffazione che si intenderà adottare. Il processo di riorganizzazione del TPL urbano ed interurbano non può non prevedere che lo stesso venga integrato nel sistema regionale di tariffazione - come attualmente non accade, salvo rare eccezioni - dato che uno degli obiettivi principali è quello di rafforzare l'integrazione modale con i servizi ferroviari e con i servizi extraurbani su gomma eserciti da COTRAL, sollevando quest'ultima dal compito di servire i centri minori e di effettuare i collegamenti locali, quali quelli di adduzione alle stazioni ferroviarie locali.

Pertanto, nel breve termine sarà opportuno estendere l'uso dei titoli di viaggio METREBUS Lazio sui nuovi servizi di TPL urbano ed interurbano, utilizzando il sistema di bigliettazione elettronica già in uso in ATAC e COTRAL (e in gestione ad ATAC per quanto riguarda il c.d. sistema di “clearing”), o sistema tecnologicamente compatibile, anche senza dover necessariamente includere le aziende affidatarie delle UdR nel processo di riparto dei flussi METREBUS, nelle more della realizzazione del sistema di bigliettazione e del titolo unico regionale da parte della Regione. Si è, a tal fine, effettuata una prima verifica di fattibilità con ATAC per l'integrazione dell'attuale titolo di viaggio METREBUS con una ulteriore voce autonoma, che consentirà all'utente di beneficiare dei servizi TPL nelle UdR.

In parallelo all'uso del sistema di bigliettazione regionale, sarà adottato un sistema di titoli di viaggio per l'uso esclusivo del TPL urbano ed interurbano (ovviamente compatibile tecnologicamente col sistema integrato), per l'utenza che utilizzerà solo i vettori delle unità di rete.

## **7 Ricognizione e raccolta di dati e informazioni sui beni strumentali al servizio**

La Regione Lazio, mediante l'istituzione di specifiche sessioni di approfondimento, ha avviato una complessa attività istruttoria finalizzata all'acquisizione di dati ed informazioni sui beni strumentali al servizio, che ha visto coinvolti tutti i soggetti interessati.

Sin dal mese di febbraio 2019 la Regione Lazio ha previsto una costante attività di supporto e di scambio di informazioni con i comuni, le associazioni di categoria, gli operatori economici e, successivamente, con le aziende regionali COTRAL e ASTRAL, nella prospettiva delle sostanziali modifiche al sistema del TPL che sarebbero intervenute con le deliberazioni n. 912/2019 e n. 617/2020 e con la Legge regionale n. 28/2019. In questo modo è stato assicurato un costante confronto aperto con gli stakeholders, che hanno peraltro manifestato, nelle varie occasioni di incontro, elevato gradimento sul progetto regionale di ridisegno dell'intero sistema del trasporto pubblico.

Come anticipato al Paragrafo 6, nel mese di novembre 2020 la Regione Lazio ha avviato un censimento per la raccolta di dati e informazioni rivolto alle aziende che attualmente svolgono il servizio di TPL, evidenziando alle aziende stesse l'importanza dell'acquisizione di tutte le informazioni contenute nel questionario ai fini dell'identificazione dei beni e del personale attualmente destinati al servizio di TPL, presupposto necessario per il corretto dimensionamento tecnico ed economico-finanziario dei nuovi servizi da affidare, riferiti alle unità di rete individuate

nel territorio regionale. Ai fini di una rapida ed efficiente acquisizione dei dati, è stato predisposto un ambiente *on line*, all'interno del quale gli attuali esercenti dovevano inserire tutte le informazioni richieste. Tra i dati richiesti, dovevano essere indicati tutti i beni destinati al servizio, inclusi quelli di piena proprietà delle aziende o in altra forma di disponibilità (comodato, locazione) e non solo quelli che avevano ricevuto un finanziamento pubblico, totale o parziale.

Tale attività è stata conclusa solo a giugno 2021, a causa delle notevoli difficoltà riscontrate nell'acquisizione dagli attuali esercenti di dati completi, che spesso risultavano peraltro illeggibili, ovvero trasmessi in un formato difforme da quello richiesto o ancora de tutto incongrui. E ciò, nonostante il supporto degli Uffici regionali in fase di compilazione, il notevole numero di solleciti inviati e le 4 note di chiarimenti trasmesse.

## **7.1 I beni strumentali utilizzati dall'attuale gestore**

Le attività di ricognizione svolte dagli Uffici regionali sugli attuali operatori titolari di servizi nei comuni che dispongono di TPL urbano hanno consentito di acquisire una serie di dati riferiti ai beni strumentali utilizzati. Si ritiene tuttavia che tali dati non possano essere considerati del tutto esaustivi della reale dotazione poiché, nonostante le numerose richieste di precisazione e approfondimento formulate dagli Uffici regionali e l'attività di supporto dagli stessi fornita in fase di popolamento dell'ambiente informatico realizzato per tale finalità, il livello di dettaglio e di congruenza non risulta soddisfacente.

### **A. Il materiale rotabile**

Con specifico riguardo a tale categoria di beni, avuto riguardo ai criteri di classificazione richiamati nel successivo paragrafo 7.2, si è ritenuto opportuno riportare unicamente i bus acquistati con finanziamento pubblico, totale o parziale, non arrivati al termine della vita tecnica utile, e per i quali non è scaduto il vincolo di destinazione di cui all'art. 10 della L.R. n. 45/1982, ai sensi dell'art.22, comma 2 della L.R. n. 30/1998. L'elenco dei suddetti autobus è riportato in allegato 1.

Tali autobus sono stati classificati in base all'Unità di Rete all'interno della quale ciascun mezzo viene impiegato, e trattasi di mezzi recenti, della classe di inquinamento Euro VI (e n. 3 elettrici).

### **B. Le infrastrutture**

Le modalità con cui si è operato sul materiale rotabile sono state applicate anche alle infrastrutture, costituite principalmente da depositi. È stata quindi effettuata una verifica sui beni acquistati con ricorso a fonti di finanziamento pubbliche, in quanto si ritiene che solo tale tipologia sia rilevante ai fini della presente Consultazione.

## **7.2 I contributi dei soggetti interessati - I criteri di classificazione**

I contributi oggetto della presente consultazione dovranno tener conto di quanto disposto dalla Misura 4 dell'Allegato A della Delibera ART 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Nel dettaglio, sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- divisibilità
- non sostituibilità
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- dominanza

Sono, invece, definiti “indispensabili” i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non divisibilità
- non sostituibilità
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili

Sono, da ultimi, definiti “commerciali” i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

Per quanto concerne la verifica dell’indispensabilità del materiale rotabile, la richiamata Delibera prevede che si tenga conto anche dei seguenti elementi:

- caratteristiche territoriali e organizzative del servizio;
- livelli prestazionali richiesti;
- tempi di approvvigionamento dal momento dell’aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato;
- durata media della vita utile residua del parco rotabile.

Si richiede ai soggetti interessati di effettuare osservazioni circa la classificazione dei beni strumentali essenziali e indispensabili da destinare al servizio, come risultanti nell’Allegato 1 al presente documento di Consultazione.

## **8. Il personale preposto all’erogazione del servizio**

Ai fini di una corretta individuazione del personale necessario all’erogazione del servizio, sono stati utilizzati i dati acquisiti dagli attuali operatori esercenti il servizio di TPL nei singoli comuni, in esito al menzionato censimento. Per una corretta allocazione delle unità di personale individuato, sono stati presi in considerazione i dati complessivi, aggregati per unità di rete.

Il personale addetto al servizio di trasporto è composto da:

- personale di guida
- personale di movimento
- personale di deposito
- personale di manutenzione
- personale amministrativo

### **8.1 Quadro normativo e regolatorio**

L’art. 48 del D.L. n. 50/2017 prevede, in caso di subentro, il “*trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l’esclusione dei dirigenti*” e l’applicazione “*in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all’articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio 1, del 12 marzo 2001*”.

Al contempo la misura 21 della Delibera ART 154/2019, in attuazione della lett. e) del comma 7 dell’art. 48 del D.L. n. 50/2017, prevede che “*l’EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell’assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente*”.

Pertanto, nell’ambito delle attività propedeutiche alla presente Consultazione pubblica è stata svolta una consultazione specifica con gli attuali gestori.

Per la definizione dei contenuti della clausola sociale, inoltre, l'Amministrazione regionale terrà conto anche delle eventuali osservazioni che saranno trasmesse nell'ambito della presente Consultazione, nonché del profilo giuridico peculiare relativo al nuovo affidamento del servizio, in ragione dell'applicazione delle norme sopra citate.

## **8.2 Dati acquisiti dai gestori**

Come già descritto all'interno del precedente Paragrafo 7, la Regione Lazio, mediante l'istituzione di specifiche sessioni di approfondimento, ha avviato una complessa attività istruttoria che ha visto coinvolti tutti i soggetti interessati. I dati e le informazioni relativi alle unità di personale da assegnare al servizio, raccolti nel corso del censimento rivolto alle aziende che attualmente svolgono il servizio di TPL ai fini di un corretto dimensionamento tecnico ed economico-finanziario dei nuovi servizi da affidare, sono riportati in Allegato 2 al presente documento di Consultazione.

Va tuttavia precisato che i dati riportati nell'Allegato costituiscono una fotografia dell'attuale organizzazione del servizio sul territorio, gestita a livello comunale. Essi verranno dunque aggiornati una volta completata l'elaborazione dei PEF simulati per ciascuna unità di rete.

## **9. Le condizioni di qualità del servizio**

### **9.1 Le condizioni minime di qualità**

Le "Condizioni minime di qualità" devono rispettare *"obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta, 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"*.

Le condizioni minime di qualità definiscono gli obblighi o le prestazioni minime che il gestore del servizio deve garantire, idonei a conseguire il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità dei passeggeri, in condizioni di uso efficiente delle risorse pubbliche che vengono destinate alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Tali condizioni minime - da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi - devono essere stabilite in relazione ad una serie di fattori di qualità, ed in particolare:

1. disponibilità dei servizi di trasporto (e offerta di posti a sedere);
2. regolarità e puntualità del servizio;
3. informazioni all'utenza;
4. accessibilità commerciale;
5. aspetti relazionali e attenzione al cliente;
6. pulizia e comfort dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico;
7. accessibilità dei mezzi al pubblico;
8. sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale.

Il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale urbano e interurbano dei comuni del Lazio prevede, inoltre che:

- i nuovi servizi minimi saranno in grado di assicurare un miglioramento di efficienza del sistema del TPL nel suo complesso;
- le nuove unità di rete permetteranno di realizzare economie di scala, migliorando l'economicità della gestione del servizio.

## 9.2 Le condizioni di qualità individuate

Grazie alle nuove e più efficienti modalità di gestione, la Regione Lazio intende ottenere un sostanziale miglioramento del servizio, sia in termini qualitativi che quantitativi.

Attraverso la DGR n. 617/2020 è stato approvato il nuovo modello per la programmazione del trasporto pubblico locale regionale e l'efficientamento del servizio, che permetterà di conseguire, nel medio periodo, rilevanti miglioramenti in termini di economicità, efficienza e produttività del servizio di trasporto pubblico locale regionale, attraverso la stima del fabbisogno trasportistico dei Comuni e definendo, in particolare:

- i nuovi servizi minimi, che saranno in grado di assicurare una maggiore equità nella distribuzione delle risorse finanziarie, incentivando al contempo un miglioramento di efficienza del sistema nel suo complesso;
- il perimetro delle unità di rete, costituite da aggregazioni di Comuni nel cui ambito il servizio di trasporto sarà gestito in modo unitario, consentendo di realizzare economie di scala e quindi di migliorare l'economicità della gestione riducendo l'incidenza dei costi fissi.

L'applicazione del modello, programmata a partire dal 2022, prevede una fase transitoria necessaria al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto locale secondo i criteri attualmente in vigore, compatibilmente con il rispetto dei vincoli normativi vigenti.

Il miglioramento delle condizioni di qualità del servizio possono così riassumersi:

- Estensione i servizi di TPL urbano e interurbano a tutti i comuni del Lazio;
- Ridefinizione del riparto delle risorse dei servizi minimi attraverso indicatori che stimino sia il fabbisogno trasportistico seguendo la domanda di mobilità, sia attraverso criteri che tengano conto dell'efficienza nell'erogazione del servizio, superando quindi il criterio della "spesa storica";
- Individuazione di unità di rete – costituenti i lotti dei servizi da affidare – che perseguano criteri di efficienza economica ed efficacia trasportistica.

ALLEGATO 1: ELENCO DEI BENI ESSENZIALI/INDISPENSABILI

UDR	COMUNE	n. MEZZI	FINANZ. PUBBLICO	TOTALE
CIOCIARIA	ALATRI	4	280.000,00	500.000,00
VALLI DEL TEVERE	MENTANA	1	155.000,00	168.500,00
LITORALE SUD	PRIVERNO	1	135.000,00	135.000,00
TIRRENO NORD	ANGUILLARA SABAZIA	1	117.000,00	135.000,00
CASTELLI ROMANI	CIAMPINO	1	141.000,00	148.000,00
CASTELLI ROMANI	FRASCATI	1	78.000,00	95.000,00
CASTELLI ROMANI	GROTTAFERRATA	1	78.000,00	95.000,00
CASTELLI ROMANI	ROCCA DI PAPA	1	78.000,00	95.000,00
VALLE DEL SACCO	ANAGNI	2	310.000,00	313.000,00
CIOCIARIA	FERENTINO	3	250.000,00	391.500,00
SUD PONTINO	LENOLA	1	99.000,00	99.000,00
LITORALE SUD	ANZIO	3	320.000,00	320.000,00
LITORALE SUD	POMEZIA	2	329.591,61	427.000,61
CASTELLI ROMANI	LARIANO	1	130.000,00	130.000,00
VALLI DEL TEVERE	MONTEROTONDO	2	228.000,00	228.000,00
SUD PONTINO	GAETA	1	168.000,00	168.000,00
CASTELLI ROMANI	MONTE COMPATRI	1	49.800,00	49.800,00
LITORALE SUD	NETTUNO	2	140.000,00	200.000,00
TIRRENO NORD	TARQUINIA	1	130.000,00	130.000,00
TIRRENO NORD	FIUMICINO	3 (elettrici)	282.000,00	366.000,00

ALLEGATO 2: PERSONALE IN FORZA ALLE AZIENDE NEI SERVIZI DI TPL NEI COMUNI DEL LAZIO - TABELLA RIEPILOGATIVA

<i>Figura professionale / qualifica</i>	<i>n. personale</i>
<b>1. TIRRENO NORD</b>	<b>180</b>
Addetto all'esercizio	3
Assistente alla mobilità	1
Coordinatore d'esercizio	4
Coordinatore d'ufficio	4
Operatore d'esercizio	149
Operatore d'ufficio	1
Operatore generico	6
Operatore qualificato	1
Operatore qualificato d'ufficio	4
Operatore qualificato della mobilità	1
Operatore tecnico	1
Professional	3
Specialista tecnico amministrativo	2
<b>2. VALLI DEL TEVERE</b>	<b>89</b>
Capo unità tecnica	1
Operatore d'esercizio	73
Operatore d'ufficio	2
Operatore della mobilità	4
Operatore qualificato	3
Operatore qualificato d'ufficio	1
Operatore tecnico	1
Professional	2
Specialista tecnico amministrativo	2
<b>3. VALLE DEL SACCO</b>	<b>107</b>
Addetto all'esercizio	1
Ausiliario generico	1
Capo unità tecnica	1
Capotreno	5
Coordinatore della mobilità	1
Operatore d'esercizio	86
Operatore d'ufficio	2
Operatore di manutenzione	3
Operatore generico	6
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1



<b>4. CASTELLI ROMANI</b>	<b>176</b>
Ausiliario generico	1
Capo unità organizzativa amm.ne/tecnica	1
Capotreno	46
Collaboratore d'esercizio	1
Collaboratore d'ufficio	1
Coordinatore d'esercizio	1
Coordinatore d'ufficio	2
Operatore d'esercizio	98
Operatore di manutenzione	11
Operatore qualificato	2
Operatore qualificato d'ufficio	7
Operatore tecnico	1
Professional	2
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1
Specialista tecnico amministrativo	1
<b>5. VALLE DELL'ANIENE</b>	<b>41</b>
Capo unità organizzativa amm.ne/tecnica	1
Operatore d'esercizio	39
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1
<b>6. TUSCIA</b>	<b>67</b>
Addetto all'esercizio	2
Collaboratore d'ufficio	1
Coordinatore d'esercizio	2
Operatore d'esercizio	52
Operatore di manutenzione	1
Operatore generico	2
Professional	5
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1
Specialista tecnico amministrativo	1
<b>7. REATINO</b>	<b>56</b>
Capo unità tecnica	3
Operatore d'esercizio	30
Operatore d'ufficio	6
Operatore qualificato	9
Operatore qualificato d'ufficio	3
Professional	2
Specialista tecnico amministrativo	3

<b>8. TERRA DI LAVORO</b>	<b>74</b>
Collaboratore d'ufficio	3
Coordinatore d'esercizio	1
Operatore d'esercizio	46
Operatore d'ufficio	1
Operatore di manutenzione	1
Operatore generico	17
Operatore qualificato d'ufficio	2
Professional	1
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1
Specialista tecnico amministrativo	1
<b>9. CIOCIARIA</b>	<b>155</b>
Addetto all'esercizio	7
Capo operatori	2
Capo unità organizzativa amm.ne/tecnica	1
Collaboratore d'esercizio	4
Collaboratore d'ufficio	2
Coordinatore d'esercizio	8
Coordinatore d'ufficio	1
Operatore d'esercizio	101
Operatore d'ufficio	6
Operatore della mobilità	6
Operatore di manutenzione	2
Operatore generico	1
Operatore qualificato	4
Operatore qualificato d'ufficio	4
Operatore tecnico	3
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	2
Specialista tecnico amministrativo	1
<b>10. LITORALE SUD</b>	<b>116</b>
Addetto all'esercizio	9
Ausiliario	2
Ausiliario generico	1
Capo squadra ausiliari	1
Capo unità organizzativa amm.ne/tecnica	2
Coordinatore d'esercizio	2
Coordinatore d'ufficio	1
Operatore d'esercizio	85
Operatore d'ufficio	2
Operatore di manutenzione	1
Operatore generico	4
Operatore qualificato	1
Operatore qualificato d'ufficio	2
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	3

<b>11. SUD PONTINO</b>	<b>104</b>
Addetto all'esercizio	7
Ausiliario	1
Coordinatore	1
Coordinatore d'ufficio	1
Macchinista	15
Operatore d'esercizio	61
Operatore d'ufficio	8
Operatore di manutenzione	3
Operatore generico	3
Operatore qualificato	2
Operatore tecnico	1
Responsabile Unità amm.va tecnica complessa	1
<b><i>Totale complessivo</i></b>	<b><i>1165</i></b>