

Contributo di federMobilità alla consultazione sulla Delibera ART 66/2018.

Nell'accingerci ad offrire, anche su qualche punto specifico, il nostro contributo alla consultazione in oggetto, abbiamo il piacere di ricordare le interlocuzioni informali intercorse tra ART e federMobilità nel primo semestre dello scorso anno 2017, aventi ad oggetto la gestione dei Contratti di Servizio relativi ai servizi di TPL anche ferroviari. Quelle interlocuzioni, sono risultate molto utili per noi ed oggi esprimiamo il piacere di poterci riconoscere, anche alla luce di quegli incontri, nell'impostazione generale e nel tenore delle Misure proposte.

Crediamo di poter affermare che l'Atto regolatorio in discussione, insieme all'ampio ventaglio di delibere già emanate da Art sul ferro, tenda finalmente a perseguire una reale e corretta applicazione del Regolamento 1370/2007, come modificato e integrato dal Regolamento 2338/2016, tenendo conto della Comunicazione interpretativa del 2014. Per quanto attiene alla sua indubbia coerenza con la legislazione nazionale vigente, ci piace soprattutto sottolineare l'aderenza alle disposizioni del D.L. 50/2017 come convertito nella Legge 96/2017, ricordando per inciso il contributo che, come federMobilità, abbiamo cercato di dare alla discussione, durante il processo di conversione, con apposite iniziative di discussione seminariali e convegnistiche.

In quanto Associazione federMobilità che annovera tra i propri soci soprattutto Enti Affidanti, riteniamo che sia nell'interesse comune di tutti perseguire il massimo possibile di "omogeneità di condizioni" tra coloro, fra gli stessi, che hanno deciso di perseguire il percorso, per molti versi arduo, degli affidamenti tramite gara e coloro che hanno fatto o faranno legittime, ma pur sempre ordinate, scelte diverse.

Ci permettiamo ora di esprimere contributi su singole Misure ovvero su singoli Punti delle stesse.

**Misura 1 Punto 5.**

Al fine di pervenire nei tempi più rapidi possibili alla "omogeneità di condizioni" sopra richiamata fra gli E.A. che compiono scelte diverse, ci chiediamo se la locuzione contenuta nel Punto 5 della Misura 1, che limita l'applicabilità dell'Atto alle procedure avviate successivamente all'entrata in vigore dello stesso, non possa essere meglio precisata escludendo dal concetto di "avvio della procedura" la mera emanazione dell'Avviso di preinformazione. Una tale precisazione sembra peraltro potersi dedurre dal contenuto del comma 2.1.2 della relazione illustrativa, laddove ci si riferisce precisamente ai "bandi di gara pubblicati e, nel caso di procedure ristrette, invio delle lettere d'invito nonché ai contratti affidati direttamente o in modalità *in house*".

## Misura 2 punti 3, 4, 5, 6 e 7.

Riteniamo nostro preciso compito, in quanto Associazione formata principalmente da E.A., dare conto delle innegabili difficoltà a cui gli stessi sono posti di fronte dagli obblighi di redazione dei PEF e dei PRO. D'altra parte esprimiamo soddisfazione di fronte alla assunzione di responsabilità da parte di ART con l'impegno formale a fornire agli E.A. (in tempi che giudichiamo congrui) valori di riferimento dei "parametri pertinenti al CdS". Altrettanta soddisfazione esprimiamo per i margini di flessibilità concessi agli EA con il poter tenere conto dei "fattori di contesto" definiti al Punto 7.

Relativamente al Quesito Q3 si suggerisce di tenere conto anche:

- Dei piani di manutenzione straordinaria, correlati alla prevista vita max dei rotabili in esercizio.
- Degli Investimenti già programmati.
- Del tasso di evasione tariffaria in essere.
- Ammontare delle risorse, economiche ed umane(organizzazione), impiegate per promuovere l'uso del servizio di trasporto ed il suo uso corretto.
- I Sistemi Informativi presenti ed in corso di evoluzione e o implementazione;
- La qualità del servizio percepita dall'utenza.
- La situazione delle Stazioni, anche dal punto di vista manutenzioni ed investimenti necessari a renderle accessibili ed attrattive.

A margine di questa nostra valutazione sulla misura ci permettiamo di esprimere un sommesso suggerimento su una questione procedurale. Ferma restando l'opportunità dei rapporti formali indicati dalla misura stessa fra ciascun EA ed ART secondo le modalità e i tempi indicati specificatamente dai punti 4, 5 e 6, si richiede di valutare l'eventuale opportunità di mantenere attivo un qualche tipo di *forum* informale sui temi in questione destinato particolarmente agli EA, da cui viene espressa costantemente una profonda esigenza relativamente a occasioni di formazione e autoformazione, a cui un certo dialogo, nei limiti del possibile e ragionevole, con le autorevoli professionalità operanti all'interno di ART può dare contributi importanti.

## Misura 2, Annesso 2.

Si esprime perplessità sulla formulazione dei parametri di EFFICACIA, in quanto risultano rapportati alla consistenza della popolazione degli interi territori di Regione/Provincia.

La formulazione ci appare eccessivamente rigida, data la situazione territoriale diffusa di reti infrastrutturali e di servizi tutt'altro che capillari. Ci parrebbe utile invece una commisurazione alla popolazione ricadente nell'effettivo bacino di attrazione di ciascuna rete, parametro che comunque dovrebbe essere stato definito dai soggetti istituzionali responsabili in fase di programmazione dei servizi. Confidiamo che la mitigazione di tale rigidità possa essere espressamente prevista o quantomeno consentita agli EA in applicazione di quanto previsto dalla stessa Misura 2 al Punto 7.

Nel complimentarci per la rapidità con cui è stata realizzata la banca dati AFFI riteniamo auspicare che l'aggiornamento a questo prezioso lavoro (ove già non sia) si integri con le raccolte dati previste in capo ad Osservatorio ed Istat.

## Misura 3

Relativamente al Punto 1 si suggerisce di valutare di inserire che , in caso di gravi e reiterate inadempienze da parte IF nella trasmissione dei dati, oltre l'istituto delle penali, di prevedere per l'EA anche la facoltà di rescindere il CdS.

#### **Misura 4.**

Si ritiene che l'obbligo per le IF di adozione della separazione contabile (quando non vi sia separazione societaria) risponda a precise e generali esigenze ben presenti agli EA, così come quello di adozione di una precisa contabilità analitica definita nello specifico "contabilità regolatoria".

Per quest'ultima, ribadiamo la preferenza per una contabilità per linea o relazione. Una tale contabilità dettagliata ci appare indispensabile per la messa a disposizione delle informazioni necessarie specialmente per lo svolgimento, da parte degli stessi EA ovvero da parte di istanze istituzionali anche superiori, delle attività di programmazione e riprogrammazione dei servizi.

Ciò detto consideriamo comunque un progresso l'adozione della distinzione almeno per singolo CdS, confidando in una positiva, se possibile ragionevolmente rapida, evoluzione.

Come poi le tabelle, legate alla raccolta dati, meglio specificano l'EA necessita anche di avere info e dati di dettaglio sui "propri" ricavi del servizio ferroviario sempre per linea o relazione; per tale ragione ci sembra che la descrizione di concetto di separazione contabile sia più chiara se si usa la terminologia prevista (nel caso GI) dall'art 16 del Dlgs 112/2015.

Si vuole rimarcare positivamente la previsione di cui al punto 11 relativa alla richiesta di certificazione dei dati da parte di un qualificato soggetto terzo.

E' comunque innegabile che il confrontarsi con tali strumenti induce consistenti oneri a carico degli EA e non solo delle IF in tutte le fasi sia preliminari sia di gestione dei CdS. Ci permettiamo pertanto di plaudire alla ricognizione, quanto meno sul piano qualitativo, che di tali oneri è stata svolta a conclusione del documento preliminare "schema di AIR".

Possiamo testimoniare che l'abitudine a confrontarsi con la valutazione di tali oneri a fronte dei benefici ottenibili dall'attivazione del processo regolatorio sia una buona pratica diffondibile tra gli EA in generale e quanto mai raccomandabile per le Regioni e le Province Autonome che del finanziamento del TPL e di tutti i processi ad esso collegati hanno la responsabilità principale.

#### **Misura 5.**

Il valido e ampiamente condiviso lavoro di Art di regolazione del settore ci auguriamo possa superare qualche perplessità sull'opportunità dell'adozione di detta misura per quanto riguarda la parte inerente alla valutazione delle responsabilità di ritardi e disservizi. Essa evidenzia una triangolazione di responsabilità tra GI, IF ed EA particolarmente pericolosa per questi ultimi, che al GI sono legati non da CdS, ma al massimo (e non sempre direttamente) da Contratto di Programma che generalmente non prevede penali.

Qualora, la definizione delle cause di responsabilità, mantenesse nei contratti fra GI e IF e/o GS, dei margini di incertezza, legate a possibili diverse valutazioni sui singoli fatti accaduti da parte dei numerosi soggetti in campo, ci porterebbe a sottolineare, a tutela EA ed a chiarezza per l'intero sistema, la nostra valutazione, già espressa in altre occasioni e cioè che : al netto delle cause di forza maggiore quali calamità, sommosse, eventi delittuosi e simili, tutta la responsabilità dei disservizi debba essere allocata in capo all'IF. Sarà cura della stessa regolare i propri rapporti con il GI, a cui è legata da specifici contratti per la gestione dell'infrastruttura, o con il GS.

Qualora invece i Contratti fra i vari soggetti a disposizione degli EA, al momento della predisposizione del Bando di Gara, siano (su questo tema) non ambigui o soggetti a discrezionalità non controllabili da parte EA, la misura in oggetto contribuirà a costituire un indubbio salto di qualità in termini di semplificazione e chiarezza nella gestione del CdS da parte EA.



Associazione per il Governo Regionale Locale e Urbano della Mobilità Sostenibile

Relativamente agli annessi 1 e 2 si suggerisce di meglio specificare a cosa sono riferiti i costi di manutenzione (solo rotabili?).

Analogamente meglio chiarire quando si considerano i costi manutentivi interni e quando anche quelli esternalizzati.

Relativamente all'annesso 3 Tab 1 e 2 si suggerisce di utilizzare apposita voce patrimoniale per il materiale rotabile relativo a quel CdS.

Nella Tab 3 potrebbero essere raccolti (2.d.ii) separatamente da quelli amministrativi i dati del personale impiegato nelle funzioni commerciale, vendita, informazioni e IT.

Sempre in Tab 3 si raccolgono opportunamente dati di dettaglio sui costi manutentivi suggeriamo in Tab 1 di inserire, per chiarezza questa voce distintamente.

Nelle Tab 6 e 7 nella legenda della voce percentuale di personale assunto con contratto autoferrotranvieri pare esservi un refuso nell'indicazione del valore % nell'es (0,5 e non 0,3).

Roma, 10 ottobre 2018