

## FAQ\_3 - ADDENDUM all'AVVISO di presentazione istanze per accesso alle risorse per il Trasporto Rapido di Massa (TRM)

I quesiti sono organizzati secondo la struttura dell'ADDENDUM e della sua Appendice, così da facilitare la ricerca di chiarimenti in relazione all'argomento (in rosso gli argomenti integrati con nuove FAQ rispetto ai precedenti due aggiornamenti).

- A. INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE
- B. SOTTOPROGRAMMI DI INTERVENTO
- C. TRANSITORIO – PROGETTO DI FATTIBILITA' - documento di fattibilità delle alternative progettuali-
- D. TRANSITORIO – PUMS
- E. TRANSITORIO – ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA/ACE/ACB
- F. TABELLE DI SINTESI DELL'ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA/ACE/ACB: ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE

### A. INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

#### A.1. Il finanziamento del MIT copre anche le spese di progettazione definitiva ed esecutiva e la Direzione Lavori?

Sì.

#### A.2. Le Amministrazioni che presentano le istanze di finanziamento possono indicare per ogni singola istanza un livello di priorità?

Il Ministero stilerà la graduatoria dei progetti ammissibili a finanziamento sulla base degli elementi di valutazione indicati nell'allegato all'AVVISO e tale graduatoria, pertanto, detterà la priorità degli interventi da realizzare.

#### A.3. Il Piano economico-finanziario deve evidenziare che i costi di gestione del servizio e dell'infrastruttura siano coperti per almeno il 35% dai proventi derivanti da rientri tariffari. Ai fini del calcolo della copertura del 35% dei costi di gestione del servizio e dell'Infrastruttura tramite i proventi derivanti da rientri tariffari, nei costi di gestione dell'infrastruttura è corretto considerare tutti gli oneri di gestione ad esclusione dei soli ammortamenti relativi alla costruzione iniziale dell'opera?

Sì è corretto.

#### A.4. L'ADDENDUM dispone che l'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori deve essere assunta entro il 31/12/2021: quale atto formale è richiesto? In questa fase, è corretta la sola indicazione nel cronoprogramma dei lavori?

L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta con la stipula da parte del Comune/Città Metropolitana o dell'eventuale soggetto attuatore di un atto negoziale che impegna un terzo soggetto alla esecuzione dell'intervento in tempi certi e coerenti con quelli indicati nel cronoprogramma dei lavori. Al

momento della predisposizione della documentazione da allegare all'istanza, è sufficiente che il cronoprogramma dei lavori preveda tempistiche compatibili con l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro la data indicata nell'ADDENDUM.

## **B. SOTTOPROGRAMMI DI INTERVENTO**

**B.1. I parcheggi di interscambio con linee di metropolitana esistenti e/o in fase di completamento sono ammessi e possono essere inseriti tra le tipologie di intervento "potenziamento e valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti (compresi nodi di interscambio)"?**

Sì.

**B.2. Rientrano tra le istanze finanziabili quelle relative alla realizzazione di progetti tipo BRT (Bus rapid transit), da realizzarsi mediante veicoli su gomma a guida non vincolata, a trazione elettrica, dotati di supercapacitori, con più punti di ricarica puntuale lungo il tracciato della linea stessa e sistema di alimentazione mediante pantografo?**

No.

**B.3. Rientrano tra le istanze finanziabili quelle relative all'acquisto di autobus a trazione completamente elettrica?**

No.

**B.4. Si intende convertire una linea esistente da automobilistica a filoviaria, senza vararne il percorso. L'intervento prevede l'infrastrutturazione con bifilare di una parte del percorso e l'acquisto di filobus full-electric. In quale sottocategoria può essere inquadrato l'intervento?**

L'intervento è inquadrabile come nuova linea filoviaria e quindi va inserito nella sottocategoria "Realizzazione di linee metropolitane, tranviarie e filoviarie ed estensione/implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi ad impianti fissi di tipo innovativo"; si specifica che per essere considerata linea filoviaria ammissibile a finanziamento la stessa deve essere attrezzata con linea di contatto per almeno il 70% del percorso, percentuale assunta di consuetudine dalla D.G. Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e TPL.

**B.5. L'acquisto di autobus ibridi, secondo la definizione di cui al D.L. n.134 del 7/8/2012, rientra tra gli interventi di «Rinnovo e miglioramento del parco veicolare»?**

No, non possono essere ammessi a finanziamento autobus ma soltanto filobus.

**B.6. Si intende prolungare il percorso di una linea filoviaria esistente lungo una tratta senza bifilare (e pertanto percorribile solo in marcia autonoma) e acquistare filobus full-electric. In quale sottocategoria può essere inquadrato l'intervento?**

Non è ammissibile a finanziamento un intervento che preveda la realizzazione di un percorso filoviario che non sia attrezzato per almeno il 70% con linea di contatto (vedi B.4.). Ciò premesso, nel caso specifico il finanziamento va riferito al solo materiale rotabile, pertanto l'intervento va inquadrato nella sottocategoria "Rinnovo e miglioramento del parco veicolare".

**B.7. Possono essere oggetto di finanziamento filobusnodati o ibridi da 24 metri?**

No, la circolabilità di tali mezzi non è ancora prevista dal Codice della Strada.

**C. TRANSITORIO – PROGETTO DI FATTIBILITA' - documento di fattibilità delle alternative progettuali-**

**C.1. Volendo realizzare o estendere, ad esempio, una linea tramviaria utilizzando il sedime di una linea ferroviaria in disuso, occorre prendere in considerazione alternative progettuali o è sufficiente che si confronti allo scenario di riferimento?**

Si rimanda al paragrafo C.1 dell'ADDENDUM.

**D. TRANSITORIO – PUMS**

**D.1. Considerato che, ai sensi del decreto del MIT n. 257 del 4.8.2017, il PUMS può prevedere anche interventi in variante agli strumenti urbanistici vigenti e che l'approvazione del PUMS si configura come variante da recepire all'interno di detti strumenti urbanistici, si chiede di conoscere se, per la scadenza del 31.12.2018, possono essere presentati interventi per i quali, a tale data, non è ancora assicurata la conformità urbanistica rimandandola all'atto dell'approvazione del PUMS.**

Sì, possono essere presentati.

**E. TRANSITORIO – ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA/ACE/ACB**

**E.1. Il punto C.1 dell'ADDENDUM all'AVVISO di presentazione istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa prevede che “Nelle more del decreto di cui all'art. 23 del D. Lgs. 50/2016 sulla definizione dei contenuti del Progetto di Fattibilità, la documentazione progettuale da presentare è costituita da: Documento di fattibilità delle alternative progettuali, elaborato secondo le disposizioni di cui alle “Linee Guida” D.M. 300/2017 in cui si individuano e analizzano le possibili soluzioni progettuali alternative.....» I contenuti del Documento di fattibilità delle alternative progettuali sono esplicitati al punto 3.1 delle Linee Guida” D.M. 300/2017 ove è richiamato l'art. 14 del DPR 207/2010; a tale riguardo, per la scadenza del 31.12.2018, è sufficiente produrre la documentazione di cui all'art. 14 comma 1 del DPR 207/2010 rimandando alla data del 31.3.2018 la trasmissione della valutazione di redditività economico-sociale e di soddisfazione della domanda di mobilità secondo gli elaborati richiesti al punto C.3 dell'ADDENDUM (fatta eccezione per le tabelle 2.4 e 3.3)?**

Tutta la documentazione richiesta nell'Allegato all'AVVISO deve pervenire con le modalità indicate nell'AVVISO stesso e nell'ADDENDUM entro il 31 dicembre 2018 pena il rigetto dell'istanza.

Potranno essere trasmesse entro il termine massimo del 31 marzo 2019 esclusivamente le “**Tabelle di sintesi dell'analisi della mobilità urbana /ACE/ACB**” qualora la redazione richiedesse l'integrazione dei dati desumibili dagli studi già effettuati, restando obbligatorio l'invio della tabella 2.4 “**Costi d'Investimento**” (se l'intervento proposto è ricompreso nel sottoprogramma “*Rinnovo e miglioramento del parco veicolare*” o “*Potenziamento e valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti*”) o della tabella 3.3 “**Costi d'Investimento**” (se l'intervento proposto è ricompreso nel sottoprogramma “*Realizzazione di linee metropolitane, tranviarie e filoviarie ed estensione/implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi ad impianti fissi di tipo innovativo*”).

- E.2. Il paragrafo C.3 del documento “addendum” specifica “per questa prima scadenza del 31 dicembre 2018 gli elaborati di cui sopra potranno essere inviati entro il termine massimo del 31 marzo 2019 qualora la redazione richiedesse l’integrazione dei dati desumibili dagli studi già effettuati”: si chiede di chiarire meglio la data di consegna degli elaborati ed in particolare in quali fattispecie è possibile consegnarli entro il 31 marzo 2019.**

Se dalle analisi di mobilità, dall’ACE/ACB che devono essere presentate pena il rigetto dell’istanza entro il 31 dicembre 2018, è possibile desumere i dati richiesti nelle “**Tabelle di sintesi dell’analisi della mobilità urbana /ACE/ACB**”, queste ultime devono essere compilate e presentate contestualmente alla trasmissione dell’istanza di finanziamento.

Nel caso in cui, dalle suddette analisi non fosse possibile desumere tutti i dati richiesti, considerata l’importanza della compilazione delle suddette tabelle, le Amministrazioni dovranno presentarle, debitamente compilate, integrate con i dati non a disposizione alla scadenza del 31 dicembre 2018, entro il termine massimo del 31 marzo 2019.

- E.3. Fino a quando è possibile formulare ulteriori quesiti sulla compilazione delle tabelle di sintesi dell’analisi della mobilità urbana/ACE/ACB?**

È possibile formulare ulteriori quesiti fino alla scadenza del termine di presentazione delle “**Tabelle di sintesi dell’analisi della mobilità urbana /ACE/ACB**”, ossia fino al 31 marzo 2019.

- E.4. Può essere accolta una istanza di finanziamento relativa ad un intervento già avviato dall’Amministrazione proponente?**

No, qualora la richiesta riguardi un intervento che ha già trovato piena copertura finanziaria su altre fonti di finanziamento.

- E.5. Le istanze di finanziamento per rinnovo e miglioramento del parco rotabile, in caso di semplice sostituzione dei mezzi attualmente in esercizio, ovvero senza incremento della flotta e quindi senza un effettivo potenziamento dell’offerta di servizio, devono anch’esse essere corredate da un’analisi trasportistica con relativa analisi della mobilità urbana e previsione della domanda, così come indicato al § 2.1 dell’Appendice?**

Le istanze di finanziamento relative ad interventi di rinnovo e miglioramento del parco veicolare dovranno essere corredate da due note metodologiche relative all’analisi della mobilità urbana nell’area di studio e alla previsione della domanda di progetto e dalle tabelle ad esse collegate relative alla domanda e offerta sulla rete (Tabella 2.1) e sulle linee TPL interessate dal progetto (Tabella 2.2). Si precisa tuttavia che, per le previsioni di domanda agli anni di riferimento, non è strettamente richiesta una modellizzazione della rete, come peraltro già specificato in Appendice.

## **F. TABELLE DI SINTESI DELL’ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA/ACE/ACB: ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

- F.1. Qualora si presenti un progetto di nuova linea che non costituisce un’estensione di una linea esistente, è possibile riempire le tabelle soltanto per lo scenario di riferimento e lo scenario di progetto?**

Come precisato nell’Appendice, se si tratta di una nuova linea, lo stato di fatto non deve essere rappresentato nelle Tabelle 2.2, 2.7, 3.2 e 3.6. Tuttavia, lo stato di fatto dovrà essere rappresentato nelle altre tabelle dove è richiesto (2.1 e 3.1).

**F.2. Nel caso di parcheggi di interscambio, l'ACB o ACE deve essere effettuata sul parcheggio o sulla linea di trasporto servita dallo stesso?**

Senza altro sulla linea servita. Qualora il parcheggio d'interscambio sia previsto a servizio di una linea in progetto, si avrà cura di rappresentare l'ACB in maniera integrata.

**F.3. Cosa indicano Yj e Yk nell'Appendice e come si articolano con la definizione degli scenari?**

Yj ed Yk sono gli anni per i quali è stata stimata la domanda secondo quanto indicato dal proponente nella nota metodologica da allegare all'istanza. Si precisa che la stima potrà anche essere fatta per un solo anno o per più di due anni, in funzione di quanto disponibile negli studi esistenti. Gli scenari di riferimento e di progetto costituiscono la descrizione delle ipotesi di evoluzione dell'offerta e della domanda nell'area di riferimento rispettivamente senza e con il progetto negli anni Yj e Yk.

**F.4. È possibile fissare il primo anno di analisi Y1 successivamente al 2018?**

No. L'ACE e l'ACB saranno sempre riportate nelle tabelle 2.8 e 3.7 avendo cura di fissare il primo anno Y1 al 2018. Si precisa che gli orizzonti temporali previsti per i diversi tipi di opere (30 anni per le metro, 25 per i tram e 20 per gli altri interventi) riguardano il periodo di esercizio compreso tra YESER e YN e non includono il periodo di costruzione.

**F.5. È possibile utilizzare coefficienti di carico diversi dai 4 passeggeri a metro quadro per le analisi di carico?**

No. Il valore è stato imposto per facilitare il confronto tra le diverse istanze di finanziamento.

**F.6. In merito alla descrizione dello stato di fatto richiesto nelle Tabelle 2.1 e 3.1 (Mobilità e Rete TPL), è possibile fornire le informazioni soltanto per gli anni in cui sono state eseguite le indagini o le modellizzazioni invece che per il 2017?**

No. I dati da riportare sono quelli relativi all'anno dell'ultima indagine O/D e per il 2017. Il metodo di proiezione dei dati al 2017 dovrà essere chiarito nella nota metodologica di analisi della mobilità urbana.

**F.7. In merito alle Tabelle 2.2 e 3.2 (Linee TPL) e alle Tabelle 2.7 e 3.6 (Costi d'Esercizio), cosa s'intende per "Linee X sulla quale è previsto un impatto a seguito della realizzazione del progetto"?**

Le informazioni richieste in queste tabelle devono essere riportate per il periodo 2013-2017 soltanto per le linee, intese come servizi, sulle quali è previsto un impatto diretto. Nel caso di impatti indiretti, ad esempio in termini di ristrutturazione dei servizi della rete automobilistica a seguito del progetto, le informazioni saranno riportate nelle Tabelle 2.1 e 3.1 Mobilità e Rete TPL a livello di rete e non di singola linea.

**F.8. I costi storici e previsti, richiesti per la compilazione della tabella "2.7 Costi d'esercizio" e della tabella "3.6 Costi d'esercizio" vengono utilizzati per calcolare il costo chilometrico standard?**

I costi, storici e previsti, indicati nella tabella "2.7 Costi d'esercizio" e nella tabella "3.6 Costi d'esercizio" non servono per calcolare il costo standard, ma per calcolare, come la stessa dizione precisa, i costi storici totali e i costi previsti totali, questi ultimi nel periodo transitorio in cui non dovessero risultare ancora raggiunti i costi standard.

Il calcolo del costo standard non segue necessariamente un modello analitico ma, come descritto nel DM 157/2018, in generale il calcolo è ottenuto per regressione statistica, quindi le voci delle singole righe splittate non sarebbero individuabili, almeno secondo la metodologia stabilita dal DM stesso. È stata quindi appositamente inserita una sola riga, come valore standard di riferimento per la specifica modalità considerata.

Si ribadisce che il solo costo da considerare nell'ACB per la rete TPL, sarà il costo chilometrico effettivo al netto dei costi generali e amministrativi, del costo del capitale netto investito e dei trasferimenti puri (ad es. imposte e contributi) comprensivi di quelli imputati al costo del lavoro.

**F.9. In merito alla Tabella 3.7 (ACB), è possibile introdurre altri effetti non menzionati nell'Appendice?**

No. L'ACB sarà eseguita prendendo in considerazione soltanto gli impatti citati nell'Appendice e riportati in Tabella 3.7.

**F.10. È possibile utilizzare fattori di conversione per i costi d'investimento e per i costi d'esercizio?**

No. Per quanto riguarda i costi d'investimento, si farà riferimento al totale C8 nelle tabelle 2.4 e 3.3 ai fini del calcolo degli indicatori previsti per l'ACE e l'ACB. Per quanto riguarda i costi d'esercizio, si farà riferimento al costo desunto dalle tabelle 2.7 e 3.6 al netto dei costi generali e amministrativi e del costo del capitale netto investito.

**F.11. È possibile considerare la variazione del costo generalizzato anziché la variazione di tempo tra i benefici economici dell'ACB?**

No. Tuttavia, in caso di modellizzazione multi-modale, è possibile includere tra i benefici la riduzione dei costi d'esercizio dei mezzi di trasporto privato per la domanda in diversione modale.

**F.12. È possibile utilizzare valori del tempo diversi desunti dalla calibrazione dei modelli di traffico?**

No. Tuttavia, è possibile presentare una seconda versione della tabella 3.7 ACB basata su parametri che si discostano da quanto indicato in termini generali nell'Appendice, come meglio precisato nel paragrafo 3.3.3.

**F.13. Nella presentazione di un progetto di prolungamento / nuova linea metropolitana, il costo del materiale rotabile va comunque inserito nel Quadro Economico dell'opera o come ammortamento nei costi di esercizio?**

Il costo del materiale rotabile qualora oggetto di richiesta di finanziamento deve essere inserito nel Quadro Economico dell'intervento; ai fini dell'ACB non devono essere ripresi i costi di ammortamento se già considerati nei costi d'investimento per evitare doppi conteggi penalizzanti.

**F.14. Nelle Tabelle 2.1 e 3.1, nella sezione “Mobilità urbana nell'area di studio” cosa si deve intendere per “Spostamenti/giorno in (O o D)”?**

Occorre considerare gli spostamenti all'area che abbiamo almeno l'Origine o almeno la Destinazione nell'area di studio. Sono esclusi solo i transiti.