

# Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 22 settembre 2020, n. 617

**Approvazione del nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale.**

**OGGETTO:** Approvazione del nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale.

## LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità

### VISTI:

- la Legge Statuaria 11 novembre 2004, n. 1 concernente “Nuovo Statuto della Regione Lazio”;
- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del consiglio del 14 dicembre 2016, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6: “Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale” e s.m.i.;
- il Regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1 e s.m.i., riguardante l'organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta regionale;
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni;
- la Legge Regionale 22 ottobre 1993, n. 57 e successive modificazioni ed integrazioni;
- la Legge Regionale 20 novembre 2011, n. 25 “Norme in materia di programmazione, bilancio e contabilità della Regione” e s.m.i.;
- il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, recante “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini”;
- la Legge regionale 16 luglio 1998, n. 30: “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”;
- la deliberazione della Giunta regionale n. 912 del 3 dicembre 2019: “Linee di indirizzo in materia di trasporto pubblico locale per la ridefinizione dei servizi minimi e l'efficientamento del servizio”;
- la Legge di stabilità regionale 27 dicembre 2019, n. 28 e in particolare l'articolo 10, commi da 31 a 35;
- la Legge di bilancio di previsione regionale 27 dicembre 2019, n. 29: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2020-2022”;
- la D.G.R. n. 1005 del 27/12/2019: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2019-2021. Approvazione del “Bilancio finanziario gestionale”, ripartito in capitoli di entrata e di spesa”;
- il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422: “Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59” e successive modifiche ed integrazioni;
- l'articolo 37 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- la legge del 10 ottobre 1990, n. 287: “Norme per la tutela della concorrenza e del mercato”, che ha istituito l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM);

- la legge 14 settembre 2011, n. 148, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, e in particolare l’articolo 3 bis, in tema di Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali;
- il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, e s.m.i., e in particolare l’articolo 48, in tema di promozione della concorrenza e lotta evasione tariffaria nel TPL;
- la delibera ART n. 48/2017, recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento;
- la delibera ART n. 154/2019, recante “Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia”;

**PREMESSO CHE:**

- la L.R. n. 30/1998, in attuazione del disposto di cui al decreto legislativo n. 422/1997, ha ripartito tra Regione, Province e Comuni le funzioni ed i compiti in materia di trasporto pubblico locale; in particolare, l’articolo 10 attribuisce ai Comuni le funzioni in materia di TPL urbano;
- l’articolo 7, lett. e) della medesima L.R. n. 30/1998 attribuisce alle Province il compito di assegnare ai Comuni le risorse finanziarie occorrenti a far fronte agli impegni necessari per assicurare i servizi minimi comunali a valere sulle risorse che, a tal fine, la Regione avrebbe trasferito alle Province medesime;
- tuttavia, le funzioni amministrative di cui al citato articolo 7 della L.R. n. 30/1998 continuano ad essere esercitate dalla Regione e, pertanto, a tutt’oggi, permane, in capo alla Giunta regionale la funzione di ripartire le risorse da conferire ai Comuni per i servizi di trasporto pubblico urbano, ai sensi dell’articolo 37, co. 1, della L.R. n. 30/1998;
- in attuazione del disposto di cui all’articolo 16-bis del D.L. n. 95/2012, con deliberazione n. 298 del 27.05.2014 la Giunta regionale ha disposto di procedere alla “riprogrammazione dei servizi di TPL”;

**DATO ATTO CHE:**

- con DGR n. 912 del 3 dicembre 2019, recante “Linee di indirizzo in materia di trasporto pubblico locale per la ridefinizione dei servizi minimi e l’efficientamento del servizio”, l’attività di riprogrammazione è stata completata sotto il profilo tecnico e si è preso atto del “*modello per la ridefinizione dei servizi minimi di TPL e per l’individuazione delle unità di rete*”, elaborato con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell’Università “La Sapienza”, 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 seguendo la domanda di mobilità e definendo, in particolare:
  - a) i nuovi servizi minimi, attraverso una maggiore equità nella distribuzione delle risorse finanziarie, incentivando un miglioramento nell’efficienza del loro utilizzo, ridefinendo la stima di fabbisogno trasportistico dei Comuni e superando il criterio della “spesa storica”, di cui all’articolo 37 della L.R. 30/1998;
  - b) un nuovo modello di unità di rete, costituito da aggregazioni di Comuni nel cui ambito il servizio di trasporto sarà gestito in modo unitario, in linea con quanto disposto dall’articolo 14 del D.Lgs. n. 422/1997 e dall’articolo 3-bis della legge n. 148/2011. L’estensione del perimetro di servizio alle unità di rete consentirà di realizzare economie di scala, quindi di migliorare l’economicità della gestione riducendo l’incidenza dei costi fissi;

- la medesima DGR n. 912/2019 stabiliva di dover avviare una fase di consultazione con le Amministrazioni locali, le Associazioni datoriali e le Organizzazioni sindacali per l'esame del nuovo modello, anche al fine di acquisire indicazioni utili a migliorare i profili di efficienza ed equità preordinati alla definizione dei nuovi criteri di utilizzo delle risorse finanziarie disponibili, disponendo inoltre, che all'esito della predetta fase di consultazione, la Giunta regionale, con successiva deliberazione, avrebbe provveduto ad adottare il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale;

**PRESO ATTO CHE** la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità ha costantemente fornito indicazioni operative e aggiornamenti ai Comuni, alle associazioni datoriali di categoria e all'ANCI, inerenti alla gestione della fase transitoria per il biennio 2020-2021, propedeutica alla piena attuazione di quanto riportato nel richiamato modello, attraverso l'invio di n. 2 comunicati (prot. n. 121006 del 14/02/2019 e prot. n. 237949 del 27/03/2019) e n. 3 note (prot. n. 643127 del 02/08/2019, prot. n. 896421 del 07/11/2019 e prot. n. 36094 del 15/01/2020);

#### **RILEVATO CHE**

- in linea con gli indirizzi di cui alla D.G.R. n. 912/2019, la fase di consultazione con le Amministrazioni locali è stata avviata attraverso la diffusione di un questionario on line (nota prot. n. 72996 del 27 gennaio 2020), a cui hanno risposto n. 104 Comuni, contenente quesiti relativi alla costituzione delle nuove unità di rete, attraverso il quale è stato possibile ottenere utili informazioni in merito alla collocazione di ciascun Comune all'interno delle 11 unità di rete individuate dal modello;
- la VI Commissione consiliare permanente "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti", in linea con quanto disposto con la D.G.R. n. 912/2019 e in coerenza con il dettato dell'articolo 1, comma 32, della Legge regionale n. 28/2019, ha convocato in audizione gli enti locali interessati e le associazioni rappresentative datoriali e dei lavoratori del settore del trasporto pubblico, al fine di acquisire utili approfondimenti in materia di ridefinizione del livello dei servizi minimi e di individuazione delle unità di rete;

#### **CONSIDERATO CHE:**

- a conclusione delle attività di consultazione di cui ai precedenti paragrafi e a seguito di approfondimenti condotti dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità, di concerto con l'Università "La Sapienza":
  - a) il modello di cui alla D.G.R. n. 912/2019, già aggiornato con il documento di cui all'Allegato 1 (*Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano: prospettive di maggiore equità ed efficienza*), parte integrante e sostanziale del presente atto, è stato ulteriormente aggiornato, sia per quanto concerne i servizi minimi che le unità di rete, nelle modalità descritte all'interno del documento di cui all'Allegato 2 (*Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano: Aggiornamento degli indicatori di fabbisogno e delle Unità di Rete*), parte integrante e sostanziale del presente atto, all'interno dei quali sono altresì definite le modalità attuative attraverso cui conseguire la piena efficacia dei nuovi criteri di assegnazione delle risorse;
  - b) i Comuni interessati dal predetto aggiornamento hanno ricevuto tempestiva comunicazione da parte della Direzione regionale competente;

#### **PRESO ATTO CHE:**

- l'articolo 7, comma 31, della legge regionale 27 dicembre 2019, n. 28 dispone 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:

- a) le unità di rete idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, che costituiscono la dimensione ottimale dei contratti di servizio;
  - b) i servizi minimi di cui all'articolo 17 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale) e successive modifiche;
  - c) le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), della l.r. 30/1998, per ciascuna unità di rete, destinate a finanziare i servizi minimi di cui alla lettera b)";
- il successivo comma 32 stabilisce che nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 31, la Regione provvede con deliberazione di Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, gli enti locali interessati e le associazioni rappresentative datoriali e dei lavoratori del settore del trasporto pubblico, prevedendo l'entrata in vigore delle unità di rete di cui al comma 31, lett. a), a far data dal 1° gennaio 2022;
  - al contempo, il comma 33 attribuisce ad ASTRAL S.p.A., a decorrere dal 1° gennaio 2022, per i servizi di trasporto di cui al comma 31, le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio, con conseguente trasferimento delle risorse necessarie a tal fine;
  - in tale prospettiva, il comma 35 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2020, ASTRAL esercita le funzioni relative all'affidamento dei contratti di servizio che saranno stipulati a partire dal 1° gennaio 2022;

#### **VERIFICATO CHE:**

- il modello adottato con la presente deliberazione potrà essere ulteriormente modificato o integrato in sede di svolgimento delle attività propedeutiche alle procedure di affidamento assegnate alla società ASTRAL S.p.A., in ragione di valutazioni e approfondimenti di carattere trasportistico o di rilevazione di ulteriori esigenze dei territori;

#### **CONSIDERATO CHE:**

- ai sensi dell'articolo 19, comma 2-ter, della L.R. n. 30/1998, le Autorità competenti all'affidamento dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conformano al dettato di cui all'articolo 5, paragrafi da 2 a 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007;
- il richiamato articolo 5, par. 3, prevede che "l'Autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (...) equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione";
- l'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede che l'Autorità competente, "almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto", provvede a pubblicare, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, quantomeno le seguenti informazioni:
  - a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
  - b) tipo di aggiudicazione previsto;
  - c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione;
  - d) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico;

**RILEVATO**, pertanto, che per la predisposizione degli atti necessari ai futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, è necessario adottare sin d'ora gli opportuni indirizzi, propedeutici al rispetto da parte di ASTRAL del disposto di cui all'articolo 7, par. 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007;

**VERIFICATO**, pertanto, che ASTRAL è tenuta a procedere all'adempimento dell'obbligo di preinformativa - ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 -, finalizzato all'affidamento mediante procedura di gara aperta dei servizi di trasporto pubblico locale nel territorio regionale, come individuato nei modelli di cui ai documenti Allegato 1 e Allegato 2, allegati alla presente deliberazione, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale;

**PRESO ATTO:**

- che il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale di cui all'Allegato 1 e all'Allegato 2 prevede la ripartizione su tutti i comuni del Lazio, ad esclusione di Roma Capitale, dell'importo di euro 62.000.000,00;
- che l'importo di cui al precedente paragrafo è stanziato sul Bilancio pluriennale 2020-2022 della Regione Lazio, capitolo D41920 - denominato "ARMO - Spese per il trasporto pubblico (parte corrente) § Trasferimenti correnti a amministrazioni locali", annualità 2022;

**ACQUISITO** il parere dalla competente Commissione consiliare, espresso nella seduta del 14 settembre 2020;

**DELIBERA**

Per le ragioni descritte in narrativa, che si intendono integralmente richiamate:

- 1) di approvare il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale descritto nei documenti di cui all'Allegato 1 (*Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano: prospettive di maggiore equità ed efficienza*) e all'Allegato 2 (*Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano: Aggiornamento degli indicatori di fabbisogno e delle Unità di Rete*), che allegati alla presente deliberazione, ne costituiscono parte integrante e sostanziale;
- 2) di stabilire che il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale di cui al punto 1) prevede la ripartizione su tutti i comuni del Lazio, ad esclusione di Roma Capitale, dell'importo di euro 62.000.000,00, stanziato sul Bilancio pluriennale 2020-2022 della Regione Lazio, capitolo D41920 - denominato "ARMO - Spese per il trasporto pubblico (parte corrente) § Trasferimenti correnti a amministrazioni locali", annualità 2022;
- 3) di disporre che ASTRAL S.p.A. proceda all'approvazione e alla pubblicazione dell'avviso di preinformativa di cui all'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Il Direttore della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità provvederà a tutti gli adempimenti necessari all'esecuzione del presente provvedimento.

La presente deliberazione è pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.

# **Allegato 1**

## **Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano: prospettive di maggiore equità ed efficienza**



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA



**REGIONE**  
**LAZIO**

DIREZIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

## Agenda

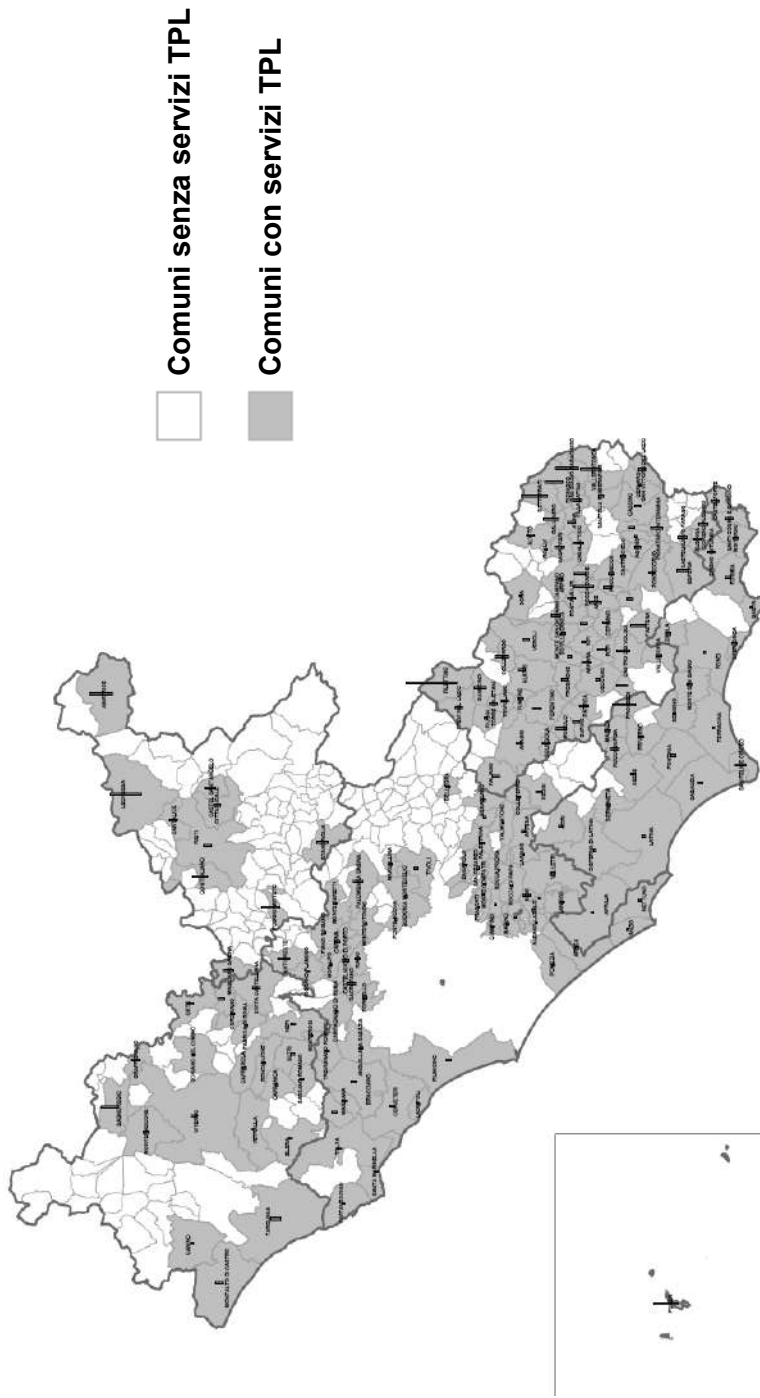
- A. I servizi comunali “storici”
- B. Gli obiettivi del lavoro
- C. Il modello per il riparto delle risorse
  - 1. La metodologia per il calcolo delle unità di servizio dei Comuni
  - 2. I risultati aggregati del modello
  - 3. L’impatto redistributivo del modello
- D. La definizione delle Unità di Rete
  - 1. Il quadro normativo su bacini e lotti
  - 2. Gli obiettivi sulla definizione delle Unità di Rete
  - 3. Le Unità di Rete individuate
  - 4. La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete



## **A. I servizi comunali “storici”**



# La produzione “storica” dei servizi comunali



## La produzione “storica” dei servizi comunali

<b>Comuni con servizi TPL</b>		Provincia	n. Comuni	% Comuni sul totale	Popolazione comuni	% Popolazione sul totale	Km-anno	N. Comuni < 10k ab.
		Viterbo	22	37%	229.509	72%	3.520.869	17
		Rieti	10	14%	80.292	51%	2.4936.963	9
		Roma	58	48%	1.340.731	91%	12.034.701	16
		Latina	26	79%	555.039	97%	7.011.563	12
		Frosinone	65	71%	434.708	88%	8.856.917	54
		<b>Totale Regionale</b>	<b>181</b>	<b>48%</b>	<b>2.640.279</b>	<b>87%</b>	<b>33.918.014</b>	<b>108</b>
<b>Comuni senza servizi TPL</b>		Provincia	n. Comuni	% Comuni sul totale	Popolazione comuni	% Popolazione sul totale	N. Comuni > 10k ab.	
		Viterbo	38	63%	89.499	28%	0	
		Rieti	63	86%	77.128	49%	1 (Fara Sabina)	
		Roma	62	52%	139.513	9%	1 (Mentana)	
		Latina	7	21%	19.852	3%	1 (Itri)	
		Frosinone	26	29%	58.359	12%	1 (Isola del Liri)	
		<b>Totale Regionale</b>	<b>196</b>	<b>52%</b>	<b>384.351</b>	<b>13%</b>	<b>4</b>	

## **Gli squilibri attuali nella distribuzione storica dei servizi comunali**

- Il servizio non è effettuato in tutti i Comuni
- L'erogazione dei servizi è molto differenziata sia in termini di Km erogati che di spesa
- Il servizio è talvolta erogato nell'ambito delle linee esercite da Cotral
- Varianza elevata nella distribuzione delle risorse regionali per il TPL urbano

## **B. Gli obiettivi del lavoro**



Maggiore equità nella distribuzione delle risorse e incentivi ad un miglioramento nell'efficienza del loro utilizzo.

**Il nuovo modello regionale per il riparto delle risorse da destinare ai servizi di TPL urbani ed interurbani, nella prospettiva delle Unità di Rete, si propone di definire una stima del bisogno trasportistico dei Comuni seguendo la domanda di mobilità e superando la spesa storica.**

**L'efficiamento del servizio dovrà essere conseguito assicurando adeguate tutele agli attuali livelli occupazionali (c.d. clausola di salvaguardia)**

## Equità

- Assegnazione dei servizi minimi di TPL in **tutti i Comuni del Lazio**, non solo nei Comuni “storicamente” serviti, al fine di massimizzare il benessere sociale garantendo a tutti i cittadini il diritto alla mobilità.
- Distribuzione delle risorse disponibili per i servizi minimi di TPL sulla base di **criteri trasportistici che stimino il fabbisogno dei Comuni in funzione della domanda di mobilità**, in attuazione del D.lgs. n. 422/97 e della L.R. n. 30/98.

## Efficienza

- Distribuzione delle risorse regionali disponibili per i servizi minimi di TPL sulla base di **criteri che tengano conto dell'efficienza nell'erogazione del servizio**, in attuazione del D.L. 50/2017.
- Definizione di **Unità di Rete** che perseguano criteri di sostenibilità economica ed efficacia trasportistica.

*Ammontare dei costi dei servizi erogati dai Comuni singolarmente > Costo complessivo dei servizi erogati dai Comuni costituiti in Unità di Rete*



## Attuazione Art. 16 D.lgs. n. 422/97

### Art. 16 D.lgs. n. 422/97

- a) integrazione tra le reti di trasporto;
- b) pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.
- I1 – Superficie comunale
  - I2 – Dispersione della popolazione comunale
  - I3 – Addetti residenti nel Comune
  - I4 – Popolazione in età scolastica residente nel Comune
  - I5 – Popolazione anziana residente nel Comune
  - I6 – Intermodalità ferro
  - I7 – Intermodalità gomma
  - I8 – Servizi: Scuole secondarie (I8a), Ospedali (I8b), Università (I8c)
  - I9 – Sussidiarietà Cotral nei servizi urbani
  - I10 – Incidenza dei proventi tariffari
  - I11 – Attrazione turistica
  - I12 – Inquinamento
  - I13 – Tasso di motorizzazione
-

## Attuazione Art. 17 L.R. n. 30/98

### Art. 17 L.R. n. 30/98

- a) popolazione residente, dell'estensione e delle caratteristiche del territorio;
- b) integrazione fra le reti di trasporto;
- c) pendolarismo scolastico e lavorativo;
- d) presenza sul territorio di servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, nonché di rilevanti insediamenti produttivi e di altri poli generatori di mobilità;
- e) necessità di trasporto delle persone a mobilità ridotta.
- I1 – Superficie comunale
  - I2 – Dispersione della popolazione comunale
  - I3 – Addetti residenti nel Comune
  - I4 – Popolazione in età scolastica residente nel Comune
  - I5 – Popolazione anziana residente nel Comune
  - I6 – Intermodalità ferro
  - I7 – Intermodalità gomma
  - I8 – Servizi: Scuole secondarie (I8a), Ospedali (I8b), Università (I8c)
  - I9 – Sussidiarietà Cotral nei servizi urbani
  - I10 – Incidenza dei proventi tariffari
  - I11 – Attrazione turistica
  - I12 – Inquinamento
  - I13 – Tasso di motorizzazione
-

## **C. Il modello per il riparto delle risorse**



## 1. La metodologia per il calcolo delle unità di servizio dei Comuni

Il modello definito calcola il fabbisogno trasportistico in funzione della popolazione residente e degli indicatori di fabbisogno andando a definire un ammontare di unità di servizio per ciascun Comune.

***unità di servizio*** = ***popolazione residente*** [*P*] × ***moltiplicatori*** [*Mi*]

dove:

- ***popolazione residente*** [*P*] è il numero di abitanti del Comune
- ***moltiplicatori*** [*Mi*] assumono valori maggiori/uguali a 1 in funzione del livello dell'indicatore di fabbisogno

## Il calcolo degli indicatori di fabbisogno (1)

- **Superficie comunale (I1)** = Superficie comunale / Superficie totale comuni Dati Regione Lazio 2017
- **Dispersione popolazione comunale (I2)** – Incidenza della popolazione residente nei nuclei e case sparse sul totale della popolazione residente nel Comune Dati ISTAT 2011
- **Addetti residenti nel Comune (I3)** = addetti nel Comune / popolazione residente nel Comune Dati ISTAT 2011
- **Popolazione in età scolastica residente nel Comune (I4)** = Popolazione 10-19 anni nel Comune / popolazione residente nel Comune Dati ISTAT 2017
- **Popolazione anziana residente nel Comune (I5)** = Popolazione > 65 anni nel Comune / popolazione residente nel Comune Dati ISTAT 2017

## Il calcolo degli indicatori di fabbisogno (2)

- **Intermodalità ferro (I6)** = Presenza di una stazione ferroviaria nel raggio di 20 Km (pesata in termini di saliti e discesi) Dati Trenitalia 2017
- **Intermodalità gomma (I7)** = Presenza di servizi extraurbani Cotral a cui connettersi (Km-anno di Cotral nel Comune/Km-anno di Cotral nel Lazio) Dati Cotral 2017
- **Scuole secondarie (I8a)** = numero di studenti iscritti alle scuole secondarie presenti nel territorio comunale / popolazione residente nel Comune Dati MIUR A.A. 2017/2018
- **Ospedali (I8b)** = numero di pazienti annui ordinari (chirurgici, medici, day hospital) curati nelle strutture ospedaliere presenti nel territorio comunale / popolazione residente nel Comune Dati Regione Lazio 2018
- **Università (I8c)** = numero di studenti iscritti alle università presenti nel territorio comunale / popolazione residente nel Comune Dati MIUR A.A. 2017/2018

## Il calcolo degli indicatori di fabbisogno (3)

- **Sussidiarietà Cotral nei servizi urbani (I9)** = Numero di fermate urbane («core») di Cotral nel Comune \* Km-anno Cotral nel Comune / Rete Cotral nel Comune

↳ Unico indicatore che opera in negativo, al fine di tener conto dei servizi di tipo urbano svolti da Cotral.

- **Incidenza dei proventi tariffari (I10)** = Proventi tariffari [tdv] / (proventi tariffari + corrispettivi)
- **Attrazione turistica (I11)** = presenze dei clienti negli esercizi ricettivi presenti nel territorio comunale / popolazione residente nel Comune
- **Inquinamento (I12)** = giorni di sfioramento della soglia annuale di superamenti giornalieri della concentrazione di PM10, NO2, O3
- **Tasso di motorizzazione (I13)** = somma del numero di autovetture e di motocicli posseduti dagli abitanti del Comune / popolazione residente nel Comune

Dati Cotral  
2017

Dati  
Osservatorio  
TPL 2017

Dati Regione  
Lazio 2017

Dati ARPA  
2018

Dati ACI  
2018

## La definizione dei moltiplicatori

Il valore del moltiplicatore  $[Mi]$  viene definito in funzione di un intervallo continuo di variazione fissato ex-ante, partendo dal **valore minimo 1**, affinché gli indicatori agiscano positivamente sulla stima del fabbisogno (quando il valore è pari ad 1 l'indicatore non ha influenza sul prodotto finale). Ad esempio, il moltiplicatore M1 relativo alla Superficie comunale (I1) assume valori che vanno da 1 a 1,2.

Il moltiplicatore relativo alla sussidiarietà Cotral (I9) nei servizi urbani agisce in negativo sul modello assumendo valori minori di 1 quando il valore dell'indicatore è maggiore della media regionale.

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8a	M8b	M8c	M9	M10	M11	M12	M13
Limite inferiore	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,70	1,00	1,00	1,00	1,00
Limite superiore	1,20	2,80	1,40	1,20	5,00	1,25	1,35	1,10	1,45	1,60	1,00	1,80	2,30	1,20	1,35



## La definizione dei moltiplicatori

- I moltiplicatori relativi agli indicatori a superficie comunale (I1), dispersione della popolazione comunale (I2), addetti residenti nel Comune (I3), popolazione in età scolastica residente nel Comune (I4), popolazione anziana residente nel Comune (I5), intermodalità ferro (I6), intermodalità gomma (I7), incidenza dei proventi tariffari (I10) e tasso di motorizzazione (I13) assumono **valori maggiori di 1 quando il livello dell'indicatore è maggiore della media regionale.**
- I moltiplicatori relativi agli indicatori a scuole secondarie (I8a), ospedali (I8b), università (I8c), attrazione turistica (I11) e inquinamento (I12) assumono **valori maggiori di 1 quando il livello dell'indicatore è maggiore di 0 (ovvero la presenza minima dei parametri considerati).**

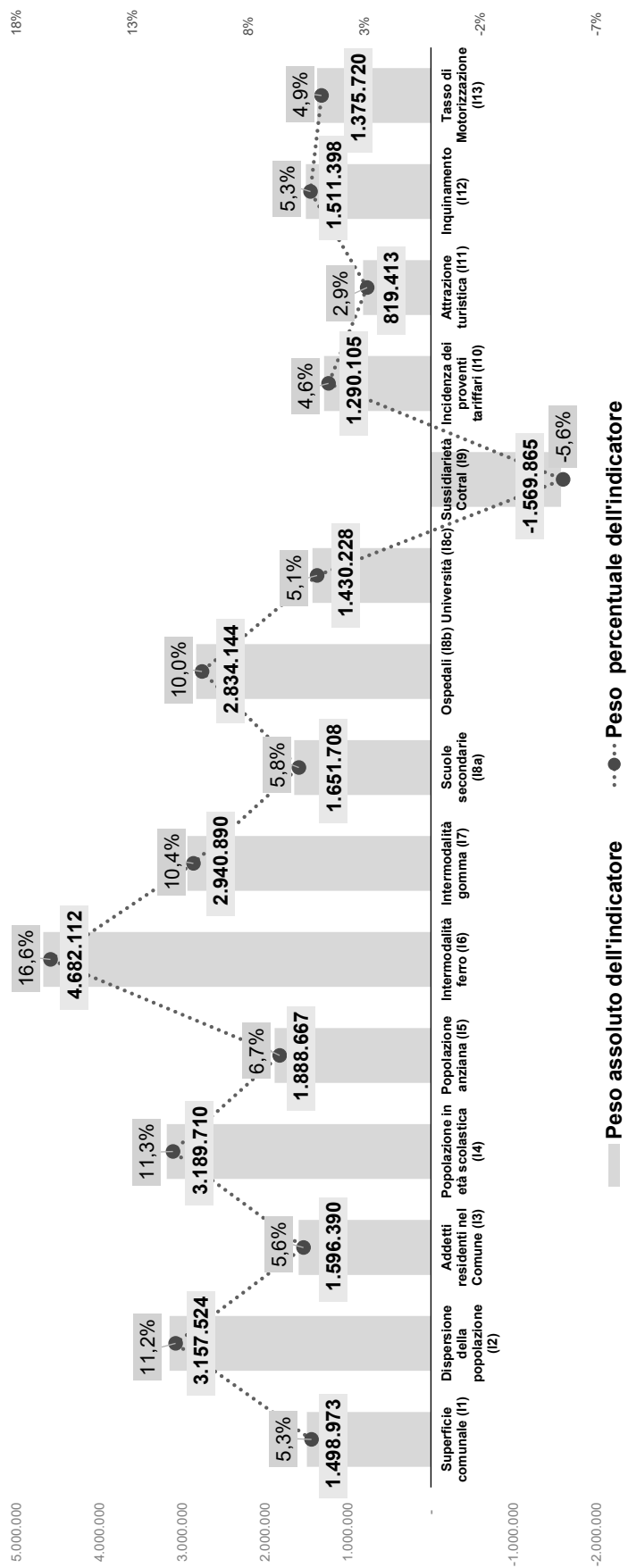
## Il campo di variazione dei moltiplicatori

Il peso della popolazione	33.702.883 €	54,36%
Il peso degli indicatori	28.297.117 €	45,64%
Totale	62.000.000 €	100%

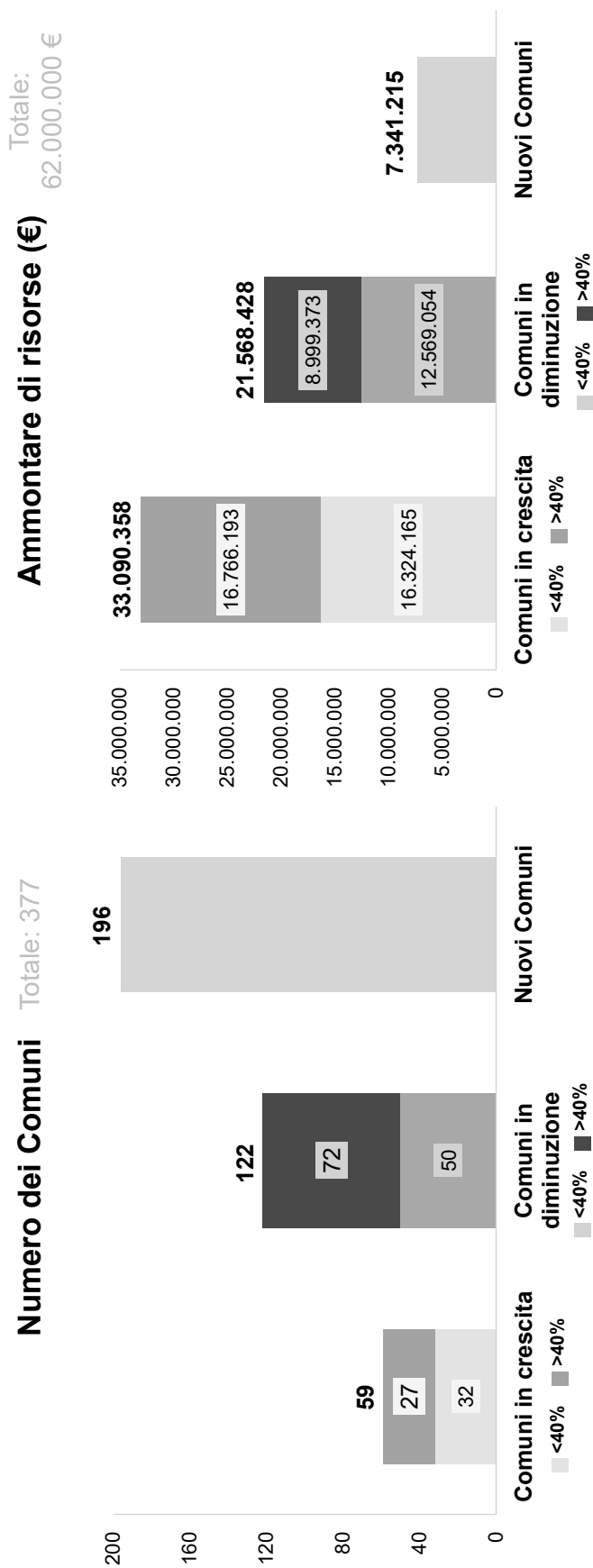
Il campo di variazione dei moltiplicatori è stato definito in funzione del valore obiettivo assegnato al peso di ciascun indicatore.

Il peso percentuale degli indicatori è stato assegnato in maniera uniforme. Ad alcuni parametri si è deciso di dare maggior rilievo: dispersione popolazione, addetti e studenti residenti nel Comune e l'intermodalità trasportistica (sia ferro che gomma).

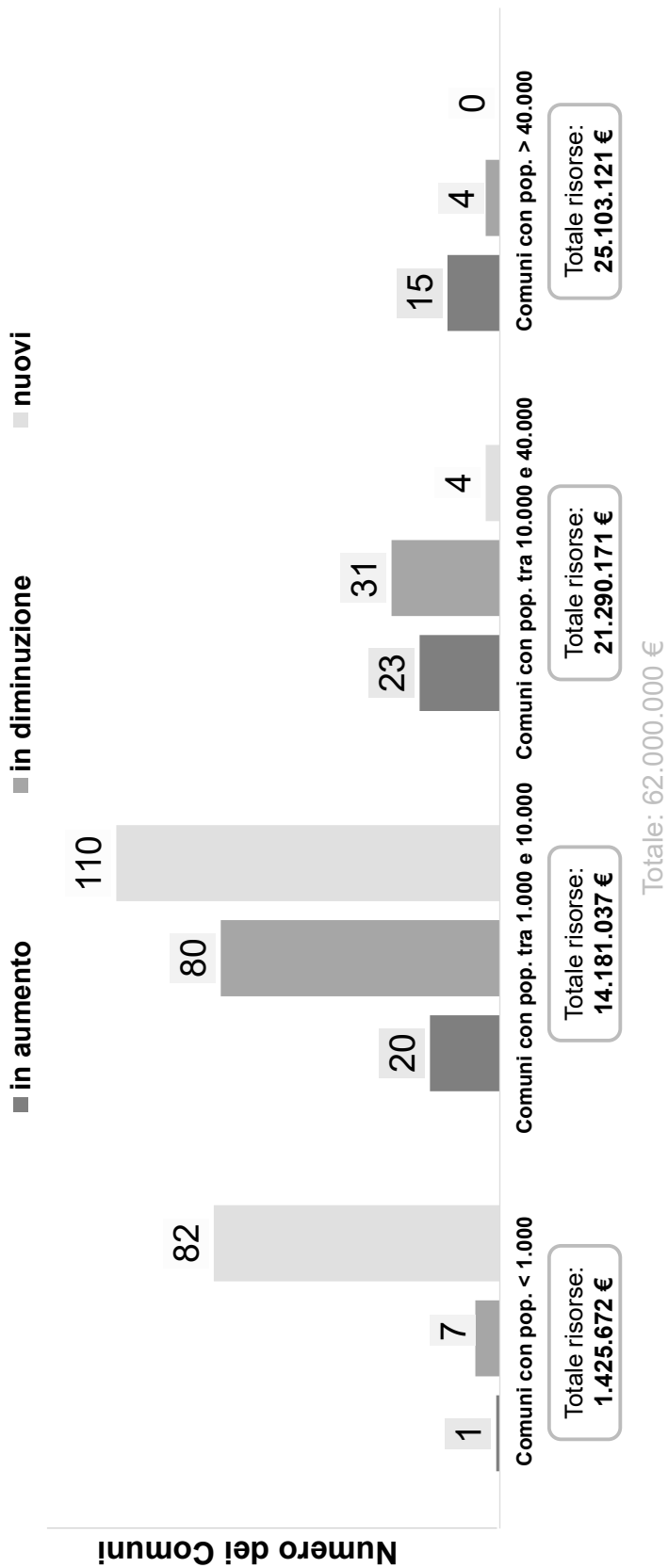
# Il peso degli indicatori



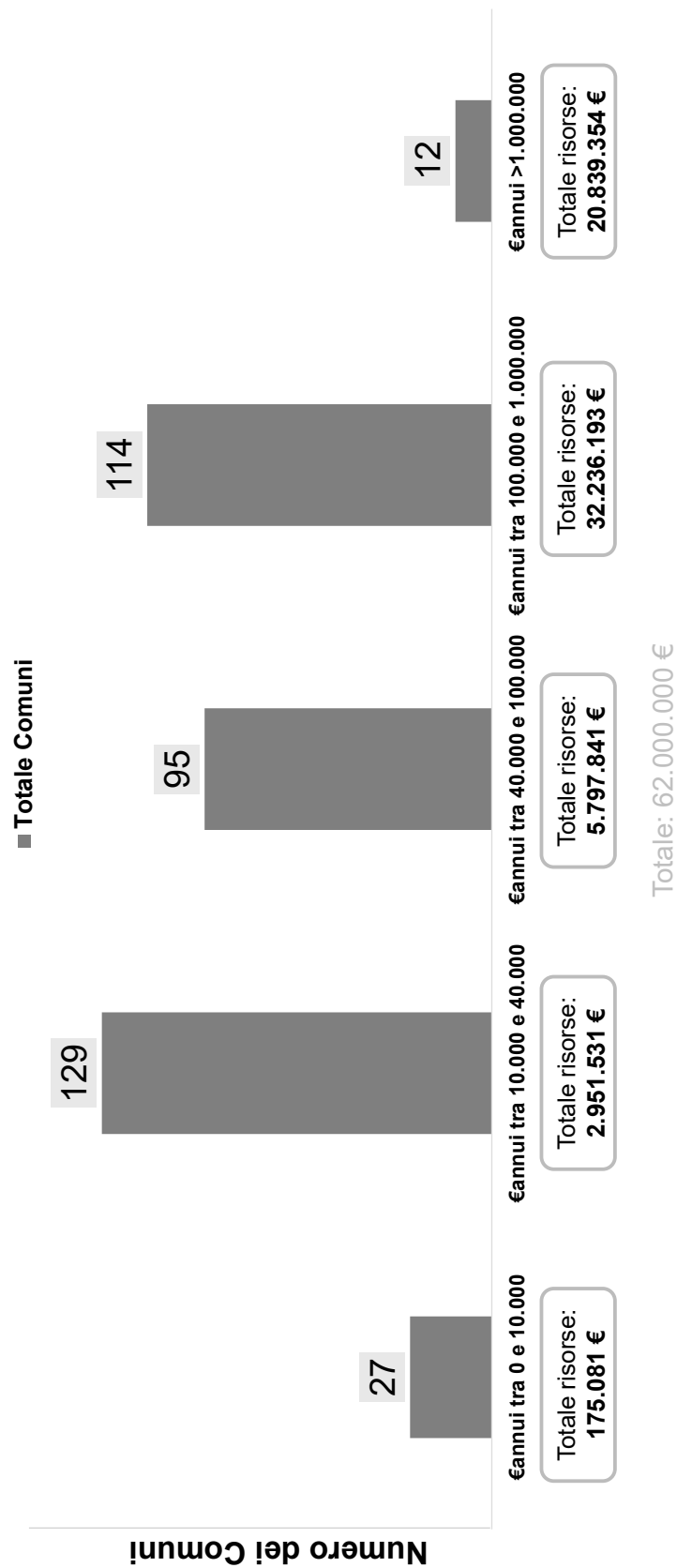
## 2. I risultati aggregati del modello



## Aggregazione per dimensione demografica



# Aggregazione per dimensione del servizio



### 3. L'impatto redistributivo del modello

Le variazioni nella redistribuzione delle risorse connesse all'applicazione integrale del nuovo modello di riparto ammontano a **17.725.734 €** (il 28,6% del totale).

L'impatto redistributivo del modello rappresenta la somma del totale delle differenze, sia in positivo che in negativo, che genera l'applicazione del modello redistributivo.

<i>Comuni in diminuzione:</i>	<i>Comuni in crescita:</i>
21.568.427 € (Risultato modello)	33.090.358 € (Risultato modello)
- 39.294.161€ (Dato storico)	- 22.705.839 € (Dato storico)
= - 17.725.734€	+ 7.341.215 € (Nuovi Comuni)
	= 17.725.734 €

## **D. La definizione delle Unità di Rete**





## 1. Il quadro normativo su bacini e lotti

### D.lgs.138/2011: Ambiti territoriali e criteri di organizzazione

«A tutela della concorrenza e dell'ambiente, **le regioni** e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica **definendo** il perimetro degli ambiti o **bacini territoriali ottimali e omogenei** tali da consentire **economie di scala** e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio....»

«...La **dimensione** degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere **non inferiore almeno a quella del territorio provinciale**.

Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di **dimensione diversa** da quella provinciale, motivando la scelta in base a **criteri** di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a **principi** di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio....»

## **Delibera ART 48/2017: Metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico**

Partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, l'ART individua sei misure volte ad indirizzare le fasi del processo che il soggetto competente deve seguire – definendo, al contempo, il ruolo e i compiti di quest'ultimo.

### **STEP 1. Individuazione del Bacino di Mobilità**

- Definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1)
- Definizione della domanda debole (Misura 2)

### **STEP 2. Individuazione dell'insieme dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3)**

### **STEP 3. Individuazione OSP (Misura 4)**

### **STEP 4. Determinazione e aggiornamento delle tariffe (Misura 5)**

### **STEP 5. Identificazione dei lotti da affidare (Misura 6)**

## **D.lgs. 50/2017 ART 48: Misure urgenti per promozione concorrenza e lotta evasione tariffaria nel TPL**

*« I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento...»*

*«...I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane.*

*La regione o la provincia autonoma determina i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che intende soddisfare..»*

## **D.lgs. 50/2017 ART 48: Misure urgenti per promozione concorrenza e lotta evasione tariffaria nel TPL**

*«...Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i **bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara** e di contratti di servizio, tenuto conto delle **caratteristiche della domanda** e salvo eccezioni motivate da **economie di scala proprie di ciascuna modalità** e da altre ragioni di **efficienza economica**, nonché relative alla specificità territoriale dell'area...»*

## **D.M. 157/2018: I costi standard per i servizi di TPL**

*Art. 1, comma 5: «I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui, all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmati ivi definiti con criteri di efficienza e de economicità sono **utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. d 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore»***

## **2. Gli obiettivi nella definizione delle unità di rete**

- **Necessità di superare l'attuale situazione di frammentazione di erogazione del servizio (circa 180 contratti spesso di valore molto ridotto)**
- **Necessità di individuazione di unità di rete di dimensioni più grandi per spingere verso maggiore efficienza ed efficacia nella gestione dei servizi**

## **Maggiore efficienza delle unità di rete rispetto al servizio per i singoli Comuni**

### **A livello gestionale e trasportistico:**

- Utilizzo più efficiente di depositi, vetture di scorta e km fuori servizio oltre che delle risorse e strutture legate all'amministrazione dei servizi (gestione azienda, procedure per affidamenti, etc.)
- Servizio unico su direttrici anziché servizi in sovrapposizione (possibilità utilizzo vetture più grandi o crescita servizi, etc.)
- Migliore impiego delle risorse (conducenti e vetture) se utilizzate su più territori comunali

## **Tipologia spostamenti serviti dal TPL nella Regione Lazio**

### **Spostamenti intracomunali**

Prevalentemente TPL comunale con alcune eccezioni servite da corse Cotral.

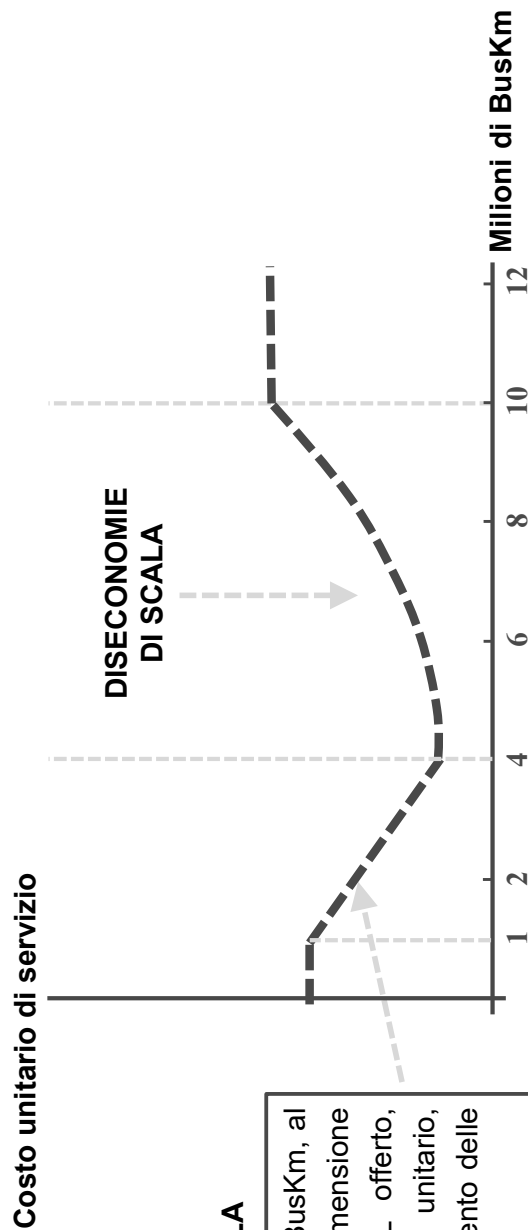
### **Spostamenti intercomunali**

Prevalentemente Cotral con alcune eccezioni servite da TPL comunale, quali:

- adduzione a stazioni ferroviarie o altri servizi fuori comune, in alcuni casi lontane da direttrici principali di collegamento stradale intercomunale;
- più raramente in caso di assenza corse Cotral.



# La dimensione efficiente dei lotti di TPL su gomma (D.M. 157/2018)



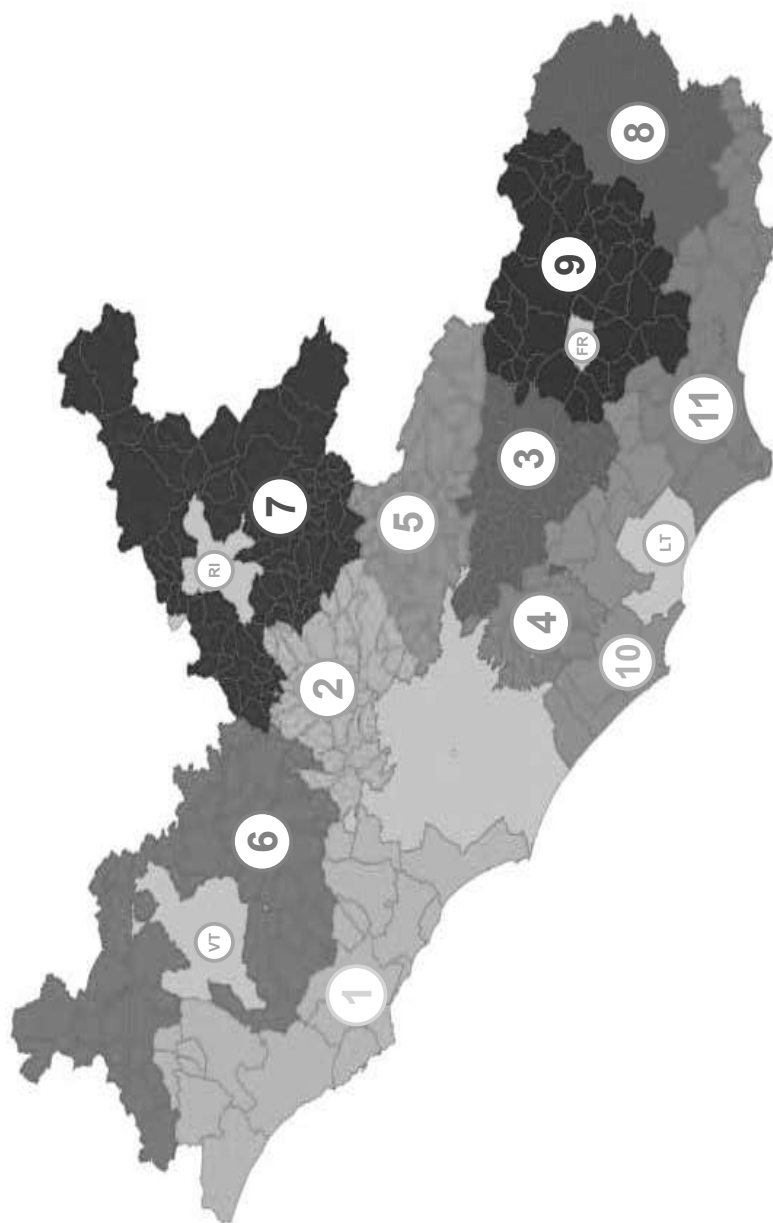
## ECONOMIE DI SCALA

Fino a 4 milioni di BusKm, al crescere della dimensione del servizio di TPL offerto, diminuisce il costo unitario, grazie allo sfruttamento delle economie di scala.

## 2. Le Unità di Rete individuate

Unità di Rete	
1	Tirreno Nord
2	Valli del Tevere
3	Valle del Sacco
4	Castelli Romani
5	Valle dell'Aniene
6	Tuscia
7	Reatino
8	Terra di Lavoro
9	Ciocciaria
10	Litorale Sud
11	Sud Pontino

Capoluoghi	
FR	Frosinone
LT	Latina
RI	Rieti
VT	Viterbo



## Unità di Rete: popolazione e n. Comuni

*Le regioni possono individuare specifici bacini di dimensione diversa da quella provinciale motivando la scelta in base a criteri territoriali, socio-economici e di proporzionalità (D.lgs.138/2011). I bacini comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti (DL 50/2017).*

	<i>Popolazione</i>	<i>Numero di Comuni</i>
<b>1. Tirreno Nord</b>	<b>338.490</b>	<b>20</b>
<b>2. Valle del Tevere</b>	<b>265.153</b>	<b>31</b>
<b>3. Valle del Sacco</b>	<b>223.411</b>	<b>27</b>
<b>4. Castelli Romani</b>	<b>350.948</b>	<b>16</b>
<b>5. Valle dell'Aniene</b>	<b>209.515</b>	<b>43</b>
<b>6. Tuscia</b>	<b>211.714</b>	<b>52</b>
<b>7. Reatino</b>	<b>80.532</b>	<b>67</b>
<b>8. Terra di Lavoro</b>	<b>123.313</b>	<b>34</b>
<b>9. Ciociaria</b>	<b>268.849</b>	<b>47</b>
<b>10. Litorale Sud</b>	<b>387.579</b>	<b>14</b>
<b>11. Sud Pontino</b>	<b>273.716</b>	<b>20</b>

# I Comuni afferenti alle Unità di Rete

1. TIRENO NORD		2. VALLI DEL TEVERE		3. VALLE DEL SACCO		4. CASTELLI ROMANI	
Allumiere	Campagnano di Roma	Morlupo	Acuto	Piglio	Albano Laziale		
Anguillara Sabazia	Capena	Nazzano	Anagni	Rocca di Cave	Ariccia		
Arlena di Castro	Castelnuovo di Porto	Nerola	Artena	San Cesareo	Castel Gandolfo		
Bracciano	Civitella San Paolo	Palombara Sabina	Carpineto Romano	San Vito Romano	Ciampino		
Canale Monterano	Fara in Sabina	Poggio Catino	Castel San Pietro Romano	San Vito Romano	Frascati		
Canino	Fiano Romano	Poggio Mirteto	Cave	Segni	Genzano di Roma		
Cellere	Filacciano	Ponzano Romano	Colferro	Serrone	Grottaferrata		
Cerveteri	Fonte Nuova	Riano	Colonna	Sgurgola	Lanuvio		
Civitavecchia	Formello	Rignano Flaminio	Fiuggi	Valmontone	Lariano		
Fiumicino	Magliano Romano	Sacrofano	Galliciano nel Lazio	Zagarolo	Marino		
Ladispoli	Mazzano Romano	Sant'Angelo Romano	Gavignano		Monte Compatri		
Manziana	Mentana	Sant'Oreste	Genazzano		Monte Porzio Catone		
Montalto di Castro	Monteilbretti	Torrta Tiberina	Gorga		Nemi		
Piansano	Monterotondo		Labico		Rocca di Papa		
Santa Marinella	Montorio Romano		Montelanico		Rocca Priora		
Tarquini	Moricone		Olevano Romano		Velletri		
Tessennano	Monteflavio		Palestrina				
Tolfa	Montopoli di Sabina		Paliano				
Trevignano Romano							
Tuscania							

## I Comuni afferenti alle Unità di Rete

5. VALLE DELL'ANIENE		6. TUSCIA	
Affile	Licenza	Acquapendente	Corchiano
Agosta	Mandela	Bagnoregio	Fabrica di Roma
Anticoli Corrado	Marano Equo	Barbarano Romano	Faleria
Arcinazzo Romano	Marcellina	Bassano in Teverina	Farnese
Arsoli	Filettino	Bassano Romano	Gallese
Bellegra	Trevi nel Lazio	Blera	Gradoli
Camerata Nuova	Percile	Bolsena	Graffignano
Canterano	Pisoniano	Bomarzo	Grotte di Castro
Capranica Prenestina	Poli	Calcata	Ischia di Castro
Casape	Riofreddo	Canepina	Latera
Castel Madama	Rocca Canterano	Capodimonte	Lubriano
Cerreto Laziale	Rocca Santo Stefano	Capranica	Magliano Sabina
Cervara di Roma	Roccagiovine	Caprarola	Marta
Ciciliano	Roiate	Carbognano	Monte Romano
Cineto Romano	Roviano	Castel Sant'Elia	Montefiascone
Gerano	Sambuci	Castiglione in Teverina	Monterosi
Guidonia Montecelio	San Gregorio da Sassola	Celleno	Nepi
Jenne	San Polo dei Cavalieri	Civita Castellana	Onano
		Civitella d'Agliano	Oriolo Romano
		Saracinesco	
		Subiaco	
		Tivoli	
		Vallepietra	
		Vallinfrida	
		Vicovaro	
		Vivaro Romano	

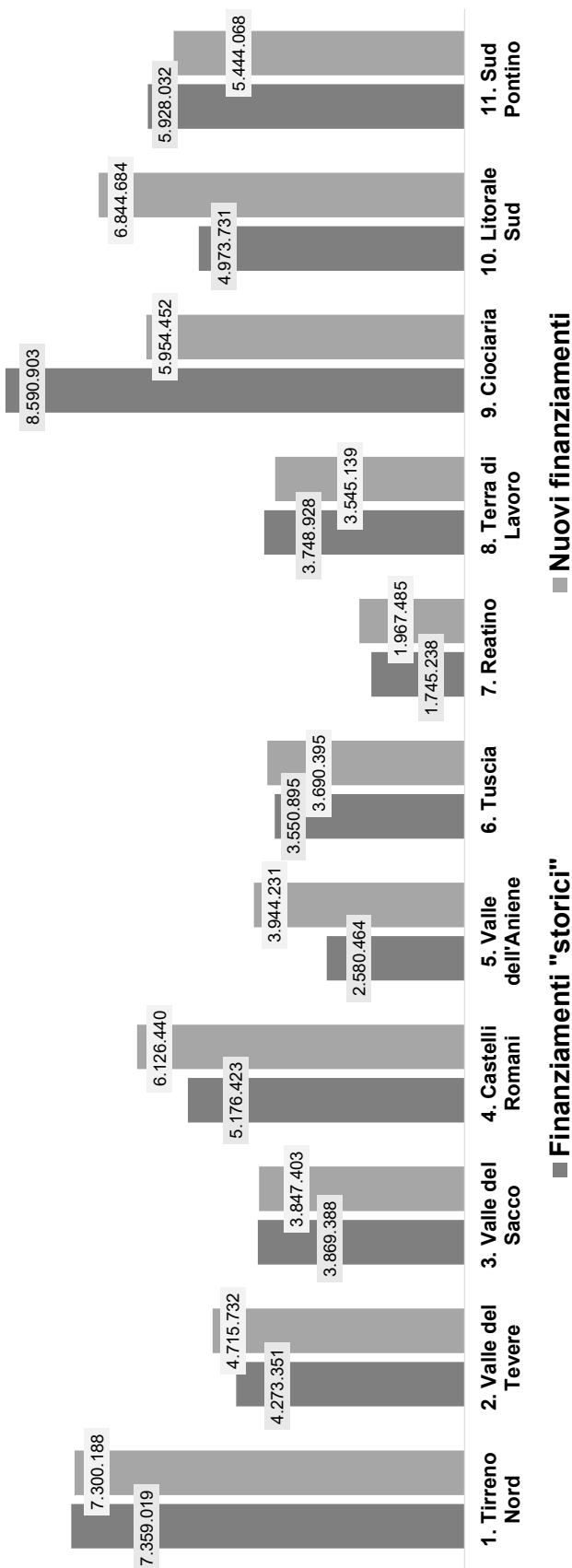
## I Comuni afferenti alle Unità di Rete

7. REATINO				8. TERRA DI LAVORO	
Accumoli	Colle di Tora	Montasola	Rocca Sinibalda	Acquafondata	Pignataro Interamna
Amatrice	Collegiove	Monte San Giovanni in Sabina	Roccantica	Aquino	Pontecorvo
Antrdoco	Collevecchio	Montebuono	Salisano	Atina	San Biagio Saracinisco
Ascrea	Colli sul Velino	Monteleone Sabino	Scandriglia	Ausonia	San Donato Val di Comino
Belmonte in Sabina	Concerviano	Montenero Sabino	Selci	Belmonte Castello	San Giorgio a Liri
Borbona	Configni	Morro Reatino	Stimigliano	Casalattico	San Vittore del Lazio
Borgo Velino	Contigliano	Nespolo	Tarano	Cassino	Sant'Ambrogio sul Garigliano
Borgorose	Cottanello	Orvinio	Toffia	Castelnuovo Parano	Sant'Andrea del Garigliano
Cantalice	Fiamignano	Paganico Sabino	Torri in Sabina	Castrocielo	Sant'Apollinare
Cantalupo in Sabina	Forano	Pescorocchiano	Torricella in Sabina	Cervaro	Sant'Elia Fiumerapido
Casaprota	Frasso Sabino	Petrella Salto	Turania	Colle San Magno	Settefrati
Casperia	Greccio	Poggio Bustone	Vacone	Coreno Ausonio	Terelle
Castel di Tora	Labro	Poggio Moiano	Varco Sabino	Esperia	Vallemaio
Castel Sant'Angelo	Leonessa	Poggio Nativo		Gallinaro	Vallerotonda
Castelnuovo di Farfa	Longone Sabino	Poggio San Lorenzo		Picinisco	Villa Latina
Cittaducale	Marcatelli	Posta		Pico	Villa Santa Lucia
Cittareale	Micigliano	Pozzaglia Sabina		Piedimonte San Germano	Vitucuso
Collalto Sabino	Mompeo	Rivodutri			

# I Comuni afferenti alle Unità di Rete

9. CIOCIARIA		10. LITORALE SUD	11. SUD PONTINO	NOTA
Alatri	Fontechiari	Supino	Campodimele	I Comuni di Ponza e Ventotene non sono inclusi nelle Unità di Rete definite, in attuazione dell'art. 5, comma 3, L.R. 30/98.
Avito	Fumone	Torre Cajetani	Castelforte	
Amaseno	Giuliano di Roma	Torrice	Fondi	
Arce	Guarcino	Trivigliano	Formia	
Arnara	Isola del Liri	Vallecorsa	Gaeta	
Arpino	Monte San Giovanni Campano	Veroli	Itri	
Boville Ernica	Morolo	Vicalvi	Lenola	
Broccostella	Pastena	Vico nel Lazio	Minturno	
Campoli Appennino	Patrica	Villa Santo Stefano	Monte San Biagio	
Casalvieri	Pescosolido		Pontinia	
Castelliri	Pofi		Priverno	
Castro dei Volsci	Posta Fibreno		Prossedi	
Ceccano	Ripi		Roccasecca dei Volsci	
Ceprano	Rocca d'Arce		Sabaudia	
Colfelice	Roccasecca		San Felice Circeo	
Colleparado	San Giovanni Incarico		Santi Cosma e	
Falvaterra	Santopadre		Damiano	
Ferentino	Sora		Sonnino	
Fontana Liri	Strangolagalli		Sperlonga	
			Spigno Saturnia	
			Terracina	

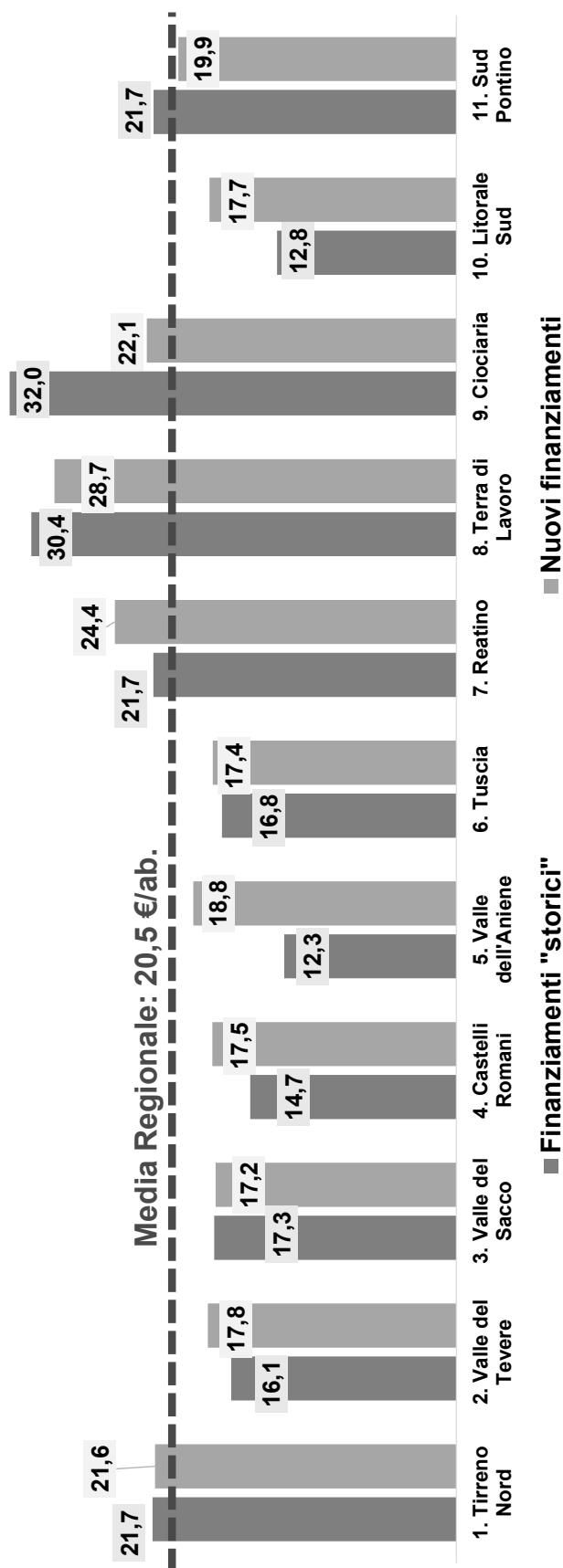
## 4. La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete



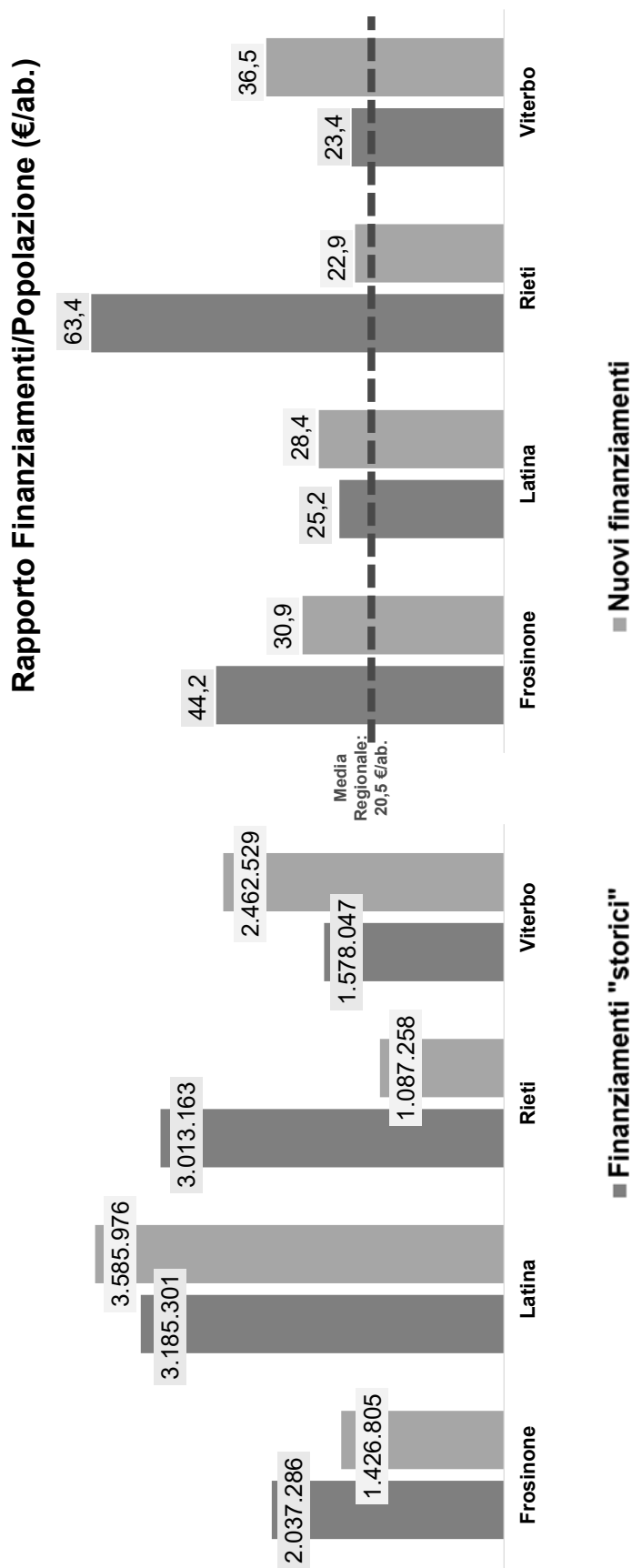


# La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete

## Rapporto Finanziamenti/Popolazione (€/ab.)



# La ripartizione dei finanziamenti per i Capoluoghi di Provincia



# **Allegato 2**

## **Il nuovo riparto delle risorse per i servizi minimi di TPL urbano e interurbano:**

### *Aggiornamento degli indicatori di fabbisogno e delle Unità di Rete*



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA



**REGIONE  
LAZIO**

**DIREZIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ**

# Aggiornamento degli indicatori di fabbisogno

- I1 – Superficie comunale
- I2 – Dispersione della popolazione comunale
- I3 – Addetti residenti nel Comune
- I4 – Popolazione in età scolastica residente nel Comune
- I5 – Popolazione anziana residente nel Comune
- I6 – Intermodalità ferro
- I7 – Intermodalità gomma
- I8 – Intermodalità marittima
- I9 – Servizi: Scuole secondarie (I9a), Ospedali (I9b), Università (I9c)
- I10 – Sussidiarietà Cotral nei servizi urbani
- I11 – Incidenza dei proventi tariffari
- I12 – Attrazione turistica
- I13 – Inquinamento
- I14 – Tasso di motorizzazione

## Il calcolo degli indicatori aggiornati

- **Intermodalità Ferro (I6)** = Stazione ferroviaria di riferimento pesata in termini di saliti e discesi. **La Stazione ferroviaria di riferimento è la più vicina se dista dal centro del Comune meno di 10 Km, altrimenti la più importante nel raggio di 20 km del Comune.**
- **Intermodalità Marittima (I8)** = numero di passeggeri imbarcati o sbarcati nel Porto (al netto dei passeggeri motorizzati) / numero totale di passeggeri imbarcati o sbarcati nei Porti del Lazio (al netto dei passeggeri motorizzati)  
 → *Passeggeri motorizzati = numero di veicoli imbarcati \* numero medio di riempimento delle autovetture nel Lazio (media 2015-2019 - fonte Isfort, Osservatorio «Audimob» sulla mobilità degli italiani)*
- **Incidenza dei proventi tariffari (I10)** = *Proventi tariffari [tdv] / (proventi tariffari + corrispettivi)*  
 → *A valle di un check sugli scostamenti rispetto ai valori dell'anno precedente, per alcuni Comuni si è riutilizzato il dato 2017.*

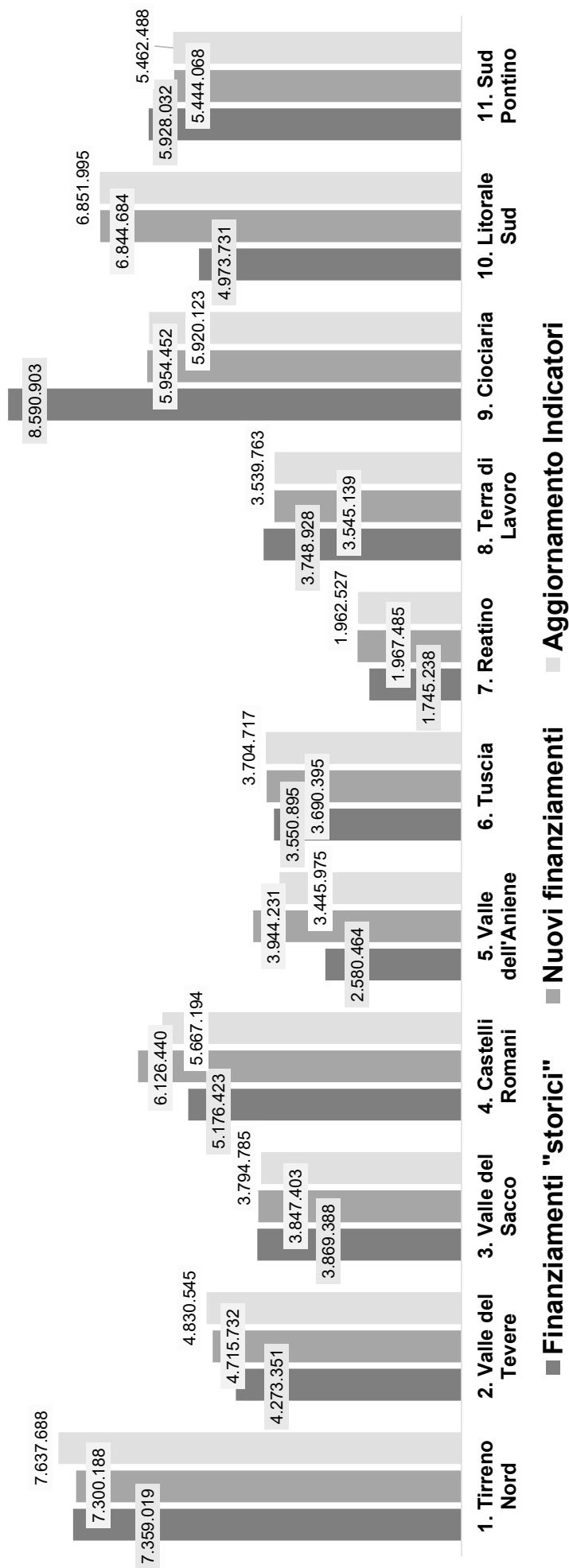
Dati Trentitalia  
2017

Dati  
LazioMAR e  
Autorità  
Portuale  
2019

Dati  
Osservatorio  
TPL 2018

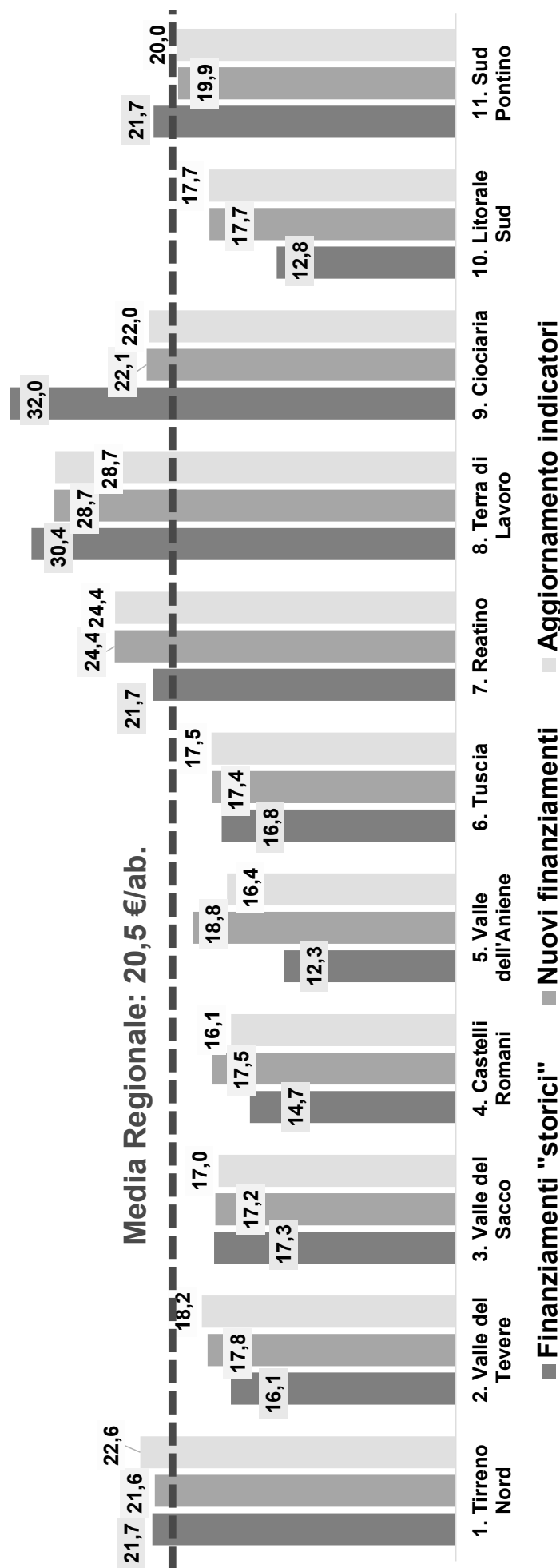
### 3. La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete a seguito dell'aggiornamento degli indicatori di fabbisogno

#### Totale Finanziamenti



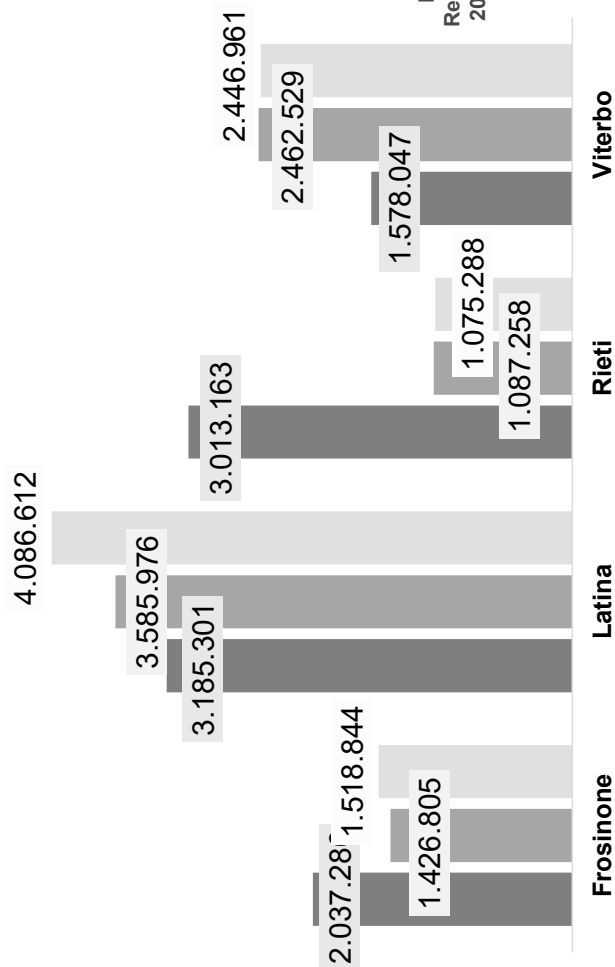
# La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete a seguito dell'aggiornamento degli indicatori di fabbisogno

## Rapporto Finanziamenti/Popolazione (€/ab.)

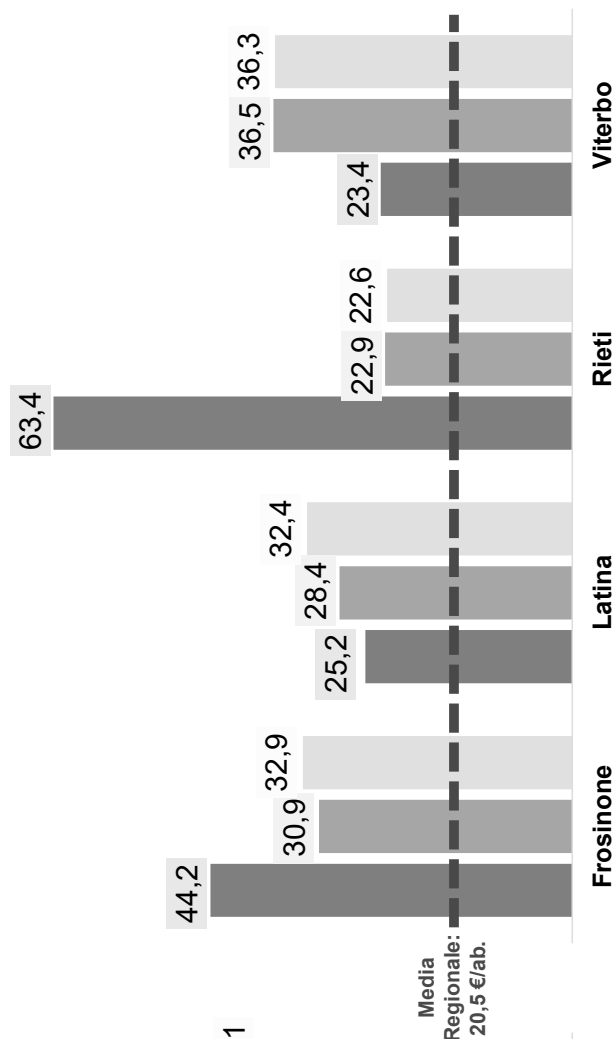


# La ripartizione dei finanziamenti per i Capoluoghi di Provincia a seguito dell'aggiornamento degli indicatori di fabbisogno

## Totale Finanziamenti



## Rapporto Finanziamenti/Popolazione (€/ab.)



■ Finanziamenti "storici" ■ Nuovi finanziamenti ■ Aggiornamento indicatori



# Spostamenti dei Comuni tra le Unità di Rete

Comuni	Unità di Rete originaria	Unità di Rete aggiornata	Motivazioni	Controdeduzioni
Oriolo Romano	Tuscia	Tirreno Nord	Il Comune di Oriolo Romano dista da Manziana appena tre Km, due Km dal Comune di Canale Monterano e circa dieci da Bracciano. Pur trovandosi nella Provincia di Viterbo, gravita nella zona nord della Provincia di Roma per la presenza di servizi di prossimità.	La richiesta è accettabile dal punto di vista trasportistico data la vicinanza tra questi centri abitati.
Filettino - Trevi nel Lazio	Valle dell'Aniene	Valle del Sacco (Richiesta: Ciociaria)	Il Comune di Filettino (FR) è un comune a forte vocazione turistica sia estiva che invernale e l'utenza risiede maggiormente nei Comuni di Roma e Latina. I principali istituti scolastici di riferimento sono ubicati nei comuni di Fiuggi, Alatri e Frosinone che distano mediamente 50 e/o 60 Km. Quindi il polo di riferimento dovrebbe essere Ciociaria e non Valle dell'Aniene i cui comuni sono tutti situati nella provincia di Roma.	L'originaria collocazione del Comune – e di quello limitrofo di Trevi nel Lazio - nell'unità di rete "Valle dell'Aniene" deriva dall'appartenenza all'Area Interna "Monti Simbruini", anche per motivazioni orografiche e di relazioni di mobilità con il relativo più importante centro, Subiaco. L'utenza turistica a cui si fa riferimento (da Roma e Latina) afferisce a mobilità di medio-lunga percorrenza, che secondo il modello adottato viene servita dai vettori COTRAL e ferroviario, ai quali i servizi di TPL delle unità di rete realizzeranno l'adduzione, e che per i casi in specie appaiono afferenti ai centri di interscambio ubicati nell'unità di rete "Valle del Sacco". Anche i collegamenti ai menzionati poli per l'utenza scolastica, sia diretti che in interscambio con il vettore COTRAL, appaiono maggiormente afferenti ai centri dell'unità di rete "Valle del Sacco", nella quale è appunto ubicato Fiuggi
Roccasecca	Ciociaria	Terra di Lavoro	Il Comune ha evidenziato flussi di traffico da Roccasecca verso Cassino (Università, Scuole Superiori, Ospedale Santa Scolastica) e Pontecorvo (ASL di riferimento); e da Aquino, Castrocielo, Colle San Magno verso la Stazione Ferroviaria di Roccasecca.	La richiesta è condivisibile soprattutto per le forti relazioni esistenti con i centri situati nella UdR Terra di Lavoro. Inoltre, i flussi in entrata dai Comuni citati verso la Stazione di Roccasecca sono confermati dall'analisi svolta per costruire l'indicatore intermodalità ferroviaria.

# Spostamenti dei Comuni tra le Unità di Rete (2)

Comuni	Unità di Rete originaria	Unità di Rete aggiornata	Motivazioni	Controdeduzioni
Scandriglia Mompeo Salisano Cantalupo in Sabina Casperia Roccantica	Reatino	Valli del Tevere	La motivazione dello spostamento dell'Unità di Rete si riferisce: alla posizione geografica del Comune di Scandriglia più vicina ai comuni afferenti a questa Unità di Rete; alla esigenze lavorative, di studio e sanitarie dei residenti nel comune di Scandriglia, che si recano in maggioranza verso la capitale e verso Fara in Sabina per usufruire dei servizi di istruzione e sanitari.	La UdR Reatino, dal punto di vista orografico e di interconnessione tra i diversi Comuni, può considerarsi critica. Inoltre, parte della bassa Sabina affrisce già alla UdR Valli del Tevere. Per cui, per le ragioni esposte, Scandriglia può essere spostato nella UdR Valli del Tevere. Gli altri centri vengono spostati in quanto esistono relazioni rilevanti con il centro più importante dell'area: Poggio Mirteto. In particolare, quindi, Mompeo, Salisano, Cantalupo in Sabina, Casperia e Roccantica.
Roiate Bellegra Casape Poli Rocca Santo Stefano San Gregorio da Sassola Capranica Prenestina	Valle dell'Aniene	Valle del Sacco	Da anni i Comuni fanno parte del «Consorzio Servizi TPL», dell'Area Prenestina con cui condividono sin dall'origine obiettivi e funzioni comuni alle esigenze dei cittadini del territorio. Vengono rimarcati i flussi verso Valmontone (per l'autostrada) e Colferro (Stazione Ferroviaria)	Il «Consorzio Servizi TPL» ha approvato, con deliberazione dell'assemblea consortile n. 1, del 27 febbraio 2020, lo «Studio per la riorganizzazione ed efficientamento della rete dei servizi di TPL nell'area dei Comuni del Consorzio TPL Prenestino-Casilino», con il quale è stato rivisto il piano di rete relativo a tutti i comuni aderenti. Inoltre, il Presidente del Consorzio, con nota prot. n. 90401 del 31 gennaio 2020, ha ritenuto opportuno suggerire alla Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità la collocazione di tutti i Comuni aderenti in un'unica Unità di rete», che è stata individuata in «Valle del Sacco».
Alvito Casalvieri Vicalvi	Ciociaria	Terra di Lavoro	Si evidenziano i flussi verso Atina (per usufruire dei servizi socio-sanitari, amministrativi o turistico-culturali) e da San Donato Val di Comino (per servizi turistici e culturali)	I Comuni fanno parte dell'Area Interna «Valle di Comino», sulla quale insiste un importante progetto di riqualificazione del TPL, in attuazione dell'Accordo di Programma Quadro approvato con la D.G.R. n. 322 del 28/05/2019 nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne, e gli altri Comuni facenti parte della medesima Area interna sono stati inseriti nell'unità di rete «Terra di Lavoro»
Priverno Prossedi Roccasecca dei Volsci	Sud Pontino	Litorale Sud	Maggiori interconnessioni con i Comuni del Litorale Sud (ad esempio Sezze).	Considerata la posizione dei Comuni al confine della UdR Sud Pontino, la richiesta viene accolta.

# Gli spostamenti in sintesi dei Comuni tra le Unità di Rete

DESTINAZIONE ORIGINE	1. TIRRENO NORD	2. VALLE DEL TEVERE	3. VALLE DEL SACCO	8. TERRA DI LAVORO	10. LITORALE SUD
<b>5. VALLE DELL'ANIENE</b>			Filetino Trevi nel Lazio Rotiate Bellegra Casape Poli Rocca Santo Stefano San Gregorio da Sassola Capranica Prenestina		
<b>6. TUSCIA</b>	Oriolo Romano				
<b>7. REATINO</b>		Scandriglia Mormeo Salisano Cantalupo in Sabina Casperia Roccantica			
<b>9. CIOCIARIA</b>				Roccasecca Alvito Casalvieri Vicalvi	
<b>11. SUD PONTINO</b>					Priverno Prossedi Roccasecca dei Volsci

# Impatto sul riparto delle risorse a seguito degli spostamenti dei Comuni tra le Unità di Rete

	UDR iniziali						UDR aggiornate					
	Popolazione residente	Numero di Comuni	Finanziamenti «storici» (A)	Finanziamenti modello DGR 912/2019 (B)	Finanziamenti con aggiornam. Indicatori (C)	Finanziamenti/abitante	Differenza (C-B)	Popolazione residente	Numero di Comuni	Finanziamenti con aggiornam. Indicatori e Udr (D)	Finanziamenti/abitante	Differenza (D-C)
<b>1. TIRRENO NORD</b>	338.490	20	7.359.019	7.300.188	7.637.688	22,6	337.500	21	7.685.625	22,5	385.436	
<b>2. VALLE DEL TEVERE</b>	265.153	31	4.273.351	4.715.732	4.830.545	18,2	114.813	37	5.011.080	18,4	295.348	
<b>3. VALLE DEL SACCO</b>	223.411	27	3.869.388	3.847.403	3.794.785	17,0	-52.619	36	3.953.678	16,8	106.274	
<b>4. CASTELLI ROMANI</b>	350.948	16	5.176.423	6.126.440	5.667.194	16,1	-459.245	16	5.667.194	16,1	-459.245	
<b>5. VALLE DELL'ANIENE</b>	209.515	43	2.580.464	3.944.231	3.445.975	16,4	-498.256	34	3.287.082	16,6	-652.756	
<b>6. TUSCIA</b>	211.714	52	3.550.895	3.690.395	3.704.717	17,5	14.323	51	3.656.781	17,6	-33.614	
<b>7. REATINO</b>	80.532	67	1.745.238	1.967.485	1.962.527	24,4	-4.958	61	1.781.992	24,5	-185.493	
<b>8. TERRA DI LAVORO</b>	123.313	34	3.748.928	3.545.139	3.539.763	28,7	-5.376	38	3.904.732	28,5	359.592	
<b>9. CIOCIARIA</b>	268.849	47	8.590.903	5.954.452	5.920.123	22,0	-34.329	43	5.555.154	21,8	-399.298	
<b>10. LITORALE SUD</b>	387.579	14	4.973.731	6.844.684	6.851.995	17,7	7.311	17	7.090.464	17,5	245.780	
<b>11. SUD PONTINO</b>	273.716	20	5.928.032	5.444.068	5.462.488	20,0	18.420	17	5.224.019	20,3	-220.049	

## La ripartizione dei finanziamenti per Unità di Rete a seguito dell'aggiornamento degli indicatori di fabbisogno e degli spostamenti dei Comuni tra le Unità di Rete

