

FAQ ADDENDUM

AVVISO n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi

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 al precedente aggiornamento; le nuove FAQ vengono inserite, anch'esse in rosso, di seguito a quelle già pubblicate.

A. PRESENTAZIONE DELLE ISTANZE

- A.1. *Beneficiari del contributo*
- A.2. *Sistemi di Trasporto ammissibili a finanziamento*
- A.3. *Interventi ammissibili a finanziamento*
- A.4. *Predisposizione dell'istanza*
 - A.4.1. Documentazione comune a tutti i sottoprogrammi
 - A.4.2. Documentazione specifica per sottoprogramma di intervento
 - A.4.3. Progetto di Fattibilità - regime transitorio
 - A.4.4. Elaborati di carattere tecnico-economico
- A.5. *Importi ammissibili a contributo*
- A.6. *Ulteriori disposizioni*
 - A.6.1. Copertura dei costi di esercizio
- A.7. *Elementi per la valutazione delle proposte*
- A.8. Modalità di trasmissione delle istanze

B. ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA /ACE/ACB

A. Presentazione delle istanze

A.1. Beneficiari del contributo

- 1. L'istanza di finanziamento di un sistema di TRM che collega più Comuni deve essere presentata congiuntamente?**

È opportuno che l'istanza di finanziamento non sia presentata congiuntamente (per ragioni pratiche di gestione delle procedure): dunque, all'interno della Convenzione che regola i rapporti tra i Comuni ai fini della realizzazione dell'intervento, si deve prevedere la nomina di un "comune capofila".

- 2. Nel caso di istanza di finanziamento di un sistema di TRM sovraordinato alle amministrazioni comunali, in cui l'Ente Concedente il Servizio è la Provincia, quest'ultima può svolgere un ruolo?**

Nell'ADDENDUM non è previsto che tali enti possano svolgere alcun ruolo.

- 3. Può essere presentata istanza di finanziamento per l'estensione di un sistema di TRM in esercizio (o in realizzazione) ubicato in un Comune avente i requisiti previsti dall'ADDENDUM, nel caso in cui detta estensione si debba realizzare nel territorio di Comuni che, anche stipulando convenzione ai sensi dell'art.30 del TUEL, non raggiungono 100.000 abitanti?**

L'istanza di finanziamento può essere presentata solo nel caso in cui il Comune in cui è ubicato il sistema in estensione, sia parte della convenzione che regola i rapporti tra i Comuni ai fini della realizzazione dell'intervento.

A.2. Sistemi di Trasporto ammissibili a finanziamento

- 1. È considerata ammissibile a finanziamento una linea filoviaria (o assimilabile) che, dovendo essere realizzata su strada extraurbana di sole due corsie di marcia, una per direzione, per le caratteristiche del territorio e dell'asse viario, avrà sede dedicata per meno del 70% della lunghezza totale della linea, ma per la quale linea, con l'attuazione di una serie di misure, sia garantita velocità commerciale superiore al valore minimo di 13 km/h?**

Le prestazioni richieste ad un nuovo sistema di trasporto oggetto di un'istanza di finanziamento ("carico massimo" di almeno 900 pass/h/direzione e velocità commerciali non inferiori ai 13 km/h in caso di servizio in ambito urbano) sono state fissate per individuare interventi che realizzano effettivamente un Trasporto Rapido di Massa (TRM), pur non essendo sistemi tranviari o metropolitani.

Ne consegue che il requisito della sede dedicata per almeno il 70% della lunghezza totale è funzionale al raggiungimento delle prestazioni e pertanto potrebbero eccezionalmente essere ammessi a finanziamento gli interventi che presentano tale percentuale in misura minore, ove fosse

dimostrato, sulla base di solide analisi trasportistiche e di mobilità, il raggiungimento dei requisiti. Si evidenzia che la specifica di «*velocità commerciali non inferiori ai 13 km/h in caso di servizio in ambito urbano*» deve intendersi come strettamente limitata alle parti di tracciato in zone densamente urbanizzate e connotate da traffico intenso; le eventuali parti di percorso che insistono su strade a scorrimento veloce o non in ambito urbano, non potranno concorrere al raggiungimento di detto requisito.

A.3. Interventi ammissibili a finanziamento

1. È possibile presentare istanza di finanziamento per un parcheggio di interscambio a servizio di un sistema di TRM?

A differenza di quanto permesso dall'AVVISO precedente, non è possibile presentare istanza per il solo parcheggio di interscambio. Il nodo di interscambio può essere finanziato solo come parte di un più ampio intervento di realizzazione di nuova infrastruttura o estensione o potenziamento.

2. Si intende convertire una linea esistente da automobilistica a filoviaria (o assimilabile), senza vararne il percorso. L'intervento prevede l'infrastrutturazione e l'acquisto di materiale rotabile dedicato. In quale sottocategoria deve essere inquadrato l'intervento?

L'intervento deve essere inquadrato come nuova linea filoviaria (o assimilabile) e quindi va inserito nella sottocategoria *“Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM”*.

Si specifica che tutti i sistemi filoviari (e assimilabili) di nuova realizzazione devono raggiungere le prestazioni richieste al paragrafo A.2. Sistemi di Trasporto ammissibili a finanziamento dell'ADDENDUM:

3. 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?

L'intervento deve essere inquadrato come estensione di linea filoviaria (o assimilabile) e quindi va inserito nella sottocategoria *“Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM”*.

Si specifica che tutta la linea (e non solo la tratta in estensione) deve raggiungere le prestazioni richieste al paragrafo A.2. Sistemi di Trasporto ammissibili a finanziamento dell'ADDENDUM:

4. Possono essere oggetto di finanziamento filosnodati da 24 metri?

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

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 di STIF destinati al TRM”?

No, non possono essere ammessi a finanziamento autobus ibridi, ma soltanto veicoli filoviari propriamente detti, esclusivamente a trazione elettrica, e destinati a linee esistenti, che siano

attrezzate 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.

6. Possono essere presentati interventi di manutenzione straordinaria dei rotabili?

No. Sul fondo investimenti infrastrutture, comunque, è previsto uno specifico filone di finanziamenti. Per l'anno 2020 le istanze dovevano essere presentate entro il 30/06/2020.

7. In quale caso possono essere finanziati i nodi di interscambio?

I nodi di interscambio possono essere finanziati solo nel caso in cui siano connessi e funzionali all'infrastruttura oggetto di istanza. A differenza del precedente Avviso, non è possibile fare richiesta di finanziamento per il solo nodo di interscambio.

8. Può essere ammesso a finanziamento un progetto di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura viadotto sulla quale transita una metropolitana?

No.

A.4. Predisposizione dell'istanza

A.4.1. Documentazione comune a tutti i sottoprogrammi

1. E' necessario che la delibera approvi anche in linea tecnica il progetto di fattibilità che viene presentato? Oppure è sufficiente che tale progetto sia conforme al PUMS?

Si specifica che la richiesta di corredare l'istanza di finanziamento con la delibera è intesa quale manifestazione esplicita della volontà dell'Ente alla realizzazione dell'intervento; non è pertanto necessario che la delibera medesima approvi in linea tecnica il progetto di fattibilità. Si sottolinea che la coerenza dell'intervento con il PUMS è evidenziata nella prescritta "Relazione di coerenza dell'intervento proposto con il P.U.M.S.", fermo restando il rispetto del D.M. 397/2017 e del D.M. 396/2019.

2. Può un Comune capoluogo di Città Metropolitana partecipare all'avviso per il finanziamento di opere previste nel proprio PUMS (o nel primo rapporto PUMS) e localizzate nel solo territorio comunale in assenza di approvazione del primo rapporto PUMS da parte della Città Metropolitana?

Il comma 1 dell'art.7 del DM 396/19 stabilisce che è consentito presentare istanza per accesso ai finanziamenti:

"b) alle Città Metropolitane, che non abbiano ancora adottato il PUMS, purché lo stesso sia in redazione e ci sia un atto del Sindaco che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo allegato DM 397/17);

c) in assenza del PUMS della città metropolitana, ai Comuni capoluogo di città metropolitane purché sia in redazione il PUMS della città metropolitana e ci sia un atto del Sindaco che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo-allegato DM 397/17)".

Pertanto, anche se l'istanza è presentata dal Comune capoluogo di Città Metropolitana, ed interessa il solo territorio del Comune capoluogo, è necessario che, al momento dell'istanza, risulti in redazione il PUMS della Città Metropolitana con approvazione del primo rapporto PUMS.

3. E' necessario avere un PUMS approvato essendo scaduto il termine di cui all'art. 7 del D.M. n° 396 del 28.8.2019 (Transitorio per finanziamenti statali nel settore del trasporto rapido di massa)?

È in corso di perfezionamento un decreto riguardante la proroga del regime transitorio.

A.4.2. Documentazione specifica per sottoprogramma di intervento

A.4.2.1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare di STIF destinati al TRM

- 1. 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 devono includere le 3 note metodologiche i cui contenuti sono definiti al paragrafo "2.1.1 Note Metodologiche sugli studi di mobilità" dell'Appendice all'ADDENDUM.

- 2. E' ammessa la giustificazione trasportistica per interventi di rinnovo del parco senza variazione della capacità di trasporto a maggiore precisazione della necessità d'intervento?**

Pur se non richiesta, può essere trasmessa qualora lo si ritenga opportuno.

A.4.2.2. Potenziamento e valorizzazione di STIF esistenti destinati al TRM

- 1. Per i progetti di potenziamento e valorizzazione di linee esistenti (2a e 2b) è richiesta la redazione del piano economico finanziario?**

La redazione del Piano Economico e Finanziario non è più richiesta per nessun sottoprogramma di intervento.

A.4.2.3. Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM

A.4.3. Progetto di Fattibilità - regime transitorio -

A.4.4. Elaborati di carattere tecnico-economico

A.5. Importi ammissibili a contributo

- 1. Il finanziamento del MIT copre anche le spese di progettazione definitiva ed esecutiva e la**

Direzione Lavori?

Sì

2. Nella voce “Allacciamenti a pubblici servizi” del Quadro Economico sono compresi i rimborsi ai gestori dei pubblici servizi per le attività realizzate dai gestori stessi?

Sì, la voce è comprensiva degli oneri e dei rimborsi per lavori non sostanziali necessari agli allacciamenti. Opere sostanziali, seppur effettuati dagli Enti Gestori, devono essere imputate nelle voci afferenti al “Costo Lavori”.

3. Nella voce “Allacciamenti a pubblici servizi” del Quadro Economico sono compresi gli adeguamenti degli impianti di illuminazione pubblica e semaforici.?

No, queste sono voci di costo relative ai lavori e pertanto comprese nel “Costo Lavori” CL del foglio “Costi d’Investimento”. Come specificato nell’Appendice (par. 3.2.1 Tabella 3.4: Costi d’Investimento), gli adeguamenti degli impianti di illuminazione pubblica sono da annoverarsi tra le “sistemazioni urbanistiche”, voce di costo C820, mentre gli adeguamenti degli impianti semaforici, potranno da annoverarsi tra gli impianti elettro-ferroviari, voce di costo C831.

4. Nel Quadro Economico è riportato «Incentivo di cui all'articolo 113, comma 2 del D.lgs. 50/2016, spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e di validazione»

Trattasi di un refuso: si faccia riferimento al comma 3

5. In che voce deve essere considerato il Contributo a favore dell'Autorità di Vigilanza LL.PP?

Il contributo da versarsi per la partecipazione alle procedure di gara fissato annualmente dall’ANAC in attuazione della legge 23 dicembre 2005, n. 266, art.1 commi 65 e 67, è da inserirsi nella riga 38 «Eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge»

6. Mentre è indicato cosa sia ricompreso tra le “Somme a disposizione” (celle da C16 a C31) del foglio “Quadro Economico” del Fascicolo d’Intervento, non è chiaro cosa comprendano le “Somme a disposizione” (cella C50 – indice CD) delle tabb. 2.4 e 3.4 - Costi d’investimento, tabelle nelle quali alcune voci sono già incluse tra i “Costi generali” (celle da C8 a C13).

Nelle Tabelle 2.4 e 3.4 Costi d’investimento, nella riga “Somme a disposizione” andranno indicate tutte le somme a disposizione di cui alle righe 32 e 38 del Foglio “Quadro Economico” del Fascicolo Intervento con esclusione degli Imprevisti e di quanto già inserito nelle voci di “Costi Generali”.

7. Con riferimento alla voce di costo “C811 edifici diversi da stazioni e deposito”, si chiede di chiarire se per «parcheggi pertinenziali al sistema TRM» sono da intendersi le strutture di parcheggio pubblico d’interscambio previste presso i terminali e le fermate della linea in progetto, destinati all’uso privilegiato per gli utenti del servizio TPL in oggetto. (domanda 4 par. Analisi della mobilità urbana /ACE/ACB)

Nella voce di costo “C811 edifici diversi da stazioni e deposito”, va inserito l’intero costo del

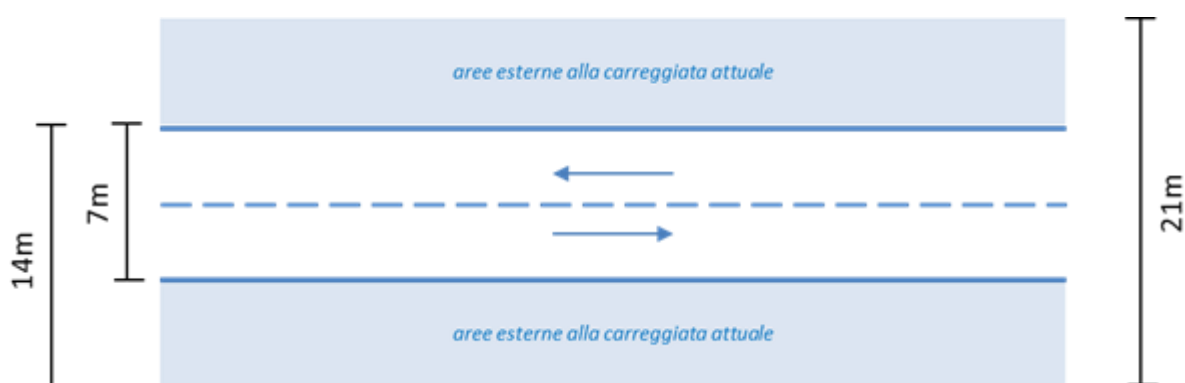
parcheggio se si intende destinarlo esclusivamente allo scambio intermodale con il sistema oggetto dell'istanza di finanziamento; qualora il parcheggio fosse destinato anche ad altre utenze, va inserito il costo relativo alla parte di parcheggio necessaria a garantire la diversione modale verso il TPL (quantificata attraverso specifici studi). L'eventuale restante costo deve essere inserito nella voce di costo "C821 opere complementari" fino al raggiungimento della soglia prevista al paragrafo "A.5. Importi ammissibili a contributo" dell'ADDENDUM, oltre la quale i costi non verranno ritenuti ammissibili a contributo.

8. Con riferimento alla voce di costo "C821 opere complementari", si chiede di specificare cosa si intenda per «struttura e sovrastruttura stradale relativa alla parte di carreggiata non interessata dal TRM».

Come meglio rappresentato nei grafici a seguire, quindi, si chiede se, a parità di occupazione di suolo, le alternative ipotizzate possono essere considerate equivalenti; viceversa, se la necessaria ridefinizione dell'intera carreggiata stradale, conseguente alla realizzazione dell'opera (come nel caso dell'alternativa 2), debba annoverare parte delle voci di costo – indispensabili, fra cui anche l'importo dovuto per l'eventuale acquisizione di nuove aree – tra gli oneri indicati quali "opere complementari".

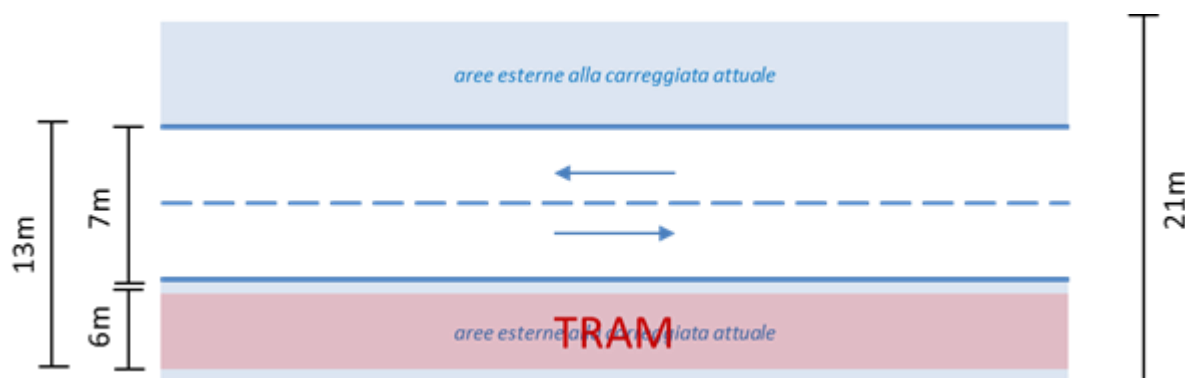
(domanda 5 par. Analisi della mobilità urbana /ACE/ACB)

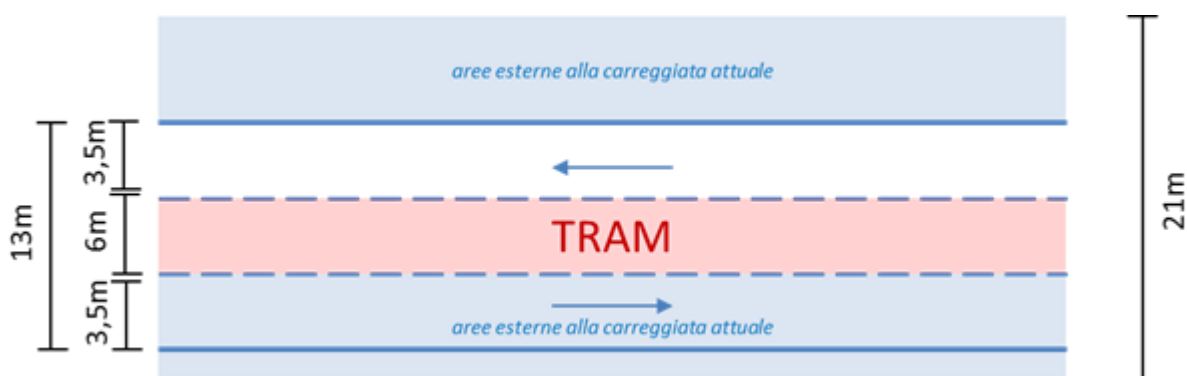
STATO DI FATTO:



SEZIONE DI PROGETTO

ALTERNATIVA 1: sede TRM esterna alla carreggiata attuale



SEZIONE DI PROGETTO**ALTERNATIVA 2: sede TRM centro strada, con rifacimento intera carreggiata attuale**

Nel caso dell'alternativa 2 il costo di realizzazione della nuova carreggiata stradale dovrà essere inserito nella voce di costo "C821 opere complementari". L'importo, così come l'importo necessario per l'acquisizione delle aree (ed eventuali ulteriori importi derivanti), potrà essere integralmente riconosciuto a fronte della dimostrazione che l'alternativa proposta sia la più valida a rispondere alle necessità dell'esercizio o a rispondere a ragioni di opportunità in fase esecutiva.

9. Come è intesa la soglia di contribuzione delle singole voci? Ad esempio, viene finanziato il 5% dell'importo delle sistemazioni urbanistiche oppure, come pare capire dall'Appendice, l'intero importo purché questo non superi il 5% del totale opere?

Può essere finanziato l'intero importo delle sistemazioni urbanistiche, fino al raggiungimento della soglia del 5%, per l'eccedente occorrerà trovare altre fonti di finanziamento.

10. È possibile assimilare gli interventi su linee funicolari, aventi un tracciato profondo in galleria, a quelli delle linee metropolitane per quanto riguarda l'ammissibilità a finanziamento e relativi importi ammissibili a contributo?

Sì, nel caso in cui le opere da realizzare siano specifiche e/o necessarie per il sistema di trasporto, i relativi importi sono sempre ammessi a integrale contributo.

11. Nel caso di istanza per nuova linea, i costi per la costruzione/ammodernamento di un deposito possono rientrare nelle somme ammissibili a finanziamento?

Sì. Il costo di costruzione/ammodernamento di un deposito a servizio di un sistema di TRM a impianti fissi è integralmente ammissibile a finanziamento.

12. È possibile ammettere a finanziamento, nell'ambito di un'istanza di intervento relativa ad un sistema di TRM, i costi per la logistica delle aree di sosta nei nodi di interscambio modale (impianti di risalita meccanizzati a servizio dei pedoni)?

Gli importi per la logistica delle aree di sosta (impianti di risalita meccanizzati a servizio dei pedoni), inseriti nella voce di costo "C811 edifici diversi da stazioni e deposito", saranno ammessi ad integrale contribuzione nel caso in cui siano destinati esclusivamente allo scambio modale con il sistema TRM oggetto dell'istanza; qualora invece gli impianti siano destinati anche ad altre utenze, nella voce di costo "C811 edifici diversi da stazioni e deposito", va inserito la percentuale di costo in proporzione all'utenza che utilizza detti impianti per la diversione modale verso il TPL (quantificata attraverso

specifici studi). L'eventuale restante costo deve essere inserito nella voce di costo "C821 opere complementari" fino al raggiungimento della soglia prevista al paragrafo "A.5. Importi ammissibili a contributo" dell'ADDENDUM, oltre la quale i costi non saranno ritenuti ammissibili a contributo.

13. I vincoli sulle soglie di contribuzione sono riferiti ai costi complessivi del quadro economico inclusa IVA, costi sicurezza, somme a disposizione e imprevisti?

Nel quadro economico sono inserite le somme distinte in "Importi ammissibili a contributo" e "Ulteriori importi". Gli "Importi ammissibili a contributo" si determinano in funzione delle categorie di costi d'investimento disaggregati (Tab. 2.4 e 3.4 - Appendice), in estratto nel "Fascicolo Intervento" al foglio "Costi di Investimento" e sono ammissibili ad integrale contribuzione, ad esclusione di alcune categorie, ammissibili a contribuzione entro soglie percentuali di costo calcolate in rapporto al "Costo Lavori" (CL nel foglio "Costi di Investimento").

Gli "Importi ammissibili a contributo" di cui alle "Somme a disposizione", "Opere Compensative / monitoraggio", "Imposte", sono da inserirsi per la quota corrispondente ai costi riconosciuti ammissibili e indicati in "Importo dei lavori".

A.6. Ulteriori disposizioni

1. 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.

2. Quando si intende assunta l'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento 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.

3. L'ADDENDUM dispone che entro il 31.12.2022 deve essere assunta l'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori (o, nel caso di affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione di lavori, deve essere approvati il progetto esecutivo da parte del concedente o stazione appaltante): quale atto formale è richiesto? In questa fase, è corretta la sola indicazione 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 il termine indicato.

4. Considerata la proroga di 5 mesi per la presentazione delle istanze, è modificata la data del 31.12.2022 quale termine per l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori (o, nel caso di affidamento congiunto della progettazione e

dell'esecuzione di lavori, per l'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente o stazione appaltante)?

Non sono ad oggi previsti slittamenti temporali. Eventuali disposizioni in tal senso, seguiranno l'iter già adottato per le precedenti comunicazioni, ovvero pubblicazione sul sito web del MIT.

5. 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.

A.6.1. Copertura dei costi di esercizio

1. Il coefficiente di esercizio minimo dello 0.35 costituisce un requisito inderogabile. Un coefficiente alto ha un impatto sull'entità del finanziamento?

Il raggiungimento del coefficiente di copertura dei costi di esercizio pari allo 0,35 è un requisito minimo ed indispensabile. Un coefficiente più alto non ha alcun impatto sull'entità del finanziamento, ma l'analisi della copertura dei costi costituisce criterio di valutazione ai fini dell'attribuzione del punteggio per la collocazione in graduatoria.

A.7. Elementi per la valutazione delle proposte

A.8. Modalità di trasmissione delle istanze

1. SUPERATA con il [IV Comunicato](#) Nell'addendum è specificato che la trasmissione degli elaborati avverrà esclusivamente via PEC. Ma al punto 2 dello stesso articolo si parla di formato elettronico e cartaceo.

Sia l'istanza, sia tutta la documentazione a corredo, devono obbligatoriamente essere trasmesse via PEC: l'inoltro, anche di parte degli elaborati, non può avvenire tramite posta elettronica ordinaria. È richiesto inoltre l'invio cartaceo di alcuni allegati (specificati nell'ADDENDUM al paragrafo A.8. *Modalità di trasmissione delle istanze*, punto 2 dell'elenco numerato), che dovranno pervenire presso:

Direzione Generale per i Sistemi di trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale

Via Giuseppe Caraci, 36

00157 Roma RM

Con congruo anticipo rispetto alla scadenza dei termini di presentazione delle istanze, saranno comunque impartite, da parte della Direzione Generale, specifiche istruzioni per la trasmissione dell'istanza.

2. SUPERATA con il [IV Comunicato](#) È già possibile presentare le istanze di finanziamento?

L'ADDENDUM disponeva che le istanze dovessero essere inviate a partire dal 4.05.2020, tuttavia, in considerazione dello slittamento dei termini di presentazione, non è possibile procedere alla trasmissione, che potrà avvenire solo successivamente al comunicato della Direzione Generale che disporrà la finestra temporale per l'invio e impartirà specifiche istruzioni operative.

3. I criteri di valutazione con indicazione dei contenuti minimi per ottenere i livelli di punteggio saranno resi noti?

Con riferimento alla presentazione mostrata nel corso del webinar del 02.07.2020 e disponibile sul sito dell'ANCI, i criteri di valutazione sono quelli individuati nella relativa slide, nella quale è evidenziato per quale dei medesimi criteri è richiesto il raggiungimento di una soglia minima di punteggio.

4. In quale formato deve essere inviato il “Fascicolo Intervento”?

Il Fascicolo Intervento deve essere inviato in formato excel e dovrà mantenere le formule visibili all'interno delle celle, non solo i valori, al pari di quanto previsto per le Tabelle di sintesi. Naturalmente, per mantenere il formato excel, le firme apposte sul Fascicolo Intervento dovranno essere in formato CAdES, come peraltro precisato nel [IV Comunicato](#).

B. Analisi della mobilità urbana /ACE/ACB

1. È possibile fissare il primo anno di analisi Y1 successivamente al 2019?

No, il primo anno Y₁ deve essere il 2019. 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 Y_{ESER} e Y_N e non includono il periodo di costruzione.

2. 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.

3. 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.

4. Con riferimento alla voce di costo “C811 edifici diversi da stazioni e deposito”, si chiede di chiarire se per «parcheggi pertinenziali al sistema TRM» sono da intendersi le strutture di parcheggio pubblico d'interscambio previste presso i terminali e le fermate della linea in progetto, destinati all'uso privilegiato per gli utenti del servizio TPL in oggetto.

(domanda 7 par. Importi ammissibili a contributo)

Nella voce di costo “C811 edifici diversi da stazioni e deposito”, va inserito l'intero costo del parcheggio se si intende destinarlo esclusivamente allo scambio intermodale con il sistema oggetto dell'istanza di finanziamento; qualora il parcheggio fosse destinato anche ad altre utenze, va inserito il costo relativo alla parte di parcheggio necessaria a garantire la diversione modale verso il TPL (quantificata attraverso specifici studi). L'eventuale restante costo deve essere inserito nella voce di costo “C821 opere complementari” fino al raggiungimento della soglia prevista al paragrafo “A.5.

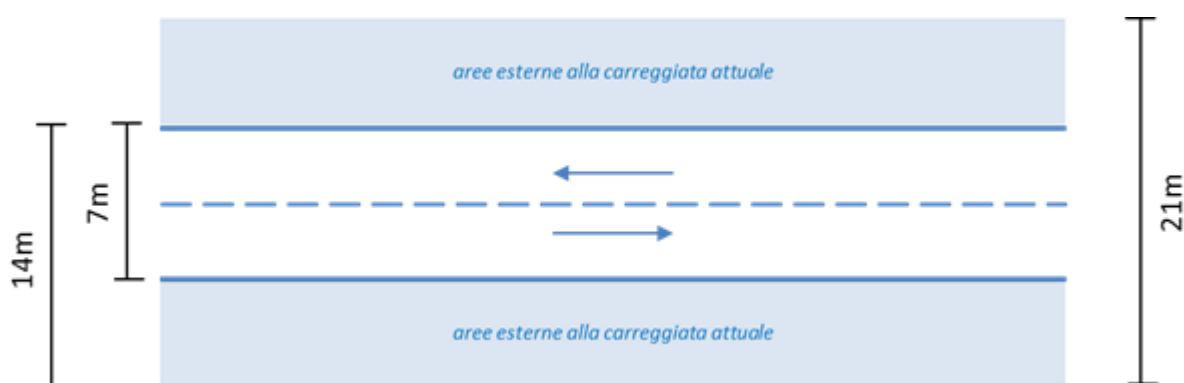
Importi ammissibili a contributo” dell'ADDENDUM, oltre la quale i costi non verranno ritenuti ammissibili a contributo.

5. Con riferimento alla voce di costo “C821 opere complementari”, si chiede di specificare cosa si intenda per «struttura e sovrastruttura stradale relativa alla parte di carreggiata non interessata dal TRM».

Come meglio rappresentato nei grafici a seguire, quindi, si chiede se, a parità di occupazione di suolo, le alternative ipotizzate possono essere considerate equivalenti; viceversa, se la necessaria ridefinizione dell'intera carreggiata stradale, conseguente alla realizzazione dell'opera (come nel caso dell'alternativa 2), debba annoverare parte delle voci di costo – indispensabili, fra cui anche l'importo dovuto per l'eventuale acquisizione di nuove aree – tra gli oneri indicati quali “opere complementari”.

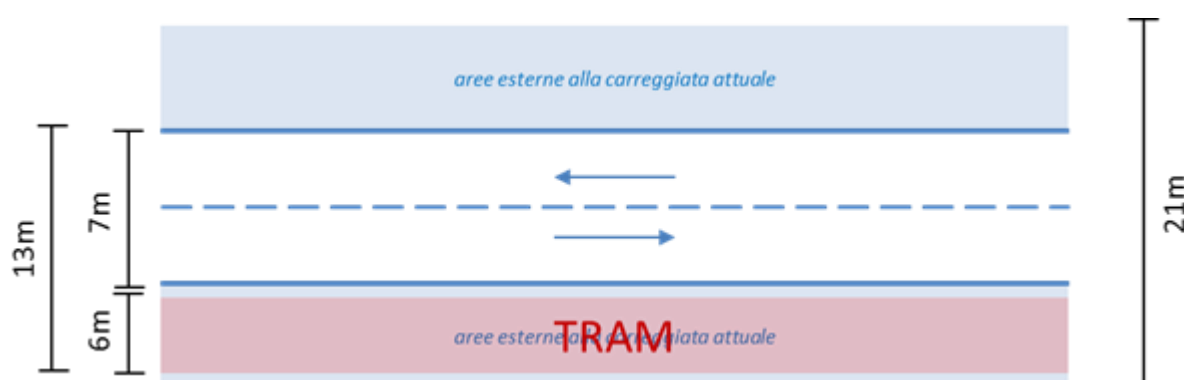
(domanda 8 par. Importi ammissibili a contributo)

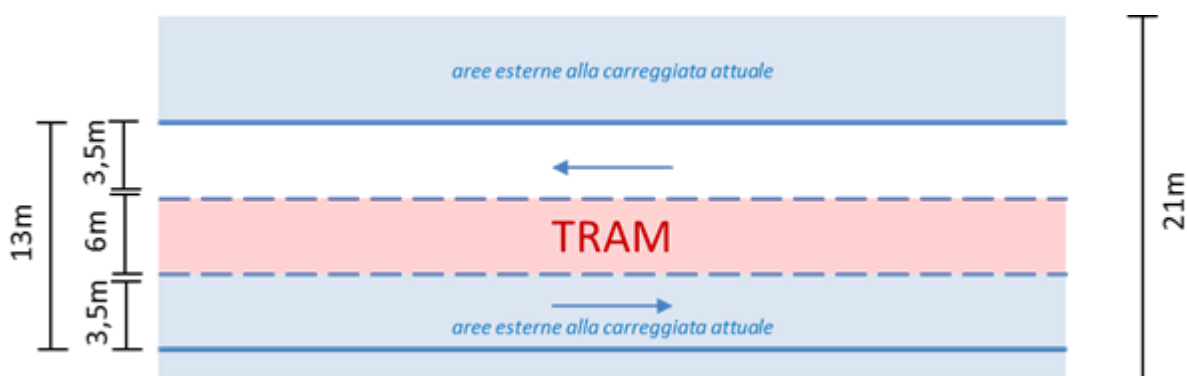
STATO DI FATTO:



SEZIONE DI PROGETTO

ALTERNATIVA 1: sede TRM esterna alla carreggiata attuale



SEZIONE DI PROGETTO**ALTERNATIVA 2: sede TRM centro strada, con rifacimento intera carreggiata attuale**

Nel caso dell'alternativa 2 il costo di realizzazione della nuova carreggiata stradale dovrà essere inserito nella voce di costo "C821 opere complementari". L'importo, così come l'importo necessario per l'acquisizione delle aree (ed eventuali ulteriori importi derivanti), potrà essere integralmente riconosciuto a fronte della dimostrazione che l'alternativa proposta sia la più valida a rispondere alle necessità dell'esercizio o a rispondere a ragioni di opportunità in fase esecutiva.

6. Con riferimento alla TAB 3.2 Linee TPL, si chiede se sia possibile descrivere unitariamente l'intera rete BUS invece di descrivere singolarmente le linee interessate dall'impatto diretto di una nuova linea / di un nuovo sistema, nel caso in cui l'intervento comporta il riassetto esteso della rete BUS con il ridisegno delle percorrenze di ogni linea rispetto allo scenario di riferimento e difficoltà nel confronto delle singole linee bus fra lo stesso scenario di riferimento e lo scenario di progetto.

In caso di riassetto esteso della rete BUS, la tabella 3.2 Linee TPL dovrà essere compilata per tutte le linee (soppresse e introdotte) in diretta relazione con l'infrastruttura oggetto dell'istanza: le linee soppresse verranno rappresentate nello stato di fatto e nello scenario di riferimento, mentre le linee introdotte verranno rappresentate solo per lo scenario di progetto.

Non devono essere rappresentate le nuove linee che, pur se introdotte nell'ambito del ridisegno della rete in conseguenza della realizzazione della nuova infrastruttura, non hanno un impatto diretto significativo con la nuova infrastruttura in termini di scambio modale.

7. 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.

8. 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 3.4 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 3.7.

9. 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 3.3.4.

10. Il costo marginale delle emissioni inquinanti per la metropolitana è 2 ordini di grandezza superiore a quello di un autobus. Questo valore appare molto penalizzante per i progetti riguardanti linee metropolitane, in particolare per quanto concerne eventuali aumenti di frequenza. Nei contesti in cui è già presente un servizio di TPL strutturato, ogni progetto di metropolitana avrà inevitabilmente esternalità negative, data la scarsa probabilità che queste, con un coefficiente così elevato, siano compensate dal cambio modale. Viene confermato questo valore?

Si conferma il valore, in quanto indicato nelle Linee Guida.

11. Nel caso di un progetto che preveda, contestualmente ad altri miglioramenti, anche una riduzione di offerta su linee specifiche non viene conteggiato l'impatto per chi è indotto a cambiare modo verso il trasporto privato. Sarebbe possibile introdurre il computo dei benefici/malefici per tutti gli utenti che hanno una variazione delle proprie condizioni di trasporto nello scenario di progetto anziché limitare l'analisi ai soli utenti della nuova linea?

La tabella 3.8 dovrà essere necessariamente compilata come richiesto per evidenti esigenze di raffronto tra tutti i progetti che ambiscono all'assegnazione delle stesse risorse.

12. Nella tabella 3.1 la prima parte è divisa in due temi: il primo è definito Mobilità nell'area di studio; il secondo non è definito. Si può presumere che sia Mobilità nell'area di influenza?

Sì, è esatto. Le tabelle revisionate (REV. 2020 07 29), che includono anche la correzione in argomento, sono state trasmesse a tutte le amministrazioni che hanno fatto richiesta dei file editabili.

13. Nella tabella 3.1 l'unità di misura per la Mobilità nell'area di studio in un giorno lavorativo è %: non dovrebbe essere Spostamenti/giorno (in O o D)?

Il numero degli spostamenti per modo dovrà essere espresso percentualmente rispetto agli spostamenti totali indicati nella prima linea.

14. Che ruolo ha l'effetto COVID nell'analisi della domanda?

L'analisi deve essere condotta in condizioni ordinarie, senza considerare le ripercussioni sul settore dell'emergenza sanitaria.

15. Anche in caso di rinnovo del parco è ammessa, se già esistente, una previsione della domanda su scala "area di studio" e non solo in relazione alle linee interessate?

La documentazione necessaria è prescritta nell'ADDENDUM; ulteriore documentazione integrativa, atta a descrivere in modo più compiuto l'intervento, potrà essere comunque trasmessa, qualora lo si ritenga opportuno.

Si evidenzia, comunque, che la "Nota metodologica n.2: Previsione della domanda nell'area di

studio” è da produrre (come le altre note metodologiche) anche per gli interventi di rinnovo del parco veicolare.

16. Per lo stato di fatto occorre dare informazione per ognuno degli anni dal 2014 al 2018 oppure solo 2014 e 2018?

Sì, occorre dare informazione per ognuno degli anni dal 2014 al 2018, tranne che per l'analisi della domanda (tab. 2.1 e 3.1) dove si richiede solo di fornire le informazioni per l'anno delle analisi O/D e per il 2018.

17. La Domanda Indotta è quella che si genera per effetto della nuova connessione, valutabile solo se il modello realizzato ha, a monte del modello di simulazione, un modello di utilizzo del suolo?

La “domanda indotta” è intesa nell'Appendice quale domanda proveniente da passeggeri che altrimenti non avrebbero effettuato lo spostamento nello scenario di riferimento e che dunque si va ad aggiungere ai flussi già conteggiati nel modello O/D.

18. La domanda potenziale nel corridoio (indicatore della tabella 3.2) è “da compilarsi solo per le linee esercite sull'infrastruttura oggetto di intervento”. Nel caso di un sistema di TRM non ancora esercito nell'ambito di una rete TPL, il valore va compilato per tutte le linee interferite (incluse le trasversali al corridoio che non hanno sovrapposizioni), oppure solo per quelle che oggi percorrono tutto o in parte il corridoio della nuova infrastruttura?

Se l'istanza di finanziamento riguarda la realizzazione di un'infrastruttura sulla quale verranno esercite più linee allora la domanda potenziale deve essere indicata per tutte le menzionate linee; se invece l'infrastruttura in progetto sarà utilizzata da una sola linea, la domanda potenziale deve essere indicata solo per quest'ultima.

19. La parte degli indicatori relativi alla Tabella 2.2/3.2 è da intendersi aggregata per tutti i modelli?

Le tabelle sono predisposte per essere compilate per linea, dunque non è possibile che i dati vengano aggregati per modo di trasporto.

20. Agli effetti della valutazione della saturazione quali parametri si assumono: carico massimo di punta del giorno lavorativo e capacità a 4 pass/mq?

Sì, la saturazione deve essere calcolata assumendo come parametri il “Carico massimo (nell'ora di punta)” e la “capacità effettiva della linea”, considerando la “capacità” di ciascun veicolo quale somma dei posti a sedere e dei posti in piedi calcolati a 4 pass/mq.

21. Nel caso di un sistema di TRM non ancora esercito nell'ambito di una rete TPL, nella tabella 3.3 dovranno essere riportati solo i dati del veicolo di progetto?

Sì, i dati da inserire in tabella 3.3 sono relativi esclusivamente al parco rotabile del sistema di TRM per il quale si presenta istanza di finanziamento; pertanto, nel caso di un sistema di TRM non ancora esercito nell'ambito della rete TPL, i dati da inserire saranno tutti “previsti per i modelli non ancora acquisiti al 31/12/2018”.

22. Nel foglio 3.5 Vita Utile è possibile modificare la vita tecnica delle componenti per adattamento al caso specifico? Nell'appendice all'ADDENDUM si parla solo di alcune voci (VU833 e VU836), ma nel caso di impianto a fune, si dovrebbero modificare anche altre voci.

La vita utile delle componenti non è modificabile (fatta eccezione per le voci VU833 e VU836), pertanto i costi delle componenti per le quali si ritiene di dover modificare la vita utile, sono da inserirsi in una *“categoria assimilabile per vita utile della componente stessa”*.

23. Per vita economica media si intende la vita utile risultante dalla tabella relativa?

Sì.

24. Per gli interventi che non hanno impatti sul servizio offerto (es. sicurezza, obblighi di legge), riguardo i dati da indicare in tabella 2.7, è necessario effettuare una previsione per periodi di riferimento e di progetto o è sufficiente compilare la sezione dello stato di fatto?

È necessario compilare la tabella inserendo tutte le informazioni richieste.

25. Nel foglio 3.7 Costi di Esercizio i costi vanno inseriti esprimendoli in funzione del fattore veicoli*km/anno oppure solo veicoli*km?

I costi vanno inseriti esprimendoli in funzione del fattore veicoli*km.

26. Se si presentano più progetti con più istanze distinte, l'ipotesi di ristrutturazione unica della rete nel primo anno di esercizio dovrà comprendere tutti i progetti insieme?

L'istanza presentata per il singolo progetto dovrà rappresentare gli effetti del medesimo progetto e le azioni di ristrutturazione strettamente connesse.

27. Il ricavo da traffico di un singolo viaggio effettuato sulla linea oggetto di finanziamento, nel caso in cui gli utenti della nuova linea trasbordino da altre linee non oggetto di finanziamento, dovrà essere considerato in quota parte? Per “viaggio” si intende ciascuno spostamento da O a D o ciascuna componente della catena di spostamenti da O a D (ad esempio: nel caso di interscambi)?

Come definito nell'Appendice, lo spostamento *“può essere costituito da uno o più viaggi, anche multimodali”*; dunque, per viaggio si intende la singola componente della catena di spostamenti effettuata con uno specifico modo.

28. Si può, in casi specifici, derogare dall'utilizzo dei coefficienti di espansione ora/giorno e giorno/anno per il traffico privato come indicati in Appendice?

Sì, giustificando opportunamente la scelta.

29. Qualora siano disponibili dati aggiornati al 2019, è possibile spostare il quinquennio 2014-2018 al 2015-2019?

No.

30. E' corretto che l'indicatore “Cc” di cui alla riga 36 della Tabella 3.9 riporti un valore negativo?

No, occorre calcolare il “Cc” in valore assoluto.