



PROVINCIA DI LECCE

SERVIZIO PIANIFICAZIONE SERVIZI DI TRASPORTO

Procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di TPL
di competenza dell'A.T.O. della provincia di Lecce.

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO (RdA)

(Allegato A alla Delibera A.R.T. n.154/2019)

Consulenza esterna: LeM TTA - dott. Simone Gragnani

agg. Settembre 2021

Sommario

1	PREMESSA.....	4
2	SERVIZI OGGETTO DI GARA.....	5
3	LOTTE DI GARA	7
3.1	APPETIBILITÀ DELLA GARA	7
3.2	VALUTAZIONI DEL MERCATO.....	7
3.3	STRUTTURA DEL MERCATO E CONTENDIBILITÀ	7
3.4	SEMPLIFICAZIONE DELLA GESTIONE AMMINISTRATIVA	8
3.5	ARTICOLAZIONE IN LOTTE.....	8
4	RISORSE.....	10
4.1	SERVIZI E RISORSE ATTUALI.....	10
4.2	RISORSE PER LA GARA	10
4.3	RICAVI DA TRAFFICO	12
4.3.1	<i>Impatto sui ricavi derivanti da eventi eccezionali.....</i>	<i>13</i>
5	ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	14
5.1	DISCIPLINA DEI BENI STRUMENTALI ESSENZIALI/INDISPENSABILI	14
5.1.1	<i>Procedura di ricognizione e di raccolta dati su beni strumentali</i>	<i>14</i>
5.1.2	<i>Procedura di consultazione</i>	<i>17</i>
5.1.3	<i>Materiale rotabile necessario per il servizio.....</i>	<i>19</i>
5.1.4	<i>Criteri di classificazione dei beni strumentali.....</i>	<i>21</i>
5.1.5	<i>Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 31/12/2019).....</i>	<i>21</i>
5.1.6	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Materiale rotabile</i>	<i>22</i>
5.1.7	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Rimesse, Autostazioni e Fermate.....</i>	<i>27</i>
5.1.8	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)</i>	<i>29</i>
5.2	TRASFERIMENTO DEL PERSONALE.....	29
5.3	CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO	32
5.4	ORGANIZZAZIONE DELLA RETE	33
5.5	REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	34
6	PIANO DI ACCESSO AL DATO	35
7	CRITERI PER DEFINIRE IL PEF SIMULATO	38
7.1	STRUTTURA DEL PEFS	38
7.2	METODOLOGIA PROPOSTA.....	39
7.3	METODOLOGIA DI CALCOLO DEL CORRISPETTIVO NEL PEFS.....	41
7.4	VALUTAZIONE DEL PEF DEI CONCORRENTI (PEF DI GARA) E MONITORAGGIO.....	42
7.5	MODALITÀ DI CALCOLO DEL WACC.....	42
7.6	DEFINIZIONE DEI PRINCIPALI PARAMETRI.....	43
7.6.1	<i>Costo del personale.....</i>	<i>43</i>
7.6.2	<i>Costi del carburante.....</i>	<i>44</i>
7.6.3	<i>Costi ricambi, lubrificanti e manutenzione (escluso personale) - pneumatici e materiali vari - tasse, revisioni, polizze RCA</i>	<i>45</i>
7.6.4	<i>Costi impianti e altri costi di amministrazione e struttura</i>	<i>45</i>
7.6.5	<i>Imposte su reddito</i>	<i>45</i>



7.6.6	<i>Indicizzazioni.....</i>	45
7.6.7	<i>Vett-km offerte e vett-km prodotte (percorrenze a vuoto)</i>	46
7.6.8	<i>Velocità commerciale.....</i>	46

1 PREMESSA

Con Avviso di pre-informazione n. 2017/S 020-034097, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, pubblicato in data 28.01.2017, la Provincia di Lecce, Organo di Governo dell'A.T.O., ha notificato l'avvio di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale attribuiti alla propria competenza programmatica dal PTS 2015-2017 della Regione Puglia (D.G.R. n. 598/2016).

Il presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA) come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART 154/2019.

La citata Delibera ART definisce la RdA come "documento in cui l'EA descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni".

La definizione prevede anche che "è facoltà dell'EA redigere la RdA congiuntamente alla relazione prevista ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i., predisponendo un unico documento".

La Misura 2 della medesima delibera (punto 2) prevede, inoltre, che:

- "l'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate";
- "l'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA."

2 SERVIZI OGGETTO DI GARA

La Provincia di Lecce, nella sua veste di Organo di Governo dell'ATO coincidente, ai sensi della L.R. 24/2012, con il territorio di competenza amministrativa, con Avviso di pre-informazione n. 2017/S 020-034097, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, pubblicato in data 28/01/2017, ha notificato l'avvio di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, riportando le informazioni riferite all'attribuzione dei servizi minimi prevista per l'ATO dal PTS 2015-2017.

In data 31/10/2017 ha trasmesso in Regione il documento preliminare del "Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale" in coerenza con le Linee Guida regionali (Del. G.R. 2086/2016) in vista delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale attribuiti alla propria competenza programmatica dal PTS 2015-2017 della Regione Puglia (Del. G.R. 598/2016).

Successivamente ha indetto apposita Conferenza dei Servizi che si è aperta il giorno 22.05.2018 e conclusa nei successivi 30 giorni. A seguito della valutazione delle osservazioni pervenute, è stato redatto il documento definitivo, trasmesso in data 30.10.2018 alla Regione Puglia per i successivi adempimenti di competenza.

A seguito della definizione dei nuovi livelli dei Servizi Minimi riconosciuti dalla Regione Puglia con D.G.R. n. 2304 del 09/12/2019, è stato adeguato il documento finale del Piano di Bacino, che è poi stato validato dalla Regione Puglia ed approvato dal Consiglio Provinciale con D.C.P. n.13 del 24/06/2020.

Tutta la documentazione attinente al predetto Piano di Bacino è stata pubblicata sul sito istituzionale della Provincia di Lecce, a cui si rimanda per tutti i necessari approfondimenti, per l'inquadramento sintetico del servizio attuale e per l'illustrazione del servizio di progetto.

Oggetto della gara saranno i servizi minimi, come definiti e quantificati dalla Regione Puglia con la DGR n.2304 del 9 dicembre 2019, a conclusione della procedura di approvazione dei piani di bacino degli A.T.O.

Come più dettagliatamente illustrato nella tabella seguente, i servizi oggetto di affidamento sono pari a:

- 10.278.215 chilometri di servizi extraurbani;
- 2.629.159 chilometri di servizi urbani.

I servizi oggetto di gara trattati nella presente Relazione di Affidamento non includono quelli relativi al Lotto Urbano di Lecce (Lotto 2), per i quali è stata sottoscritta (rep. n. 28847 del 04/02/2021) apposita convenzione con il Comune di Lecce per la delega della funzione di autorità competente, ex art.2 del Reg. CE n.1370/2007, dell'affidamento e gestione "in house" del servizio urbano di TPL della città di Lecce, a seguito di richiesta da parte dello stesso, in virtù di quanto previsto dall'art. 14 comma 1 lett. b della L.R. 52/2019, con cui è stato modificato l'art. 22 comma 1 bis della L.R. 24/2012.

Pertanto i servizi oggetto di gara (Lotto 1) sono pari complessivamente a 10.489.986 chilometri, di cui:

- 10.278.215 chilometri di servizi extraurbani;
- 211.771 chilometri di servizi urbani (Casarano, Galatina e Gallipoli).



Riepilogo	Bus*Km		Saldo
	Progetto	Contratto	
Linee Provinciali confermate/modificate	4'569'514	4'301'795	267'719
Linee Provinciali Soppresse	0	543'913	-543'913
Totale azioni sulle Linee Provinciali	4'569'514	4'845'708	-276'194
Proposta Nuove Linee			
Metrobus	1'094'688		1'094'688
AliSalento	702'990		702'990
Totale linee nuova istituzione	1'797'678	0	1'797'678
Linee Regionali e Sostitutive/integrative di competenza provinciale			
FSE	1'664'469	2'101'991	
Rimodulazioni servizi Metrobus			-162'356
Rimodulazioni altri servizi			-275'166
Regionali	2'246'554	2'923'229	
Rimodulazioni servizi Metrobus			
Rimodulazioni altri servizi			-676'675
Totale linee ex regionali e sostitutivi/integrativi	3'911'023	5'025'220	-1'114'197
Totale complessivo linee extraurbane	10'278'215	9'870'928	407'287
Servizi Comunali		(DGR 865/2010)	
Comune di Lecce (*)	2'417'388	1'560'224	857'164
Comune di Casarano (*)	83'049	60'000	23'049
Comune di Galatina (*)	79'472	80'052	-580
Comune di Gallipoli (**)	49'250	60'270	-11'020
Totale Comunali	2'629'159	1'760'546	868'613
Totale Ambito	12'907'374	11'631'474	1'275'900
(*) Percorrenze finanziate con fondi regionali			
(**) Percorrenze massime riconoscibili, nelle more della trasmissione del progetto			

Tabella 1 – Tabella riepilogativa dei servizi dell'A.T.O. (Piano di Bacino A.T.O. Lecce – giugno 2020).

3 LOTTI DI GARA

La Provincia di Lecce, in qualità di ente di governo del relativo ATO, ha predisposto un'apposita "Relazione sui Lotti di gara", ai sensi della Misura 6 della Delibera ART 48/2017, a cui si rimanda e della quale si riporta di seguito una sintesi.

3.1 Appetibilità della gara

L'Ente di Governo dell'ATO della provincia di Lecce intende creare le condizioni più favorevoli alla partecipazione alla gara da parte di soggetti adeguatamente strutturati, al fine di assicurare incrementi significativi nella qualità del servizio, come previsto dagli schemi di capitolato di gara e di contratto di servizio approvati dalla Regione Puglia.

Pertanto i Lotti di gara dovrebbero avere una dimensione sufficiente per essere appetibili per soggetti di scala nazionale e internazionale. Si ritiene che lotti di dimensione inferiore ai 7-8 milioni di vetture*chilometro non siano appetibili per tali soggetti.

3.2 Valutazioni del mercato

Nel corso della procedura di consultazione sui beni essenziali, nonché in quella relativa all'approvazione del Piano di bacino, non sono state avanzate osservazioni contrarie all'affidamento unitario del servizio extraurbano né da parte degli operatori locali, né da parte di altri soggetti informati dello svolgimento della stessa (Avviso di pre-informazione n. 2017/S 020-034097 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e Avviso di convocazione della procedura di Consultazione, n. 2019/S 073-174165, pubblicato in data 12.04.2019 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea).

È stato invece più volte ribadito l'orientamento favorevole da parte degli operatori locali, che attualmente gestiscono il servizio nell'ambito del Consorzio Co.Tr.A.P., all'affidamento di tutti i servizi extraurbani con un unico lotto di gara.

3.3 Struttura del mercato e contendibilità

In termini di contendibilità della gara si segnala che:

- salvo rarissime eccezioni (peraltro limitate ai servizi urbani) le gare per i servizi di TPL finora condotte in Italia evidenziano che i piccoli lotti (inferiori a 5-7 milioni di vett*km) sono appetibili solo per l'imprenditoria locale/regionale;
- le imprese di TPL presenti sul territorio provinciale e regionale, attualmente consorziate nel Co.Tr.A.P., non sono singolarmente in possesso dei requisiti dimensionali sufficienti a partecipare a gare che prevedano percorrenze superiori ai 6 milioni di vett*km (dimensioni comunque raggiunte solo dalle aziende a capitale interamente pubblico degli enti locali del territorio e quindi difficilmente interessate a partecipare a gare su bacini provinciali diversi da quelli di origine), con la sola eccezione della SITA Sud, che peraltro ha una quota di

partecipazione nella STP che costituisce l'unico altro operatore con dimensione superiore a 5 milioni di vett*km delle aziende consorziate nel Co.Tr.A.P. ed operante in Provincia di Lecce;

- il mercato nazionale (ma anche comunitario) dei servizi di trasporto pubblico, evidenzia la presenza di numerosi operatori con dimensione produttiva e di fatturato in grado di partecipare ad un Lotto di gara di dimensione superiore ai 10 milioni di vetture*km: oltre alla SITA Sud e al Consorzio Co.Tr.A.P. nel suo insieme, se ne possono individuare, tra quelli che hanno partecipato alle gare per l'affidamento di servizi di TPL in Italia negli ultimi anni, almeno altri 6 (Arriva Italia, Busitalia, Autoguidovie Italiane, RATP Dev Italia, TPER, Gruppo Zoncada/STAR).

3.4 Semplificazione della gestione amministrativa

Nella definizione del numero e della struttura dei lotti è opportuno tenere conto anche della soluzione che consenta all'ATO di gestire i relativi contratti con la massima efficienza ed efficacia: la presenza di un unico contratto di servizio consente all'Ente di Governo dell'ATO di operare la gestione contrattuale con le necessarie risorse, peraltro estremamente limitate, che in caso di più contratti di servizio sarebbero insufficienti.

Da tale punto di vista è essenziale considerare la preferibilità di una gestione unitaria del servizio al fine di assicurare:

- il superamento delle criticità di esercizio quotidiane, in parte assicurato dalla definizione degli orari dei servizi da parte dell'ATO, come già previsto nel Piano di Bacino, in parte da assicurare tramite il coordinamento dei servizi da parte di un'unica regia che, sia in fase di organizzazione che in sede operativa, garantisca giorno per giorno la coerenza degli orari delle corse nonché la programmazione delle necessarie coincidenze per tutti i collegamenti all'interno del territorio provinciale, attività che, in presenza di più contratti, richiederebbe una fase organizzativa e procedurale più complessa ed articolata;
- un'integrazione tariffaria più facilmente gestibile, in vista dell'introduzione di un sistema tariffario integrato. Con un unico gestore dei servizi extraurbani, infatti, le operazioni di clearing sono ridotte al minimo;
- una più agevole ed ampia gestione della flessibilità contrattuale, senza il vincolo di equilibrio della gestione di diversi contratti.

3.5 Articolazione in Lotti

In base alle analisi riportate nella Relazione sui Lotti (ex Misura 6 dell'Allegato A alla Delibera ART 48/2017) e tenuto conto delle DGR 2304/2019 della Regione Puglia, che ha definito i contributi sulla base di una metodologia di contestualizzazione dei costi standard (c.d. Costi standard micro), la cui variabile chiave è la dimensione contrattuale in base alla quale si differenziano i costi dei servizi urbani da quelli extraurbani, si è definita un'articolazione dei servizi di competenza dell'ATO di Lecce in due Lotti:



- **un Lotto per i servizi urbani del Capoluogo Lecce**, che hanno una loro autonomia e peculiarità anche di carattere tecnico (presenza del filobus), di una dimensione pari a circa 2 milioni di vett*km annue. Su tali servizi, peraltro, il Comune ha manifestato l'intenzione di procedere con un affidamento in house ed è quindi opportuno tenerli distinti dagli altri servizi del Bacino;
- **un Lotto per i servizi extraurbani e per i servizi urbani dei comuni minori** per una dimensione complessiva di circa 10 milioni di vett*km annue.

La scelta di aggregare i servizi urbani dei Comuni minori al Lotto extraurbano deriva sia dalla presa d'atto della scelta del Comune di Lecce di procedere all'affidamento *in house*, sia dalla considerazione che tali servizi dei Comuni minori (che hanno percorrenze complessive marginali rispetto al complesso dei servizi da affidare) possono produrre sinergie organizzative significative in caso di gestione unitaria con i servizi extraurbani.

In merito ai servizi extraurbani si può affermare che, in sintesi, la scelta di un solo lotto:

- a) assicura la migliore gestione operativa della rete integrata dei servizi in termini di coordinamento operativo dei servizi (coincidenze). La presenza di più gestori non potrebbe assicurare tale coordinamento, se non in termini puramente programmatici (orari e programma di esercizio);
- b) ottimizza l'efficacia dell'azione amministrativa in capo all'Ente di Governo dell'ATO, date anche le limitate risorse disponibili;
- c) favorisce l'effettiva integrazione tariffaria, limitando la gestione del clearing alla ripartizione dei ricavi tra i servizi urbani ed extraurbani per i solo titoli integrati;
- d) consente di raggiungere più agevolmente l'obiettivo di un rapporto ricavi costi del 35%;
- e) consente una comunicazione integrata (informazione, marketing, politica commerciale) della rete dei servizi extraurbani (e degli urbani minori) sull'intero bacino, coerentemente con la gestione Net cost;
- f) non presenta livelli di costo (e quindi di corrispettivo a base d'asta) diversi rispetto ad una eventuale articolazione in due lotti extraurbani.

4 RISORSE

4.1 Servizi e risorse attuali

I servizi attualmente svolti nell'ambito dell'ATO della Provincia di Lecce sono solo in parte contrattualizzati con la Provincia stessa e si riepilogano di seguito:

- Contratto di servizio tra la Provincia di Lecce ed il Consorzio Co.Tr.A.P. (servizi di competenza provinciale) pari a 4.845.708 chilometri annui;
- Contratto di servizio tra la Regione Puglia ed il Consorzio Co.Tr.A.P. per i servizi extraurbani attualmente di competenza regionale (cosiddetta "componente R"), che saranno trasferiti all'ATO della provincia di Lecce con il prossimo affidamento concorsuale per una percorrenza annua di 2.923.229 chilometri;
- Contratto di servizio tra la Regione Puglia e F.S.E. per i servizi sostitutivi ferroviari attualmente di competenza regionale (cosiddetta "componente PDR"), che saranno trasferiti all'ATO della provincia di Lecce con il prossimo affidamento concorsuale per una percorrenza annua di 2.101.991 chilometri;
- Contratto di servizio tra il Comune di Lecce e la società mista S.G.M. per i servizi urbani del Comune di Lecce, per una percorrenza annua di 1.560.224 chilometri;
- Contratti di servizio tra il Comune di Gallipoli e l'impresa Chiffi e tra i Comuni di Galatina e Casarano e l'impresa Tundo, per i servizi urbani minori che saranno trasferiti all'ATO della provincia di Lecce con il prossimo affidamento concorsuale, per una percorrenza annua di 200.322 chilometri.

Le risorse impiegate dalla Provincia di Lecce per il solo contratto di servizio provinciale, relative ad una percorrenza annua pari a 4.845.708 chilometri, **ammontano a complessivi euro 9.750.029,11**, di cui 738.951,15 per IVA e 1.126.556,11 per contributi CCNL (esenti IVA e che con il prossimo affidamento saranno ricompresi nel corrispettivo contrattuale).

Voce	Importo (€)
Corrispettivi (Netto IVA)	7.839.511,52
IVA	783.951,15
Contributi CCNL	1.126.566,44
Totale risorse	9.750.029,11

Tabella 2 – Risorse per il Contratto di servizio tra Provincia di Lecce e Co.Tr.A.P.

4.2 Risorse per la gara

La citata DGR 2304/2019 ha anche stanziato le risorse per i servizi minimi ed aggiuntivi i cui oneri sono in carico alla Regione che li trasferisce alle ATO responsabili della stipula dei contratti di servizio con le modalità di cui al Regolamento europeo 1370/2007.

Le risorse disponibili sono le seguenti:

- per i servizi extraurbani:
 - 22.047.065,04, oltre IVA (per un totale, IVA inclusa, di euro 24.251.771,54);
 - un costo standard "micro", come individuato dalla Regione Puglia, pari a 3,00 €/km;
 - considerando i chilometri finanziati con tali risorse (che ammontano a 10.278.215), il contributo chilometrico trasferito dalla Regione corrisponde a 2,15 €/km e presuppone un rapporto di copertura ricavi/costi del 28,5%;
- per i servizi urbani:
 - 550.553,08, oltre IVA (per un totale, IVA inclusa, di euro 605.608,39);
 - un costo standard "micro", come individuato dalla Regione Puglia, pari a 4,03 €/km;
 - considerando i chilometri finanziati con tali risorse (che ammontano a 211.771,30), il contributo chilometrico trasferito dalla Regione corrisponde a 2,60 €/km e presuppone un rapporto di copertura ricavi/costi del 35,5%;
- per i servizi urbani del Comune di Lecce (relativi al Lotto 2, non oggetto della gara di cui alla presente Relazione):
 - 6.284.611,01, oltre IVA (per un totale, IVA inclusa, di euro 6.913.072,11);
 - un costo standard "micro", come individuato dalla Regione Puglia, pari a 4,03 €/km;
 - considerando i chilometri finanziati con tali risorse (che ammontano a 2.417.387,73), il contributo chilometrico trasferito dalla Regione corrisponde a 2,60 €/km e presuppone un rapporto di copertura ricavi/costi del 35,5%.

Nome	Costo STD	SSMM	SSMM INT.	SS AGG	TOTALE	Risorse	IVA TOT	euro/km	ricavi/costi implicito
Urbani Lecce	4,03	159.789,90	25.990,70	25.990,70	211.771,30	550.553,08	55.055,31	605.608,39	35,5%
Comune Lecce	4,03	2.417.387,73			2.417.387,73	6.284.611,01	628.461,10	6.913.072,11	35,5%
Extraurbano Lecce	3,00	10.278.352,00			10.278.352,00	22.047.065,04	2.204.706,50	24.251.771,54	28,5%

Tabella 3 – Risorse per l'ATO di Lecce (DGR 2304/2019)

RISORSE E PERCORRENZE ATTRIBuite AI BACINI PROVINCIALI PER I SERVIZI AUTOMOBILISTICI URBANI									
BACINO	NOME	Costo standard di riferimento (€/bus.km)	(A) SS. MM. attribuiti [bus.km]	(B) SS. MM. attribuiti - integrazione chilometrica - [bus.km]	(C)=(A)+(B) SS. MM. attribuiti TOTALI [bus.km]	SS. aggiuntivi massimi riconoscibili [bus.km]	Risorse destinate per le compensazioni dei SS. MM. e dei SS. AGG. inclusi gli oneri per l'adeguamento del CCNL [euro]	IVA 10% [euro]	TOTALE [euro]
FG	URBANI PROV. FOGGIA	3,61	960.604,63	389.218,69	1.349.823,31	389.218,69	€ 4.049.900,14	€ 404.990,01	€ 4.454.890,15
	COMUNE DI FOGGIA	3,61	3.223.126,88	310.483,06	3.533.609,94	310.483,06	€ 3.952.631,83	€ 395.263,18	€ 4.347.895,01
BAT	URBANI PROV. BARLETTA-ANDRIA-TRANI	4,42	114.603,14	81.198,86	195.802,00	81.198,86	€ 789.824,18	€ 78.982,42	€ 868.806,60
	COMUNE DI BARLETTA	4,42	458.967,86	0,00	458.967,86	0,00	€ 1.308.674,33	€ 130.867,43	€ 1.439.541,77
	COMUNE DI ANDRIA	4,42	483.325,45	0,00	483.325,45	0,00	€ 1.378.126,16	€ 137.812,62	€ 1.515.938,78
	COMUNE DI TRANI	4,42	218.165,19	18.417,35	236.582,55	18.417,35	€ 717.092,21	€ 71.709,22	€ 788.801,43
CM	URBANI CITTA' METROPOLITANA	3,63	2.404.990,70	246.663,85	2.651.654,55	246.663,85	€ 5.997.784,03	€ 599.778,40	€ 6.597.562,43
	COMUNE DI BARI	3,90	11.422.795,77	0,00	11.422.795,77	0,00	€ 28.737.723,77	€ 2.873.772,37	€ 31.611.496,14
BR	URBANI PROV. BRINDISI	3,63	581.686,41	110.412,19	692.098,60	110.412,19	€ 1.879.062,63	€ 187.906,26	€ 2.066.968,89
	COMUNE DI BRINDISI	3,63	1.347.580,99	363.451,01	1.711.031,99	363.451,01	€ 4.857.843,81	€ 485.784,38	€ 5.343.628,19
LE	URBANI PROV. LECCE	4,03	159.789,90	25.990,70	185.780,60	25.990,70	€ 550.553,08	€ 55.055,31	€ 605.608,39
	COMUNE DI LECCE	4,03	2.417.387,73	0,00	2.417.387,73	0,00	€ 6.284.611,01	€ 628.461,10	€ 6.913.072,11
TA	URBANI PROV. TARANTO	3,44	1.688.796,14	93.636,30	1.782.432,44	93.636,30	€ 4.163.266,70	€ 416.326,67	€ 4.579.593,37
	COMUNE DI TARANTO	3,44	5.064.569,24	969.347,88	6.033.917,12	969.347,88	€ 15.541.253,51	€ 1.554.125,35	€ 17.095.378,86
Totale			30.616.010,13	2.608.819,89	33.244.830,02	2.608.819,89	€ 86.217.863,31	€ 8.621.786,33	€ 94.839.649,65
						35.853.649,91			

RISORSE E PERCORRENZE ATTRIBuite AI BACINI PROVINCIALI PER I SERVIZI AUTOMOBILISTICI EXTRAURBANI									
BACINO	NOME	Costo standard di riferimento (€/bus.km)	(A) SS. MM. Complessivi attribuiti [bus.km]	(B) SS. MM. attribuiti - integrazione chilometrica - [bus.km]	(C)=(A)+(B) SS. MM. Complessivi attribuiti TOTALI [bus.km]	SS. aggiuntivi massimi riconoscibili [bus.km]	Risorse destinate per le compensazioni dei SS. MM. e dei SS. AGG. inclusi gli oneri per l'adeguamento del CCNL [euro]	IVA 10% [euro]	TOTALE [euro]
FG	EXTRAURBANI PROV. FOGGIA	3,11	15.370.746,00	0,00	15.370.746,00	234.657,00	€ 34.588.660,06	€ 3.458.866,01	€ 38.047.526,06
BAT	EXTRAURBANI PROV. BAT	2,57	5.604.836,00	0,00	5.604.836,00	294.245,00	€ 10.819.856,29	€ 1.081.985,63	€ 11.901.841,92
CM	EXTRAURBANI CITTA' METROPOLITANA	3,00	11.815.073,00	0,00	11.815.073,00	0,00	€ 25.343.331,59	€ 2.534.333,16	€ 27.877.664,74
BR	EXTRAURBANI PROV. BRINDISI	2,49	7.744.952,00	0,00	7.744.952,00	0,00	€ 13.788.725,29	€ 1.378.872,53	€ 15.167.597,82
LE	EXTRAURBANI PROV. LECCE	3,00	10.278.352,00	0,00	10.278.352,00	0,00	€ 22.047.065,04	€ 2.204.706,50	€ 24.251.771,54
TA	EXTRAURBANI PROV. TARANTO	3,06	10.140.012,00	0,00	10.140.012,00	0,00	€ 21.185.332,25	€ 2.118.533,23	€ 23.303.865,48
Totale			60.903.471,00	0,00	60.903.471,00	528.902,00	€ 128.792.570,52	€ 12.879.297,05	€ 141.671.867,57
			61.432.373,00						

Tabella 4 – Tabella di sintesi riportata dalla DGR 2304/2019

4.3 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico relativi ai servizi oggetto di gara (servizi extraurbani e servizi urbani minori) che vengono presi a riferimento per la redazione del PEFS sono quelli relativi all'anno 2019 e derivanti dalle seguenti fonti:

- i ricavi effettivi del 2019 dei servizi extraurbani svolti da Co.Tr.A.P. nell'ambito del contratto di servizio con la Provincia (circa il 50% delle percorrenze oggetto di gara);
- i ricavi effettivi del 2019 dei servizi extraurbani svolti da Co.Tr.A.P. nell'ambito del contratto di servizio con la Regione (sulla base dei ricavi di competenza delle singole linee che saranno trasferite alle competenze dell'ATO della Provincia di Lecce);
- i ricavi 2019 dei servizi svolti da F.S.E., stimati sui ricavi totali dei servizi automobilistici sostitutivi svolti da F.S.E., in proporzione ai chilometri oggetto di trasferimento all'ATO di Lecce sul totale dei servizi svolti. F.S.E. non ha un sistema di rendicontazione dei ricavi per linea, ma per O/D, non è pertanto possibile avere un dato esatto relativo alle linee oggetto di trasferimento, essendo numerose O/D servite da linee in parte trasferite all'ATO di Lecce, in parte ad altri ATO e in parte che resteranno di competenza regionale. Questa componente rappresenta circa il 20% del valore complessivo e considerato il criterio solido di stima utilizzato, il potenziale impatto sulla stima del totale dei ricavi dei servizi oggetto di gara può considerarsi marginale.

Come illustrato nella seguente tabella, la stima dei ricavi da traffico 2019 è pari a circa 8 milioni di euro (al netto di IVA e comprensivo delle agevolazioni tariffarie per i soli servizi del Contratto con la Provincia).

Rispetto al Costo Standard regionale, da utilizzarsi come riferimento per la definizione della base di gara, tale dato evidenzerebbe un rapporto ricavi/costi pari a poco più del 26%, prossimo al rapporto ricavi/costi implicito derivante dagli importi del "costo standard" regionale e del "contributo regionale" (come definiti nella DGR 2304/2019), pari al 28,5% (che comprende anche gli altri ricavi connessi alla gestione del servizio, tra i quali quelli per lo sfruttamento di spazi commerciali).

Gestore	Contratto	Ricavi 2019	Netto IVA	Fonte
CoTr.A.P.	Provinciale	5.587.000,00	5.079.090,91	Rendicontazione Cotrap Provinciale 2019
CoTr.A.P.	Regionale	1.317.587,45	1.197.806,77	Stima su Rendicontazione Cotrap Regionale 2019
F.S.E	Sostitutivi ferro	1.855.198,31	1.686.543,92	Proporzione su ricavi km gomma FSE 2019
TOTALE		8.759.785,76	7.963.441,60	

Tabella 5 – Stima dei ricavi da traffico 2019 per i servizi oggetto di gara (comprensivi dei rimborsi per agevolazioni tariffarie)

I ricavi stimati non tengono conto dell'incremento tariffario approvato a dicembre 2019 dalla Regione Puglia. In ogni caso, il PEFS prevederà di raggiungere:

- all'avvio della gestione, il rapporto ricavi/costi implicito nel costo standard regionale;
- nel corso dell'affidamento, tramite adeguamenti tariffari ed un progressivo recupero di efficacia e di efficienza, il rapporto ricavi/costi del 35%, inteso come rapporto minimo previsto dalla normativa nazionale vigente.



4.3.1 *Impatto sui ricavi derivanti da eventi eccezionali*

L'attuale crisi pandemica ha evidenziato i significativi impatti sulla domanda di mobilità ed in particolare su quella del trasporto pubblico, la cui riproposizione nel prossimo futuro non può essere esclusa.

Vanno in ogni caso distinti i potenziali effetti strutturali dell'attuale crisi pandemica, dai potenziali effetti di fenomeni analoghi che potrebbero verificarsi in futuro.

Sotto il primo profilo si ritiene che l'attuale situazione pandemica sarà conclusa entro l'avvio del Contratto di servizio oggetto di gara.

La impostazione net cost (a costo netto) del Contratto di servizio presuppone l'attribuzione del rischio commerciale all'Impresa Affidataria. Pertanto, i concorrenti dovranno valutare nel proprio Piano Economico Finanziario i possibili effetti sulla domanda.

Sotto il secondo profilo, sia nel caso di nuove crisi che in quello di prolungamento nel medio periodo della crisi attuale, la regolazione di gara (in particolare il Contratto di servizio e la "Matrice dei rischi") conterranno adeguati strumenti che consentano di gestire con certezza gli effetti di tali eventi straordinari.

5 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

5.1 Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

Nel mese di aprile 2019, l'ATO della provincia di Lecce ha avviato la procedura di consultazione, ai sensi dell'allora vigente Misura 2.6 dell'Allegato A alla Delibera n.49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, avente come oggetto la procedura di gara per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di TPL di competenza.

Tale procedura di consultazione è stata successivamente regolamentata dalla Misura 4.6 della nuova Delibera ART 154/2019 che sostituisce la precedente Delibera 49/2015.

Con le due delibere l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha definito le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Come previsto dalla regolamentazione citata, ai fini del corretto espletamento della gara, è necessario che l'ente appaltante individui i beni strumentali all'effettuazione del servizio.

Pertanto, il giorno 18.04.2019 si è tenuta la seduta di consultazione, previamente convocata con Avviso pubblicato in data 12.04.2019 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (documento n.2019/S 073-174165) nel quale erano tra l'altro indicate le modalità di effettuazione della stessa.

La consultazione è finalizzata ad individuare quali, tra i beni attualmente utilizzati per l'esercizio dei servizi messi a gara, siano da qualificare come "essenziali" o "indispensabili".

Il presente capitolo illustra l'attività di ricognizione dei beni strumentali utilizzati dagli attuali gestori effettuata dall'A.T.O., la presentazione dei dati ricevuti, la definizione dei criteri di classificazione dei beni e i beni individuati come indispensabili o essenziali.

5.1.1 Procedura di ricognizione e di raccolta dati su beni strumentali

Ai sensi del D.L. n. 1/2012 (convertito dalla Legge n. 27 del 24/03/2012), questa Provincia ha richiesto, a partire dal mese di luglio 2018, al Consorzio Co.Tr.A.P. di Bari, attuale esercente i servizi extraurbani di TPL contrattualizzati dalla Provincia di Lecce, nonché alle Amministrazioni Comunali attualmente dotate di servizi di TPL urbani (Casarano, Galatina, Gallipoli, Lecce) i dati concernenti i beni strumentali utilizzati.

In relazione a tutte le categorie di beni, sono stati richiesti gli elementi previsti nel Prospetto n.1 del predetto Allegato A alla Delibera n.49/2015 dell'A.R.T. che costituiscono il set minimo informativo che l'ente appaltante deve mettere a disposizione dei partecipanti alla gara.

Tali dati sono stati richiesti inoltrando un'apposita tabella predisposta dall'ASSET della Regione Puglia e trasmessa agli A.T.O. regionali con nota prot. n. 1802/2018, riferita a:

- Autobus di proprietà e in leasing;
- Depositi;
- Autostazioni;
- Fermate;
- Personale.

In esito a tale richiesta, si è succeduta una fitta corrispondenza tra Regione, Provincia e Consorzio Co.Tr.A.P., in merito ad aspetti inerenti la riservatezza di alcuni dati sensibili, le modalità di trasmissione e le relative tempistiche.

La Provincia ha altresì convocato due incontri tecnici, tenutisi rispettivamente con i Comuni interessati in data 06.02.2019 e con Co.Tr.A.P. in data 08.02.2019, al fine di condividere e concordare le modalità di trasmissione dei dati.

A seguito di tali incontri, i dati richiesti, come trasmessi dai soggetti gestori dei servizi, sono stati inoltrati dai Comuni di Casarano e Galatina rispettivamente in data 26.02.2019 ed in data 19.02.2019, mentre il Comune di Lecce ha inoltrato i dati solo successivamente in data 09/05/2019, come riportati nei seguenti allegati:

- Allegato 7: Autobus di Proprietà di S.G.M. Lecce
- Allegato 8: Depositi di S.G.M. Lecce

Anche il Consorzio Co.Tr.A.P. ha trasmesso in data 14.03.2019 i dati richiesti secondo il format prodotto dall'ASSET e riportante le informazioni individuate dall'ART anche relativamente ai servizi urbani del Comune di Gallipoli.

I dati, riferiti alla situazione al 31/12/2018, così come trasmessi, sono stati inseriti nella Relazione di Consultazione (pubblicata sul Sito della Provincia di Lecce al link http://www.provincia.le.it/pubrepo/repositoryRemoto/consultazione_provinciadilecce.zip) e presentati nel corso della seduta pubblica, con eccezione dei dati del Comune di Lecce ancora non disponibili in quella data.

Per quanto riguarda la Società F.S.E., esercente di servizi extraurbani di TPL attualmente contrattualizzati dalla Regione Puglia e che in parte saranno di competenza del bacino dell'A.T.O. della provincia di Lecce (cosiddetta componete PDR, come riportata nel Piano di Bacino), la Provincia, già nel dicembre 2018 e nel corso di un successivo incontro svoltosi in Regione il 14.02.2019, aveva evidenziato alla Regione Puglia la necessità di acquisizione dei dati sui beni strumentali.

In esito alle decisioni assunte nel corso del suddetto incontro, tali dati sono stati formalmente richiesti dalla Provincia in data 26.02.2019.

Con nota dell'11.04.2019, la Società F.S.E. ha inoltrato i dati che, sono stati successivamente aggiornati e trasmessi dalla Società F.S.E. con nota del 12 maggio 2020.

In seguito alla più approfondita analisi di tali dati, in considerazione della necessità di raccogliere alcune informazioni di maggiore dettaglio, di verificare la correttezza di alcuni dati e, soprattutto, di aggiornare i dati stessi ad una data più recente e congrua rispetto alla procedura di gara, per i servizi di cui al Lotto 1 (extraurbano e servizi urbani minori) si è ritenuto utile e necessario procedere con una seconda raccolta dati riferita alla data del 31/12/2019, basata su modelli aggiornati e che assicurano una maggiore completezza, correttezza e coerenza dei dati forniti dalle diverse aziende.

La raccolta dati si è tenuta nel primo trimestre del 2020. I risultati sono riportati nei seguenti allegati:

- Allegato 1: Autobus extraurbani di Proprietà impiegati nell'ATO della provincia di Lecce
- Allegato 2: Autobus extraurbani in Leasing impiegati nell'ATO della provincia di Lecce
- Allegato 3: Depositi utilizzati da Co.Tr.A.P.
- Allegato 4: Depositi utilizzati F.S.E.

- Allegato 5: Autobus urbani impiegati nell'ATO della provincia di Lecce (escluso Comune di Lecce)
- Allegato 6: Depositi utilizzati dai Gestori dei servizi urbani minori

Negli allegati sono evidenziati anche i dati mancanti e sono presenti anche alcuni valori e dati da verificare. Si ritiene che tali mancanze ed errori non influiscano sui risultati della presente analisi. In sede di redazione definitiva del PEFS e dei documenti di gara tali dati verranno integrati per i soli beni dichiarati "indispensabili" o "disponibili", per i quali verranno inoltre raccolte specifiche dichiarazioni di correttezza e di disponibilità da parte dei proprietari.

Si segnala, inoltre, che in merito al materiale rotabile è stato chiesto di fornire anche informazioni sugli interventi di manutenzione straordinaria suscettibili di incrementare il valore patrimoniale dei beni e di allungarne la vita tecnica. Tuttavia, non avendo nessuna azienda indicato interventi di tale natura, le colonne delle tabelle relative a tali interventi sono state omesse.

In merito ai dati aggiornati della Società F.S.E., essi sono stati trasmessi con nota del 12 maggio 2020 nella quale, confermando sostanzialmente quanto indicato nella nota relativa alla prima trasmissione, la Società ha tuttavia precisato che *"l'esatta perimetrazione, da parte di FSE, delle risorse - beni e personale - funzionali alla prestazione dei servizi di trasporto di TPL su gomma nel bacino di competenza di Codesto Ente, così come individuati dalla D.G.R. n.1221 /2013, incontra significative difficoltà considerato che – per ragioni di efficienza dei processi industriali – gli asset sono attualmente impiegati per la gestione del complesso di servizi oggetto del contratto di servizio pubblico con la Regione Puglia" e che "In particolare, per quanto riguarda l'ATO di Lecce, risultano oggetto di trasferimento solo parte dei servizi prestatati da FSE sul territorio della stessa Provincia (circa 2.130.000 bus.km rispetto a complessivi circa 2.800.000 bus.km)". "Quanto al materiale rotabile, i processi industriali che ne regolano l'assegnazione tengono conto della circostanza che gli autobus di FSE possono circolare in tutte le province in cui la stessa opera (Bari, Taranto, Brindisi e Lecce) venendo così utilizzati – in modo promiscuo – per la gestione dei servizi di trasporto su tutte le (42) linee di competenza".*

FSE ha anche indicato che il numero di autobus destinati al servizio attribuito alla competenza dell'ATO della provincia di Lecce è pari a 64. Nelle more di una più puntuale individuazione dei mezzi assegnati a tali servizi, stante l'uso promiscuo sopra ricordato, ai fini della presente analisi è stata effettuata un'attribuzione proporzionale ai servizi oggetto di gara, rispettando l'articolazione per età e la quota di autobus contribuiti presenti nell'elenco trasmesso da FSE che comprende in totale 378 veicoli (di cui 108 acquistati con contributi pubblici).

Nel corso degli incontri svoltisi e sopra richiamati, è emersa inoltre la necessità di effettuare una ricognizione sulle dotazioni tecnologiche (AVM, sistemi di bordo, bigliettazione elettronica, ecc.) in disponibilità delle ditte che esercitano servizi di TPL all'interno del bacino dell'A.T.O. della provincia di Lecce. La Provincia ha quindi chiesto alle aziende interessate la trasmissione dei dati inerenti le dotazioni tecnologiche, inoltrando un'apposita tabella integrativa fornita dall'ASSET nel mese di aprile 2019.

Il Co.Tr.A.P. in data 15.04.2019 ha trasmesso l'Allegato 9: Schede SBE e Sistemi di bordo Co.Tr.A.P.

5.1.2 Procedura di consultazione

La procedura si compone delle seguenti fasi:

- a) Pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e sul sito istituzionale della Provincia, dell'Avviso di convocazione della consultazione dei soggetti portatori di interessi ai fini dell'individuazione dei beni essenziali e indispensabili per lo svolgimento del servizio e delle modalità di successiva messa a disposizione dell'aggiudicatario;
- b) Svolgimento della seduta di consultazione durante la quale viene illustrata la proposta di classificazione dei beni strumentali elaborata dalla Provincia;
- c) Pubblicazione sul sito istituzionale della documentazione oggetto di consultazione;
- d) Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi;
- e) Approvazione della relazione, concernente le modalità di svolgimento e gli esiti della procedura di consultazione nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali, al fine del successivo inserimento nei documenti di gara.

La seduta di consultazione è stata convocata per il **giorno 18 aprile 2019** alle ore 10:00 presso la sala conferenze della Provincia di Lecce, sita a Palazzo Adorno in Lecce alla via Umberto I, mediante pubblicazione in data 12.04.2019 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (documento n. 2019/S 073-174165) e sul sito istituzionale della Provincia, stabilendo altresì che, a partire dalla data della seduta, tutta la relativa documentazione sarebbe stata resa disponibile sul sito istituzionale della Provincia di Lecce (<http://www.provincia.le.it>), al fine di consentire eventuali osservazioni o contributi da parte dei portatori di interesse, da far pervenire entro il 20/05/2019 all'indirizzo pec protocollo@cert.provincia.le.it.

In seguito alla seduta pubblica di consultazione sono pervenute osservazioni solo da F.S.E. In merito a tali osservazioni si presentano le valutazioni di cui alla seguente Tabella.

N.	Osservazione	Valutazione
1	<p>Come è noto, la circostanza che, ad oggi, parte dei servizi automobilistici destinati ad essere affidati con gara siano gestiti – sotto il profilo industriale ed organizzativo – dallo stesso operatore comporta l'impiego “promiscuo” di personale e/o di beni (in particolare, materiale rotabile) per la prestazione di servizi in ATO diversi, in un'ottica di maggiore efficienza dei processi².</p> <p>In questo contesto, l'individuazione ed assegnazione di personale e beni dedicati a determinati servizi (o gruppo di servizi) è soggetta a criteri definiti dai singoli Enti di governo, in via del tutto autonoma e discrezionale, in funzione delle esigenze degli ATO di competenza. Ciò potrebbe, tuttavia, condurre ad esiti non coerenti, con gravi conseguenze sulle procedure di gara per l'affidamento dei servizi. Possibili incongruenze emergono, ad esempio, con particolare evidenza nel caso degli autobus acquistati con contributi regionali, potenzialmente soggetti alla qualifica di beni “indispensabili” alla prestazione dei servizi di trasporto da parte di più enti di governo (sul punto, si rinvia alle considerazioni di cui al <i>sub II</i>. della presente nota).</p> <p>Nel contesto brevemente delineato, sorge, pertanto, la necessità di un <u>coordinamento efficace da parte degli organi di governo nella gestione degli ATO di competenza, anche attraverso un intervento della Regione, ai fini di una valutazione “sistemica” delle soluzioni percorribili.</u></p>	<p>Si condivide l'osservazione avanzata. Si è pertanto proceduto tempestivamente (con nota n.26848/2020) a trasmettere la richiesta alla Regione Puglia.</p> <p>Nelle more della definizione di un criterio comune valido per tutti gli ATO della Regione, si è proceduto utilizzando i dati delle aziende aderenti al Consorzio Co.Tr.A.P. che già hanno autonomamente attribuito personale e beni ai singoli ATO e, nel caso di FSE, recependo la stima effettuata dalla stessa azienda e procedendo ad una selezione dei beni coerente con la medesima stima, come meglio riportato nel testo della presente relazione.</p> <p>Si ritiene che tale metodologia sia adeguata per la presente Relazione e</p>

		per la redazione del PEFS, mentre sarà necessaria la definizione dei criteri di cui sopra per la puntuale individuazione dei mezzi (e del personale) da inserire negli elenchi da allegare alla documentazione di gara.
2	<p>Ai fini della partecipazione effettiva a tale processo, si chiede a Codesto Ente di mettere a disposizione degli interessati i dati relativi al servizio urbano di Lecce (corrispondente a circa il 20% del totale dei servizi oggetto di gara).</p> <p>Considerata l'assenza di informazioni in ordine ad una parte rilevante di servizi oggetto di affidamento, preme, pertanto, segnalare sin da ora la necessità di <u>una seconda fase di consultazione alla luce di un quadro informativo completo</u>.</p>	Si ritiene tale osservazione sia stata superata dalla sottoscrizione con il Comune di Lecce della convenzione per la delega della funzione di autorità competente, ex art.2 del Reg. CE n.1370/2007, dell'affidamento e gestione "in house" del servizio urbano di TPL della città di Lecce.
3	<p>Sul punto, FSE intende richiamare l'attenzione di Codesto Ente a che il numero/tipologia di autobus ritenuti necessari all'espletamento del servizio, ulteriori rispetto a quelli qualificati come "indispensabili" (ad oggi, pari a 45 autobus), non sia tale da ostacolare l'accesso alla gara, in ragione delle difficoltà di approvvigionamento del parco rotabile.</p> <p>Si chiede, inoltre, di chiarire se, rispetto al novero di autobus (di Co.Tr.A.P.) che Codesto Ente propone di qualificare come "indispensabili", per i quali non sussistono i vincoli di cui all'art. 10 della Legge della Regione Puglia n. 18/2002 (i.e. gli autobus che, alla data del 1° luglio 2020 avranno un'età compresa tra 10 e 15 anni, stando al criterio sino ad ora proposto) sia già stata verificata la disponibilità dell'attuale gestore alla messa in disponibilità degli stessi.</p>	<p>Come meglio illustrato nella presente Relazione - alla luce delle analisi sul parco attuale, sulla relativa disponibilità alla messa a disposizione da parte degli attuali gestori e delle previsioni in merito ai bus contribuiti che saranno immessi in circolazione prima dell'avvio del contratto di servizio oggetto di gara - il numero di autobus che l'aggiudicatario dovrà acquistare è estremamente limitato.</p> <p>La disponibilità alla messa a disposizione, da parte dei gestori attuali, degli autobus non dichiarati "indispensabili" è illustrata nel presente documento ed è indicata negli elenchi allegati alla presente relazione per ogni singolo autobus.</p>
4	In particolare, sarebbe utile chiarire il significato della dicitura "sospeso dalla circolazione" (temporaneamente o in via definitiva) e precisare se, rispetto ai mezzi non indicati come cedibili, sia ancora in corso la verifica della disponibilità dell'attuale gestore alla cessione. Tale allegato, inoltre, risulta incompleto rispetto ai valori contabili dei mezzi, a cui si ritiene utile avere accesso.	<p>Il termine "sospeso dalla circolazione" si riferisce a quegli autobus i cui dati sono stati comunicati dagli attuali gestori, ma che non sono attualmente autorizzati alla circolazione e che pertanto non sono stati considerati come autobus utilizzati per il servizio né suscettibili di essere trasferiti all'IA.</p> <p>Gli autobus "cedibili", come meglio illustrato nella presente Relazione, sono solo quelli per i quali sia stata dichiarata la disponibilità alla cessione da parte degli attuali gestori, come desumibile dagli elenchi allegati.</p>
5	<p>Si chiede, inoltre, di precisare se i 449 autobus per servizi extraurbani siano tutti funzionali alla prestazione dei servizi dell'ATO di Lecce, considerata l'indicazione, in molti casi, di un diverso ente di riferimento del contratto (ATO Foggia, ATO Taranto, ATO Bari, Regione Puglia etc.).</p> <p>Per quanto riguarda l'Allegato 10, esso non risulta disponibile nel formato utile a rendere il mercato edotto delle informazioni base per l'espletamento della gara come richiesto dall'Allegato A delibera 49/2015 dell'ART. Inoltre, il documento riporta un numero inferiore di mezzi, pari a 158, rispetto all'elenco riportato in Allegato 1 (n. 449).</p>	Gli elenchi allegati al documento di consultazione sono stati superati da quelli aggiornati e allegati alla presente Relazione in un formato coerente con quello previsto dalla deliberazione ART 154/2019 e riferiti ai soli servizi di competenza dell'ATO della provincia di Lecce.
6	FSE si riserva di formulare osservazioni maggiormente puntuali circa la natura "indispensabile" o "essenziale" dei depositi, delle autostazioni e delle fermate a fronte un quadro informativo completo anche con riguardo ai servizi TPL su gomma nell'area urbana di Lecce.	Alla luce della scelta del Comune di Lecce di affidare <i>in house</i> i servizi urbani di propria competenza, gli elenchi degli impianti strumentali utilizzati dagli attuali gestori possono considerarsi esaustivi.
7	Nazionale'. Si chiede, quindi, che vengano considerati come "indispensabili" anche i sistemi AVM/AVL, display esterni, sistemi di validazione e annullamento biglietti a bordo di tipo elettronico di FSE.	Si ritiene che le dotazioni tecnologiche (AVM, sistemi di bordo, bigliettazione elettronica, ecc.) in disponibilità degli

		<p>attuali gestori non abbiano le caratteristiche per poter essere classificati come indispensabili.</p> <p>Tali beni sono, infatti, tutti riproducibili a costi socialmente sostenibili non essendo, peraltro, stati oggetto di contribuzione pubblica ovvero, pur essendo stati contribuiti, sono da considerarsi ormai obsoleti.</p> <p>Sono da considerarsi indispensabili solo le dotazioni che sono parte integrante degli autobus dichiarati indispensabili, qualora non facilmente rimovibili o rimovibili a costi eccessivi rispetto al loro valore.</p>
8	<p>Stante quanto sopra, l'Ente affidante, in caso di indisponibilità di beni qualificati come essenziali o indispensabili, deve farsi carico di verificare l'esistenza e/o la disponibilità di beni "alternativi", aventi caratteristiche analoghe, fruibili dai partecipanti alla gara. Con particolare riguardo al parco rotabili necessari all'effettuazione dei servizi oggetto di gara, si ritiene necessario individuare tempistiche di approvvigionamento adeguate.</p>	<p>Come meglio illustrato nella presente relazione, gli impianti dichiarati come indispensabili sono stati messi a disposizione dai proprietari degli stessi.</p> <p>Al fine di rendere possibile il reperimento degli ulteriori impianti per lo svolgimento del servizio, nonché dei mezzi necessari non messi a disposizione dell'IA, la procedura di gara prevederà un tempo congruo tra la data di aggiudicazione e quella di avvio del servizio per poter procedere agli investimenti ed interventi necessari per l'adeguamento di eventuali impianti e aree individuate dall'IA.</p>

5.1.3 Materiale rotabile necessario per il servizio

La valutazione relativa all'indispensabilità del parco autobus deve tenere conto del numero di autobus stimati come necessari per effettuare il servizio. La semplice fotografia del parco attuale, infatti, non fornisce un'indicazione affidabile in tal senso, perché gli attuali gestori potrebbero gestire il parco in modo sub-ottimale, ovvero avere un parco autobus sovradimensionato rispetto all'effettivo fabbisogno per motivi non legati alla gestione del servizio ma ad altri fattori (inefficienza nella gestione del parco, età media elevata, mantenimento in esercizio di autobus per motivi diversi dall'organizzazione produttiva del servizio stesso, ecc.).

Non forniscono un'indicazione affidabile neanche i dati di percorrenza media per bus derivanti da dati di *benchmark*. Infatti, le percorrenze medie per autobus (oltre a poter essere influenzate da fattori di inefficienza sopra ricordati) e, di conseguenza, il numero di autobus necessari per svolgere un dato volume di servizio variano in modo significativo in base all'effettiva struttura del programma di esercizio.

Occorre quindi stimare il numero di autobus necessari partendo dallo specifico Programma di esercizio da svolgere. Un criterio oggettivo ed affidabile per stimare il numero di autobus necessari per l'esercizio dei servizi a base di gara, è rappresentato dal numero massimo di autobus contemporaneamente in esercizio nel giorno di punta, calcolato sulla base degli orari delle corse del servizio messo a gara.

Di seguito è riportata una stima, elaborata in base al Programma di esercizio (PdE) allegato al Piano di Bacino, con riferimento agli orari di partenza/arrivo in un giorno tipo feriale dell'orario invernale

scolastico. Tale stima individua il MIV (Massimo Impegno Veicoli) corrispondente al numero di autobus necessari per poter coprire le esigenze di servizio nella fascia di punta del giorno medio ferialle tipo.

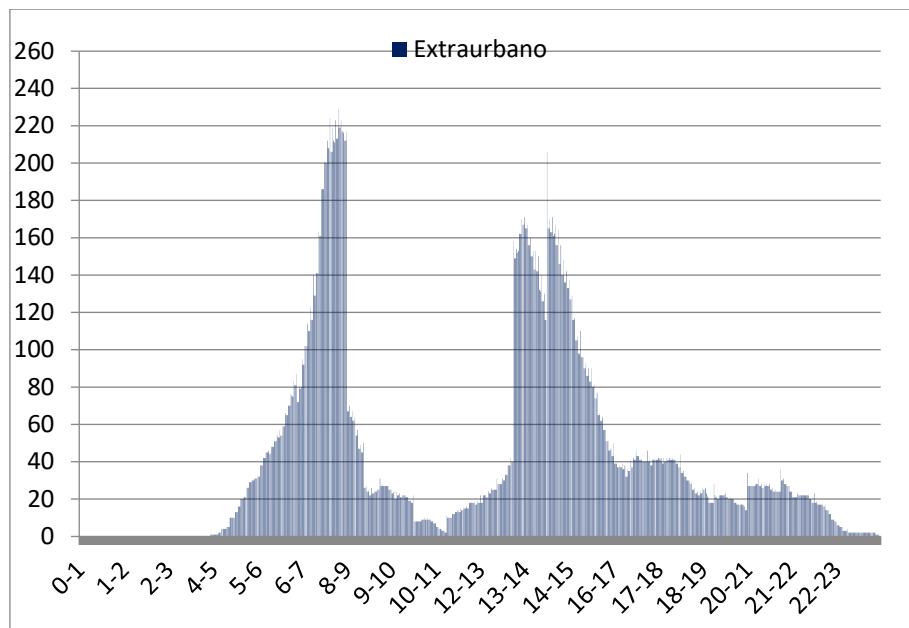


Figura 1 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee distinte per tipologia di servizio – Servizio extraurbano

Il dato del MIV emergente dalla stima è pari a 229 vetture. Tale numero non è però sufficiente per soddisfare le esigenze di organizzazione del servizio, con particolare riferimento alle esigenze di manutenzione del parco. Tale valore è stato quindi incrementato per tener conto:

- di un margine di flessibilità, necessario per tenere conto della distribuzione sul territorio dei servizi e dell'articolazione del parco autobus che non consentono l'immediata ed automatica utilizzabilità di un autobus sulle diverse linee della rete dei servizi (valore posto pari al **10% del MIV**);
- della necessità di **scorte** disponibili per coprire le esigenze manutentive ed i guasti (incremento pari al **20%** del MIV già corretto come al punto precedente).

Pertanto il parco necessario stimato per l'effettuazione del servizio oggetto di gara:

- per il servizio extraurbano è pari 302 autobus (contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 309, oltre a tre autobus in leasing);
- per il servizio urbano è pari a 13 autobus (contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 14).

Tipologia	MIV	Corr. tecnica (10%)	Scorte (20%)	Totale (Necessari)	Attuali (circolanti)
Extraurbani	229	23	50	302	309
Urbani minori	10	1	2	13	14

Tabella 6 – Calcolo degli autobus necessari per l'effettuazione del servizio

5.1.4 Criteri di classificazione dei beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali oggetto della consultazione scaturisce dalla Misura 2 dell'Allegato A della Delibera n.49/2015 che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili,
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

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

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

- caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
- livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
- tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato;
- durata media della vita utile residua del parco rotabili.

5.1.5 Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 31/12/2019)

Gli autobus immatricolati in servizi di linea ed utilizzati dagli attuali gestori dei servizi di TPL risultano, al 31.12.2019:

- n°309 per i servizi extraurbani, secondo quanto comunicato dal Co.Tr.A.P. e da FSE, riportato nell'Allegato_1. Questo dato comprende:
 - 251 autobus dichiarati dal Co.Tr.A.P. (al netto di 26 autobus comunicati dai gestori ma dichiarati "non circolanti");
 - 58 autobus dichiarati da FSE (parte dei 64 dichiarati come necessari per lo svolgimento dei propri servizi attribuiti alla competenza dell'ATO di Lecce, al netto dei 7 "non circolanti");
- n°14 per i servizi urbani dei comuni di Casarano (n.3), Galatina (n.5) e Gallipoli (n.6).

I dati dal Comune di Lecce relativamente ai servizi urbani di propria competenza non sono, invece, considerati in questa analisi.

L'articolazione del parco autobus extraurbano attualmente in esercizio vede la presenza di 200 autobus nelle classi di emissione tra Euro 2 e Euro 4 e 115 nelle più recenti classi di emissione Euro 5 ed Euro 6.

Categoria	Numero
Euro2	50
Euro3	114
Euro4	30
Euro5	45
Euro6	70
TOTALE	309

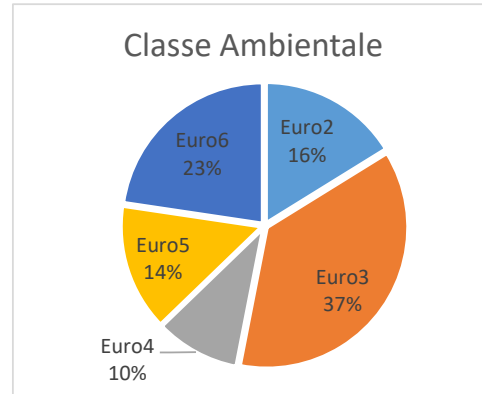


Tabella 7 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani al 31/12/2019

L'età media della flotta extraurbana, al netto degli autobus non circolanti, (al 31/12/2019) è pari a 11,7 anni.

Per lo svolgimento dei servizi extraurbani risultano inoltre impiegati ulteriori autobus immatricolati su linee di competenza regionale e, temporaneamente, anche autobus immatricolati per servizi di noleggio con conducente, per consentire, secondo quanto richiesto dalle aziende consorziate Co.Tr.A.P., la gestione delle emergenze e un adeguato numero di veicoli di scorta.

Si evidenzia che i dati sopra riportati si riferiscono al complesso dei servizi di TPL extraurbani che sono stati attribuiti alla competenza dell'ATO di Lecce e che saranno oggetto di gara. Tali servizi comprendono quelli attualmente svolti dal COTRAP e contrattualizzati con la Provincia di Lecce (pari a 4.845.708 chilometri/anno) e con la Regione Puglia (per 2.923.229 chilometri/anno) e quelli svolti da FSE e contrattualizzati con la Regione (2.101.991 chilometri/anno), oltre a quelli urbani dei comuni di Casarano, Galatina e Gallipoli, pari a 290.056 chilometri. In merito agli autobus impiegati per i servizi urbani l'attuale flotta ha invece un'età media (al 31/12/2019) elevata, pari a 17,8 anni.

5.1.6 Proposta di classificazione dei beni strumentali: Materiale rotabile

La classificazione, tenendo conto sia dei finanziamenti pubblici, sia dell'obsolescenza dei mezzi, è finalizzata ad individuare la flotta che, in quanto definita indispensabile, sarà messa a disposizione all'aggiudicatario della gara, il quale sarà tenuto ad integrarla numericamente in funzione del fabbisogno ritenuto necessario per adempiere agli obblighi di servizio definiti dall'Ente di governo.

Oltre a tali autobus dichiarati indispensabili, vengono individuati ulteriori autobus (tra quelli "commerciali") che gli attuali gestori si sono dichiarati disponibili a mettere a disposizione dell'eventuale aggiudicatario subentrante, che potrà valutare di rilevare gli stessi dall'attuale gestore per integrare la

flotta dichiarata "indispensabile" e ridurre il numero di ulteriori autobus da reperire sul mercato. Tali autobus sono definiti "disponibili".

Al fine di verificare le condizioni di classificazione dei beni, si evidenziano le considerazioni di seguito riportate.

La "non condivisibilità" è sempre appurata per il materiale rotabile in considerazione del fatto che esso, sul servizio cui è destinato, ammette solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile occorre verificare esclusivamente la condizione di indispensabilità, mentre non si considera la condizione di essenzialità, essendo beni non condivisibili.

La condizione di "non sostituibilità" è verificata in quanto la dimensione del servizio messo a gara, con particolare riguardo al numero di autobus necessari, rende impossibile il reperimento dell'intero parco veicolare occorrente:

- sul mercato secondario (veicoli usati) che, in Italia, è sostanzialmente inesistente e, a livello europeo, non ha le dimensioni tali da soddisfare le esigenze della gara in oggetto;
- nella disponibilità dell'eventuale subentrante che dovrebbe avere un grande parco disponibile ed inutilizzato, pronto ad essere impiegato per i servizi oggetto di gara

La "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" è in linea teorica non verificata per il materiale rotabile su gomma (autobus) essendo tecnicamente possibile l'acquisto di un numero di autobus corrispondente all'intero parco. Tuttavia questo avrebbe dei costi significativi, soprattutto in termini finanziari, che ricadrebbero sull'EA in termini di maggiore corrispettivo e richiederebbe comunque un tempo tra l'affidamento e l'avvio del servizio sufficientemente lungo per poter reperire i veicoli sul mercato, allungando i tempi della gara, senza peraltro produrre vantaggi sostanziali per l'ente affidante, né per gli utenti, né per il gestore.

In ogni caso la condizione è, invece, verificata per i veicoli acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati, poiché in caso di inutilizzo si cagionerebbe un extra costo per la collettività. Tale condizione, inoltre, sussiste quando l'assenza di un adeguato mercato secondario dei veicoli può determinare un rinnovo forzato del parco, con un conseguente incremento del corrispettivo necessario a sostenerne i relativi costi.

Inoltre, il criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili è stato incrociato con un requisito di adeguatezza tecnica al fine di non gravare l'aggiudicatario della gara con l'acquisizione obbligatoria, anche se a condizioni presumibilmente convenienti, di mezzi obsoleti.

Si deve, a tal fine, tenere conto che in base all'art.10 comma 2 della Legge Regionale n.18/2002¹ sui mezzi acquistati con contributi pubblici vige un vincolo di destinazione della durata di 10 anni dalla data di acquisto.

In base a tali considerazioni si ritiene possano essere considerati come indispensabili gli autobus acquistati con contributo pubblico e con età inferiore ai 10 anni alla data di presunto avvio del servizio (secondo semestre 2022).

¹ "Sui beni acquistati con i contributi di cui al comma 1 e destinati ai servizi automobilistici sono stabiliti i seguenti vincoli per la durata di dieci anni a decorrere dalla data di erogazione dei contributi".

Pertanto si classificano come indispensabili tutti gli autobus attualmente utilizzati dai gestori dei servizi extraurbani riportati nell'allegato 10 e rispondenti alle condizioni predette, pari quindi a **n.67** (si segnala che sono stati considerati soggetti a subentro anche gli autobus rispondenti ai criteri per essere dichiarati "indispensabili" per i quali l'attuale gestore/proprietario non ha dichiarato esplicitamente la disponibilità alla cessione, essendo questa in ogni caso prevista dalla norma regionale).

Data la natura degli autobus dichiarati indispensabili, tutti acquistati con contributi pubblici non ancora ammortizzati e sui quali vige un vincolo normativo di inalienabilità, per essi, ai sensi della Misura 7.4 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019, è previsto un obbligo di acquisto e manutenzione da parte dell'IA.

Per tali veicoli il valore di subentro verrà calcolato applicando la Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera n.154/2019 dell'A.R.T. che prevede sia pari al valore più alto tra il valore netto contabile (alla data del subentro) e il valore di mercato determinato applicando la norma UNI 11282/2008, con un limite massimo di scostamento pari al 5% nel caso in cui il valore contabile sia superiore al valore di mercato. Tali valori saranno calcolati al netto del contributo pubblico ricevuto non ancora ammortizzato.

Va inoltre tenuto conto dei nuovi autobus che saranno acquistati dagli attuali gestori con il ricorso alle ingenti risorse pubbliche messe a disposizione da parte della Regione Puglia e provenienti da diversi finanziamenti statali.

Sulla base degli stanziamenti e della ripartizione previsti dalla DGR 1611/2019 (Fondi FSC) saranno acquistati **ulteriori 92 autobus extraurbani** destinati all'ATO di Lecce, cui si aggiungeranno circa **altri 23 autobus extraurbani o urbani** derivanti da una stima della ripartizione delle risorse di cui al DM 81/2017 (Fondi del PNMS 2015-2017, "Consip"), al D.I. 81/2020 (Fondi del PNMS, annualità 2020-2021), al DM 223/2020. La stima è riportata in dettaglio nella Tabella 8 ed è basata su un'ipotesi di contribuzione pubblica al 70% e di una ripartizione proporzionale alle percorrenze previste per l'ATO di Lecce rispetto a quelle complessive regionali.

La tabella riporta il dettaglio previsto per singola linea di finanziamento (dove non indicata la DGR, il provvedimento deve essere ancora emesso ed il numero di autobus è stimato sulla base di una ripartizione dei fondi spettanti alla Regione Puglia in proporzione ai km extraurbani di competenza dell'ATO della provincia di Lecce rispetto al totale e ad un contributo pubblico pari al 70% del costo di acquisto).

RIEPILOGO		
Anno di affidamento	Attuali	Avvio
Anno di immissione nel parco	2018-2019	Entro 2021
DGR 325/2017 e del 2034/2017: Del. CIPE 26/2016 (FSC 2014-2020/Patto Puglia) + D.I. 345/2016 (fondi 2015-	67	
Delibere CIPE 54/2016 e 98/2017 - FSC (DGR 1611_2019)		92
DM 25/2017 (fondi 2017-2019)		5
DM 223_2020 (fondo Investimenti)		5
D.I. 81/2020 (PNMS 2018-2033 quota regionale)		13
Totale	67	115

Tabella 8 – Stima Autobus acquistati con contributi pubblici Investimenti previsti entro l'avvio del servizio

Poiché un investimento iniziale particolarmente elevato potrebbe risultare una barriera all'ingresso per eventuali concorrenti e ridurre quindi la contendibilità della gara, nella documentazione di gara sarà fornito anche l'elenco dei veicoli, non classificati come indispensabili, ma per i quali i gestori uscenti abbiano manifestato la disponibilità alla messa a disposizione, che andrà confermata da parte di quest'ultimi con apposito impegno formale (da acquisirsi prima della pubblicazione della documentazione di gara). Tra i bus attualmente circolanti tali autobus (definiti "disponibili") sono pari a 146 extraurbani e 6 urbani. Tuttavia, per effetto della rottamazione degli autobus di cui è previsto l'ingresso nel parco nel corso del prossimo anno, al netto di tali rottamazioni **gli autobus "disponibili" che si aggiungeranno a quelli indispensabili sono pari a 102 extraurbani e 6 urbani.**

Considerando, quindi, gli autobus indispensabili in uso agli attuali gestori, gli autobus indispensabili che saranno acquistati entro la data di avvio del servizio affidato con la gara e gli autobus "disponibili", l'IA dovrà fornire solo 16 autobus extraurbani e 7 urbani per poter avviare il servizio. Si consideri che la stima del parco necessario (pari a 302 autobus extraurbani e 13 urbani) è stata condotta con parametri cautelativi e che una gestione efficiente del parco (soprattutto in presenza di autobus in larga parte nuovi) può consentire di svolgere il servizio con un parco del 5-10% inferiore e quindi utilizzando esclusivamente gli autobus messi a disposizione dell'IA, almeno in una fase di avvio del servizio.

Alla luce di quanto riportato sopra e come riportato in sintesi nella seguente Tabella 9, sarà possibile trasferire all'IA complessivamente:

- 184 autobus "indispensabili" (tutti Euro 6) e 102 "disponibili" per i servizi extraurbani;
- nessun autobus "indispensabile" e 6 autobus "disponibili" per i servizi urbani nei comuni minori.

Tipologia	Necessari	Indispensabili		Disponibili	Mancanti
		(in servizio)	(previsti)		
Extraurbani	302	69	115	102	16
Urbani minori	13	0		6	7

Tabella 9 – Autobus extraurbani necessari per Categoria

Il parco complessivamente trasferibile (quindi al netto dei bus mancanti), avrà la seguente articolazione per categoria di emissioni (Tabella 10). Non sono stati considerati i bus mancanti per i quali la scelta dovrà essere effettuata dall'IA in sede di offerta.

Categoria	Numero
Euro3	74
Euro4	1
Euro5	28
Euro6	183
TOTALE	286

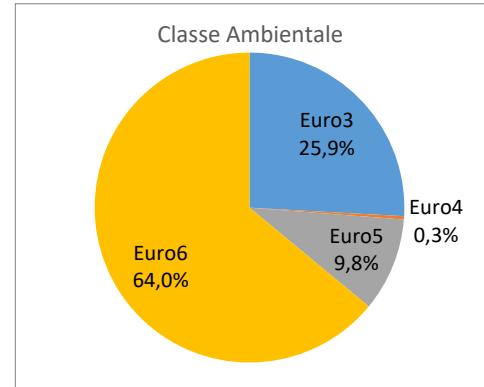


Tabella 10 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani trasferibili all'IA

Si stima, pertanto, che all'avvio del servizio, qualora i bus mancanti siano forniti nuovi di fabbrica, l'età media sia pari a 6,3 anni. Valore che potrà essere migliorato dall'IA qualora preveda di sostituire con autobus nuovi di fabbrica o comunque con un'anzianità inferiore gli autobus "disponibili".

Si stima, infine, che ricorrendo alle fonti di finanziamento già definite dal Governo fino al 2033 (DM 223/2020 e D.Int. 81/2020) potranno essere acquistati dall'IA ulteriori autobus finanziati al 70% pari a 15 per il primo anno di affidamento ed una media di 10 per gli anni successivi, entro la fine dell'affidamento potrà essere sostituita l'intera flotta attuale (considerando anche gli autobus recentemente acquistati con i fondi di cui alla DGR 345/2016). Per effetto di tali sostituzioni, l'età media del parco a fine contratto sarà comunque inferiore ai 9 anni.

L'età media della flotta extraurbana a fine contratto (salvo ulteriori investimenti iniziali e nel corso dell'affidamento proposti dall'IA in sede di gara) sarà più elevata di quella iniziale per effetto del significativo rinnovo realizzato e previsto nel corso del periodo 2019-2021 (complessivamente circa 180 autobus su 302, pari ai due terzi della flotta) che non raggiungeranno la fine vita tecnica (15 anni) entro il termine dell'affidamento.

RIEPILOGO	Attuali 2018-2019	Avvio Entro 2021	1 2022	2 2023	3 2024	4 2025	5 2026	6 2027	7 2028	8 2029	9 2030	10 2031	TOTALE
Anno di affidamento													
Anno di immissione nel parco													
DGR 325/2017 e del 2034/2017 - Del. CIPE 26/2016 (FSC 2014-2020/Patto Puglia) + D.I. 345/2016 (fondi 2015-	67												
Delibere CIPE 54/2016 e 98/2017 - FSC (DGR 1611_2019)		92											
DM 25/2017 (fondi 2017-2019)		5											
DM 223_2020 (fondo investimenti)		5	5			2			2			2	
D.I. 81/2020 (PNMS 2018-2033 quota regionale)		13	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
Totale	67	115	15	9	9	11	9	9	11	9	9	11	286

Tabella 11 – Stima degli investimenti finanziati fino al termine dell'affidamento

Anche considerando i vincoli di legge vigenti (DL 257/2016, che impone che il 25% di vetture destinate al TPL siano a basse emissioni e la progressiva esclusione di autobus alimentati a gasolio dai finanziamenti di cui al PNSMS) gli obiettivi e vicoli concernenti l'anzianità del parco autobus saranno accompagnati da specifici vincoli per le classi di emissioni finalizzate ad una progressiva conversione del parco verso veicoli alimentati a metano, ibridi ed elettrici.

Il recente decreto PNRR consentirà un ulteriore immissione di bus a basse emissioni (elettrici, a idrogeno e a metano) che consentirà di raggiungere obiettivi più elevati sia in termini di età media che di quota di veicoli a basse emissioni.

L'esatta quantificazione degli obiettivi posti a base di gara e del PEFS potrà essere definita solo a valle della predisposizione di un Piano regionale che indichi la ripartizione delle risorse future tra gli ATO, la ripartizione tra urbani ed extraurbani, i vincoli di contribuzione delle aziende e delle tipologie di autobus. Nelle more della definizione di tale piano, nel PEFS si applicherà un'ipotesi basata, tra l'altro, sulla ripartizione storica dei contributi, prevedendo modalità di aggiornamento del PEFS stesso che assicurino il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione e l'assenza di sovra o sotto compensazione.

In ogni caso, ai concorrenti sarà richiesto di migliorare gli obiettivi posti a base del PEFS con appositi meccanismi premianti delle offerte migliorative.

In merito alla **flotta del servizio urbano**, si ipotizza che i veicoli mancanti (differenza tra i veicoli necessari e quelli disponibili) vengano forniti nuovi dall'IA o, comunque, che sia previsto un rinnovo completo della flotta nel corso dei primi anni di affidamento, assicurando così un'età media stabilmente inferiore ai dieci anni partire dal secondo anno di affidamento.

Ai fini dell'effettivo trasferimento dei beni e del personale al soggetto affidatario del servizio, faranno fede gli elenchi definitivi che saranno allegati all'Avviso di gara, e che terranno conto delle informazioni raccolte nel corso della fase di predisposizione della documentazione di gara.

5.1.7 Proposta di classificazione dei beni strumentali: Rimesse, Autostazioni e Fermate.

Autostazioni

Per quanto concerne gli altri beni strumentali, si rileva che, dai dati fino ad ora acquisiti, non risulta la presenza di autostazioni, né in corrispondenza dei servizi extraurbani, né di quelli urbani. In particolare, pur essendo presente un'autostazione in Lecce/Viale Porta d'Europa, essa non è adibita all'uso per i servizi di TPL extraurbano, ma solo per servizi interregionali a media-lunga percorrenza (MLP).

Rimesse

Risultano, invece, utilizzati per entrambi i tipi di servizi alcuni impianti adibiti a rimesse, officine e/o uffici, come riportato nella seguente Tabella 12.

Nome azienda	Tipologia servizio	Ente di riferimento del Contratto di Servizio attuale	Ente di riferimento del Contratto di Servizio futuro	Ubicazione dell'impianto - Comune	Ubicazione dell'impianto - Via/ Piazza	Ubicazione e dell'impianto - N. civico	Funzione impianto	n. veicoli impiegati per servizio TPL	n. veicoli impiegati per servizio differenziale del TPL	Tipologia servizio non TPL	Superficie rimessaggio coperta (mq)	Superficie di piazzale scoperto (mq)	Superficie officina (mq)	Superficie uffici (mq)	Impianto di erogazione carburante	Impianto di pulizia veicoli	Tipologia proprietario	Valore contabile iniziale (costo di acquisto al netto dell'IIVA)
3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	3.10	3.11	3.12	3.13	3.14	3.15	3.16	3.17	3.18	3.19	3.20
AUTOSERVIZI CHIFFI s.r.l.	Extraurbano	Provincia di Lecce	Ato Lecce	Nardo	Via Generale Cantone	88	Deposito-officina-uffici	4	3	Gran turismo	500	200			Si		Gestore	
AUTOSERVIZI CHIFFI s.r.l.	Extraurbano	Comuni della Provincia di Lecce	Ato Lecce	Nardo	SP 17 Nardo-Copertino		Deposito	4	2	Gran turismo	2400	17600						
ELIOS AUTOL SRL	ORDINARIO	REGIONE PUGLIA	REGIONE PUGLIA	CALIMERA	PROV.LE PER MARTANO	250	DEPOSITO-OFFICINA-U	14	4	NCC	2000	6000	200	150	Si	Si	SOGGETTO TERZO	
SEAT SRL	Extraurbano	Regione Puglia	Regione Puglia	TRICASE	VIA LUIGI GALVANI	78	Deposito-uffici	33	45	Noleggio	985	9600					Soggetto terzo	
S.T.P. LECCE				San Cesario di Lecce	Via Lecce	99	Deposito/Officina/Uffici	60	1	Noleggio	1.673,26	14.139,74	2.201,00	1.986,00	Si	Si	Proprietà	6.000.000,00
S.T.P. LECCE				Tricase	Contrada Tarlonghi		Deposito	15	0		1.960,00	9.800,00	200,00	0,00			Diritto Sup.	250.000,00
ZECCA PIETRO	Extraurbano	Provincia di Lecce	Ato Lecce	LEVERANO	DELLA LIBERTA'	127	Deposito	3	1	Noleggio	300				No	No	Gestore	72.000
ZECCA PIETRO	Extraurbano	Provincia di Lecce	Ato Lecce	LEVERANO	V. PERRONE	59	Uffici								30	No	Gestore	18.000

Tabella 12 – Impianti utilizzati dagli attuali gestori

Si ritiene che tali immobili siano suscettibili di essere classificati come indispensabili, ma non essenziali, in quanto, per motivi di organizzazione del servizio e di sicurezza, non si ritiene possano essere considerati condivisibili, richiedendo un uso esclusivo per il gestore, eventualmente anche per servizi diversi dal TPL ma non con la compresenza di diverse imprese.

Per la determinazione dell'indispensabilità, è poi necessario prendere in esame i seguenti criteri individuati dall'ART:

- la non sostituibilità, condizione verificata quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente e semplicemente adattabili per l'utilizzo nell'ambito dei servizi di TPL;
- la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, condizione verificata quando gli impianti:
 - a) oltre a non essere reperibili sul mercato, non possono neanche essere realizzati ex novo perché mancano aree disponibili adeguate;
 - b) non possono essere reperibili sul mercato o realizzati ex novo in tempi compatibili con le procedure gara;
 - c) pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

Gli impianti comunicati dagli attuali gestori (cui si aggiungono, rispetto a quelli di cui alla Tabella 12, ulteriori 12 attestamenti utilizzati da F.S.E. nei quali sono mediamente attestati 5 autobus, con un massimo di 10) sono in buona parte utilizzati in modo promiscuo per servizi di TPL e servizi di Noleggio/NCC.

Nell'applicazione dei criteri previsti dall'ART si è tenuto conto della necessità della presenza di almeno 1 o 2 impianti complessi con strutture sia di deposito che di manutenzione e lavaggio, con una superficie coperta/scoperta sufficiente ad ospitare almeno il 50% dei mezzi (per gli altri sono utilizzabili impianti di minori dimensioni, facilmente reperibili sul mercato e/o adattabili, ovvero semplici attestamenti nei pressi dei capolinea secondari).

Tali strutture sono infatti sempre presenti nell'organizzazione dei gestori di TPL in bacini con almeno 100 vetture in servizio e sono ritenute pertanto indispensabili per il corretto ed efficiente svolgimento del servizio di TPL.

Sono stati quindi individuati tre impianti che hanno una collocazione baricentrica rispetto alla rete dei servizi oggetto di gara:

- uno nel Comune di San Cesareo, al confine con il Comune di Lecce per una superficie di circa 17.000 quadri totali
- due, adiacenti, nel Comune di Tricase, per una superficie complessiva di circa 22.000 metri quadrati e quindi

Complessivamente gli impianti individuati **hanno una potenzialità di ospitare oltre 300 bus** (con uno standard di 100 mq/bus) e comunque ampiamente sufficienti per il 50% della flotta ritenuta necessaria.

Gli impianti indispensabili saranno messi a disposizione degli attuali proprietari (o titolari del diritto di superficie) in regime di locazione. Nei relativi schemi di contratto di locazione saranno specificati gli obblighi manutentivi a carico delle parti, applicando il criterio di titolarità degli oneri di manutenzione straordinaria a carico del proprietario e quelli di manutenzione ordinaria a carico del locatario.

L'importo del canone sarà definito applicando i criteri previsti dall'ART e partendo da una stima del valore di mercato basato su apposite perizie condotte dai proprietari degli stessi.

Impianti di Fermata

Non si ritiene, invece, di classificare come indispensabile alcun impianto di fermata in quanto generalmente consistenti quasi esclusivamente in semplici paline per altro non omogenee e vetuste, facilmente duplicabili a costi sostenibili.

Data comunque l'importanza di tale infrastruttura per l'accessibilità al servizio, un piano per la sostituzione e riqualificazione degli impianti di fermata (paline, pensiline, sedute, pannelli informativi statici e dinamici) sarà oggetto di apposita premialità in sede di valutazione delle offerte. Si precisa che:

- il Piano dovrà rispettare i requisiti minimi previsti dal Capitolato o dalla Lettera d'invito;
- gli oneri derivanti dall'attuazione del piano, compresi quelli per la rimozione delle attuali paline saranno a carico dell'IA;
- l'IA dovrà curare con gli Enti proprietari delle strade tutto l'iter autorizzativo alla realizzazione di un'area di fermata idonea, predisponendo tutte le necessarie informazioni per tenere costantemente aggiornato e trasmettere alla Provincia il catasto informatico delle stesse.

5.1.8 Proposta di classificazione dei beni strumentali: Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)

Sulla base dei dati trasmessi dal Co.Tr.A.P. in data 15.04.2019 riportati nell'allegato 10, inerenti le dotazioni tecnologiche (AVM, sistemi di bordo, bigliettazione elettronica, ecc.) in disponibilità e di quanto dichiarato da FSE in merito ai medesimi beni, si ritiene che, anche rettificando le indicazioni della Relazione di Consultazione presentata in sede di Consultazione pubblica alla luce di ulteriori approfondimenti tecnici e normativi, abbiano le caratteristiche per poter essere classificati come indispensabili solo le dotazioni installate sugli autobus dichiarati indispensabili (sia quelli già presenti nel parco dell'attuale gestore, sia quelli che saranno immessi nell'ambito degli investimenti finanziati dalla Regione Puglia, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara).

Per le dotazioni installate a bordo degli altri veicoli non si ritiene economicamente ragionevole procedere ad una rimozione e re-installazione a bordo di altri mezzi, sia per il costo che tale operazione avrebbe rispetto alla fornitura di un sistema nuovo, sia per la necessità di adeguare il sistema ai più recenti standard tecnologici. Tali beni, infatti, sono riproducibili a costi socialmente sostenibili (non essendo, peraltro, stati oggetto di contribuzione pubblica ovvero, pur essendo stati contribuiti sono da considerarsi ormai obsoleti.)

In ogni caso, un piano complessivo di monitoraggio flotta (AVM), certificazione del servizio e SBE (Sistema di Bigliettazione Elettronica) sarà oggetto di apposita premialità in sede di valutazione delle offerte.

5.2 Trasferimento del personale

Il riferimento fondamentale per la disciplina del trasferimento del personale è la lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (nella versione vigente, che è stata modificata in sede di conversione e

con la L.123/15 di conversione del D.L. 96/17) che prevede “in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara”:

- “trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti”
- “applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio², del 12 marzo 2001”.

In occasione della consultazione pubblica, anche ai fini dell'alimentazione del modello di Piano Economico e Finanziario Simulato sono stati, altresì, rilevati i dati concernenti il personale (non dirigente) che, ai sensi delle relative normative e dei contratti in essere, dovrà passare alle dipendenze dell'IA.

Gli attuali gestori dei servizi trasferiti alla competenza dell'ATO della provincia di Lecce ed oggetto della procedura di gara hanno trasmesso i dati del personale non dirigente impiegato per lo svolgimento di tali servizi individuato dalle stesse imprese con criteri interni.

La nuova Delibera ART 154/2019, con la misura che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che “l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente” e che:

- a) l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;
- b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione “Personale da trasferire”; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.”

L'Ente di Governo dell'ATO di Lecce ha pertanto provveduto a definire i contenuti della disciplina della Clausola sociale, relativamente alle modalità per quantificare e individuare il personale da trasferire, previa consultazione delle Organizzazioni sindacali e gli attuali gestori, ai sensi della Misura 21 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019.

Ciò è necessario in particolare per le aziende aderenti al Consorzio Co.Tr.A.P. e per F.S.E. che attualmente svolgono non solo i servizi oggetto della procedura di gara, ma anche ulteriori servizi soggetti ad OSP ma di competenza di altre ATO, ovvero servizi diversi da quelli di TPL.

Sulla base dei dati già trasmessi dalle aziende e dell'aggiornamento e correzione degli stessi ed applicando i criteri individuati dall'Ente di Governo, sarà verificato l'effettivo impiego sui servizi oggetto

² «Gli Stati membri possono limitare il periodo del mantenimento delle condizioni di lavoro, purché esso non sia inferiore ad un anno.»

di gara di competenza dell'ATO della provincia di Lecce, in particolare per il personale eventualmente utilizzato in modo promiscuo e per il personale indiretto.

La Consultazione è stata svolta nel corso del mese di settembre 2020 ed è stata preceduta, nei primi mesi del 2020, da alcuni incontri preliminari con le OO.SS. maggiormente rappresentative.

Come previsto dalla citata Delibera ART, ogni Partecipante alla procedura di gara (PG) "accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara".

I criteri che sono stati definiti dall'Ente di Governo per individuare il personale da trasferire (per le sole imprese che non svolgono esclusivamente i servizi oggetto di gara, alle quali la clausola si applica a tutto il personale non dirigente) sono i seguenti:

- Personale di guida:
 - tutti gli autisti attualmente impiegati in modo esclusivo nella produzione dei servizi oggetto di gara;
 - quota parte degli autisti impiegati in modo promiscuo sui servizi oggetto di gara e su altri servizi, applicando i seguenti criteri:
 - a) individuazione del numero di autisti da trasferire all'IA applicando un criterio di proporzionalità in base alle ore di guida svolte da tale personale sui servizi oggetto di gara nel 2019, rispetto alle ore di guida complessivamente svolte dallo stesso personale nel 2019;
 - b) arrotondamento all'unità superiore;
 - c) individuazione dei singoli autisti da trasferire, previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, con priorità per gli autisti con maggiore quota di ore dedicate allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- Personale di manutenzione, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti) ed individuato previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;
- Personale amministrativo e commerciale, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti) ed individuato previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;
- Per tutto il personale: priorità alla residenza (per le imprese che operano anche in altri contesti territoriali), allocando comunque interamente sui servizi oggetto di gara il personale che svolge mansioni esclusivamente riferite a questi servizi.

Inoltre, per la verifica del diritto dell'applicazione dell'obbligo di assorbimento da parte dell'IA per il personale assunto successivamente alla pubblicazione del Capitolato di gara (o dell'invio della lettera d'invito), cui sarà allegato l'elenco del personale da trasferire, si applicherà la seguente regola: possibilità di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con un numero equivalente e con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.

Per il calcolo della retribuzione che dovrà essere assicurata dal gestore subentrante a tutto il personale dipendente, ai sensi della lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, si dovranno considerare:

- a) tutti gli elementi economici previsti dal contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotramvieri applicati dal gestore uscenti, comprensivi degli scatti di anzianità maturati,
- b) tutti gli elementi economici derivanti dalla contrattazione aziendale applicati dal gestore uscente,
- c) gli eventuali elementi individuali (c.d. "ad personam") derivanti dall'applicazione della contrattazione nazionale e aziendale, con particolare riferimento:
 - agli elementi riconosciuti in applicazione dell'art.4 p.2 dell'Accordo nazionale del 27/11/2000,
 - agli elementi costituenti trasformazione di precedenti indennità aziendali abolite in applicazione di specifici accordi aziendali.

5.3 Condizioni di Qualità del servizio

In riferimento a quanto previsto dalla Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che prevede di sottoporre a Consultazione anche "la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni", si segnala che la precedente delibera 49/2015, vigente al momento dello svolgimento della Consultazione pubblica, non prevedeva l'obbligo di sottoporre a consultazione tali elementi, ma solo una facoltà (Misura 9). Pertanto tali elementi non sono stati oggetto di consultazione.

Tuttavia per gli standard di qualità si fa riferimento all'Allegato allo Schema di capitolato di gara "Standard di qualità del servizio e penali", di cui alla DGR 26/2020 che riporta gli indicatori di qualità del servizio erogato, gli standard da rispettare, le modalità di rilevazione e le relative penali, che dovranno tenere conto anche degli ulteriori impegni assunti dall'IA in sede di offerta.

Gli indicatori ed i relativi standard fanno riferimento alla D.G.R. n. 795 del 17.04.2015 con la quale la Regione Puglia ha approvato il Modello di riferimento regionale per la carta unica dei servizi di trasporto pubblico locale, che, anche a valle di un processo di coinvolgimento degli operatori, ha individuato un insieme minimo di indicatori utili all'univoca identificazione e misurazione dei parametri di qualità del servizio da utilizzare nella redazione della Carta della qualità dei servizi di trasporto pubblico secondo uno schema condiviso ed unitario a livello regionale.

I fattori della qualità ed i relativi indicatori oggetto di monitoraggio e soggetti a penalità, nonché le relative modalità di rilevazione sono riportati nella seguente tabella.

Per quanto attiene ai livelli degli indicatori e le relative penali si rinvia al documento citato.

Fattore di Qualità	Indicatori	Modalità di rilevazione
Regolarità e Puntualità	Regolarità	Report su sistema AVM
	Puntualità	Report su sistema AVM
Pulizia	Pulizia interna	Rilevazioni Ente affidante
	Pulizia esterna	Rilevazioni Ente affidante
Confort e servizi aggiuntivi	Aria condizionata	Rilevazioni Ente affidante
	Sedili	Rilevazioni Ente affidante
	Porte	Rilevazioni Ente affidante
	Plafoniere di illuminazione	Rilevazioni Ente affidante
	Pulsante di chiamata fermata	Rilevazioni Ente affidante
	Obliteratrici	Rilevazioni Ente affidante
Servizi per i viaggiatori disabili	Pedane disabili	Rilevazioni Ente affidante
Informazioni alla clientela	Informazioni a bordo	Rilevazioni Ente affidante
	Informazioni alle fermate	Rilevazioni Ente affidante
	Informazione in tempo reale (GTFS)	Dati del sistema AVM
	Sito Internet	Rilevazioni Ente affidante
	Call Center	Rilevazioni Ente affidante
Aspetti Relazionali e comportamentali	Cartellino riconoscimento	Rilevazioni Ente affidante
Livello servizio sportello	Rete di vendita	Documenti dell'Affidatario
	Reclami	Documenti dell'Affidatario

Oltre a tali livelli di qualità erogata si richiede all'IA di assicurare un'età media del parco autobus inferiore ai 9 anni per l'intera durata contrattuale e un'età massima del singolo autobus di 18 anni.

5.4 Organizzazione della rete

I servizi oggetto di affidamento sono costituiti da servizi di linea sostanzialmente "tradizionali", la cui articolazione è stata oggetto di razionalizzazione e revisione nell'ambito del Piano di Bacino.

La gara può rappresentare un'occasione per verificare la possibilità di introdurre modalità innovative in grado di aumentare l'efficienza e l'efficacia del servizio, valorizzando le competenze delle imprese affidatarie in tali scelte.

Nell'ambito del sistema di valutazione delle offerte saranno, pertanto, definiti meccanismi premiali per le offerte che dimostrino una forte capacità di progettazione dei servizi, attraverso la valutazione di proposte di revisione della rete e/o di introduzione e gestione di servizi flessibili (anche grazie all'adozione di soluzioni di innovazione tecnologica, finalizzate ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, anche non tradizionale/di linea come tecnologie DRT - Demand Responsive Transport).

La valutazione sarà finalizzata a premiare soggetti con esperienza e forti capacità progettuali ed organizzative, al fine di sviluppare una logica di partnership tra ente affidante e gestore, secondo le più recenti ed evolute modalità di gestione contrattuale degli affidamenti dei servizi di TPL a livello europeo e mondiale.



Si ritiene, tuttavia, di mantenere in capo all'Ente di governo la piena potestà decisionale nella scelta della programmazione dei servizi che potrà beneficiare delle proposte della capacità di analisi e progettazione delle Imprese affidatarie che dovranno, in ogni caso, essere previamente approvate dall'Ente di Governo stesso.

A tal fine, nei Contratti di Servizio saranno inserite adeguate clausole finalizzate a regolare le modalità di attuazione delle proposte di modifica al programma di esercizio, con particolare riferimento all'introduzione di servizi flessibili, proposti dall'Impresa Affidataria.

5.5 Requisiti di partecipazione

In merito ai requisiti di partecipazione degli operatori, si prevedono i seguenti:

- Requisiti economici e finanziari:
 - Fatturato specifico TPL almeno pari a quello di gara nell'ultimo triennio;
 - Patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (come previsto dalla Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019);
 - Bilanci in utile per almeno 2 dei 3 anni antecedenti alla pubblicazione della procedura.
- Requisiti tecnici:
 - Percorrenze per servizi di TPL almeno pari a quelle di gara nell'ultimo triennio;
 - Possesso delle abilitazioni necessarie all'esercizio dei servizi di TPL;
 - Certificazione di qualità ISO 9001:2015.

Non si prevedono requisiti ulteriori, al fine di assicurare massima partecipazione alla gara. Ulteriori capacità ed esperienze saranno oggetto del sistema di valutazione delle offerte, in particolare il possesso della Certificazione ISO 13816.

6 PIANO DI ACCESSO AL DATO

In base alle definizioni di cui all'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento (di cui già al punto 8 della Misura 3 dell'Allegato A alla delibera ART n. 16/2018) definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

- a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA".

Anche in questo caso la Consultazione sui beni essenziali e indispensabili è stata condotta prima dell'approvazione della citata Delibera 154/2019 e pertanto non ha riguardato anche tale aspetto.

Sulla base degli schemi di documentazione di gara approvati dalla Regione Puglia con DGR 26/2020, si riportano nella tabella successiva gli elementi essenziali del "Piano di accesso al dato". Gli schemi di gara suddetti, contengono anche ulteriori specifiche tecniche per compilazione e la trasmissione dei file di dati tali da assicurare l'uniformità degli stessi a livello regionale.

ELEMENTI	CONTENUTO
Insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA	Il gestore dovrà fornire, con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate di seguito, le informazioni relative a: <ul style="list-style-type: none">- Servizio erogato (Mensile, Semestrale, Annuale)- Ricavi tariffari (Mensile, Semestrale, Annuale)- Frequentazioni (Semestrale, Annuale)- Processi interni (Semestrale, Annuale)
Modalità di rilevazione del dato: automatica (real time)	L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione in modalità <i>open data</i> della istantanea, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification). Fermo restando che l'Aggiudicatario deve avere una completa conoscenza del suddetto protocollo, si precisa in particolare che: <ol style="list-style-type: none">a) la completa conformità dell'unità di informazione (in breve feed) prodotta allo standard indicato è a carico dell'Aggiudicatario;b) la validazione del feed verrà effettuata con un software specifico messo a disposizione dall'Azienda Google;c) l'Aggiudicatario nel corso del periodo di validità del contratto dovrà garantire - in accordo con l'Ente Affidante - l'aggiornamento della banca dati prodotta ad eventuali nuove versioni del protocollo, nonché l'arricchimento del contenuto informativo del feed. L'Aggiudicatario dovrà inoltre implementare - se richiesto - campi aggiuntivi del feed, secondo le specifiche documentate nello stesso protocollo per la gestione delle cosiddette "estensioni".

	<p>Il <u>sistema di conta-passeggeri</u> dovrà inoltre fornire in tempo reale il numero di passeggeri a bordo del veicolo tramite il sistema AVM anche senza considerare eventuali processi di post elaborazione adottati da dispositivi di misurazione. Tali valori dovranno essere resi accessibili all'interno dei campi occupancy previsto nel protocollo GTFS.</p>
<p>Modalità di rilevazione del dato: manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);</p>	<p>Le Relazioni di Rendicontazione (Mensile, Semestrale e Annuale) dovranno contenere una tabella di sintesi relativa al servizio svolto nel periodo di riferimento che riporti per l'intero servizio e per la singola linea i dati relativi alle corse e le relative percorrenze, classificate nelle seguenti tipologie (in numero assoluto e percentuale sul totale):</p> <ul style="list-style-type: none"> • effettuata: effettuata secondo la programmazione, con partenza entro i 30 minuti dall'orario programmato (per i servizi urbani) e i 60 Minuti (per il servizio extraurbano). Il dato va articolato in: <ul style="list-style-type: none"> - puntuale: corsa partita dal capolinea secondo gli standard previsti dall'Allegato 12 Standard di qualità del servizio erogato e Penali (Indicatore Puntualità "IPM"). - non puntuale: corsa partita dal capolinea fuori dagli standard previsti dall'Allegato 12 Standard di qualità del servizio erogato e Penali (Indicatore Puntualità "IPM") • non effettuata: corsa e relativa percorrenza programmata, ma non erogata. Rientra in questa casistica una corsa programmata con partenza ritardata di oltre 30 minuti (per i servizi urbani) e i 60 Minuti (per il servizio extraurbano); • parzialmente soppressa: corsa e relativa percorrenza programmata, ma erogata solo in un tratto del percorso, • deviata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma; • limitata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma; • straordinaria: corsa e relativa percorrenza effettuata in orario non programmato. Rientrano fra queste anche eventuali servizi "bis" non programmati, una corsa programmata con partenza ritardata di oltre 30 minuti (per i servizi urbani) o 60 minuti (per i servizi extraurbani) viene considerata una corsa programmata soppressa, seguita da una corsa straordinaria. <p>Tutti i dati di cui all'elenco precedente dovranno riportare se la corsa è rendicontata in modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • automatica: corsa effettuata con la copertura completa del sistema AVM, comprensiva dell'invio in tempo reale dei dati della vettura in formato GTFS e la registrazione dei dati AVM; • manuale: corsa e relativa percorrenza per la quale è effettuata la registrazione manuale, o per la quale esiste una parziale registrazione AVM completata manualmente. <p>I dati sul servizio erogato dovranno essere disponibili per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aggregazione giornaliera • Aggregazione settimanale • Aggregazione mensile • Aggregazione annuale <p>L'IA è tenuta a fornire i <u>dati relativi alle frequentazioni</u> di tutte le linee previste dal PdE, sia dal sistema AVM che sulla base di <u>rilevazioni dei saliti e dei disces</u>i ad ogni fermata che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l'anno, ricomprendendo comunque il periodo estivo (luglio) e quello invernale (novembre). I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Ente affidante.</p>

	<p>I dati relativi ai ricavi tariffari dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (excel, pdf, access, etc.) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:</p> <ul style="list-style-type: none">• totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo, con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale complessivo;• totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di supporto utilizzato (titoli su smart card, chip-on-paper, ecc .), con le relative percentuali;• calcolo degli aggi relativi alla rete di vendita;• numero totale ed importo complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito alle validazioni.
Modalità di accesso al dato da parte di terzi	I dati <i>real time</i> , come indicati ai punti precedenti, dovranno essere forniti in modalità open data su una piattaforma, messa a disposizione da parte dell'IA, accessibile pubblicamente con le specifiche che saranno fornite nella documentazione di gara
Fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA	L'impresa affidataria

Il Contratto di servizio prevederà in capo alle Imprese Affidatarie puntuali obblighi di monitoraggio del servizio, come riportati nella precedente tabella. Agli obblighi di monitoraggio saranno affiancati elementi incentivanti la capacità dell'operatore di rapida rimodulazione dell'offerta, monitoraggio della flotta e dei servizi erogati, tempi di reazione in caso di disservizi, raccolta e uso dei dati, anche ai fini di contabilità regolatoria e separazione contabile, clearing degli introiti tariffari in applicazione del previsto sistema regionale integrato.

Inoltre, si ricordano gli obblighi in capo all'IA di adozione degli schemi di contabilità regolatoria e separazione contabile, di cui alla Misura 12 e Annesso 3 della delibera in oggetto, in relazione ai quali i Contratti di servizio conterranno i relativi adempimenti e le modalità di rendicontazione, anche a beneficio dell'Ente affidante.

7 CRITERI PER DEFINIRE IL PEF SIMULATO

7.1 Struttura del PEFS

Il PEFs viene predisposto in base alla Delibera ART n.154/2019 (Allegato A – Misura 14) che prevede una serie di indicazioni per la sua predisposizione e delle stime sulle quali esso si basa, che fanno riferimento:

- ai principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 (Art. 4, par. 1 sulle voci di costo);
- all'articolo 17 del D.Lgs 422/1997 (costi standard);
- alla Norma UNI 11282/2008 (valorizzazione degli autobus indispensabili).

In particolare si evidenziano:

- diverse tipologie di ricavi: ricavi da traffico (per i quali si rinvia al paragrafo 4.3), altri ricavi (utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori), altri eventuali “effetti finanziari positivi” derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico;
- voci di costo: spese per il personale (stimati applicando valori medi di costo unitario dal CCNL per le diverse qualifiche al numero di addetti prevedibili in relazione a diversi livelli di produttività), costi esterni, in base ad intervalli di valore corrispondenti a appropriati benchmark (spese per l'energia, oneri per le infrastrutture, oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli, oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie, costi fissi);
- ammortamenti, considerata la vita utile delle varie tipologie di cespiti la quale, nel caso degli autobus, prende a riferimento i criteri indicati nella norma UNI 11282/2008 e s.m.i.

Deve, inoltre, essere considerato un «ragionevole margine di utile» da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, per la cui determinazione si fa riferimento al WACC (WACC pre-tax – Weighted Average Cost of Capital). L'utilizzo del WACC consente di tenere conto dell'adeguata remunerazione del capitale investito da azionisti e finanziatori esterni prevista dalla Delibera ART n. 154/2019.

Come riportato nella Misura 14 della Delibera ART 154/2019:

- il PEF simulato deve essere “articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5”;
- “il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG”
- “tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: D.M. 157/2018) con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore”.

Infine, la Delibera stabilisce due principi importanti:

- "l'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato"
- "l'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF".

Il PEFs definito dall'Autorità è, pertanto, un documento «ibrido», in quanto nella sua redazione si deve tenere in parte conto dei dati della gestione precedente (per effetto delle norme sul subentro) e in parte di dati di benchmark riferiti ad un'azienda efficiente.

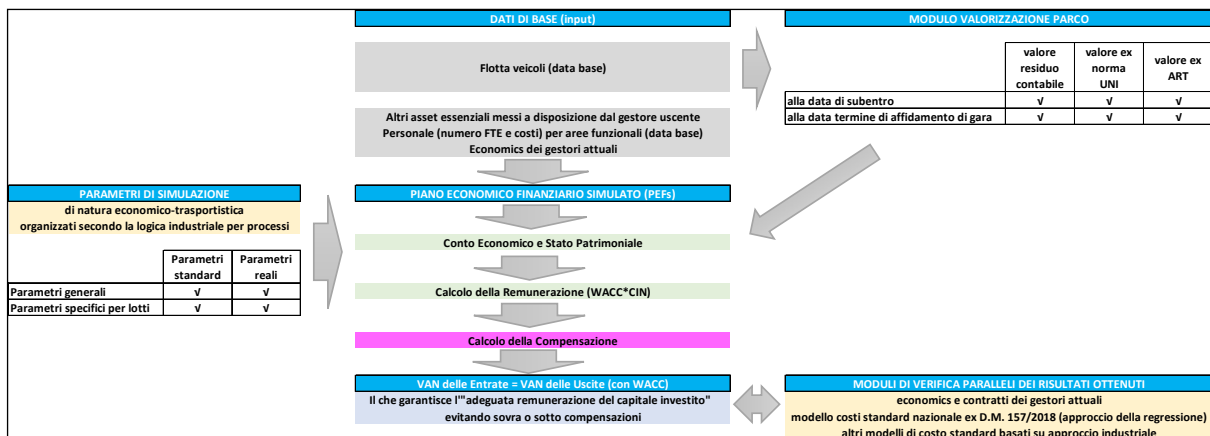
7.2 Metodologia proposta

La redazione del PEFs è supportata da un modello logico di simulazione messo a punto da LeM TTA e trasposto in ambiente MS excel™ che recepisce le innovazioni introdotte dall'ART con la Delibera 154/2019 relativamente alle modalità di calcolo della compensazione di gara e di applicazione della remunerazione del capitale.

Il modello è strutturato in diversi moduli alimentati con i dati economici e tecnici dell'affidamento in oggetto.

Esso viene calibrato sulla base di una serie di ipotesi/assumption tese ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione nell'arco del periodo previsto per l'affidamento: VAN (Valore attuale netto) delle entrate = VAN delle uscite, tenuto conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito (coerente con il livello di remunerazione del capitale investito previsto, WACC).

La struttura logica del modello di simulazione (dati di input e output), secondo una logica basata sui processi industriali nei quali si articola la produzione del servizio, può essere esemplificata dallo schema sotto riportato.



Vengono pertanto considerate le 4 principali aree funzionali tipiche delle aziende di trasporto pubblico locale:

- Area Esercizio,
- Area Tecnica (manutentiva),
- Area Commerciale-Marketing e Qualità,
- Area Amministrazione e Struttura

I parametri relativi alla produttività (ore guida per autista, incidenza dell'altro personale di esercizio, personale indiretto, percorrenze a vuoto) ed ai costi unitari sia del personale che esterni (carburante, consumi, spese generali, ecc.) costituiscono i "parametri standard" (intesi come parametri obiettivo di una gestione efficiente).

Nel modello i valori di tali parametri, pur partendo da riferimenti di benchmark, sono adattati allo specifico contesto e/o aggiornati con i dati più recenti, anche tramite opportuni indici di prezzo.

Il modello viene in ogni caso alimentato con i dati reali (in termini di unità e costo) relativi a:

- personale in forza agli attuali gestori, articolato per mansione, e con costi effettivi soggetti ai vincoli del subentro;
- parco bus indispensabili che dovranno essere trasferiti (compresi gli autobus contribuiti che saranno messi in esercizio prima dell'avvio del servizio oggetto di gara), investimenti stimati per l'avvio del servizio e investimenti stimati nel corso della gestione (a loro volta derivanti dagli obiettivi minimi di età media ed età massimi definiti).

In merito alla principale voce di costo, relativa al personale, il Modello prevede quindi un confronto tra:

- il costo standard obiettivo, dipendente dal parametro di ore guida effettive per conducente e contestualizzato in base alla velocità commerciale prevista (derivante dall'analisi del PdE del Piano di Bacino);
- il costo effettivo derivante dal personale che viene trasferito (in termini di costo unitario e addetti per area).

Il modello, per ciascuna categoria di addetti, utilizza il valore più alto tra i due per l'anno base.

Il confronto tra questi valori consente di stimare l'eventuale gap di efficienza che potrà essere possibile recuperare nel corso della gestione contrattuale, definendo obiettivi pluriennali da raggiungere nel corso dell'affidamento e che risultano, tendenzialmente rispondenti a diverse funzioni obiettivo:

- garantire la sostenibilità intertemporale dell'affidamento;
- favorire il conseguimento dell'efficienza produttiva nell'erogazione del servizio,
- favorire, laddove non sia già verificato, una tendenza all'allineamento dei costi agli standard e, laddove risultino già in linea, garantirne il mantenimento;
- favorire il raggiungimento, nel corso dell'affidamento, del rapporto ricavi da traffico/costo del servizio obiettivo (p.es. del 35%).

Il raggiungimento di tali obiettivi, in ottica intertemporale, è ottenuto intervenendo sulle seguenti variabili principali:

- a) incremento dei ricavi tariffari per effetto indicizzazione nonché contrasto all'evasione tariffaria;
- b) incremento della domanda di mobilità;
- c) eventuale riduzione del costo complessivo del personale con blocco parziale o totale del turnover.

Il modello consente di confrontare il costo di esercizio con quello derivante dall'applicazione algoritmo di calcolo dei costi standard di cui al D.M. Trasporti 28 marzo 2018 per i servizi su Autolinea (modello basato sulla regressione lineare), alimentato con i valori di vett-km e velocità commerciale di gara. Tale è necessario per rispondere al disposto del D.L. 50/2017 (art.27 comma 8-bis) che stabilisce l'obbligo per gli enti affidanti di utilizzare i costi standard determinati con il D.M. come "elemento di riferimento" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta.

Il confronto sarà in particolare effettuato con i costi standard "micro" come definiti per ciascun ATO dalla DGR 2304/2019.

7.3 Metodologia di calcolo del corrispettivo nel PEFS

Per determinare il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, a partire da quello dell'anno base (indicizzato negli anni successivi di dell'affidamento), si è fatto riferimento agli indirizzi forniti dalle delibere ART prima richiamate.

La delibera ART 154/2019 prevede che il corrispettivo debba garantire l'equilibrio economico finanziario della gestione, considerato l'intero arco temporale dell'affidamento, rispettando i seguenti vincoli:

- Valore Attuale Netto (VAN) delle «entrate» pari a quello delle «uscite»;
- $TIR=WACC$;
- VAN delle poste figurative (utile/perdita pre-tax regolatoria) pari a zero.

La metodologia ART (154/19) prevede che si calcoli la «compensazione variabile» anno per anno, come differenza tra le entrate e le uscite (compresa la remunerazione del capitale), e che si individui una «compensazione costante» (non indicizzata) che abbia lo stesso VAN.

Per la gara in oggetto, anche in coerenza con gli indirizzi regionali contenuti negli schemi di gara di cui alla DGR 26/2020, è stata quindi prevista una compensazione costante. Non è quindi previsto un adeguamento annuale del corrispettivo, essendo già considerato nella compensazione costante di gara l'incremento di costo in base all'inflazione programmata.

Eventuali scostamenti dell'inflazione effettiva rispetto a quella programmata utilizzata per la predisposizione del PEFS da parte dell'EA e per la predisposizione del PEF di gara da parte dell'IA saranno considerati in sede di verifica dei Periodi regolatori.

Deve inoltre essere considerato un «ragionevole margine di utile» da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, per la cui determinazione si fa riferimento al WACC (WACC pre-tax – Weighted Average Cost of Capital - costo medio ponderato del capitale), come individuato dall'ART con la Delibera n. 33/2021 dell'11 marzo 2021.

L'utilizzo del WACC consente di tenere conto dell'adeguata remunerazione del capitale investito da azionisti e finanziatori esterni prevista dalla Delibera ART n. 154/2019.

7.4 Valutazione del PEF dei concorrenti (PEF di Gara) e monitoraggio

Per quanto riguarda, invece, il monitoraggio della congruità del corrispettivo nel tempo, durante la gestione contrattuale, si dovrà utilizzare il PEF predisposto in sede di gara dal concorrente aggiudicatario.

Saranno pertanto definiti in modo puntuale ed inequivocabile i criteri di costruzione dello stesso, i relativi vincoli e meccanismi che esso dovrà prevedere per poter procedere alla verifica ed al monitoraggio della gestione, nonché ad un'esatta e puntuale ripartizione dei rischi sempre in coerenza con quanto previsto dalla delibera ART 154/2019.

Il PEF del concorrente sarà inoltre sottoposto alla verifica della sostenibilità economico finanziaria, nonché della bancabilità, tramite appositi indici.

7.5 Modalità di calcolo del WACC

Per calcolare il giusto margine di utile si è applicato, coerentemente con le indicazioni della Delibera ART 154/2019, il WACC al Capitale Investito Netto (CIN). Il WACC è stato anche utilizzato per l'attualizzazione ai fini del calcolo del VAN.

Per il WACC da applicare nei PEFs, si applica il valore individuato dall'ART con la Delibera n. 33/2021 dell'11 marzo 2021 (cui si rinvia).

Il WACC pre-Tax utilizzato è pertanto pari al 6,15% per tutta la durata del contratto (come previsto dalla metodologia ART), derivante dall'applicazione della seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d (1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove:

R= WACC

R_e = costo del capitale proprio

R_d = costo del capitale di debito

g = gearing (Quota capitale proprio)

1-g= quota capitale di debito

t = aliquota per il calcolo dello «scudo fiscale»

T= aliquota di imposta societaria

$$R_d = rfr + dp$$

con:

R_d il costo del capitale di debito;
 rfr *risk free rate*;
 dp il premio al debito.

$$R_e = rfr + \beta_e \cdot erp$$

con:

R_e il costo del capitale proprio;
 rfr il *risk free rate*, ovvero il tasso privo di rischio;
 β_e l'*equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);
 erp l'*equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio.

Costo medio ponderato del capitale (WACC)	Parametri	Dati
Tasso risk-free	r_{fr}	1,95%
Premio rischio di mercato settoriale	erp	6,01%
Beta unlevered	β_u	0,35
Beta levered: Beta unlevered * $[1+(1-L)*D/E]$	β_e	0,70
Costo del capitale proprio (K_e)	R_e	6,14%
Tasso risk-free (Rf)	r_{fr}	1,95%
Debt Risk premium	dp	2,00%
Costo del debito pre tax (K_d) [$R_f + \text{Spread}$]	R_d	3,95%
Scudo fiscale	t	24,00%
Costo del debito post tax [$K_d*(1-t)$]	$R_d*(1-t)$	3,00%
D/(D+E)	g	56%
D/E		1,28
WACC post tax		4,38%
Aliquota fiscale	T	0,288
WACC pre tax	R	6,15%

7.6 Definizione dei principali parametri

7.6.1 Costo del personale

Il costo complessivo del personale inserito nei PEFs (per l'anno base) si basa sul maggiore tra i seguenti due valori, calcolati entrambi per ciascuna delle sei categorie di addetti (personale di guida, altro movimento, deposito, manutenzione, commerciale e amministrazione):

- il costo complessivo annuo del personale oggetto di trasferimento all'IA (comprensivo di eventuali indennità derivanti dagli accordi aziendali);
- il costo complessivo standard calcolato moltiplicando per ciascuna categoria di addetti il numero di personale standard (FTE) per il costo complessivo medio annuo effettivo.

Personale di guida standard

Il numero del personale di guida standard (distinto tra servizi urbani ed extraurbani) viene così calcolato:

- sono determinati i tempi di percorrenza complessivi annui necessari per effettuare il numero di chilometri prodotti (corrispondenti alle ore di guida necessarie annue) rapportando le vett-km prodotte (vett-km offerte + vett-km per percorrenze tecniche o a vuoto) per la velocità commerciale al netto dei tempi di sosta (specifici per i servizi urbani ed extraurbani);
- il numero di autisti standard viene poi ottenuto dividendo i tempi di percorrenza complessivi annui per il numero di ore di guida medie annue per autista, parametro standard tratto dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni (a loro volta determinati a partire dalla regolamentazione del CCNL Autoferrotranvieri). Tale parametro, influenzando indirettamente altre voci di costo calcolate parametricamente in rapporto al costo del personale di guida, viene utilizzato come principale leva per ricondurre, in caso di scostamento, il corrispettivo derivante dal PEFS a quello di riferimento (costo standard micro dell'ATO della provincia di Lecce individuato dalla Regione Puglia).

Altro personale di movimento standard

Il numero dell'altro personale di movimento standard viene calcolato in proporzione al personale di guida standard ed applicando una percentuale pari al 8,7% per i servizi urbani e pari al 5,10% per i servizi extraurbani: tale percentuale fa riferimento a parametri standard tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

Personale di deposito standard

Il numero del personale di deposito standard viene calcolato in proporzione al numero di autobus necessari (comprese scorte) ed applicando un parametro standard pari a 0,013 addetti per autobus sia per i servizi urbani che per i servizi extraurbani: tale parametro fa riferimento a parametri standard tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

Personale di manutenzione standard

I livelli di produttività standard e il numero di personale di manutenzione per vettura standard proposti fanno riferimento a parametri tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

Il vincolo nel modello è dato dal costo di manutenzione per chilometro prodotto (rispetto al quale il costo dei lubrificanti e degli pneumatici è considerato con una voce distinta), articolato in costo del personale e costi esterni. Dato che eventuali scelte di «*make or buy*» da parte del subentrante potrebbero ridurre il numero di addetti di manutenzione, il relativo minor costo sarebbe comunque compensato da maggiori costi esterni di manutenzione.

Personale di amministrazione standard

Il numero del personale di amministrazione viene calcolato in modo tale da ottenere un'incidenza complessiva del relativo costo annuo sul costo complessivo annuo del personale di guida, altro movimento e deposito, pari al livello standard del 3,27% per servizi urbani e 2,89% per servizi extraurbani.

Personale commerciale standard

Il numero del personale commerciale viene calcolato in modo tale da ottenere un'incidenza complessiva del relativo costo annuo sul costo complessivo annuo del personale di guida, altro movimento e deposito, pari al livello standard del 5,23% per servizi urbani e 2,31% per servizi extraurbani.

7.6.2 Costi del carburante

Il costo chilometrico del carburante viene calcolato sulla base del costo medio del gasolio per autotrazione rilevato nell'ultimo triennio:

- detraendo l'IVA dal prezzo medio lordo a litro preso a riferimento;
- detraendo la quota di accisa oggetto di rimborso (0,21 euro a litro);

- applicando un consumo medio pari a 2,20 km per litro per i servizi urbani e 2,35 km per litro per gli extraurbani.

7.6.3 Costi ricambi, lubrificanti e manutenzione (escluso personale) - pneumatici e materiali vari - tasse, revisioni, polizze RCA

Sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani, al netto del costo del personale di manutenzione che dovrà essere trasferito ai nuovi gestori.

7.6.4 Costi impianti e altri costi di amministrazione e struttura

Sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani, tenendo conto del costo specifico relativo agli impianti individuati come indispensabili.

7.6.5 Imposte su reddito

Le imposte sul reddito sono calcolate, in modalità semplificata, con due distinte finalità:

- Imposte figurative da detrarre al NOPAT ai fini della determinazione dei Flussi di cassa netti per l'impresa (unlevered);
- imposte effettive da inserire nel Conto Economico.

In entrambi i casi:

- si applica l'aliquota IRES del 24%, tenendo conto del meccanismo di riporto delle perdite deducibili (entro il limite dell'80% del reddito imponibile, ex Art. 84 del TUIR);
- coerentemente con le stime di calcolo utilizzate dai principali studi sui costi standard per le aziende del settore (in primis nella «Bozza di Decreto costi standard MIT») non si considera l'IRAP.

Al contrario, della deducibilità dalla base imponibile IRES degli oneri finanziari (ex Art. 96 del TUIR):

- se ne tiene conto ai fini del calcolo delle Imposte inserite a Conto Economico;
- non se ne tiene conto ai fini del calcolo delle Imposte figurative da detrarre al NOPAT, volendo determinare i Flussi di cassa netti per l'impresa (unlevered) quindi ante gestione finanziaria.

7.6.6 Indicizzazioni

Per quanto riguarda l'andamento negli anni dei costi operativi (esclusi gli ammortamenti e i canoni di utilizzo degli autobus in usufrutto), essi sono indicizzati tenendo conto dell'anno di riferimento dei dati inseriti quali dati di input iniziale e dell'anno di avvio del servizio.

Come parametri inflattivi si applicano i tassi effettivi di inflazione (FOI) per gli anni fino al 2019 e il tasso programmato d'inflazione per gli anni successivi.

7.6.7 Vett-km offerte e vett-km prodotte (percorrenze a vuoto)

A fronte della quantità di vett-km messa a gara (vett-km offerte) viene calcolata la quantità di vett-km prodotte applicando un parametro standard relativo alle percorrenze a vuoto (vett-km tecniche necessarie per coprire il tragitto deposito- capolinea). Il valore previsto è pari all'8,8% per i servizi urbani e del 9,5% per i servizi extraurbani e potrà essere rettificato sulla base delle evidenze della rete di impianti previsti rispetto al Programma di esercizio.

7.6.8 Velocità commerciale

La velocità commerciale è un parametro chiave per la stima del costo di produzione del servizio, perché influenza l'entità dei principali fattori della produzione: autobus, autisti e carburante, dai quali dipendono più o meno direttamente quasi tutti gli altri costi.

La velocità commerciale viene calcolata sulla base del Programma di esercizio allegato al piano di Bacino e, in coerenza con i modelli di calcolo dei costi standard nazionali, viene rettificata aggiungendo ai tempi della velocità di percorrenza il tempo di sosta al capolinea di partenza (pari al 15% per i servizi extraurbani ed a 3 minuti per corsa per i servizi urbani).

Lecce, settembre 2021