



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 "LOTTI DI AFFIDAMENTO"

(Ex Misura 6 Allegato A alla Delibera A.R.T. n.48/2017)

A cura di: Servizio Pianificazione Servizi di trasporto
della Provincia di Lecce

Consulenza esterna: LeM TTA - dott. Simone Gragnani

Revisione R3 - Marzo 2021

Sommario

1	PREMESSA.....	4
2	QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE	5
3	ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE	7
3.1	LA MOBILITÀ SISTEMATICA	7
3.2	LA DOMANDA COTRAP	13
3.3	DOMANDA DEBOLE.....	14
4	ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO.....	19
4.1	GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE	19
4.2	RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI SULLA RETE PROVINCIALE	20
4.3	I SERVIZI COMUNALI	22
4.4	BILANCIO CHILOMETRICO DELLE PERCORRENZE	23
5	QUADRO DI RIFERIMENTO CONTRATTUALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL BACINO	24
6	SISTEMA TARIFFARIO E MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE	26
6.1	STRUTTURA TARIFFARIA	26
6.2	TARIFFE.....	28
6.3	INTEGRAZIONE.....	29
7	DETERMINAZIONE DEGLI OSP E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA	30
7.1	FINANZIAMENTO DEI SERVIZI.....	30
7.2	I CONTRIBUTI DEGLI ENTI LOCALI	31
7.3	RICAVI TARIFFARI.....	31
8	MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI.....	34
8.1	MATERIALE ROTABILE	34
8.2	DEPOSITI E RIMESSE	36
9	SUDDIVISIONE DEL BACINO IN LOTTE.....	38
9.1	GLI INDIRIZZI DELLA NORMATIVA NAZIONALE E REGIONALE.....	38
9.2	CRITERI SEGUITI PER INDIVIDUARE IL NUMERO DEI LOTTE	39
9.2.1	<i>Contendibilità</i>	<i>40</i>
9.2.2	<i>Dimensione ottima del servizio ed efficienza delle imprese</i>	<i>42</i>
9.2.3	<i>Massimizzazione dell'efficacia dell'azione amministrativa.....</i>	<i>44</i>
9.2.4	<i>Rapporto ricavi/costi dei Contratti di servizio</i>	<i>45</i>
9.3	SIMULAZIONI CONDOTTE.....	45
9.3.1	<i>Applicazione del DM Costi Standard</i>	<i>46</i>
9.3.2	<i>Gli scenari simulati</i>	<i>47</i>
9.3.3	<i>Applicazione de costo standard "micro" e rettifiche</i>	<i>48</i>



9.3.4	<i>I ricavi tariffari.....</i>	53
9.3.5	<i>I corrispettivi a base di gara stimati.....</i>	54
9.4	INDIVIDUAZIONE DEI LOTTI	55

1 Premessa

La presente Relazione illustra l'analisi finalizzata ad individuare il numero di Lotti nei quali articolare il Bacino del TPL corrispondente all'ATO della Provincia di Lecce ai fini della gara per l'affidamento dei servizi, secondo quanto previsto dalla Misura 6 della Delibera ART 48/2017 e applicando i criteri previsti dalla Delibera stessa e dall'art. 48, comma 6, lettera a) del D.L.50/17.

I dati relativi all'analisi della domanda e dell'offerta derivano dal Piano di Bacino, adottato 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.

Secondo quanto indicato dalla Misura 4, punto 11 (nonché della Misura 6, punto 2) delibera ART n. 48/2018, la Relazione deve illustrare "le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata" in merito alla definizione dei lotti di gara.

La citata Misura 6 prevede inoltre che la Relazione:

- è "pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento"
- è "inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter".

2 Quadro di riferimento normativo per il TPL regionale

La Legge Regionale n. 18/2002 regola il Settore del Trasporto Pubblico Locale nella Regione Puglia, unitamente alla L.R. 24/2012.

In particolare l'art. 19, comma 1, lett. b), della legge regionale n. 24/2012, dando attuazione all'art. 3-bis del D.L. 138/2011¹, ha individuato le Province quali Enti di Governo del Bacino Unico Ottimale per il TPL.

Tale norma è coerente con il D.L. del 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla Legge del 21 giugno 2017, n. 96 che all'art. 48 disciplina "Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel Trasporto Pubblico Locale" prevedendo che, a tutela della concorrenza, le Regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi".

Il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017, confermando l'estensione degli Ambiti Territoriali Ottimali identificati nella L.R. n. 24/2012, ha definito il contesto di riferimento di ogni singolo Ambito pugliese secondo cui saranno riorganizzati e, conseguentemente, eserciti, i servizi di trasporto pubblico locale.

L'art. 17 della L.R. 24/2012 prevede che la Regione svolga i compiti di programmazione (secondo le modalità previste dalla legge regionale 18/2002).

L'art. 4 della L.R. 24/2012 prevede che, "ferme restando le competenze che le norme statali riservano ad Autorità e organismi nazionali, ciascun Organo di governo, in quanto esponente dell'ATO:

- a) definisce gli obblighi di servizio pubblico e universale;
- b) stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe agevolate in favore degli utenti in condizioni di disagio economico, sociale e personale;
- c) adotta apposito provvedimento sul regime di mercato, nell'attuazione del servizio;
- d) procede all'affidamento del servizio e stipula il relativo contratto di servizio, salvo diverse disposizioni per specifici servizi locali;
- e) approva i piani d'Ambito e gli altri atti di pianificazione."

Pertanto, 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.

¹Decreto Legge del 13 agosto 2011, n. 138 convertito, con modificazioni, con Legge del 14 settembre 2011, n. 148.

In data 31/10/2017 la Provincia 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.

L'Art. 5 della L.R. 24/2012 prevede che l'Organo di governo affidi il servizio "nel rispetto dei principi dell'UE, mediante:

- a) l'affidamento diretto a società considerate in house secondo la disciplina dell'UE;
- b) l'indizione di una procedura a evidenza pubblica ai fini dell'aggiudicazione del servizio;
- c) ovvero, l'indizione di una procedura di evidenza pubblica per la selezione del socio operativo della società a partecipazione pubblico-privata alla quale affidare il servizio."

In merito alle politiche tariffarie, l'Art. 18 della L.R. 24/2012 prevede che, "al fine di raggiungere il maggior grado di integrazione tariffaria, le funzioni di cui all'articolo 7, comma 4, lettera c), sono svolte dalla Giunta regionale".

La L.R. 18/2002 prevede, inoltre, che la Regione sia competente per la "determinazione delle tariffe minime".

3 Analisi della domanda effettiva, potenziale e debole

3.1 La mobilità sistematica

Al fine di ottenere informazioni sulla domanda di mobilità nel bacino, la fonte di dati più importante ed estesa è rappresentata dalle informazioni raccolte nell'ambito dei Censimenti generali della popolazione effettuati dall'ISTAT, i quali, con cadenza decennale, permettono di ottenere la matrice degli spostamenti sistematici per ciascun Comune suddivisi per fascia oraria, tipologia di trasporto e motivo di spostamento.

In aggiunta ai dati puramente statistici sulla domanda di mobilità si aggiungono:

- Indagini effettuate dai gestori per quanto concerne i servizi ferroviari ed i servizi sostitutivi/integrativi.
- Analisi del venduto per i servizi di trasporto pubblico automobilistico (bigliettazione COTRAP, Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi).

La mobilità complessiva su elaborazione ISTAT 2011 (mobilità interna e da/per l'esterno) interessante il bacino della Provincia di Lecce ha un volume pari a circa 331.000 spostamenti (considerando anche gli spostamenti all'interno dello stesso Comune) di cui il 95,45% all'interno della Provincia stessa come mostrato nel grafico seguente.

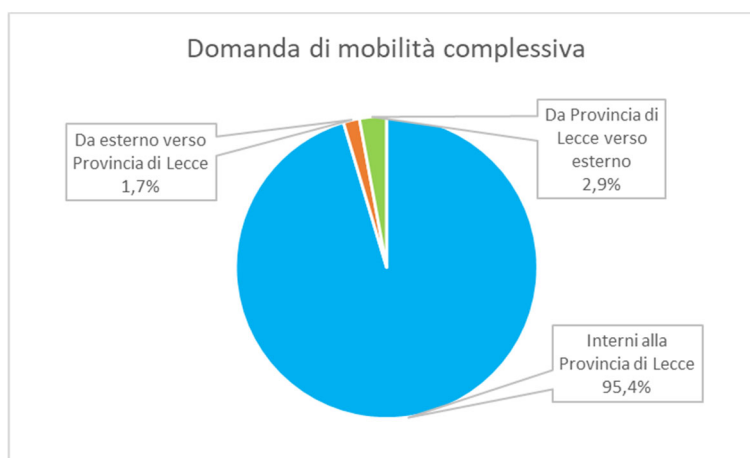


Grafico 1 Tipologia di spostamento (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Gli spostamenti interni alla Provincia, escludendo gli intra-comunali, risultano essere l'88,4% del totale. L'analisi circa il mezzo utilizzato per i flussi sistematici, per studio o per lavoro, considerando solo gli spostamenti interni alla Provincia ed escludendo quelli intra-comunali è mostrata nei due grafici seguenti.

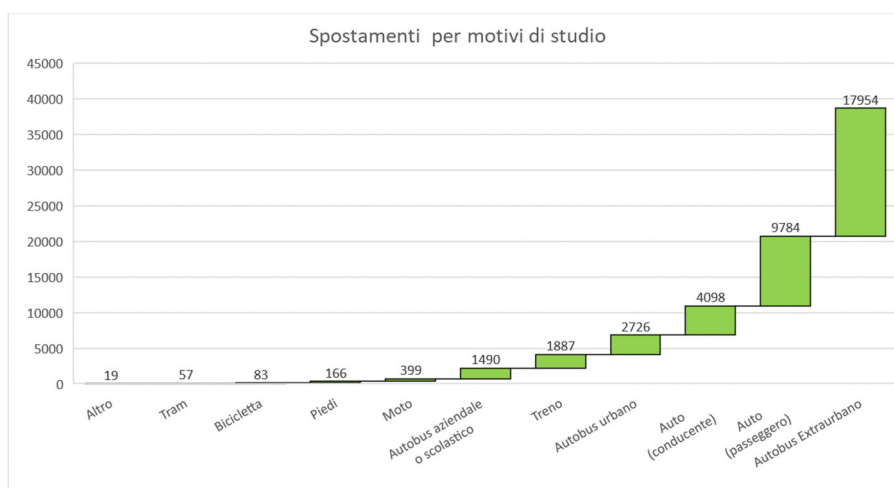


Grafico 2- Spostamenti per motivi di studio e per mezzo (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

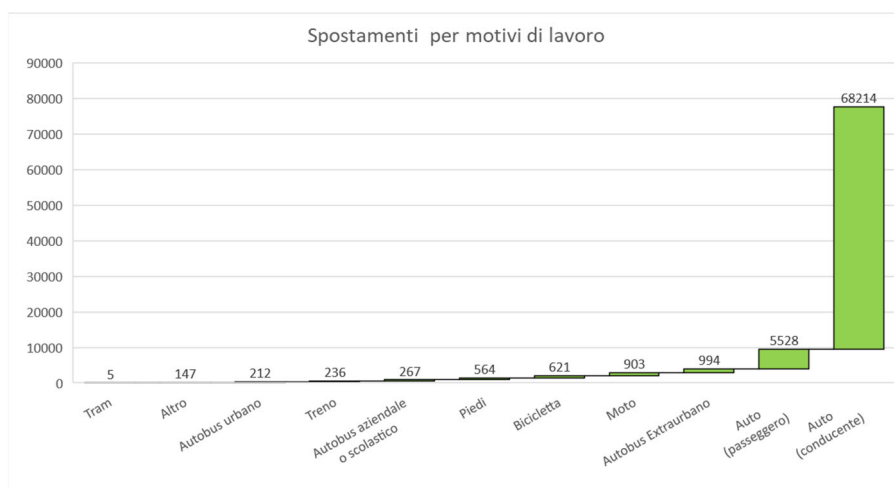


Grafico 3- Spostamenti per motivi di lavoro e per mezzo (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

In merito agli spostamenti per motivi di studio, l'autobus extraurbano è il mezzo preferito dagli studenti con quasi il 50% del totale degli spostamenti; seguono poi, l'auto come passeggero e quella come conducente.

Il treno detiene una quota parte relativamente piccola (circa il 5%) così come l'autobus urbano o suburbano (circa 7%). I restanti mezzi di trasporto si possono considerare trascurabili.

Analizzando, invece, gli spostamenti per motivi di lavoro la situazione cambia radicalmente, in quanto il mezzo preferito per lo spostamento è l'auto privata che, tra conducente e passeggero, arriva a pesare il 94,92% del totale. Il trasporto pubblico locale, che sia automobilistico o ferroviario, viene utilizzato raramente.

Aggregando i dati, si ottiene un quadro complessivo degli spostamenti all'interno della Provincia di Lecce (spostamenti intra-comunali esclusi) come mostrato nella tabella e nel grafico seguente:

Mezzo utilizzato	Numero spostamenti
Tram	62
Altro	166
Bicicletta	704
Piedi	730
Moto	1302
Autobus aziendale o scolastico	1757
Treno	2123
Autobus urbano	2938
Auto (passeggero)	15312
Autobus Extraurbano	18948
Auto (conducente)	72312

Tabella 1- Numero di spostamenti per mezzo (spostamenti intra-comunali esclusi, elaborazione su fonte ISTAT 2011)

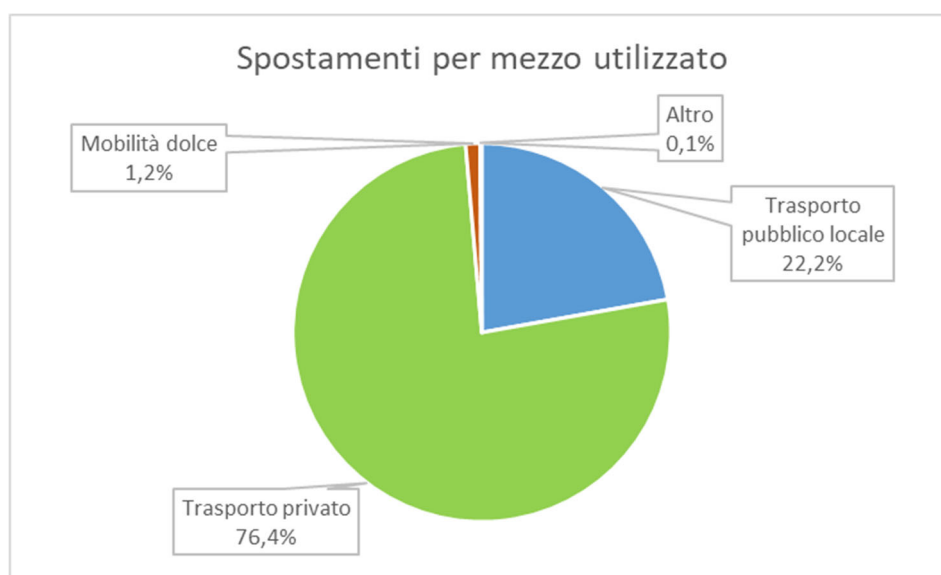


Grafico 4- Spostamenti interni alla Provincia di Lecce per mezzo utilizzato (spostamenti intra-comunali esclusi, elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Il trasporto pubblico, nelle sue diverse configurazioni, ha una percentuale di utilizzo che è uguale al 22,2%, mentre la modalità dominante rimane sempre il mezzo privato.

La mobilità dolce (a piedi o in bicicletta), più adatta a spostamenti all'interno dello stesso comune, è utilizzata nell'1,23 % degli spostamenti.

Dettagliando maggiormente il solo trasporto pubblico locale, la quota di spostamenti per tipologia di mezzo utilizzato è descritta nel grafico seguente:

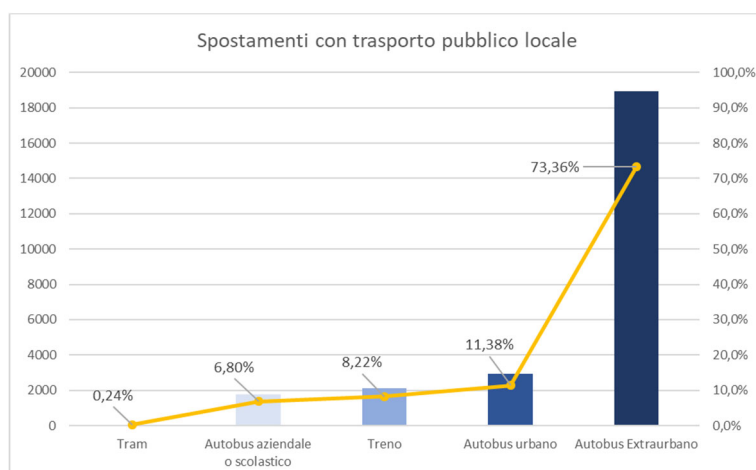


Grafico 5 Numero spostamenti effettuati utilizzando il trasporto pubblico e quota percentuale sul totale TPL (spostamenti intra-comunali esclusi, elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Come descritto in precedenza, il trasporto pubblico locale è utilizzato prevalentemente per spostamenti dovuti a motivazioni di studio ed il servizio extraurbano è quello che maggiormente viene preferito dagli utenti (73,36%). A seguire si ha l'autobus urbano o suburbano (11,38%), il treno (8,22%), gli autobus aziendali o scolastici (6,80%) ed infine il tram (0,24%).

Infine, per concludere l'analisi sulla domanda di mobilità ISTAT, è utile considerare il numero di spostamenti che vengono effettuati con il trasporto pubblico locale (interni alla Provincia di Lecce e non intra-comunali) per durata dello spostamento. Si nota come il maggior numero di spostamenti, che sia effettuato con trasporto automobilistico o ferroviario, abbia una durata tra i 16 ed i 30 minuti (circa il 45,5% del totale), seguito poi da spostamenti di durata ancora maggiore, tra 31 e 60 minuti (30,7%).

Gli spostamenti di breve durata (0-15 minuti) effettuati con il trasporto pubblico locale ottengono una percentuale del 15,2% sul totale TPL.

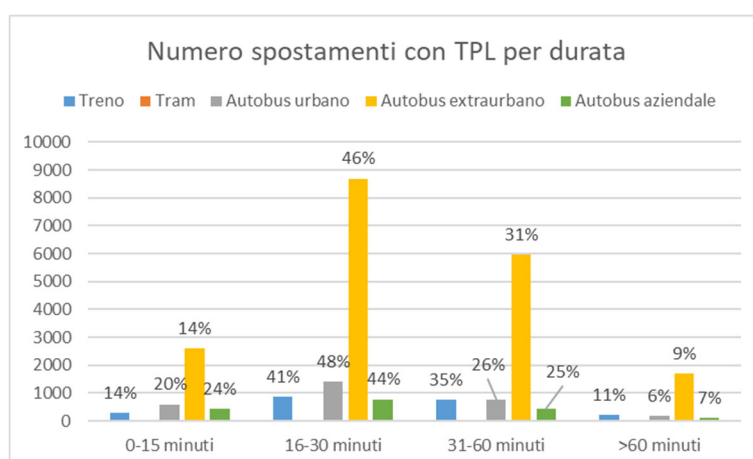


Grafico 6 Numero di spostamenti con TPL per durata (spostamenti intra-comunali esclusi, elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Nelle immagini seguenti si riportano le linee di domanda soddisfatta, realizzate a partire dalla matrice ISTAT 2011 e suddivise per tipologia di mezzo di trasporto (si considera, ai fini di questo documento, il solo servizio di trasporto pubblico locale)

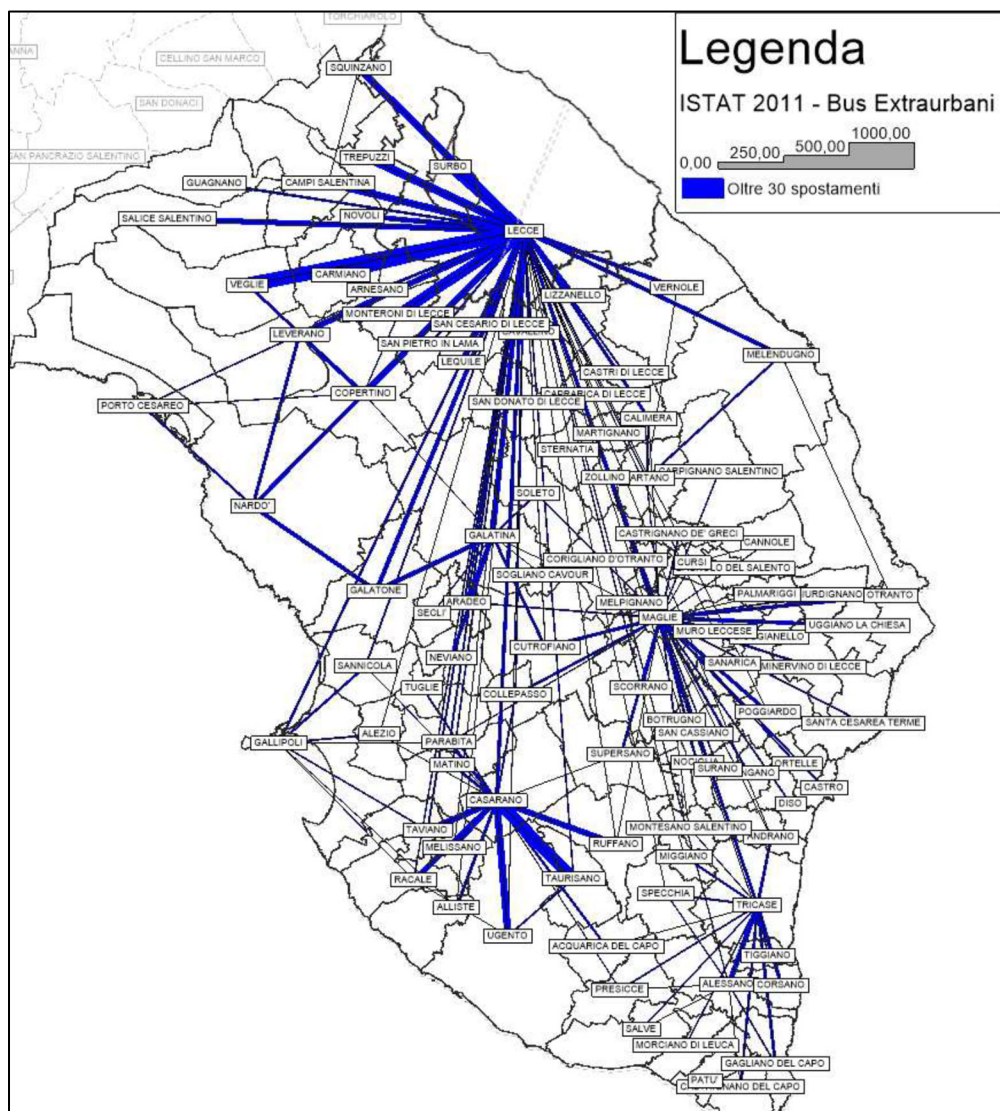


Figura 1 Linee di desiderio del servizio automobilistico extraurbano per spostamenti di sola andata effettuati all'interno della Provincia di Lecce (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Come visto nel Grafico 5, la maggior parte degli spostamenti all'interno della Provincia viene effettuato con autobus extraurbani; le linee di desiderio della domanda soddisfatta mostrano come gli spostamenti siano fortemente baricentrati sul capoluogo e in misura minore su altre località minori come ad esempio Casarano, Tricase e Maglie.

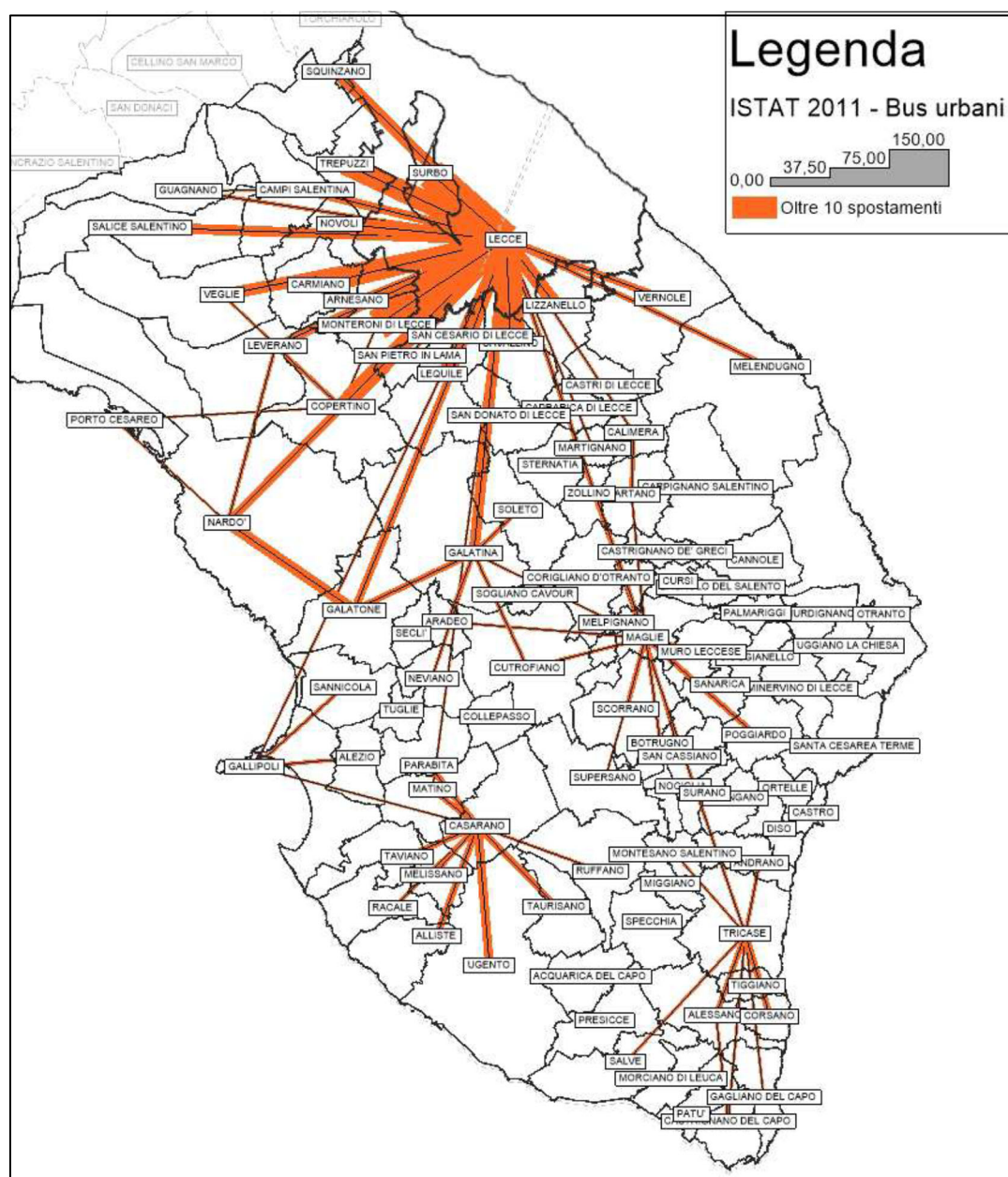


Figura 2 Linee di desiderio del servizio automobilistico urbano per spostamenti di sola andata effettuati all'interno della Provincia di Lecce (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Analogamente alla figura precedente, dalle linee di domanda soddisfatta con autobus urbani o suburbani, si evince una concentrazione di spostamenti da e verso Lecce anche se ci sono alcuni poli attrattori (Maglie, Tricase e Casarano) o alcune relazioni di mobilità (e.g. Nardò-Galatone) che rivestono un'importanza non trascurabile.

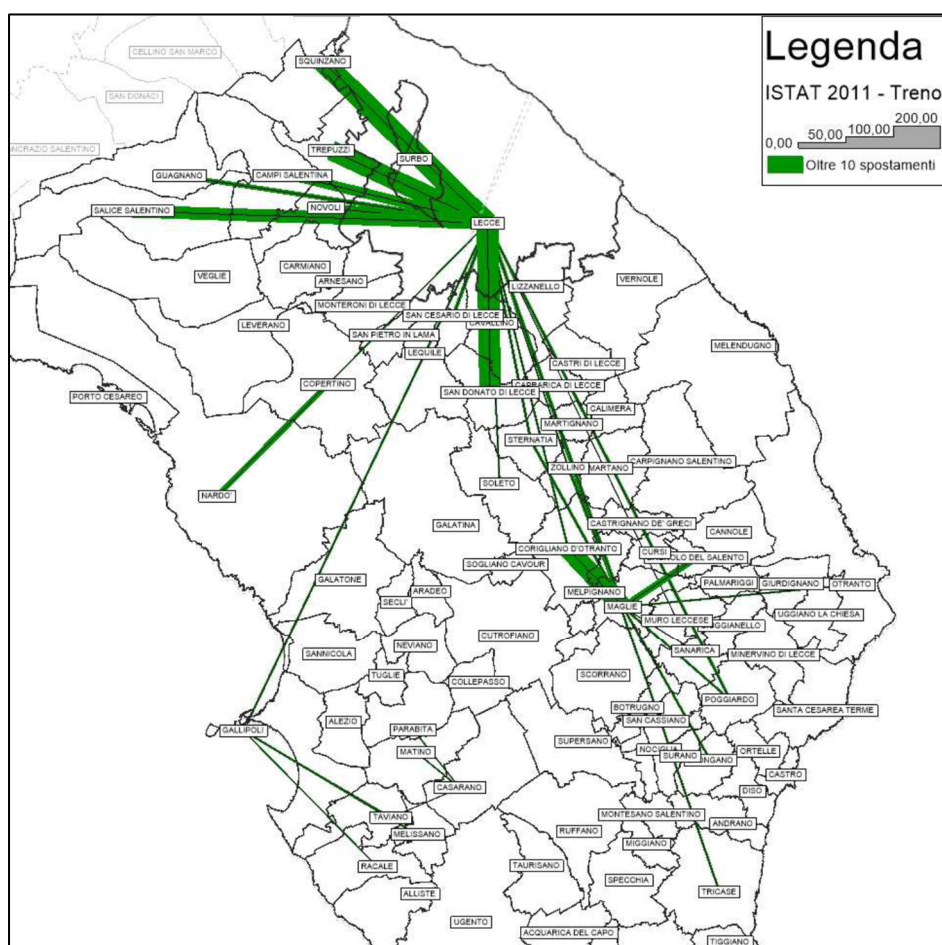


Figura 3 Linee di desiderio del servizio ferroviario per spostamenti di sola andata effettuati all'interno della Provincia di Lecce (elaborazione su fonte ISTAT 2011)

Il servizio ferroviario, in termini di flusso di pendolari, è meno rilevante rispetto al servizio automobilistico (8,22% del totale) e ciò è visibile anche dall'immagine precedente. Le tratte maggiormente frequentate sono anche in questo caso quelle che convergono su Lecce, la tratta Nardò-Copertino, Maglie-Bagnolo del Salento e Maglie-Corigliano d'Otranto.

3.2 La domanda COTRAP

Al fine di effettuare un'analisi spaziale della domanda di mobilità relativa alla sola componente di spostamenti tra i comuni della provincia di Lecce e di scambio tra questi ed il territorio circostante, è stata elaborata la matrice del venduto COTRAP (Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi).

Venduto annuale Cotrap	Contratto Prov. Lecce			Contratto Regionali			Totale		
	2012	2016	Var.	2012	2016	Var.	2012	2016	Var.
intra provinciali	2'199'157	2'356'520	7.16%	725'417	595'505	-17.91%	2'924'574	2'952'025	0.94%
di scambio con la provincia di Lecce	2'179	0	-100.00%	910'447	670'045	-26.40%	912'626	670'045	-26.58%
Totale	2'201'336	2'356'520	7.05%	1'635'864	1'265'550	-22.64%	3'837'200	3'622'070	-5.61%

Tabella 2 Analisi Spaziale della domanda COTRAP nel periodo 2012-2016

Nelle figure seguenti sono mostrate, attraverso le linee di desiderio, le principali relazioni in termini di venduto e suddivise per tipologia di contratto (Provinciale o Regionale).

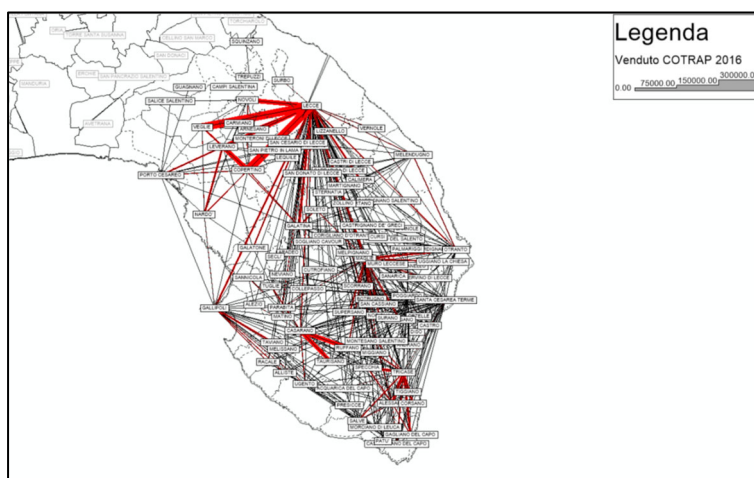


Figura 4- Linee di desiderio per venduto COTRAP 2016 – Contratto Provincia di Lecce: Da/Per comuni della provincia di Lecce

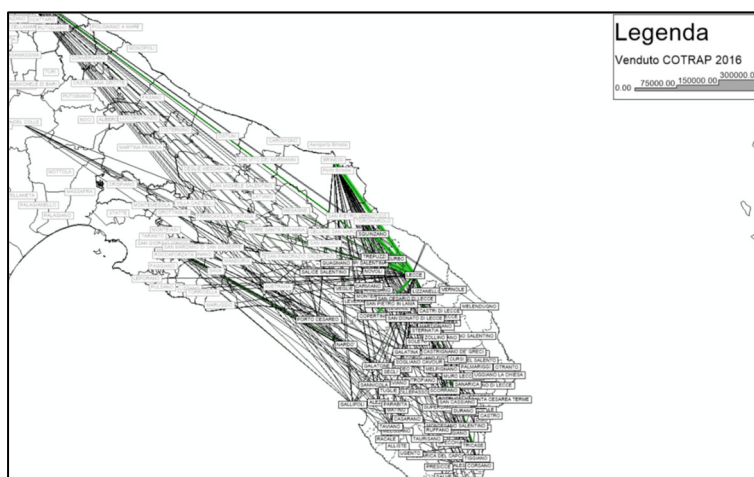


Figura 5- Linee di desiderio per venduto COTRAP 2016 – Contratto Regionale: Da/Per comuni della provincia di Lecce

3.3 Domanda debole

Le caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socioeconomiche di un territorio determinano la presenza di ambiti nei quali la mobilità potenziale si presenta di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, ossia la cosiddetta **domanda debole**.

I fattori correlati ad essa possono essere individuati tra i seguenti:

- conformazione fisica del territorio (orografia, distribuzione e densità della popolazione, grado di urbanizzazione, accessibilità);
- presenza di fattori permanenti o temporanei che comportano significative riduzioni del numero di spostamenti in relazione alle ore notturne o altri periodi della giornata, ai giorni della settimana festivi e prefestivi e/o a determinati periodi dell'anno;

- struttura sociale e demografica della popolazione con particolare riguardo alla presenza di fasce "sensibili" della stessa (minori, disagio economico, disabilità e/o ridotta mobilità, etc.); condizioni socioeconomiche correlate alla condizione professionale.

Quando i suddetti fattori assumono una configurazione rilevante, si determina una bassa potenzialità generativa di spostamenti, con una conseguente richiesta di servizi di trasporto di modesta entità, spazialmente dispersa e/o rarefatta nel tempo.

In altre parole, possono essere considerate aree a domanda debole quelle porzioni di territorio (comuni) entro le quali esiste una domanda di trasporto la cui ridotta entità, unitamente alla dispersione nello spazio e nel tempo e alle potenziali difficoltà che derivano dalla conformazione del territorio, è tale da rendere costosa ed inefficiente l'implementazione classica del servizio di trasporto pubblico.

Al fine di individuare le aree a domanda debole è possibile fare riferimento a:

- Delibera 48 del 30 marzo 2017 dell'*Autorità Regolazione Trasporti* (ART) che costituisce l'atto di regolazione con cui viene definita la metodologia per l'individuazione delle aree a domanda debole secondo specifici criteri di carattere "territoriale", "temporale" e "soggettivi/socioeconomici", da utilizzare per identificare all'interno del Bacino specifiche aree condizionate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità, che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa in quanto nessun operatore economico, "ove considerasse il proprio interesse commerciale", servirebbe tale domanda;
- Art. 4 "*Fattori di Contesto*" del D.M. 157 del 28/03/2018 sui Costi Standard del Ministero dei Trasporti (MIT).

Nello specifico, per l'analisi dei territori a domanda debole, sono stati utilizzati i criteri del D.M n.157 del 28/03/2018 (del MIT), il quale definisce i criteri di identificazione rigorosa in funzione di specificità del territorio e caratteristiche del tessuto socio economico. Gli indicatori si suddividono in:

- Indicatori "primari":
 - Potenzialità generativa: spostamenti giornalieri totali generati dal Comune inferiori a 3000 unità.
 - Anzianità della popolazione: quota di residenti con età compresa tra i 5 e i 24 anni o percentuale di residenti con età superiore a 70 anni superiore al 10%.
 - Grado di Perifericità: criterio per "graduare" la perifericità dei comuni italiani dai "poli" con maggiore capacità di offerta di servizi essenziali, utilizzando la classificazione MISE di ciascun Comune predisposta dal Comitato Tecnico Aree Interne (*Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne*). Per questa via, ogni Comune che sia classificato con grado pari a «D» (intermedio), «E» (periferico) o «F» (ultraperiferico) viene considerato come potenzialmente appartenente ad un ambito a domanda debole.
- Indicatori "secondari":
 - Escursione altimetrica: Differenza tra quota massima e minima s.l.m. nel territorio comunale maggiore di 600 metri.

- Dispersione territoriale: Dispersione degli insediamenti (comuni con frazioni e contrade) per una distanza reciproca superiore a 1,5 km; questo parametro è calcolato come la media pesata delle distanze di ciascun Comune dalle rispettive frazioni e contrade sulla popolazione di queste ultime.

Al fine della definizione di appartenenza ad un'area a domanda debole, un Comune deve rispettare le seguenti condizioni: presenza di tutti gli indicatori primari e superamento della soglia di almeno uno degli indicatori secondari.

Per quanto già detto, per individuare le aree a domanda debole sono stati elaborati i dati a livello comunale di tutti Comuni del bacino, utilizzando i criteri del D.M. 157/2018, andando a caratterizzare il territorio sulla base dei valori soglia stabiliti dallo stesso ed utilizzando le seguenti fonti:

- Censimento della Popolazione Istat 2011, per le variabili sociodemografiche-territoriali (escursione altimetrica, anzianità);
- Matrici O/D Pendolarismo ISTAT 2011 per gli spostamenti giornalieri totali generati;
- "Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne", del Ministero dello Sviluppo Economico, per il grado di perifericità dei Comuni.

L'analisi conduce all'individuazione di due diversi livelli di domanda debole:

1. **Aree potenzialmente a domanda debole:** appartengono a quest'ambito i comuni per i quali sono presenti tutti e tre gli indicatori primari. Trattasi di aree in cui le caratteristiche sociodemografiche e territoriali determinano una debolezza intrinseca della domanda di trasporto.
2. **Aree prioritariamente a domanda debole:** alla debolezza intrinseca si aggiungono altri elementi di natura urbanistica/orografica. Sono quelle aree dove oltre al superamento della soglia degli indicatori primari, si rileva il superamento della soglia di almeno un indicatore secondario.

Nelle tavole seguenti è riportata la cartografia relativa ai comuni della Provincia di Lecce che soddisfano le condizioni sopra esposte:

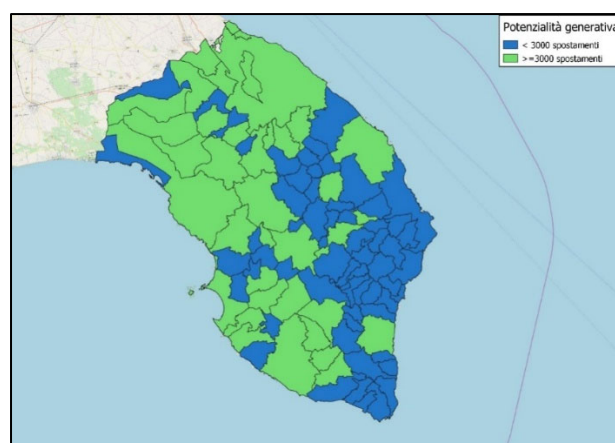


Figura 6- Potenzialità generativa della domanda (elaborazione su fonte Istat 2011)

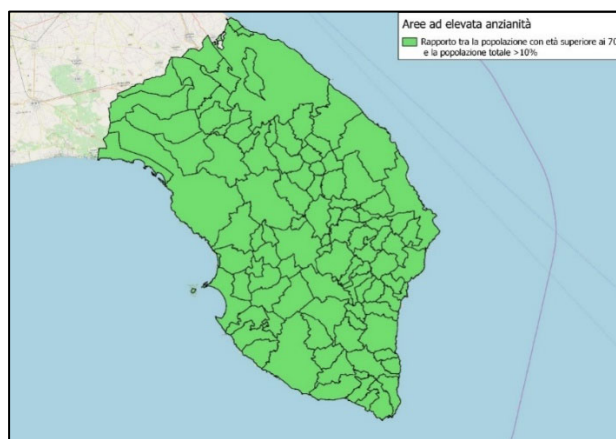


Figura 7- Anzianità della popolazione

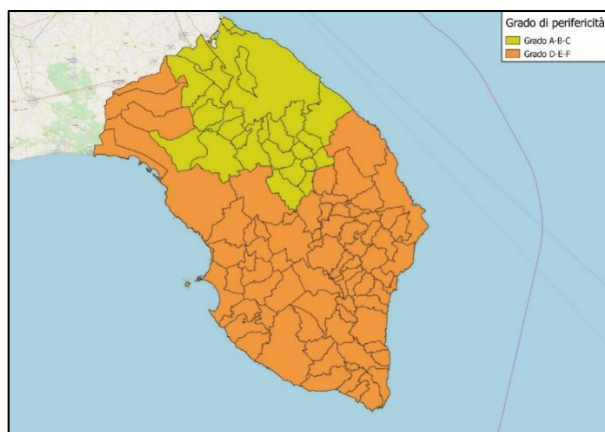


Figura 8- Grado di perifericità dei Comuni (fonte: classificazione MISE sulla base della "Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne")

Dall'analisi incrociata dei tre criteri primari sopra esposti, si ottiene la mappa delle aree potenzialmente a domanda debole (per le quali sussistono tutti e tre i criteri contemporaneamente).

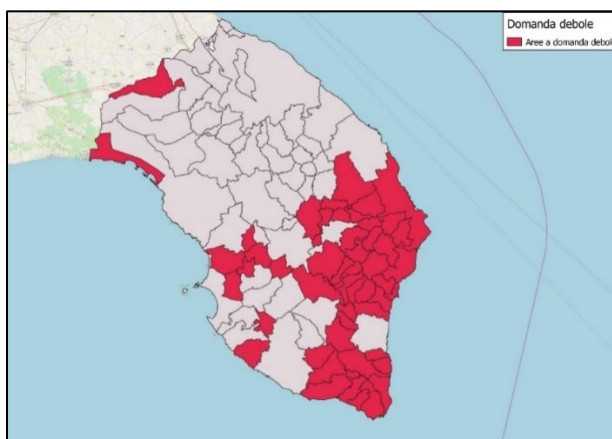


Figura 9- Aree potenzialmente a domanda debole

I Comuni considerati aree a domanda potenzialmente debole sono in totale 51 (52,58% del totale) e si trovano prevalentemente nell'area sud est della Provincia (ad esclusione dei comuni di Guagnano e Porto Cesareo).

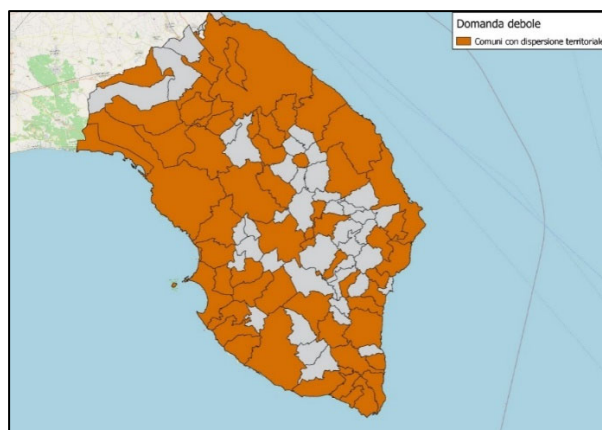


Figura 10 - Dispersione territoriale

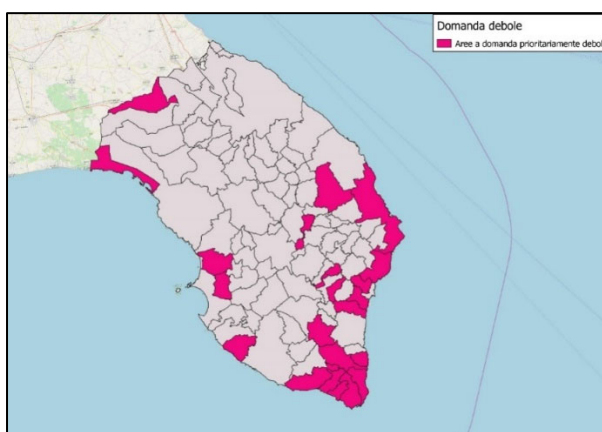


Figura 11 - Aree prioritariamente a domanda debole

Le aree a domanda prioritariamente debole sono invece 22 e soddisfano contemporaneamente tutti e 5 i criteri. Dal punto di vista trasportistico, queste aree necessitano della maggior attenzione possibile al fine di garantire il diritto alla mobilità delle persone.

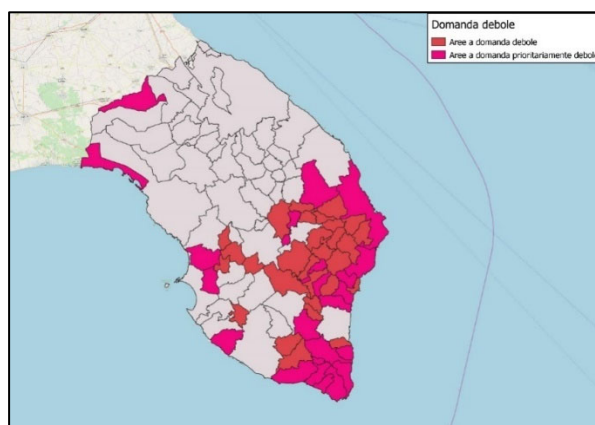


Figura 12- Aree a domanda debole

4 Analisi offerta di trasporto

4.1 Gerarchizzazione della rete

I servizi del bacino di mobilità vengono strutturati attraverso una gerarchizzazione della rete, elemento chiave per definire le priorità e le criticità del sistema nel suo complesso.

I parametri su cui si basa la classificazione dei servizi di trasporto pubblico sono:

- Livello di offerta: numero corse/anno
- Livello di domanda: numero passeggeri/anno
- *Load factor* medio: numero passeggeri/posti offerti su base annuale

Gerarchia	Corse/anno	Pax/anno	Load Factor
Classe 1	>15.000	>250.000	>25%
Classe 2	>5.000 e <=15.000	>90.000 e <=250.000	>15% e <=25%
Classe 3	<=5.000	<=90.000	<=15%

Specificata la clusterizzazione, è possibile definire i livelli di servizio delle singole linee:

1. Rientrano nel primo livello tutte le linee che soddisfano almeno 2 delle precedenti condizioni in classe 1;
2. Nel secondo livello rientrano tutte le linee che non sono di Livello 1 e 3;
3. Rientrano nel terzo livello tutte le linee che soddisfano almeno 2 delle precedenti condizioni in classe 3.

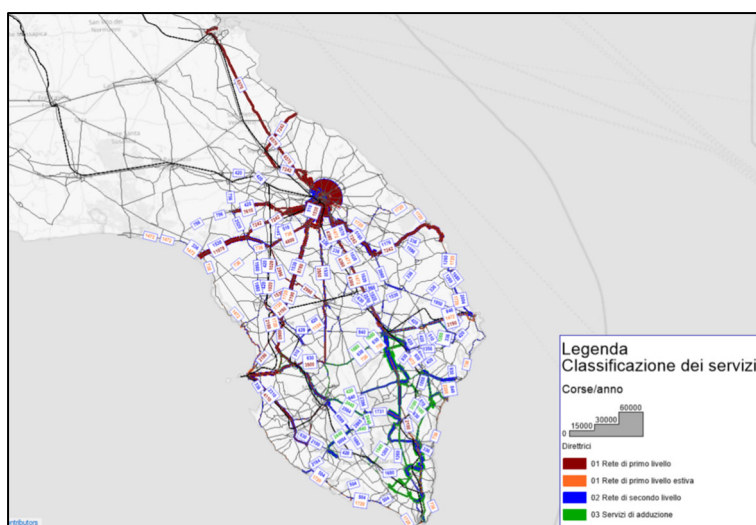


Figura 13 - Gerarchizzazione della rete di trasporto pubblico locale automobilistico

4.2 Riorganizzazione dei servizi sulla rete provinciale

Al fine di rendere efficiente la rete di trasporto sono stati adottati dei criteri guida così descritti:

- Semplificazione dei percorsi di linea con eliminazione delle tante varianti attualmente presenti al fine di rendere più efficace la leggibilità del tracciato.
- Simmetria delle corse a livello di linea: il numero di corse di andata della linea n-esima deve essere lo stesso di quelle di ritorno (al fine di garantire la possibilità di ritorno per chi effettua il viaggio di andata).
- Redazione di un programma di esercizio che sia definito in base a fasce orarie di 30 minuti di arrivo e partenza.
- Compatibilità del programma di esercizio con affidamento tramite gara: l'operatore aggiudicatario dovrà sottostare alle condizioni esposte nel Piano di Bacino (e.g. numero corse, fasce orarie etc.), nell'ottica di ottimizzazione delle sue risorse aziendali.
- Semplificazione delle validità per una maggiore leggibilità dell'offerta di servizio da parte dell'utente finale.
- Eliminazione delle percorrenze "parassite" e recupero delle percorrenze dovute a sovrapposizioni funzionali gomma-gomma o gomma-ferro (in principal modo sulle relazioni Lecce-Bari e Lecce-Taranto di Trenitalia).
- Potenziamanti mirati dei collegamenti che allo stato attuale risultano carenti; in particolare:
 - Tratta Casarano-Gallipoli-Lecce
 - Tricase-Lecce.
- Istituzione di tre nuovi collegamenti per relazioni di interesse anche turistico, ad ora non coperte dal servizio ferroviario. Tali collegamenti verranno effettuati utilizzando mezzi BHLS (Bus with high level of service) e sono:
 - Collegamento suburbano Metrobus 1: Porto Cesareo-Leverano-Monteroni-Arnesano-Fiorini-Lecce;
 - Collegamento suburbano Metrobus 2: Lecce-Cavallino-Lizzanello-Centro Commerciale (Cavallino)-Castri-Calimera-Melendugno-San Foca-Torre dell'Orso;
 - Collegamento suburbano Metrobus 3: Casalabate-Squinzano-Trepuzzi-Surbo-Lecce-San Cesario-San Pietro-Lequile.
- Servizi rapidi Alisalento: messa a sistema dei servizi di collegamento tra l'aeroporto di Brindisi e la stazione di Lecce al fine di garantire la mobilità verso i punti di accesso alla rete multimodale nazionale. Sono state individuate a tale scopo tre direttrici:
 - Casarano-Gallipoli-Galatone-Lecce-Brindisi APT (Alisalento 1)
 - Gagliano del Capo-Maglie-Lecce-Brindisi APT (Alisalento 2)
 - Otranto-Maglie-Lecce-Brindisi APT (Alisalento 3)

A supporto delle coppie/giorno per ogni direttrice è previsto anche un Alisalento 4 che effettua collegamento diretto tra Lecce e Brindisi in maniera da completare l'offerta di servizio con l'hub aeroportuale.

Nel lungo periodo, le linee Alisanto 2 e Alisalento 3 potrebbero venire sostituite da collegamenti ferroviari diretti, a seguito della possibilità dei treni FSE di circolare su rete RFI (Figura 14).

- Estensione temporale dei servizi estivi "Salento in Bus": l'incremento di utenti del servizio "Salento in Bus" pone la necessità di prolungare la validità temporale del servizio stesso nei mesi di Giugno e Settembre.
- Ricodifica provinciale delle linee che ad ora sono incongruenti e non adeguate a descrivere la struttura del servizio: ogni linea sarà definita da un codice numerico definito dalla progressione di "numero sottobacino + numero linea". A tal fine sono stati individuati 6 sottobacini:
 - Lecce
 - Porto Cesareo-Nardò-Copertino
 - Galatina
 - Maglie-Otranto
 - Gallipoli-Casarano
 - Tricase-Gagliano del Capo

Sono previsti inoltre codici speciali per la rete Metrobus, linee Alisalento e per i servizi di adduzione alla rete ferroviaria FSE.

- Razionalizzazione dei servizi extraurbani che penetrano nel comune di Lecce attraverso una semplificazione dei percorsi al fine di tutelare il TPL urbano (compresa la nuova rete filoviaria), rendere migliore l'accessibilità ai poli scolastici e determinare l'attestamento nei punti di interscambio.

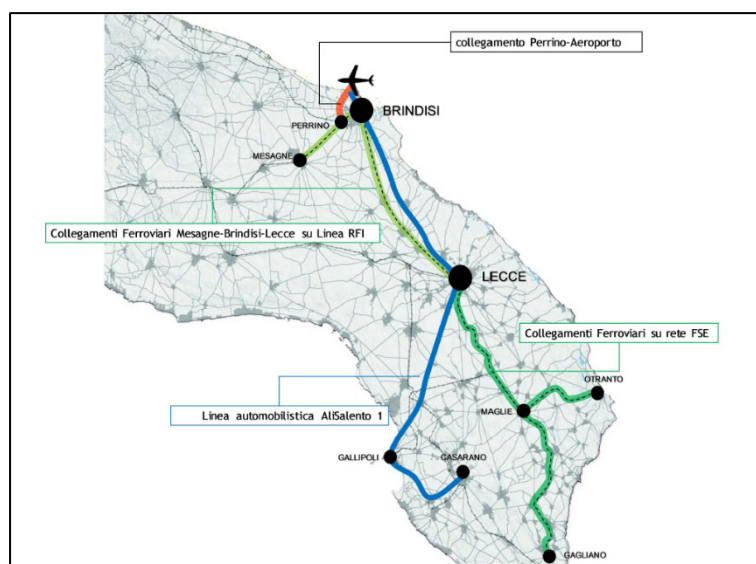


Figura 14- Diretrici Alisalento (il collegamento in verde nel medio periodo sarà automobilistico)

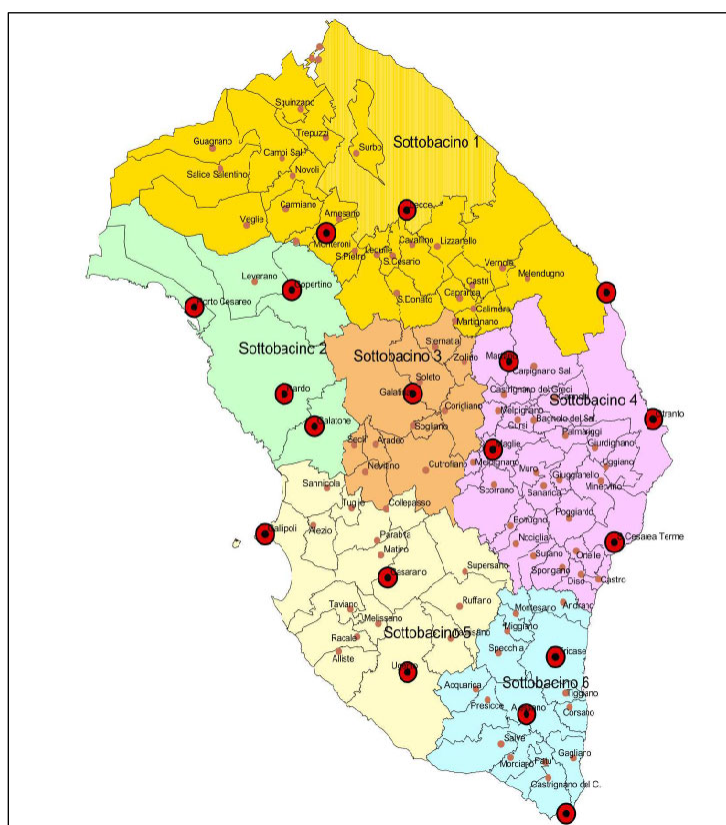


Figura 15- Definizione dei sottobacini provinciali

4.3 I servizi comunali

In merito ai servizi urbani relativi all'ATO di Lecce, con la DGR 2304/2019 e s.m.i., la Regione ha determinato i livelli dei servizi minimi dei comuni aventi diritto a questa tipologia di servizi, come mostrato in tabella.

Comune	Percorrenze SSMM 2019	Integrazione SSMM 2019	Servizi aggiuntivi	Totale
Lecce	2'417'387.7	0.0	0.0	2'417'387.7
Casarano	71'449.3	11'599.5	0.0	83'048.8
Galatina	63'459.1	10'322.6	5'690.7	79'472.3
Gallipoli (*)	24'881.6	4'068.6	20'300.0	49'250.2
Totale	2'577'177.6	25'990.7	25'990.7	2'629'159.0
(*) Percorrenze massime attribuibili nelle more della trasmissione delle documentazione da parte del Comune				

Tabella 3- Percorrenze dei servizi minimi ed aggiuntivi riconosciuti dalla Regione Puglia come da DGR 2304/2019 e smi

4.4 Bilancio chilometrico delle percorrenze

Di seguito è mostrato un riepilogo delle percorrenze di Contratto e di quelle di Progetto.

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 4- Riepilogo complessivo delle percorrenze

La definizione di rimodulazione dei servizi è intesa come la razionalizzazione e parziale acquisizione delle percorrenze relative alle linee provinciali e alle linee di FSE che si trovino in sostanziale parallelismo con le linee di nuova istituzione.

5 Quadro di riferimento contrattuale per il trasporto pubblico locale nel Bacino

I servizi attualmente svolti nell'ambito dell'ATO della Provincia di Lecce sono solo in parte contrattualizzati con la Provincia stessa. Nella Tabella 5 sono riportati, per ciascun contratto, l'Ente Affidante, l'Impresa affidataria, la data di stipula del contratto, quella di scadenza e l'eventuale ultima proroga concessa ai sensi della normativa regionale, nonché le percorrenze previste.

In merito alle percorrenze, per i contratti stipulati dalla Regione Puglia, quelle indicate nella tabella corrispondono alla quota del Contratto che è stata attribuita all'ATO del Bacino di Lecce e che sarà oggetto di affidamento.

Ente Affidante	Impresa Affidataria	Dal	Al	Ultima proroga al	km
Regione Puglia	Consorzio Co.Tr.A.P.	01/01/2005	31/12/2013	31/07/2021	2.923.299,00
Regione Puglia	F.S.E.	01/01/2010	01/01/2022		2.101.991,00
Provincia di Lecce	Consorzio Co.Tr.A.P.	01/01/2005	31/12/2013	30/06/2022 (*)	4.845.708,00
Comune di Lecce	S.G.M.	01/01/2001	31/12/2020	30/06/2021	1.560.224,00
Comune di Galatina	Tundo Vincenzo Srl	01/01/2005	31/12/2013	31/07/2021	146.379,60
Comune di Gallipoli	Consorzio Co.Tr.A.P.	01/10/2004	30/09/2013	31/07/2021	60.270,00
Comune di Casarano	Tundo Vincenzo Srl	01/03/2009	28/02/2018	31/07/2021	80.000,00
Totale					11.717.871,60
(*) Sino a 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell'emergenza sanitaria COVID19					

Tabella 5 – Contratti vigenti per i servizi di competenza dell'ATO del Bacino di Lecce

Le risorse attualmente assegnate ai contratti di cui sopra sono riportate nella Tabella 6. Le risorse indicate comprendono:

- i corrispettivi contrattuali (comprensivi di contributi CCNL per i contratti di competenza della Regione Puglia);
- l'IVA;
- i contributi CCNL (solo per il Contratto della Provincia di Lecce).

L'importo complessivo è pari ad **euro 27.566.528,60 (comprensivi di IVA)** e ad euro 25.195.986,59 al netto dell'IVA (gli importi non comprendono le quote di contributi CCNL relativi ai Comuni minori, comunque di entità marginale) di cui:

- 23.821.128,60 (comprensivi di IVA) per i servizi extraurbani e dei comuni di minori;
- 3.745.400,00 (comprensivi di IVA) per il Comune di Lecce.

Voce	Importo (€)
Corrispettivi Contratto Provincia-COTRAP	7.839.511,52
Corrispettivi Contratto Regione-FSE	6.662.682,45
Corrispettivi Contratto Regione- COTRAP	5.684.958,62
Corrispettivi Contratti Comuni Minori	444.267,56
Contributi CCNL (solo Provincia Lecce)	1.126.566,44
IVA	2.063.142,01
Totale risorse (Escluso Urbano Lecce)	23.821.128,60
Corrispettivo contratto Comune Lecce	3.074.000,00
Contributi CCNL	364.000,00
IVA	307.400,00
Totale risorse Urbano Lecce	3.745.400,00

Tabella 6 - Risorse attualmente assegnate ai contratti relativi ai servizi di competenza dell'ATO di Lecce

Gli importi relativi ai contratti regionali sono stati stimati applicando la seguente metodologia:

- per il Contratto Regione-Co.Tr.A.P.:
 - sulla base del corrispettivo complessivo previsto per il 2019 (DGR n.693/2019) è stato calcolato il corrispettivo totale al netto dell'IVA;
 - l'importo netto è stato diviso per i km totali previsti dal Contratto di servizio e dalle successive integrazioni, compresi i km erogati a titolo gratuito;
- per il Contratto Regione-FSE:
 - sulla base del corrispettivo complessivo previsto per il 2019 (DGR n.693/2019) è stato calcolato il corrispettivo totale al netto dell'IVA;
 - l'importo netto è stato confrontato con l'importo contrattuale (anno 2009) per calcolare l'indicizzazione cumulata;
 - il corrispettivo chilometrico per i servizi sostitutivi relativo all'anno 2019 (2,99 €/km) è stato quindi indicizzato (3,17 €/km);
 - il valore indicizzato è stato moltiplicato per i km contrattuali, ottenendo il corrispettivo totale indicizzato al 2019 relativo ai soli servizi automobilistici;
 - il corrispettivo totale per i soli servizi sostitutivi è stato quindi diviso per i km totali previsti dal Contratto di servizio, compresi i km erogati a titolo gratuito.

6 Sistema tariffario e modalità di aggiornamento delle tariffe

Il sistema tariffario Regionale è disciplinato dall'art.18 della L.R. 18/2002.

6.1 Struttura tariffaria

In particolare, la Giunta regionale stabilisce "le basi tariffarie chilometriche minime dei servizi di trasporto pubblico interurbani e i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi urbani e suburbani con l'obiettivo del raggiungimento del rapporto minimo tra ricavi e costi previsto dalla vigente normativa e di promuovere l'integrazione tariffaria tra i vari servizi, con qualunque modalità esercitati e in qualunque forma gestiti".

Le principali regole stabilite dalla Legge Regionale sono le seguenti:

- "le basi tariffarie sono, di norma, incrementate annualmente applicando l'indice dell'inflazione reale";
- "i prezzi minimi dei titoli di viaggio dei servizi interurbani sono commisurati alle basi tariffarie chilometriche";
- "i prezzi minimi dei titoli di viaggio, nonché gli abbonamenti mensili o settimanali dei servizi urbani e suburbani, sono commisurati al prezzo del biglietto di corsa semplice";
- i prezzi minimi dei titoli di viaggio per i servizi interurbani di TPRL sono calcolati "sulla base della lunghezza della relazione del viaggio corrispondente, per i servizi automobilistici, al minor percorso stradale tra i centri serviti indipendentemente dall'effettivo percorso dei servizi medesimi. Le lunghezze sono assunte con riferimento a fasce chilometriche di cinque chilometri fino ai cinquanta chilometri e di dieci chilometri oltre i cinquanta chilometri, assumendo la prima fascia da uno a dieci chilometri";
- "i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica per la lunghezza chilometrica massima della fascia in cui è compresa la lunghezza della relazione. Il prezzo minimo del biglietto di corsa semplice è commisurato alla lunghezza di quindici chilometri";
- "i prezzi minimi degli abbonamenti settimanali dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica per la lunghezza massima della fascia in cui è compresa la relazione e per il coefficiente dodici, o il coefficiente dieci per gli abbonamenti ridotti, con applicazione dei seguenti sconti progressivi:
 - a) fino a 10 km: 20%
 - b) da 11 a 20 km: 25%
 - c) da 21 a 30 km: 35%
 - d) da 31 a 40 km: 50%
 - e) da 41 a 50 km: 65%
 - f) oltre 50 km: 80%

- "i prezzi minimi degli abbonamenti mensili dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica di cui all'articolo 26, comma 1, per la lunghezza massima della fascia in cui è compresa la relazione e per il coefficiente cinquanta, o il coefficiente quarantadue per gli abbonamenti ridotti, con applicazione dei seguenti sconti progressivi:
 - a) Fino a 10 km: 30%
 - b) da 11 a 20 km: 40%
 - c) da 21 a 30 km: 50%
 - d) da 31 a 40 km: 60%
 - e) da 41 a 50 km: 75%
 - f) oltre 50 km: 85%".

È previsto, inoltre, che i ragazzi di età inferiore a dieci anni accompagnati da persona adulta siano trasportati gratuitamente.

In merito all'integrazione tariffaria, l'Art. 29 della L.R. 18/2002 stabilisce che la Regione promuova "l'istituzione di un sistema tariffario integrato che consenta all'utente l'utilizzo di tutti i servizi di TPRL sul proprio territorio con il pagamento di un unico titolo di viaggio, anche con carte multi servizi".

L'Art.30 della L.R. 18/2002 prevede, inoltre, la possibilità di introdurre agevolazioni tariffarie e gratuità da parte sia della Regione che degli enti locali, "in favore di determinate categorie di utenti a condizione che i relativi atti dispositivi provvedano contestualmente a coprire i minori ricavi del traffico derivanti alle imprese di trasporto dalle predette agevolazioni".

Tra le gratuità è previsto che la Giunta regionale possa disporre il rilascio, da parte delle imprese, di documenti di viaggio per la circolazione gratuita sugli autoservizi di TPRL delle seguenti categorie di cittadini:

- a) privi di vista per cecità assoluta o con residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
- b) invalidi di guerra, civili di guerra e per servizio, iscritti alla prima, seconda e terza categoria della tabella A) allegata alla legge 18 marzo 1968, n. 113 e successive modificazioni, e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;
- c) invalidi civili e portatori di handicap certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore all'80 per cento e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto, nonché invalidi del lavoro certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore al 70 per cento.

È previsto che tali titoli di viaggio siano rilasciati dalle imprese, nel limite massimo dello stanziamento previsto dalla Regione e che le conseguenti compensazioni dei minori ricavi del traffico alle agevolazioni "sono stabilite nel limite massimo del 2 per mille dei corrispettivi contrattuali di servizio".

6.2 Tariffe

Le tariffe minime regionali sono state da ultimo aggiornate con la DGR 2138/2020 e i relativi valori sono riportati nella tabella successiva.

Le tariffe previste nella tabella sono le seguenti:

- Corsa semplice;
- 10c, che corrisponde al prezzo dell'abbonamento settimanale agevolato (non previsto per l'ATO di Lecce);
- 12c, che corrisponde al prezzo dell'abbonamento settimanale ordinario;
- 42c, che corrisponde al prezzo dell'abbonamento mensile agevolato (non previsto per l'ATO di Lecce);
- 52c, che corrisponde al prezzo dell'abbonamento mensile ordinario.

Su tutti i titoli di viaggio di abbonamento (esclusa quindi la corsa semplice) è attiva un'agevolazione tariffaria deliberata dalla Regione Puglia, pari ad uno sconto del 10% (con arrotondamento) sugli abbonamenti. La differenza di prezzo rispetto ai titoli a prezzo pieno è coperta da apposita compensazione regionale.

Prezzi minimi dei titoli di viaggio previsti dalla LR 18/2002 per TPRL interurbano						
Base tariffaria chilometrica minima da D.G.R. n. 1993/2019		€ 0,07183				
Variazione NIC		0,6%				
Base tariffaria chilometrica minima adeguata		€ 0,07226				
KM.	CS	ASR (10c)	AMR (42c)	AS (12c)	AM (52c)	
1 - 10	€ 1,10	€ 5,80	€ 21,20	€ 6,90	€ 25,00	
11 - 15	€ 1,10	€ 8,50	€ 30,00	€ 10,20	€ 36,00	
16 - 20	€ 1,40	€ 11,20	€ 39,00	€ 13,40	€ 47,00	
21 - 25	€ 1,80	€ 13,50	€ 47,00	€ 16,30	€ 56,00	
26 - 30	€ 2,20	€ 15,90	€ 55,00	€ 19,10	€ 65,00	
31 - 35	€ 2,50	€ 17,70	€ 61,00	€ 21,20	€ 72,00	
36 - 40	€ 2,90	€ 19,50	€ 67,00	€ 23,40	€ 79,00	
41 - 45	€ 3,30	€ 20,80	€ 71,00	€ 24,90	€ 84,00	
46 - 50	€ 3,60	€ 22,00	€ 74,00	€ 26,00	€ 89,00	
51 - 60	€ 4,30	€ 23,50	€ 79,00	€ 28,00	€ 94,00	
61 - 70	€ 5,10	€ 24,90	€ 83,00	€ 30,00	€ 99,00	
71 - 80	€ 5,80	€ 26,00	€ 88,00	€ 32,00	€ 105,00	
81 - 90	€ 6,50	€ 28,00	€ 93,00	€ 33,00	€ 110,00	
91 - 100	€ 7,20	€ 29,00	€ 97,00	€ 35,00	€ 116,00	
101 - 110	€ 7,90	€ 31,00	€ 102,00	€ 37,00	€ 121,00	
111 - 120	€ 8,70	€ 32,00	€ 106,00	€ 39,00	€ 126,00	
121 - 130	€ 9,40	€ 34,00	€ 111,00	€ 40,00	€ 132,00	
131 - 140	€ 10,10	€ 35,00	€ 115,00	€ 42,00	€ 137,00	
141 - 150	€ 10,80	€ 36,00	€ 120,00	€ 44,00	€ 143,00	
151 - 160	€ 11,60	€ 38,00	€ 124,00	€ 46,00	€ 148,00	
161 - 170	€ 12,30	€ 39,00	€ 129,00	€ 47,00	€ 154,00	
171 - 180	€ 13,00	€ 41,00	€ 134,00	€ 49,00	€ 159,00	
181 - 190	€ 13,70	€ 42,00	€ 138,00	€ 51,00	€ 164,00	
191 - 200	€ 14,50	€ 44,00	€ 143,00	€ 52,00	€ 170,00	
201 - 210	€ 15,20	€ 45,00	€ 147,00	€ 54,00	€ 175,00	
211 - 220	€ 15,90	€ 47,00	€ 152,00	€ 56,00	€ 181,00	
221 - 230	€ 16,60	€ 48,00	€ 156,00	€ 58,00	€ 186,00	
231 - 240	€ 17,30	€ 49,00	€ 161,00	€ 59,00	€ 191,00	
241 - 250	€ 18,10	€ 51,00	€ 165,00	€ 61,00	€ 197,00	
251 - 260	€ 18,80	€ 52,00	€ 170,00	€ 63,00	€ 202,00	
261 - 270	€ 19,50	€ 54,00	€ 175,00	€ 65,00	€ 208,00	
271 - 280	€ 20,20	€ 55,00	€ 179,00	€ 66,00	€ 213,00	
281 - 290	€ 21,00	€ 57,00	€ 184,00	€ 68,00	€ 219,00	
291 - 300	€ 21,70	€ 58,00	€ 188,00	€ 70,00	€ 224,00	
301 - 310	€ 22,40	€ 60,00	€ 193,00	€ 72,00	€ 229,00	
311 - 320	€ 23,10	€ 61,00	€ 197,00	€ 73,00	€ 235,00	
321 - 330	€ 23,80	€ 63,00	€ 202,00	€ 75,00	€ 240,00	
331 - 340	€ 24,60	€ 64,00	€ 206,00	€ 77,00	€ 246,00	
341 - 350	€ 25,00	€ 65,00	€ 211,00	€ 78,00	€ 251,00	
351 - 360	€ 26,00	€ 67,00	€ 215,00	€ 80,00	€ 257,00	
361 - 370	€ 27,00	€ 68,00	€ 220,00	€ 82,00	€ 262,00	

Prezzi minimi dei biglietti di Corsa Semplice previsti dalla LR 18/2002 per TPL urbano	
Comuni non Capoluogo di Provincia: biglietti di CS € 0,90	
Comuni Capoluogo di Provincia: biglietti di CS € 1,00	

Tabella 7 – Tariffe minime vigenti in Regione Puglia (DGR 2138/2020)

6.3 Integrazione

Eventuali integrazioni tariffarie potranno essere introdotte:

- tra i servizi urbani ed i servizi extraurbani (ferroviari ed automobilistici);
- tra servizi extraurbani e servizi ferroviari su specifiche direttrici.

Scopo delle integrazioni tariffarie è consentire l'utilizzo di diversi servizi applicando una tariffa inferiore alla semplice somma delle tariffe non integrate.

L'integrazione potrà essere: sia di tipo "obbligatorio", cioè valida per tutti i titoli di viaggio sulla specifica relazione o sui servizi extraurbani che servono il Comune dotato di servizi urbani; sia "facoltativa", cioè valida solo per coloro che intendono utilizzare entrambi i servizi.

La Regione e la Provincia non hanno, allo stato, deliberato nessuna forma di integrazione tariffaria.

L'affidamento ed il relativo contratto di servizio conterranno specifiche norme (come già previsto negli Schemi approvati dalla Regione Puglia con DGR 26/2020, cui si rinvia) volte ad assicurare la neutralità economica e finanziaria sul PEF di gara dell'introduzione di forme di integrazione tariffaria. In ogni caso, eventuali riduzioni di ricavo derivanti dall'attivazione di tali integrazioni saranno oggetto di apposite compensazioni.

7 Determinazione degli OSP e criteri di copertura finanziaria

I costi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sono coperti in parte dagli introiti tariffari ed in parte dal contributo pubblico.

I contratti di servizio sono a Costo netto, come previsto dalla Legge Regionale 18/2002, pertanto i ricavi tariffari rappresentano risorse che afferiscono direttamente all'Affidatario del servizio e i corrispettivi contrattuali sono finalizzati a coprire la differenza tra la sommatoria dei costi di produzione del servizio previsti con il margine di utile, ed i ricavi tariffari stimati, sulla base dei ricavi storici.

7.1 Finanziamento dei servizi

La DGR 2304/2019, di approvazione dei servizi minimi regionali, 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:
 - euro 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:
 - euro 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:
 - euro 6.284.611,01, oltre IVA (per un totale, IVA inclusa, di euro 6.913072,11);
 - 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	SSSM INT.	SS AGG	TOTALE	Risorse	IVA TOT	ricavi/costi
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
Comune Lecce	4,03	2.417.387,73			2.417.387,73	6.284.611,01	628.461,10	6.913.072,11
Extraurbano Lecce	3,00	10.278.352,00			10.278.352,00	22.047.065,04	2.204.706,50	24.251.771,54
								euro/km
								implicito
								2,60
								35,5%
								2,15
								28,5%

Tabella 8 –Risorse per il Contratto di servizio tra Provincia di Lecce e Co.Tr.A.P.

RISORSE E PERCURRENZE 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 CCN. (euro)	IVA 10% (euro)	TOTALI (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	316.483,06	3.539.609,94	316.483,06	€ 8.932.631,83	€ 895.263,18	€ 9.827.895,01
BAT	URBANI PROV. BARLETTA-ANDRIA-TRANI	4,42	114.683,14	81.195,86	195.879,00	81.195,86	€ 789.824,18	€ 78.982,42	€ 868.806,60
	COMUNE DI BARLETTA	4,42	458.967,66	0,00	458.967,66	0,00	€ 1.388.474,33	€ 138.847,43	€ 1.527.321,77
CM	COMUNE DI ANDRIA	4,42	483.315,45	0,00	483.315,45	0,00	€ 1.378.126,16	€ 137.812,62	€ 1.515.938,78
	COMUNE DI TRANI	4,42	218.165,29	18.417,35	236.582,65	18.417,35	€ 727.092,21	€ 72.709,22	€ 799.801,43
BR	URBANI CITTA' METROPOLITANA	3,63	2.454.990,70	246.663,85	2.701.654,55	246.663,85	€ 6.997.784,03	€ 699.778,40	€ 7.697.562,43
	COMUNE DI BARI	3,90	11.422.295,77	0,00	11.422.295,77	0,00	€ 28.737.239,70	€ 2.873.723,97	€ 31.610.963,67
LE	URBANI PROV. BRINDISI	3,63	581.666,41	116.432,19	698.098,61	116.432,19	€ 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	€ 4.837.843,81	€ 485.784,38	€ 5.323.628,19
TA	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	1.688.965,14	93.636,30	1.782.601,44	93.636,30	€ 4.183.866,70	€ 418.386,67	€ 4.602.253,37
	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
Totali			30.636.310,13	2.608.819,89	33.245.130,02	2.608.819,89	€ 86.217.863,31	€ 8.621.786,33	€ 94.839.649,65
									35.853.649,51
RISORSE E PERCURRENZE 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 (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 CCN. (euro)	IVA 10% (euro)	TOTALI (euro)
FG	EXTRAURBANI PROV. FOGGIA	3,11	15.310.746,00	0,00	15.310.746,00	234.657,63	€ 34.568.660,06	€ 3.456.866,01	€ 38.025.526,06
BAT	EXTRAURBANI PROV. BAT	2,57	5.604.836,00	0,00	5.604.836,00	294.245,60	€ 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	€ 11.788.725,29	€ 1.178.872,53	€ 12.967.597,82
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	10.140.912,00	0,00	10.140.912,00	0,00	€ 22.185.192,25	€ 2.218.519,23	€ 24.403.711,48
Totali			60.963.471,00	0,00	60.963.471,00	528.903,23	€ 128.792.570,52	€ 12.879.297,05	€ 141.671.867,57
									61.491.373,00

Tabella 9 –Tabella di sintesi riportata dalla DGR 2304/2019

7.2 I contributi degli enti locali

Attualmente gli enti locali (Provincia e Comuni) non riconoscono contributi per servizi aggiuntivi, tranne che il Comune di Galatina che finanzia con proprie risorse percorrenze aggiuntive pari a 54.934 vett*km (oltre a 80.052 vett*km attualmente finanziate dalla Regione).

7.3 Ricavi tariffari

I ricavi da traffico relativi ai servizi oggetto di gara (servizi extraurbani e servizi urbani minori) sono disponibili per l'anno 2019.

I dati sono stati in parte stimati derivando da servizi oggi gestiti nell'ambito di contratti di servizio sia Regionali che provinciali. La stima è basata:

- sui 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);
- su una stima dei 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);
- su una stima dei ricavi del 2019 dei servizi svolti da F.S.E., basata 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.

Come illustrato nella seguente tabella la stima dei ricavi da traffico 2019 è pari a circa 8,7 milioni di euro (al netto di IVA e comprensivo delle agevolazioni tariffarie).

I ricavi dei servizi urbani dei comuni minori non sono al momento disponibili, ma possono essere stimati in circa 200.000 euro.

I ricavi riportati nella tabella sono dati consuntivi e quindi non tengono conto degli adeguamenti tariffari approvati a dicembre 2019 e dicembre 2020 dalla Regione Puglia. Tali adeguamenti sono stati invece considerati nelle stime condotte nell'ambito delle simulazioni sui diversi scenari di articolazione in Lotti (si veda più avanti, Paragrafo 9.3).

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	2.145.034,45	1.950.031,32	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		9.587.232,76	8.715.666,15	

Tabella 10 – Stima dei ricavi da traffico 2019 per i servizi oggetto di gara (comprensivi dei rimborsi per agevolazioni tariffarie)

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 circa il 30%, superiore 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).

In merito all'obiettivo di un rapporto ricavi costi del 35%, in sede di perfezionamento del PEFS, in corso di elaborazione, si potranno individuare ulteriori manovre tariffarie finalizzate a aumentare la tariffa rispetto ai riferimenti minimi regionali e/o a valutare obiettivi di maggiore efficacia nel corso dell'affidamento, finalizzati ad un tendenziale raggiungimento di un rapporto ricavi costi del 35%, con una conseguente riduzione del corrispettivo a base di gara, ovvero con un miglioramento degli standard qualitativi minimi, in particolare con riferimento all'età media del parco autobus. Tali obiettivi di efficacia potranno essere considerati elementi di miglioramento da valutare in sede di gara da parte del concorrente.

Essendo le tariffe materia riservata all'indirizzo politico dell'Ente di Governo, eventuali manovre tariffarie potranno essere considerate nell'ambito del PEFS solo se previamente deliberate da parte

dell'Assemblea dell'Ente di governo stesso (per le tariffe extraurbane) e delle Amministrazioni Comunali per i servizi urbani.

In ogni caso, come peraltro previsto dagli schemi di gara approvati dalla Regione con DGR n.26/2020, si applicherà la metodologia del price-cap, di cui di delibere ART n. 49/2015 e n. 154/2019.

8 Materiale rotabile e beni strumentali

Sulla base delle risultanze della procedura di consultazione sui beni essenziali o indispensabili, di cui alla Misura 4 della Delibera ART 154/2019 (avviata in vigore della precedente Misura 2 della Delibera ART 49/2015), si forniscono di seguito informazioni in merito:

- al parco autobus (parco attualmente utilizzato per il servizio, stima del parco necessario per lo svolgimento dei servizi oggetto di gara, prima individuazione del parco indispensabile e di quello reso disponibile);
- agli impianti di deposito/rimessa (impianti attualmente utilizzati dagli attuali gestori, fabbisogno minimo, prima individuazione degli impianti indispensabili e di quelli resi disponibili).

8.1 Materiale Rotabile

Il parco attualmente (al 31/12/2019) impiegato (autobus circolanti) nell'ambito dei servizi oggetto di gara è pari a:

- 309 autobus per i servizi extraurbani;
- 14 per i servizi urbani dei comuni minori;
- 57 autobus per i servizi urbani del Comune di Lecce, oltre a 16 vetture dichiarate dismesse e da sostituire (la società SGM aveva precedentemente comunicato 66 autobus circolanti al 31/12/2018).

Rispetto a tale parco è stata effettuata una stima del fabbisogno di autobus, elaborata in base al Programma di esercizio (PdE) allegato al Piano di Bacino, con riferimento agli orari di partenza/arrivo in un giorno tipo ferialle 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.

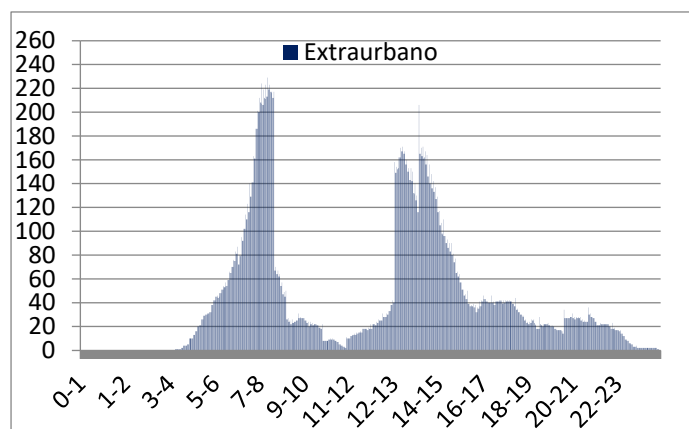


Figura 16 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee distinte per tipologia di servizio – Servizio extraurbano

Il dato del MIV emergente dalla stima è pari a 229 vetture per il servizio extraurbano e 14 per il servizio urbano dei comuni minori. 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 in quanto la distribuzione sul territorio dei servizi e dell'articolazione del parco autobus 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).
- per il servizio urbano del Comune di Lecce, si è inoltre fatta una stima del parco necessario basata su una percorrenza media di 35.000 km per autobus, che determina una stima preliminare del parco necessario pari a **68 autobus** (tenuto anche conto dell'incremento di percorrenze da 1,6 a 2,4 milioni di vett*km).

Tipologia	MIV	Corr. tecnica (10%)	Scorte (20%)	Totale (Necessari)	Attuali (circolanti)
Extraurbani	229	23	50	302	309
Urbani minori	10	1	2	13	14
Urbano Lecce				68	57

Tabella 11 –Calcolo degli autobus necessari per l'effettuazione del servizio

Applicando i criteri indicati dall'ART, 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 (ipotizzata al 01.08.2021), pari a n.67 (rappresentati dagli autobus acquistati con contributi pubblici tra il 2018 e il 2019).

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 degli ulteriori 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** destinati all'ATO di Lecce, cui si aggiungeranno circa **altri 23 autobus** derivanti da una stima della ripartizione delle risorse di cui al DM 81/2017 (Fondi del PNMS 2015-2017, "Consip"), al D.L. 81/2020 (Fondi del PNMS, annualità 2020-2021), al DM 223/2020 con una contribuzione al 70% e una ripartizione proporzionale alle percorrenze previste per l'ATO di Lecce rispetto a quelle complessive regionali.

A questi autobus si aggiungeranno gli ulteriori autobus per i quali i gestori attuali hanno dichiarato la disponibilità alla messa a disposizione dell'IA. Tali autobus sono, al netto di quelli che saranno rottamati per essere sostituiti con quelli di cui è previsto l'acquisto entro la data di avvio del servizio, 102 per i servizi extraurbani, 6 per gli urbani minori e 27 per l'urbano del Comune di Lecce.

Alla luce di quanto riportato sopra, 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;
- 30 autobus "indispensabili" (tutti euro 5 ed euro 6 o elettrici) e 27 autobus "disponibili" per i servizi urbani di Lecce.

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 (il 5%), 7 urbani per i comuni minori e solo 11 per l'urbano di Lecce.

La situazione complessiva, alla luce di quanto riportato sopra è riportata in sintesi nella seguente Tabella 12.

Tipologia	Necessari	Indispensabili (in servizio)	Indispensabili (previsti)	Disponibili	Mancanti
Extraurbani	302	69	115	102	16
Urbani minori	13	0		6	7
Urbano Lecce	68	17	13	27	11

Tabella 12 –Autobus necessari per Categoria

8.2 Depositi e rimesse

Gli impianti utilizzati dagli attuali gestori del servizio extraurbano sono riportati nella tabella seguente, con le principali caratteristiche.



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.ro civico	Funzione Impianto	n. veicoli impiegati per servizio TPL	n. veicoli impiegati per servizio affluente dal TPL	Tipologia servizio non TPL	Superficie rimessa/ scoperta (mq)	Superficie di piazzale scoperta (mq)	Superficie officina (mq)	Superficie uffici (mq)	Impianto di erogazione carburante	Impianto di pulizia veicoli	Tipologia proprietario
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
AUTOSERVIZI CHIFFI s.r.l.	Extraurbano	Provincia di Lecce	ATO Lecce	Nardo	Via Generale Cantore	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	ORDINARIO	CALIMERA	PROV.LE PER MARTANO	250	DEPOSITO-OFFICINA-U	14	4	NCC	2000	6000	200	150	Si	SI	SOGGETTO
SEAT SRL	Extraurbano	Regione Puglia	Regione Puglia	TRICASE	VIA LUIGI GALVANI	78	Deposito-uffici	33	45	Noleggio	885	9800		173	No	No	Soggetto
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
S.T.P. LECCE				Tricase	Contrada Tarlonghi	Deposito		15	0		1.960,00	9.800,00	200,00	0,00			Diritto Sup.
ZECCA PIETRO	Extraurbano	Provincia di Lecce	ATO Lecce	LEVERANO	DELLA LIBERTA'	127	Deposito	3	1	Noleggio	300				No	No	Gestore
ZECCA PIETRO	Extraurbano	Provincia di Lecce	ATO Lecce	LEVERANO	V. PERRONE	59	Uffici								30	No	Gestore

Tabella 13 – Impianti utilizzati dal COTRAP per i servizi TPL nell'ATO di Lecce

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 per il servizio extraurbano (uno nel Comune di San Cesario, al confine con il Comune di Lecce) e due adiacenti nel Comune di Tricase, per una superficie complessiva di circa 35.000 metri quadrati e quindi in grado ospitare fino a 300 bus (con uno standard di 100 mq/bus) e comunque ampiamente sufficienti per il 50% della flotta ritenuta necessaria;
- due impianti nel Comune di Lecce per il servizio urbano, che ospitano l'intera flotta dell'attuale gestore.

Gli impianti Indispensabili saranno messi a disposizione dagli attuali proprietari (o titolari del diritto di superficie) in regime di locazione.

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.

9 Suddivisione del Bacino in Lotti

9.1 Gli indirizzi della normativa nazionale e regionale

Le norme nazionali più recenti hanno definitivamente chiarito la distinzione tra i concetti di Bacino di Mobilità e Lotti di gara, fornendo una serie di definizioni che rendono peraltro coerenti i contenuti delle norme di legge con le Determinazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In particolare:

- il DL 50/2017 stabilisce che: «Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolarono i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica»;
- la Delibera ART 48/2017 (precedente al DL 50/2017) stabilisce che:
 - «al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento»;
 - «Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero bacino di mobilità»;
 - l'individuazione dei lotti è oggetto di «un'apposita relazione nella quale il soggetto competente illustra e motiva (...) i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare». La relazione è preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni.

A confermare tale quadro normativo è intervenuta anche la recente Sentenza della Corte Costituzionale n.137 del 2018 relativa ad una serie di ricorsi di diverse Regioni avverso il D.L.50/17, che si esprime in merito anche a quello della Regione Toscana che aveva impugnato "l'art. 48, commi 4 e 6, lettera a), del d.l. n. 50 del 2017". Con la Sentenza, che respinge il ricorso, la Corte:

- afferma che non vi è conflitto di attribuzione fra Stato e Regioni sul tema, perché la definizione dei lotti attiene alla disciplina della concorrenza e quindi è materia di competenza esclusiva dello Stato;
- riprende le disposizioni del DL 50 e la ratio della norma affermando che sia necessario prevedere più lotti all'interno di un singolo bacino ed altresì che più lotti (quindi di dimensioni più ridotte rispetto ad un lotto unico) garantiscono maggiore contendibilità ed efficienza, perché un lotto unico potrebbe costituire una barriera all'ingresso e perché le economie di scala non sono significative nel TPL;
- ritiene corretto che le eccezioni siano definite dall'ART, rafforzando così il peso delle deliberazioni dell'ART in materia.

Oltre a quanto previsto dalla normativa nazionale e dalla regolamentazione ART sopra richiamate, nell'individuazione dei lotti di gara nei quali articolare i servizi di competenza dell'ATO di Lecce, si deve tener conto di quanto stabilito dalla Regione Puglia con la D.G.R. n. 2304 del 09/12/2019, che ha definito i costi standard "micro", finalizzati alla ripartizione delle risorse regionali agli ATO e da utilizzarsi come riferimento per l'affidamento dei servizi, con riferimento ad una dimensione dei contratti di servizio corrispondenti ad una estensione pari a quella dei servizi extraurbani e dei servizi urbani, separatamente considerati e quindi con riferimento, di fatto, a due lotti di gara per ciascun ATO.

L'individuazione dei Lotti di gara dovrà comunque contemperare tre obiettivi principali:

- dimensioni tali da assicurare gare contendibili;
- gestioni sufficientemente grandi per beneficiare di economie di scala a livello produttivo², con efficienze sia dal punto di vista della produzione del servizio, sia dal punto di vista del monitoraggio dello stesso;
- una gestione dei contratti di servizio compatibile con l'organizzazione dell'Ente affidante.

9.2 Criteri seguiti per individuare il numero dei lotti

L'ART, ai fini della scelta delimitativa dei lotti (dimensione territoriale ed estensione delle relative infrastrutture e reti interessate, modalità e tipologie dei servizi di trasporto coinvolti, investimenti necessari), ha stabilito che i lotti di affidamento debbano essere individuati considerando sequenzialmente i seguenti elementi:

1. la "**dimensione ottima minima**" di produzione del servizio, dalla quale discende la massima efficienza delle imprese che possono partecipare alla procedura di affidamento;
2. aspetti di "**contendibilità dell'offerta**", ai fini del buon esito del processo di selezione competitiva, ovvero la massimizzazione della partecipazione di operatori alla procedura di aggiudicazione dei servizi e la minimizzazione della quota di finanziamento pubblico necessario a copertura degli "obblighi di servizio pubblico" (OSP).

Rispetto a tali due macro-aspetti, si ritiene che gli elementi da considerare siano i seguenti:

1) Contendibilità:

- Appetibilità della gara
- Valutazioni del mercato
- Struttura del mercato

2) Dimensione ottima del servizio ed efficienza delle imprese.

² In base alla letteratura di settore, le economie di scala a livello produttivo si raggiungono con produzioni di non oltre 10 milioni di vett*km, ma le indicazioni derivanti dal D.M. 157 del 28/03/2018 sui Costi Standard del Ministero dei Trasporti (MIT) indicano una dimensione di massima efficienza per Contratti di 4 milioni di vett*km annue. Ulteriori economie di scala possono realizzarsi solo su alcune funzioni aziendali centrali (es. amministrazione, marketing e comunicazione, acquisti). Tali economie possono essere raggiunte dalle aziende anche su bacini e affidamenti diversi e non sono quindi collegate alla dimensione dei lotti di gara.

A tali aspetti si ritiene debbano essere affiancati i seguenti due aspetti:

- l'efficacia dell'azione amministrativa dell'Ente affidante;
- il rapporto ricavi/costi dei servizi compresi nel singolo Contratto di Servizio (corrispondente al lotto di gara).

Per ognuno di essi si riporta di seguito una breve disamina delle valutazioni svolte.

9.2.1 Contendibilità

Appetibilità della gara

In merito alla contendibilità della gara (e quindi alla possibilità di favorire una più ampia partecipazione di concorrenti), se è certamente vero che Lotti eccessivamente grandi possano ridurre il numero di possibili concorrenti in possesso dei necessari requisiti dimensionali e di capitale, è anche vero che l'eccessiva frammentazione possa rendere meno appetibili i Lotti stessi.

Infatti, se da un lato la minore dimensione dei Lotti rende tecnicamente accessibile il singolo lotto ad operatori di dimensione minore e quindi in numero più elevato, dall'altro la maggiore dimensione del lotto consente di rendere più appetibile il Lotto stesso per operatori di maggiore dimensione ed in grado di portare *know how* elevato, elementi di innovazione e capacità di investimento.

In tal senso, l'ATO di Lecce ritiene fondamentale perseguire l'obiettivo di non limitare la competizione a livello locale, ma attrarre i principali competitor nazionali e europei, in grado di portare competenze ed esperienze che consentano un effettivo miglioramento della qualità del servizio reso all'utenza, nonché di sostenere i necessari e significativi investimenti per il rinnovo del parco mezzi e per le tecnologie a supporto dell'info-mobilità.

In caso di Lotti di piccola dimensione, tali operatori potrebbero non ritenere interessante il relativo mercato. Ciò anche in considerazione degli elevati costi di partecipazione alle gare che sono non proporzionali alla dimensione del lotto stesso, ma tendenzialmente fissi.

Pertanto, il bacino dell'ATO di Lecce di dimensione complessiva inferiore ai 13 milioni di vetture*km, ha una dimensione tale da assicurare un'adeguata contendibilità anche su un unico lotto di gara, essendo presenti sul mercato europeo e nazionale, ma anche regionale, numerosi operatori di dimensione tale da possedere i necessari requisiti per partecipare alla gara.

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'ipotizzato 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).

E' 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.

Tale scelta è stata altresì discussa e condivisa nel corso di alcuni incontri preliminari con le OO.SS. maggiormente rappresentative e della successiva procedura di Consultazione delle Organizzazioni sindacali svolta nel mese di settembre 2020.

Struttura del mercato

In merito alla struttura del mercato, si deve considerare 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;

Analizzando il mercato nazionale (ma anche comunitario) dei servizi di trasporto pubblico, si riscontra, inoltre, la presenza sul mercato 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).

Infine, sulla contendibilità della gara incidono i beni (autobus e impianti) che gli aggiudicatari devono fornire. Sia in termini dimensionali (quindi di investimento iniziale necessario) sia in termini di complessità, soprattutto in merito agli impianti.

Sotto questo profilo, si segnala come nel corso della Procedura di consultazione di cui alla Misura 2.6 dell'Allegato A alla Delibera n.49 del 17 giugno 2015 (allora vigente), sono stati individuati come indispensabili (e quindi messe a disposizione di tutti i concorrenti):

- tre rimesse per una superficie complessiva di oltre 35.000 metri quadri, ai quali si aggiungono ulteriori impianti che saranno comunque messi a disposizione dei partecipanti da parte degli attuali gestori;
- 184 autobus extraurbani (tra quelli già in possesso degli attuali gestori e quelli che saranno acquistati nei prossimi mesi con i finanziamenti statali già disponibili), cui si aggiungono altri

102 autobus messi comunque a disposizione da parte degli attuali gestori, per un totale di oltre 286 autobus disponibili su un fabbisogno stimato per lo svolgimento del servizio di 302.

La disponibilità di tre impianti classificati come indispensabili e di un numero di autobus quasi corrispondente con il fabbisogno stimato si ritiene che assicuri una elevata contendibilità della gara e che tale aspetto non rappresenti una barriera all'entrata nel caso di unico lotto di affidamento.

9.2.2 Dimensione ottima del servizio ed efficienza delle imprese

Economie di scala

La presenza di economie di scala nella produzione di servizi di trasporto pubblico è controversa nella letteratura di settore. In base alle evidenze delle gestioni in ambito nazionale, come confermato dalla metodologia applicata dei costi standard a livello nazionale (D.M. 151 del marzo 2018), sembrano piuttosto emergere diseconomie di scala.

Tuttavia, i risultati di tali analisi empiriche posso significativamente essere influenzati da altre caratteristiche delle gestioni analizzate, diverse da quella meramente dimensionale. In particolar modo dalla natura pubblica (nonché dall'affidamento diretto) dei gestori dei contratti di servizio di maggiore dimensione.

Si deve inoltre considerare che la presenza di economie o diseconomie di scala è un fenomeno che riguarda la dimensione della specifica gestione industriale che non necessariamente corrisponde con la dimensione del contratto di servizio e quindi del Lotto di gara. In particolare si tengano presenti le seguenti evidenze:

- esistono numerose gestioni di contratti di servizio affidate a consorzi (o, addirittura, semplici Raggruppamenti Temporanei d'Impresa, RTI), dove la gestione industriale del servizio è affidata alle singole aziende componenti il consorzio e/o il RTI ed è a questo livello che, dal punto di vista industriale e produttivo, dovrebbe essere verificata la presenza o meno di economie di scala;
- alcuni soggetti gestiscono diversi contratti di servizio (e quindi diversi affidamenti/Lotti), sia nell'ambito di uno stesso territorio che di territori diversi, mantenendo però un'unitaria gestione industriale la cui dimensione è quindi superiore (anche significativamente) a quella del singolo contratto di servizio.

Il caso specifico della Regione Puglia conferma tali valutazioni, in merito alla non corrispondenza della dimensione industriale del gestore (rispetto alla quale dovrebbero essere condotte le verifiche sulla presenza di economie e diseconomie di scala) e quella del contratto di servizio. Si ricorda infatti, che tutti i servizi regionali, provinciali e larga parte di quelli urbani sono stati affidati tramite procedure di gare ad un unico consorzio costituito dalla quasi totalità delle aziende di trasporto pubblico della Regione (il Consorzio Co.Tr.A.P.). Il Consorzio gestisce quindi oltre dieci diversi contratti di servizio, di cui 6 per servizi extraurbani con dimensioni variabili da meno di 4 milioni ad oltre 20 milioni di vetture*km con corrispettivi equiparabili (tra 1,43 euro e 1,77 euro per chilometro, ma quasi tutti di circa 1,50 euro per chilometro), dove le differenze riscontrate non hanno alcuna relazione con la dimensione contrattuale.

Servizi automobilistici extraurbani	Totale (bus*km/anno)	20'094'543
Servizi elicotteristici	Totale (eli*km/anno)	114'000
Competenza provinciale		
Servizi automobilistici extraurbani	Provincia di Bari	5'532'345
	Provincia di Brindisi	3'357'360
	Provincia di Foggia	10'428'172
	Provincia di Lecce	4'462'150
	Provincia di Taranto	6'324'318
	Totale (bus*km/anno)	30'104'345

Tabella 14 – Percorrenze previste dai contratti di servizio extraurbani nella Regione Puglia

Si ritiene pertanto, anche in base alle simulazioni condotte (si veda il paragrafo 9.3, cui si rimanda), che la dimensione dei Lotti, anche se variabile tra i 5 e i 10 milioni di vett*km, non abbia una diretta influenza sulle economie di scala raggiungibili dai gestori, essendo essa legata alla libera organizzazione imprenditoriale ed industriale delle imprese concorrenti, la cui dimensione non è legata ai servizi oggetto di affidamento, potendo esse avere una dimensione inferiore (in caso di raggruppamenti e/o Consorzi), ovvero maggiore (in caso di imprese che gestiscano anche altri servizi).

Eventuali possibili efficienze gestionali che dovessero riscontrarsi nella produzione, legate alla dimensione del servizio, potrebbero in ogni caso essere ottenute nell'ambito dell'articolazione organizzativa interna all'Impresa affidataria (che si tratti di articolazioni di natura divisionale di una medesima società, ovvero aziendale nell'ambito di consorzi).

Alla luce di queste osservazioni, si ritiene che il costo per la Provincia sarebbe quindi sostanzialmente analogo con diverse ipotesi di articolazione in Lotti.

Economie di densità

La massimizzazione delle economie di densità si raggiunge individuando lotti non distinti per tipologia di servizio (urbano/extraurbano, debole/forte, primario/secondario), in grado di assicurare un'adeguata concentrazione sia della domanda che dell'offerta e l'ottimizzazione dei fattori produttivi impiegati, sia in termini logistici che di organizzazione del lavoro.

In tal senso è quindi opportuno definire Lotti che assicurino un'adeguata densità, comprendendo la totalità dei servizi erogati sul territorio individuato.

Anche per tale motivo, oltre che per i benefici della gestione operativa unitaria della nuova rete integrata dei servizi, si ritiene necessario affidare congiuntamente i servizi urbani ed i servizi extraurbani e, nell'ambito di questi ultimi, i servizi a domanda debole e quelli a domanda più forte.

Ciò vale in particolare per i servizi urbani dei comuni minori (Galatina, Casarano e Gallipoli) la cui dimensione (tra i 50.000 e gli 80.000 km anno ciascuno) non garantirebbe la dimensione minima né per essere appetibile da parte di aziende più grandi né tale da permettere una gestione autonoma.

La gestione congiunta delle diverse tipologie di servizio consente, inoltre, un più ampio rispetto dell'equilibrio economico complessivo del lotto contrattuale.

Per tale motivo, anche nella simulazione condotta con una Ripartizione in due lotti di gara, i servizi urbani minori sono stati comunque inseriti in un solo lotto.

9.2.3 Massimizzazione dell'efficacia dell'azione amministrativa

Nella definizione del numero e della struttura dei lotti è opportuno tenere conto anche della soluzione che consenta di massimizzare l'efficacia dell'azione amministrativa da parte dell'Ente di governo dell'ATO.

Si ritiene che la presenza di un unico contratto per i servizi extraurbani consenta di assicurare una maggiore efficacia, consentendo alla Provincia di Lecce, in qualità di Ente di Governo dell'ATO, una gestione contrattuale che ottimizzi le risorse umane e finanziarie disponibili.

Ciò anche in considerazione del fatto che il Piano di Bacino ha individuato un'unica rete integrata capace di rispondere unitariamente alle esigenze della domanda di mobilità pubblica del Bacino e volta a superare l'attuale ripartizione dei servizi tra il Contratto Provinciale, quello Regionale e quello relativo agli attuali servizi sostitutivi di FSE, anche per favorire una più semplice fruizione e da parte dell'utenza.

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

- uno sviluppo progettuale ed esecutivo di dettaglio unitario, sino ad arrivare a orari, percorsi, modalità di interscambio e di coincidenza realizzati con un'unica visione d'insieme. Una gestione unitaria da mantenere anche in sede operativa, dove dovranno essere garantite giorno per giorno le coerenze degli orari e le coincidenze necessarie;
- un'integrazione tariffaria più facilmente gestibile. In presenza di un sistema tariffario integrato ed un unico lotto extraurbano, infatti, le operazioni di clearing sono ridotte al minimo, fornendo certezza dei tempi di incasso al Gestore del servizio e riducendo fortemente i contenziosi fra Aziende che, sebbene non coinvolgano direttamente l'Ente di Governo, hanno certamente un indiretto impatto sulla qualità erogata;
- una più agevole ed ampia gestione della flessibilità contrattuale, in caso di contrazione delle risorse disponibili. L'Ente di Governo ha maggiori margini di scelta rispetto ad eventuali variazioni dell'offerta, mettendo in primo piano le sole esigenze della domanda e senza necessità di tenere conto delle quote di servizio contrattualmente assegnate, consentendo la re-distribuzione dei servizi all'interno del bacino in base alle esigenze dell'evoluzione della domanda.
- una politica della comunicazione unitaria (informazione, marketing, politica commerciale). La presenza di più operatori richiederebbe, infatti, un complesso coordinamento tra i diversi affidatari, ovvero lo svolgimento di tale funzione da parte dell'Ente di governo (che per i motivi già ricordati sarebbe solo parzialmente in grado di assicurare), in assenza del quale si rischierebbe una perdita di efficacia del servizio con minore domanda e minori ricavi.

9.2.4 Rapporto ricavi/costi dei Contratti di servizio

Come emerge dalle simulazioni condotte (si veda paragrafo successivo), data la diversa efficacia dei servizi nei diversi territori, una ripartizione dei servizi extraurbani su due Lotti determinerebbe un tasso di copertura dei costi con i ricavi da traffico squilibrato tra i Lotti stessi.

Il Lotto 1 arriverebbe al 31%, mentre il Lotto 2 scenderebbe al 28% (rispetto ad un valore del Lotto unico extraurbano di circa il 30%).

Pur non trattandosi di differenze elevate, data la necessità di un tendenziale raggiungimento del 35%, la soluzione di un lotto unico per i servizi extraurbani appare più coerente con tale obiettivo.

Si segnala che eventuali diverse ripartizioni territoriali dei Lotti, per esempio una ripartizione dei servizi tra parte nord e parte sud del Bacino provinciale, oltre a determinare una ripartizione più squilibrata delle percorrenze (più consistenti nella parte Sud) determinerebbero uno squilibrio maggiore nel rapporto ricavi costi, essendo maggiormente efficaci le linee a servizio del quadrante nord della provincia.

Le valutazioni in merito alla redditività diretta del servizio (in termini di rapporto ricavi da traffico/costi) sono state condotte solo a livello aggregato nei due scenari trasportistici analizzati nel corso della predisposizione del Piano di Bacino. Ciò deriva da due ordini di motivi:

- la mancanza di dati specifici sui ricavi afferenti alle linee attualmente gestite da FSE (servizi sostitutivi dei servizi ferroviari che con la gara verranno trasformati in servizi automobilistici ordinari), che costituiscono circa il 20% del servizio extra-urbano complessivo oggetto di gara;
- la prevista riarticolazione del servizio, con l'istituzione di diverse nuove linee (in particolare delle Linee Metrobus e delle Linee AliSalento), la riduzione dei servizi su molte altre linee e/o la soppressione di linee, finalizzate alla razionalizzazione del servizio ed all'eliminazione delle sovrapposizioni.

Tali elementi determinano l'impossibilità di un'attribuzione puntuale dei ricavi da traffico storici alle singole linee previste dalla Rete individuata dal Piano di Bacino e quindi di un'analisi della redditività diretta per singola linea.

In ogni caso non si ha evidenza della presenza di linee in grado di ricoprire i propri costi con i ricavi da traffico, salvo una delle linee Alisalento (di connessione con l'Aeroporto di Brindisi) per la quale è stato infatti previsto un affidamento distinto, tramite una specifica gara senza contribuzione (Alisalento 4). Per tale servizio potrà essere verificato anche un regime di autorizzazione previa specifica indagine di mercato.

9.3 Simulazioni condotte

Al fine di supportare la decisione in merito al numero dei Lotti di gara, sono state condotte alcune analisi relativamente ai costi ed al rapporto tra ricavi e costi di produzione dei servizi associati a due scenari:

- Due Lotti (Lotto unico extrarubano e Lotto Urbano di Lecce);
- Tre Lotti, con due Lotti extraurbani di dimensioni similari, uno per la parte est del Bacino ed uno per la parte ovest.

9.3.1 Applicazione del DM Costi Standard

Già nell'ambito della redazione del Piano di Bacino erano state effettuate delle prime simulazioni volte a stimare il costo dei servizi, in termini di contribuzione pubblica, nelle due ipotesi di pianificazione inizialmente proposte: l'ipotesi a Lotto Unico e l'ipotesi a 3 lotti, le stesse che vengono verificate nella presente analisi.

Le analisi del Piano di Bacino erano state condotte sulla base di una prima sommaria applicazione della formula di calcolo prevista dal D.M. Costi standard (DM Trasporti 28 marzo 2018, n.157), dalla quale emergevano differenze di costo dei servizi.

Tuttavia, tali differenze derivavano proprio da un'applicazione pedissequa della formula che (in assenza di altri correttivi per tenere conto del contesto) determina sempre il costo minore in corrispondenza di lotti di dimensione pari a 4 milioni di vett*km.

Infatti, la formula prevista dal citato D.M. Costi standard prevede che il valore del costo standard vari in base a due fattori:

- la velocità commerciale (dato che al crescere della stessa il costo di produzione per chilometro diminuisce, essendo per larga parte costituito dal costo orario dell'autista);
- la dimensione del contratto di servizio in termini di vett*km (dato che dall'osservazione empirica è emerso che il costo tende a scendere fino ad una soglia di 4 milioni di vett*km annue e poi risale fino a 10 milioni di vett*km annue).

La variazione del costo in base alla dimensione contrattuale deriva direttamente dalla metodologia utilizzata per definire il Costo Standard che è basata sulla regressione statistica e definita sui dati emergenti dall'Osservatorio nazionale sul TPL e quindi sui dati reali degli attuali gestori dei servizi di TPL. Di fatto rispecchia il costo medio dei gestori nazionali, articolato in base alla dimensione contrattuale attuale.

Anche per tenere conto di questa modalità di individuazione del Costo Standard, il DL 50/2017 (art. 27, comma 8-bis), analogamente al DM Costi standard, prevede che:

"i costi standard sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore".

Nella seguente analisi si è pertanto proceduto alle integrazioni finalizzate a tenere conto delle specificità del servizio e degli obiettivi dell'Ente affidante in termini di promozione dell'efficienza del settore.

I due scenari simulati, sono quelli individuati nell'ambito degli studi condotti durante l'elaborazione del Piano di Bacino: il Lotto unico extraurbano (compresi gli urbani minori) e l'ipotesi a due Lotti extraurbani nel quale vengono accorpati:

-
- The map illustrates the administrative division of the Province of Grosseto into six sub-basins (Sottobacini) for water management. Each sub-basin is color-coded and labeled:
- Sottobacino 1 (Yellow):** Located in the northern part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
 - Sottobacino 2 (Green):** Located in the western part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
 - Sottobacino 3 (Orange):** Located in the central part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
 - Sottobacino 4 (Purple):** Located in the eastern part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
 - Sottobacino 5 (Light Yellow):** Located in the southern part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
 - Sottobacino 6 (Light Blue):** Located in the southern part of the province, including municipalities like Livorno, Grosseto, and various smaller towns.
- Red dots are placed within each sub-basin, likely indicating specific locations of interest for water management, such as reservoirs or treatment plants. The map also shows the coastline of the province and the surrounding regions.

47/56

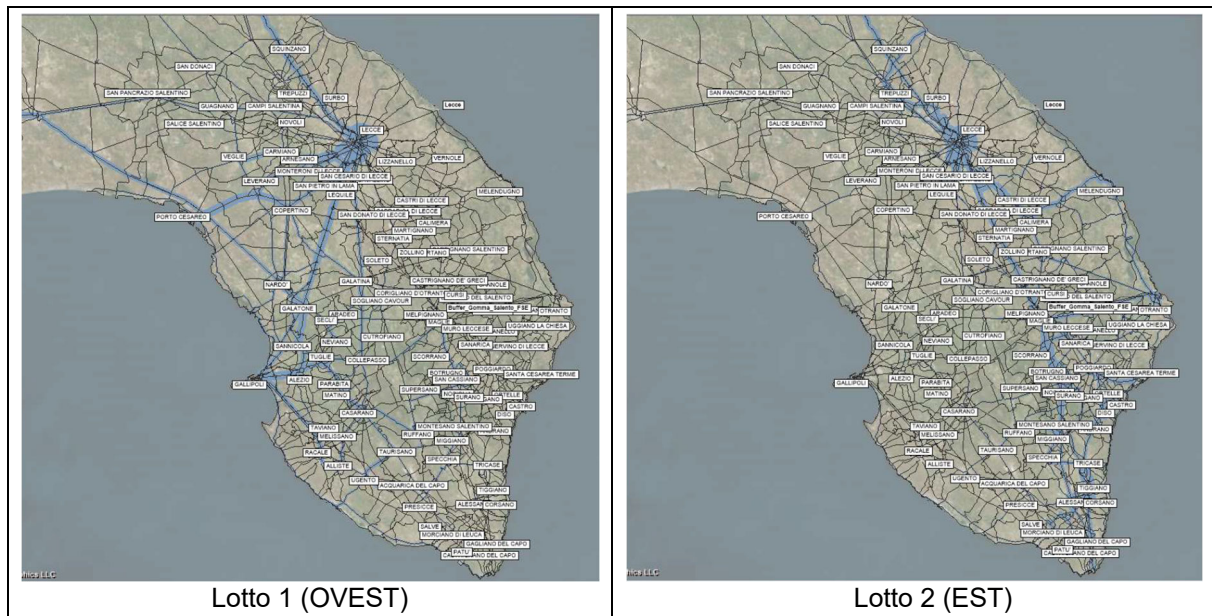


Figura 18 – Ipotesi articolazione in due Lotti di gara

9.3.3 Applicazione de costo standard “micro” e rettifiche

Alla luce di quanto previsto dal citato D.L. 50/2017, sono state applicate al costo standard alcune rettifiche finalizzate a tenere conto dei fattori di contesto e degli obiettivi di promozione dell'efficienza, per addivenire all'individuazione del c.d. “Costo standard micro” da utilizzare come riferimento per l'elaborazione dei PEFS che individueranno l'esatto corrispettivo da porre a base di gara.

Le rettifiche, come meglio illustrato nel seguito, sono limitate alle seguenti:

- a) Ammortamento effettivo;
- b) Velocità commerciale.

Non si sono considerate rettifiche relative ai consumi essendo il parco utilizzato sostanzialmente standard (autobus d 10-12 metri).

a) Ammortamento effettivo

La formula del costo standard MIT prevede che per gli ammortamenti (denominati “ammodernamento” nel Decreto) si applichi il valore effettivo calcolato in base alla flotta effettivamente utilizzata e tenendo conto degli eventuali contributi pubblici³. Si tratta quindi di una componente del costo standard che, diversamente dal resto, non è calcolata con il metodo della regressione (quindi con un dato statistico medio) ma sulla base del costo effettivo del servizio che viene messo a gara. Rappresenta quindi, come indicato nelle premesse del Decreto, un “fattore di contesto”.

³ Art.1 comma 4: “I costi standard unitari di cui agli articoli 3, 6 e 7 sono applicati, tenendo conto degli obiettivi di efficienza produttiva e di ammodernamento del materiale rotabile, con le modalità definite negli articoli 8 e 9.”

L'allegato 4 al DM Costi Standard ("Ammortamento STD") individua il valore standard dell'Ammortamento da inserire nella formula di calcolo, articolata per tipologia di servizio e tipologia di materiale rotabile.

Nell formula del costo standard "puro" si inserisce il seguente valore chilometrico, in base alla tipologia di servizio:

- 0,34 € per i servizi extraurbani;
- 0,37 € per i servizi urbani;
- 0,40 € per i servizi urbani delle aree metropolitane.

Per introdurre il valore di contesto relativo all'ammortamento/ammodernamento, occorre tenere conto dell'effettiva quota di ammortamento che il gestore dovrà sostenere, che a sua volta dipende dai seguenti elementi:

- tipologia di autobus utilizzato e relativo costo unitario (maggiore è il costo e maggiore l'ammortamento annuo e viceversa);
- Percorrenze medie annue per veicolo;
- periodo di vita tecnica percorrenza media (maggiore è la percorrenza, minore la vita tecnica e maggiore la quota annua di ammortamento e viceversa);
- eventuali contributi pubblici ricevuti o previsti per l'acquisto del materiale rotabile (che riducono il valore dell'ammortamento effettivo per il gestore)

È stata quindi condotta una simulazione, per ogni singolo servizio, che tiene conto dei tre elementi sopra riportati. Pur non essendo ancora possibile un calcolo puntuale derivante dalla quantificazione del parco indispensabile (in base alle scelte finali dei gestori in merito all'utilizzo dei fondi stanziati con i recenti provvedimenti regionali) e, soprattutto, di quello disponibile (in base alle dichiarazioni formali degli attuali gestori), nonché dall'effettiva attribuzione ai singoli Lotti e servizi a gara, si è proceduto ad una stima attendibile.

La stima è basata su una previsione, coerente con l'attuale utilizzo dei mezzi sulle singole linee e con le indicazioni del Piano di Bacino, delle tipologie di bus che saranno utilizzate, sulle percorrenze medie previste e quindi sul numero di autobus necessari (coerente con le stime fatte in sede di consultazione sui beni essenziali e riportate nella Relazione di Affidamento), sulla vita tecnica e sulle ipotesi di contribuzione pubblica, alla luce delle risorse disponibili in base ai provvedimenti vigenti a livello nazionale.

I criteri generali utilizzati sono riportati di seguito e nella Tabella 15 sono indicati con maggiore dettaglio. Per gli autobus impiegati:

1. sui servizi extraurbani

- flotta composta al 90% da veicoli extraurbani da 10-12 metri, al 7% da veicoli extraurbani di 18 mt e al 3% da veicoli extraurbani di 15 mt;
- percorrenza media annua per autobus di 35.000 km;
- ammortamento in 15 anni;

2. sui servizi urbani minori

- flotta composta al 100% da veicoli urbani da 7-8 metri;
- percorrenza media annua per autobus di 30.000 km;
- ammortamento in 15 anni;

Per tutti i servizi e per tutti i veicoli, è stata ipotizzata una contribuzione pubblica media del 50% derivante dalla stima di un rinnovo con risorse pubbliche (contribuzione variabile dal 50% al 7%) pari a circa 290 autobus entro la fine dell'affidamento, corrispondenti a circa il 90% della flotta complessivamente necessaria.

Rispetto alla necessità di introdurre progressivamente veicoli a metano/CNG (come previsto dai provvedimenti nazionali di finanziamento pubblico per il rinnovo delle flotte), il maggiore costo di acquisto (circa 10% rispetto a veicoli a Gasolio) si ritiene venga compensato dal minore costo per consumi, solo in parte assorbito dal costo per il servizio di rifornimento (o di realizzazione di impianti dedicati).

2 LOTTI				
KM	LOTTO			
	Costo	EXTRAURBANO	LOTTO 1	LOTTO2
		10.278.214,50	5.200.660,50	5.077.554,00
15 mt	270.000,00	3%	3%	3%
18 mt	350.000,00	7%	7%	7%
10-12 mt	230.000,00	90%	90%	90%
Extraurbano 8 mt	140.000,00			
Classe b	50.000,00			
Costo medio Bus		239.600,00	239.600,00	239.600,00
Km medi Bus/anno		35.000,00	35.000,00	35.000,00
Vita tecnica		15,00	15,00	15,00
Ammortamento		15.973,33	15.973,33	15.973,33
Ammort/km		0,46	0,46	0,46
Ammort.netto/km		0,23	0,23	0,23
Num.bus		294	149	145
Contributo per bus	50%			
URBANI				
Km	Urbani Minori			
	Costo			
		211.771,00		
Urbano 10-12	240.000,00			
Urbano 8	140.000,00	100%		
Classe A	100.000,00			
Classe B	50.000,00			
Costo medio Bus		140.000,00		
Km medi Bus/anno		30.000,00		
Vita tecnica		15,00		
Ammortamento		9.333,33		
Ammort/km		0,31		
Ammort.netto/km		0,16		
Num.bus		7		

Tabella 15 – Stima costo di ammortamento chilometrico per i due scenari

Pertanto, si determina una differenza in riduzione rispetto al costo standard "Macro" pari a 0,11 €/km per i servizi extraurbani ed a 0,21 €/km per i servizi urbani minori.

A questa riduzione di costo per ammortamento si deve aggiungere la minore remunerazione del capitale, determinata dalla riduzione del Capitale Investito Netto, pari a circa il 45% del costo di ammortamento, portando la **riduzione complessiva a 0,16 €/km per i servizi extraurbani ed a 0,31 €/km per i servizi urbani minori.**

Nel PEFS saranno inseriti i valori effettivi calcolati per singolo anno, sulla base delle informazioni definitive sul parco da trasferire ai subentranti e delle necessità di rinnovo derivanti dal vincolo di età massima pari a 18 anni (a partire dal terzo anno di affidamento).

b) Velocità commerciale

L'applicazione del DM Costi Standard "Marco" prevede l'applicazione di una misura regolatoria prevista all'art. 8 comma 2 del Decreto, che impone una velocità commerciale massima di 32 km, "per tenere conto della produzione dei servizi nelle aree a domanda debole". Infatti, nelle aree a domanda debole la velocità commerciale è tendenzialmente più elevata.

La ratio della previsione deriva dal fatto che nelle aree a domanda debole i ricavi (dipendenti dalla domanda) sono limitati rispetto ad altre realtà: pertanto la regola prevista dal DM ha lo scopo, nell'ambito della funzione "macro" del Costo standard di ripartizione del fondo Nazionale tra le Regioni, di incrementare le risorse per le aree a domanda debole attraverso un incremento dei costi, non potendo considerare i minori ricavi.

Tuttavia, una velocità commerciale superiore ai 32 km/h determina una riduzione del costo di produzione chilometrica (pari a circa il 60% dei costi totali), qualunque sia il conteso in cui si opera.

Si ritiene quindi necessario, per la stima le costo di produzione che sarà sostenuto dl gestore, applicare la velocità commerciale effettiva, anche al fine di evitare il rischio di una sovra-compensazione, illegittima ai sensi del Regolamento europeo 1370/2007.

LOTTO UNICO				INPUT			
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Vel. Com.le Pura (km/h)	Correzione per pause Standard	Vel. Com.le con pause standard (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h) CAP
LOTTO 1	UNICO	EXTRAURBANO	E	40,31	13,04%	35,05	32,00
LOTTO 1	UNICO	URBANI MINORI	U	18,70	9,09%	17,00	17,00
2 LOTTI							
Lotto	NOME LOTTO	Descrizione	Tipologia	Vel. Com.le Pura (km/h)	Correzione per pause Standard	Vel. Com.le con pause standard (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h)
LOTTO 1	EST	EXTRAURBANO	E	41,08	13,04%	35,72	32,00
LOTTO 1	EST	URBANI MINORI	U	18,70	9,09%	17,00	17,00
LOTTO 2	OVEST	EXTRAURBANO	E	39,55	13,04%	34,39	32,00

Tabella 16 – Velocità commerciali effettive, con soste e vincolate a 32 km/h

c) Efficienza

I costi attualmente sostenuti per i contratti di servizio vigenti (assegnati in esito a gare) sono leggermente inferiori, in media, rispetto a quelli che derivano sia dal Costo Standard "Macro" che da quello rettificato con le correzioni indicate sopra.

Si ritiene che tale differenza vada ascritta prevalentemente al costo del personale. In particolare, il costo medio del personale di guida (che rappresenta oltre il 50% del costo complessivo di produzione del servizio), in base ai dati raccolti in occasione della consultazione pubblica è pari a circa 35.000 euro per FTE: i dati di riferimento per il costo standard citati in varie fonti⁴ individuano invece un costo medio degli autisti superiore ai 43.500 euro/anno. Tale costo fa riferimento prevalentemente agli affidamenti di dimensione superiore ai 10 milioni di vett*km e quindi può essere considerato in riferimento di costo corrispondente al massimo livello di costo standard "macro".

Il costo del personale e la sua produttività rappresentano l'elemento centrale del livello di efficienza di un'impresa, in particolare in un settore *labour intensive* come quello della produzione dei servizi di trasporto pubblico (con il 60-70% dei costi legati al personale).

Tale livello di efficienza, derivante prevalentemente dall'organizzazione ed impiego del personale e dai relativi costi (che sarà oggetto di subentro, in base alla clausola sociale, al costo attuale), è ragionevole e doveroso (sotto il profilo della corretta allocazione delle risorse pubbliche) che venga sostanzialmente mantenuto anche in futuro e, pertanto rappresenta un **obiettivo della Provincia di Lecce** in termini di "promozione dell'efficienza del settore", così come previsto dalla normativa citata.

Tenendo conto di questo obiettivo di mantenimento dell'efficienza storicamente determinata, è necessario rettificare parzialmente il costo standard rendendo il più possibile omogeneo il livello di efficienza attesa nei due scenari.

In assenza di tale correttivo, infatti, si determinerebbero differenze di costo nei due scenari derivanti esclusivamente dalla diversa dimensione dei Lotti di gara, atteso che la formula del costo standard presuppone un diverso livello di efficienza in corrispondenza di diverse dimensioni di Lotto. Differenza che oggi non esiste nella Provincia di Lecce ed in Regione Puglia e che, per effetto della clausola sociale, non si ritiene possa essere considerata nella definizione del corrispettivo a base d'asta.

Come, peraltro confermato, dalle analisi condotte per la costruzione dei Piani Economici e Finanziari Simulati, che non evidenziano sostanziali differenze di costo in base alla dimensione del contratto di servizio se non in termini di (comunque marginali) economie di scala nel caso di contratti di maggiori dimensioni.

⁴ In particolare, si fa riferimento:

- al Costo standard del personale di guida utilizzato nel Decreto costi standard (DM 157/2018) in riferimento alla gestione del Tram (il personale di guida del tram ha parametri retributivi analoghi a quelli dell'autista bus) pari ad euro 44.017,00;
- al Costo standard del personale di guida di riferimento per il calcolo del costo standard di cui al Decreto costi standard indicato in diverse pubblicazioni da parte del Gruppo di lavoro che ha definito i costi standard stessi (si veda in particolare: Dipartimento di ingegneria informatica dell'Università La Sapienza "Metodologie per l'applicazione del costo standard ai servizi di trasporto pubblico locale su autolinea della regione Puglia", ottobre 2018, allegato alla DGR 2084/2019 della Regione Puglia), pari ad euro 43.459,50.

Far variare il costo (e quindi il corrispettivo di gara) in base alla dimensione dei Lotti, forzando la struttura reale dei costi di un'impresa di trasporto pubblico, determinerebbe, alternativamente i due seguenti scenari, entrambi non sostenibili:

- un corrispettivo troppo basso per Lotti di dimensioni minori, con conseguente rischio di gare deserte e di sotto-compensazione;
- un corrispettivo troppo alto per Lotti di dimensioni maggiori, con conseguente elevato rischio di sovra-compensazione, illegittima ai sensi della normativa comunitaria ed in particolare del Regolamento 1370/07.

Pertanto, si è verificato che il costo standard, a valle delle altre rettifiche sopra riportate, è compatibile con i costi attuali incrementati del 10% per tenere conto dei maggiori livelli di qualità del servizio atteso ed assicurare un'equa remunerazione del capitale investito, in corrispondenza di una dimensione contrattuale pari a 9,5 milioni di vett*km annue.

Si ritiene che tale dimensione vada presa a riferimento in entrambi gli scenari ipotizzati.

9.3.4 I ricavi tariffari

I ricavi tariffari previsti sono stati stimati a partire dai ricavi degli attuali gestori dei diversi contratti di servizio, attraverso un'analisi per contratto e, ove possibile, per singola linea.

Per la ripartizione dei ricavi dei servizi extraurbani si è proceduto in due fasi:

Individuazione dei ricavi (anno 2019) relativi ai servizi di competenza dell'ATO di Lecce:

1. attribuzione dell'intero ammontare dei ricavi afferenti all'attuale Contratto di servizio provinciale;
 - verifica dei ricavi di competenza del Bacino della Provincia di Lecce derivanti dai servizi Regionali ad essa trasferiti;
 - verifica dei ricavi di competenza del Bacino della Provincia di Lecce derivanti dai servizi ex sostitutivi di FSE ad essa trasferiti;
2. Attribuzione dei ricavi ai servizi dei due Lotti Extraurbani ipotizzati per lo Scenario 2
 - puntuale analisi dei ricavi per singolo servizio e singola linea, attribuendo i ricavi ai servizi futuri sulla base dell'articolazione delle linee nei due Lotti. Per le linee soppresse si è attribuito il ricavo ai servizi afferenti allo stesso bacino di domanda.

Per i servizi gestiti dal COTRAP, avendo la disponibilità dei ricavi per linea dei servizi attuali, si è condotta un'analisi linea per linea, attribuendo al Bacino dell'ATO di Lecce i ricavi delle linee trasferite (la cui denominazione non sempre è univoca).

Per i servizi gestiti da FSE, non essendo disponibile un dato articolato per singola linea, ma solo per O/D (dove su una stessa O/D sarà possibile utilizzare servizi attribuiti ad ATO diversi - Brindisi, Bari e Taranto - ovvero servizi che restano di competenza regionale) si è proceduto con una stima proporzionale ai chilometri.

Per i servizi urbani si è ipotizzato un livello di ricavi da traffico pari ad 1,00 €/km. Il dato effettivo, la cui eventuale differenza avrà un impatto marginale sulle stime qui presentate, una volta disponibile, verrà verificato anche al fine di prevedere adeguamenti tariffari specifici per i servizi urbani tali da consentire il raggiungimento di un rapporto ricavi-costi tendenziale del 35% anche per i servizi urbani.

Rispetto ai valori di base di tale assegnazione, è stato introdotto un correttivo per tenere conto degli incrementi delle tariffe già deliberati dalla Giunta Regione a fine 2019 e fine 2020, il cui effetto non è compreso nei dati rendicontati del 2019. Tale incremento è pari, complessivamente all'1,8% (1,2%+0,6%) per le tariffe dei servizi extraurbani, mentre non è stato previsto un incremento della tariffa minima per i servizi urbani.

Le tariffe dei servizi urbani dovranno comunque essere sottoposte a verifica, al fine di allinearle con il valore minimo previsto, come indicato sopra.

LOTTO UNICO				RICAVI					UNITARIO	UNITARIO
V*km				COTRAP PR	COTRAP REG	FSE	URBANO	TOTALE	2019	2021
LOTTO 1	UNICO	EXTRAURBANO	10.278.215	5.079.253	1.950.031	1.686.544		8.715.828	0,85	0,86
LOTTO 1	UNICO	URBANI MINORI	211.771				211.771	211.771	1,00	1,00
TOTALE			10.489.986	5.079.253	1.950.031	1.686.544	211.771	8.927.599		

L'applicazione di costi derivanti da un livello di efficienza corrispondente a quelli di un bacino di 9,5 milioni di vett*km e con le rettifiche sopra illustrate rappresenta:

- un'ottimizzazione del corrispettivo a base di gara che si sarebbe ottenuto applicando la dimensione effettiva del Lotto Provinciale (oltre 10 milioni di vett*km) per tenere conto del migliore livello di efficienza di partenza;
- una valutazione prudentiale, rispetto al corrispettivo che si sarebbe ottenuto con l'applicazione del livello di efficienza implicito nella dimensione di Lotti di 5 milioni di vett*km, che avrebbe determinato un corrispettivo a base di gara non compatibile con i costi derivanti dai vincoli di subentro ed incoerente con i valori già ufficialmente individuati dalla Regione Puglia con la DGR 2304/2019 e supportati da uno specifico studio dell'Università La Sapienza.

In ogni caso, eventuali ulteriori riduzioni potranno essere ottenute nell'ambito dei ribassi di gara che i concorrenti potranno proporre e/o miglioramenti della qualità del servizio (in particolare nel rinnovo del parco autobus e nei relativi standard).

LOTTO UNICO												
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari (senza IVA)	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)
LOTTO 1	UNICO	EXTRAURBANO	E	2,92	0,86	2,05	29,59%	10.278.214,50	29.984.673,92	8.872.712,87	21.111.961,05	23.223.157,16
LOTTO 1	UNICO	URBANI MINORI	U	4,12	1,00	3,12	24,28%	211.771,00	872.062,65	211.771,00	660.291,65	726.320,82
								10.489.985,50	30.856.736,57	9.084.483,87	21.772.252,70	23.949.477,97
2 LOTTI												
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari (senza IVA)	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)
LOTTO 1	EST	EXTRAURBANO	E	2,91	0,90	2,00	31,08%	5.200.660,50	15.117.373,35	4.698.010,32	10.419.363,03	11.461.299,33
LOTTO 1	EST	URBANI MINORI	U	4,12	1,00	3,12	24,28%	211.771,00	872.062,65	211.771,00	660.291,65	726.320,82
LOTTO 2	OVEST	EXTRAURBANO	E	2,93	0,82	2,11	28,08%	5.077.554,00	14.865.318,24	4.174.702,55	10.690.615,70	11.759.677,27
								10.489.985,50	30.854.754,24	9.084.483,87	21.770.270,37	23.947.297,41

Tabella 19 – Costo Standard "Micro", Ricavi unitari e Corrispettivi unitari e valori totali nei due Scenari

9.4 Individuazione dei lotti

Sulla base dell'analisi sopra riportata si ritiene che la **migliore soluzione sia rappresentata dall'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 anno.

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.

Lecce, marzo 2021