

AFFIDAMENTO A SGM DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA RETE URBANA E SUBURBANA DI LECCE COMPRESI NELL'ATO LECCE

Relazione illustrativa dell'affidamento

Documento revisionato al termine del procedimento istruttorio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per il rilascio delle osservazioni (Misura 2, Allegato A, Delibera ART n.154/2019)



Premessa

La finalità della presente Relazione è quella di assolvere agli obblighi informativi e motivazionali richiesti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana di Lecce.

In essa vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, anche in relazione alle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo per esso applicabile. Si darà conto degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Proprio in conformità alla cit. Delibera ART 154/2019 la seconda parte del presente documento integra specificamente la "Relazione di Affidamento" (RdA) di cui alla misura 2 della citata Delibera che definisce la RdA come *"documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni"*.

Il presente documento rappresenta una revisione della Relazione di Affidamento, già pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Lecce in data 31/05/2023¹, al termine del procedimento istruttorio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per il rilascio delle osservazioni (Misura 2, Allegato A, Delibera ART n.154/2019).

¹ Documento consultabile all'indirizzo <https://www.comune.lecce.it/news/dettaglio/2023/05/31/pubblicazione-della-relazione-di-affidamento-in-house-del-servizio-di-trasporto-pubblico-urbano-ad-s.g.m.-s.p.a>

Più in particolare la revisione tiene conto dei contenuti della seguente documentazione riportata in allegato:

- Richiesta integrazioni ART del 07/07/2023;
- Nota di riscontro Comune di Lecce del 31/7/2023 alla richiesta di integrazioni;
- Osservazioni ART del 14/09/2023.

La revisione tiene anche conto del riallineamento temporale dei dati economici finanziari al 2024, primo anno di affidamento.

INDICE

PARTE I - RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE RAGIONI DELL’AFFIDAMENTO	6
1. Il contesto di riferimento	6
1.1. Genesi dello svolgimento del servizio urbano di trasporto nel Comune di Lecce	6
1.2. Lo scenario attuale alla luce della normativa intervenuta e il perimetro dell’affidamento.....	7
1.3. Le caratteristiche del servizio offerto e la revisione della politica di mobilità da parte dell’Amministrazione Comunale	11
1.4. Gli investimenti.....	16
1.5. Il nuovo piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano	21
1.6. Il perseguimento degli obiettivi di mobilità pubblica attraverso l’integrazione tra i servizi di trasporto pubblico urbano e suburbano e il piano della sosta tariffata	22
1.7. La curva attesa di crescita dei passeggeri.....	24
2. Il quadro normativo di riferimento	25
3. La modalità di affidamento prescelta.....	30
3.1. La compatibilità con il quadro normativo	30
3.2. SGM S.p.A. quale ente affidatario in house.....	35
3.3. Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento	36
4. Durata e tipologia del contratto di servizio	43
5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione	44
PARTE II - RELAZIONE DI AFFIDAMENTO EX DEL. ART 154/2019	47
1. Gli esiti della Procedura di Consultazione di cui alla Del. ART 154/2019	47
1.1. Il quadro regolatorio.....	47
1.2. La Procedura di Consultazione avviata	47
2. La disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili.....	48
2.1. Il materiale rotabile	49
2.2. Infrastrutture, impianti e reti	49
3. Personale preposto all’erogazione del servizio.....	50
4. Le condizioni di qualità e certificazioni.....	51
4.1. Le Condizioni minime di qualità del servizio	51
4.2. Le certificazioni obbligatorie	53
5. Gli obiettivi di efficienza ed efficacia.....	54
6. Criteri di redazione del PEF.....	58
7. Piano di accesso al dato.....	70
ALLEGATI	74

PARTE I - RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE RAGIONI DELL’AFFIDAMENTO

1. Il contesto di riferimento

1.1. Genesi dello svolgimento del servizio urbano di trasporto nel Comune di Lecce

Preliminarmente occorre dar atto che, con delibera di Giunta n. 169 del 21.12.1999, il Comune di Lecce proponeva la costituzione di una società mista per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano di passeggeri e dei servizi di mobilità accessori della sosta tariffata, della rimozione coatta, della manutenzione degli impianti semaforici e della manutenzione della segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Con bando del 16.6.2000 indiceva quindi gara per la selezione del socio privato da associare nella costituenda società ed al quale attribuire specifici compiti operativi connessi alla gestione dei predetti servizi, all’esito della quale s’addiveniva, in data 21.12.2000, alla costituzione di S.G.M. Società Gestione Multipla S.p.A. la cui durata era fissata al 31.12.2020.

In data 25.1.2001, il Comune stipulava con S.G.M. S.p.A. la convenzione generale avente ad oggetto l’affidamento dei servizi di mobilità in precedenza citati, avente scadenza al 31.12.2020, con la quale si rinviava a specifici disciplinari la determinazione delle modalità, dei tempi di attuazione e la regolamentazione e organizzazione operativa dei singoli servizi, per periodi di tempo più brevi e suscettibili di essere periodicamente modificati dalle parti per far fronte alle esigenze che si sarebbero potute manifestare durante l’intero arco temporale del rapporto principale.

In particolare, per quanto attiene al servizio di TPL, il Comune di Lecce ha regolato i rapporti operativi con la S.G.M. S.p.A. con contratto di servizio ex d.lgs. 422/1997, successivamente oggetto di proroghe, con successivi atti, sino al 31/12/2023.

Con appendice al predetto contratto di servizio, sottoscritta in data 22.3.2010, il Comune di Lecce ha altresì regolamentato i rapporti con S.G.M. S.p.A. relativamente al sistema di trasporto filoviario, prevedendo, sui percorsi alimentati a trazione elettrica, la

sostituzione dei veicoli automobilistici tradizionali con quelli ad alimentazione elettrica, e alla predetta appendice contrattuale sono correlati i distinti contratti di comodato del deposito filoviario, dei filobus, dell'infrastruttura di trazione elettrica e delle attività di manutenzione, anch'essi successivamente tutti prorogati, con vari atti, sino al 31/12/2023.

In ultimo, con contratto sottoscritto in data 4.06.2014, il Comune di Lecce ha affidato alla società l'Autostazione denominata "City Terminal", sita a Lecce in Viale Porta d'Europa per la gestione dell'accesso al centro cittadino Turistici nonché per la gestione degli autobus di TPL e a Media e Lunga Percorrenza, struttura diventata nel tempo punto di riferimento dell'utenza per l'accesso ai servizi gestiti dall'impresa. Anche questo contratto è stato successivamente prorogato, con vari atti, sino al 31/12/2023.

Dunque, per oltre vent'anni e tutt'oggi, il servizio di TPL urbano e quelli di mobilità ad esso accessori sono stati gestiti dall'Amministrazione comunale di Lecce per mezzo di S.G.M. S.p.A., società a partecipazione mista pubblico-privata.

1.2. Lo scenario attuale alla luce della normativa intervenuta e il perimetro dell'affidamento

In relazione al servizio di trasporto passeggeri, stante la normativa statale (d.lgs. 422/1997) e regionale (l.r.18/2002 e 24/2012) nelle more intervenuta e vigente, la Provincia di Lecce è l'ente di governo dell'ATO (ambito territoriale ottimale) competente alla programmazione, all'affidamento, gestione e amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale insistenti nel proprio territorio geografico, extraurbani ed urbani.

Pertanto, a seguito della definizione dei nuovi livelli dei servizi minimi riconosciuti dalla Regione Puglia con D.G.R. n. 2304 del 09/12/2019, con attribuzione alla rete urbana di Lecce di 2.417.387,73 bus*km, è stato redatto dalla Provincia di Lecce il Piano di Bacino dell'ATO, approvato dal Consiglio Provinciale con D.C.P. n. 13 del 24/06/2020.

La Regione Puglia, con l'art. 14 comma 1 lett. B della L.R. n. 52/2019, ha modificato l'art. 22 della L.R. n. 24/2012, prevedendo al comma 1 bis e al comma 1 ter che l'Organo di governo degli ATO deleghi, ai comuni che ne facciano richiesta, l'esercizio della funzione

di affidamento in house della gestione dei servizi di trasporto urbano di competenza, qualora ricorrano le condizioni di cui al punto 2 art. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007.

Stante il quadro normativo vigente ed in vista della scadenza dei servizi di TPL gestiti dall'amministrazione per il tramite di S.G.M. S.p.A., il Comune di Lecce, con delibera di Consiglio Comunale n. 70 del 30.6.2020 e a seguito di apposita istruttoria, determinava che la modalità di affidamento in house dei predetti servizi di TPL e dei servizi di mobilità accessori ad una costituenda società controllata al 100% dall'Amministrazione comunale avrebbe rappresentato la scelta idonea per soddisfare gli interessi e delle esigenze della collettività locale, consentendo il mantenimento del governo e della titolarità di tutti i precitati servizi da parte dell'amministrazione medesima che, diversamente, per quanto riguarda il TPL ed alla luce della normativa medio tempore intervenuta, sarebbe rimasta incardinata in capo all'Autorità di Bacino- Provincia di Lecce.

Infatti, nel caso non si fosse optato per l'autoproduzione del servizio di TPL, che come detto è normativamente consentita, previa delega da parte della Provincia, dall'art. 22 cit. L.r. 24/2012, il Comune avrebbe abdicato dalla gestione del servizio di TPL urbano, ricadente, nella competenza della Provincia di Lecce, residuando unicamente la competenza sulla gestione dei servizi di mobilità accessori, con pregiudizio della gestione integrata della mobilità urbana, di recente razionalizzata nell'ambito delle misure anticipate di attuazione del Piano urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di cui si dirà più avanti.

Conseguentemente, nella citata delibera, il Consiglio comunale esprimeva l'indirizzo di affidare in house ad una costituenda società controllata al 100% dal Comune di Lecce, la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano e dei servizi di mobilità accessori, ed a tal fine dava mandato al Sindaco di chiedere al Presidente della Provincia la delega per l'esercizio della funzione di affidamento in house providing del servizio di trasporto pubblico urbano ai sensi del cit. art. 14 della l.r. 52/2019.

Contestualmente, nella medesima delibera, il Consiglio dava mandato alla giunta per l'adozione degli atti necessari per l'esecuzione delle funzioni delegate conformemente

alla disciplina comunitaria, statale e regolatoria prevista per il tipo di affidamento in house, nonché per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario (PEF) al fine di verificare la economicità dell'affidamento in house e la fissazione – ai fini del relativo monitoraggio - degli obiettivi di efficienza ed efficacia che si intende perseguire e, infine, per l'individuazione del necessario supporto legale e tecnico per le successive fasi dell'affidamento.

Quindi, il Comune per il tramite del Sindaco, con nota prot. n. 178887/2019, acquisita al protocollo della Provincia di Lecce al n. 49676/2019, ha fatto richiesta di delega della funzione amministrativa inerente all'affidamento, la gestione e l'amministrazione del servizio di trasporto pubblico urbano della città di Lecce.

Verificata la disponibilità di concessione di delega da parte della Provincia di Lecce il Consiglio Comunale, con successiva delibera n. 164 del 22.12.2020, ha dato mandato al Sindaco di verificare e conseguentemente adottare le misure più idonee, anche di carattere societario, che avrebbero consentito l'attuazione della delega ricevuta, anche mediante ipotesi di pubblicizzazione della società S.G.M. S.p.A. che, come detto, dal 2001 svolge il servizio di TPL urbano.

In data 9.2.2021, Provincia di Lecce e Comune di Lecce hanno, pertanto, sottoscritto una convenzione ex artt. 30 d.lgs. 276/2000 e 22 L.r. 24/2012 per mezzo della quale la prima ha delegato al Comune di Lecce la funzione di affidamento, amministrazione e gestione del servizio urbano di trasporto pubblico locale della Città di Lecce.

Oggetto della delega è l'affidamento e la gestione in house del nuovo Servizio di Trasporto Pubblico Urbano, definito nell'ambito dei Servizi Minimi riconosciuti dalla Regione Puglia con DGR n. 2304 del 9/12/2019 e pari a 2.417.387,73 Bus*km/anno.

L'atto di delega dell'ATO Provinciale, nel rispetto dell'art. 4-bis del Decreto 1.7.2009 n.78 convertito con Legge 3 agosto 2009 n.102, prevede altresì che, contestualmente all'affidamento in house, il Comune di Lecce debba procedere ad affidare mediante procedura di gara ad evidenza pubblica, a soggetti diversi da quelli su cui esercita il controllo analogo, almeno il 10% degli anzidetti servizi.

Nella tabella che segue sono riportati i Servizi Minimi attribuiti al Comune, il perimetro dell'affidamento in-house e quello dell'affidamento con gara.

Servizi Minimi attribuiti al Comune e perimetro dell'affidamento in-house

Tipologia di servizio	Bus*Km 2025	Bus*Km 2026-2032
A Servizi minimi attribuiti al Comune di Lecce	2.417.387,73	2.417.387,73
B Perimetro affidamento in-house (Km servizio)	2.166.534,10	2.168.862,80
C Perimetro affidamento tramite procedura di gara (Km servizio)	250.779,40	250.779,40
D Totale Km eserciti di servizio	2.417.314,50	2.419.642,20
E=(C)/(D) % Bus*Km affidati tramite procedura di gara	10,37%	10,36%

In data 14.4.2021, in attuazione della delega ricevuta, sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale Europea due distinti avvisi di pre-informazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento CE 1370/2007, uno per l'affidamento in house del servizio di trasporto urbano della Città di Lecce (n. 2021/S 072-184797) e l'altro per l'affidamento a mezzo gara del 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo (n. 2021/S 072-184796) in attuazione dell'art. 4 bis, DL 78/2009.

Successivamente con verbale di Assemblea dei Soci di SGM del 22.12.2022, redatto per atto Notaio Maria Stellacci, l'Assemblea ha disposto l'acquisizione da parte della società medesima delle quote azionarie dei soci privati ai sensi dell'art. 2357 cc e in pari data è stato sottoscritto il relativo atto di acquisto di azioni proprie che ha consentito la definizione del procedimento di pubblicizzazione della società alla quale affidare in house il servizio di TPL in attuazione della delega ricevuta.

Con delibera n. 20 del 22.03.2023 il Consiglio Comunale ha approvato le modifiche allo statuto della società SGM spa per renderlo conforme alle previsioni di cui al d.lgs. 175/2016 applicabile al caso di specie, definendo altresì una nuova scadenza della società fissata al 31/12/2048. Successivamente, con verbale di Assemblea dei Soci di SGM del 31.03.2023, redatto per atto Notaio Maria Stellacci, l'Assemblea ha adottato il nuovo Statuto Sociale.

In ultimo con verbale di Assemblea dei Soci di SGM del 23.06.2023, redatto per atto Notaio Maria Stellacci, l'Assemblea ha disposto l'annullamento delle azioni proprie e la contestuale ricostituzione del capitale sociale per lo stesso importo mediante emissione di nuove azioni ordinarie assegnate gratuitamente al Comune di Lecce che pertanto è divenuto azionista unico di SGM spa.

1.3. Le caratteristiche del servizio offerto e la revisione della politica di mobilità da parte dell'Amministrazione Comunale

Nelle more degli atti programmatori di cui si è detto in precedenza, l'amministrazione comunale ha avviato un processo di riforma del piano di esercizio del TPL in essere, nella prospettiva che una crescita quantitativa e qualitativa dell'offerta, favorita dall'incrementata dotazione chilometrica deliberata dalla Giunta Regionale², possa dare un impulso all'attrattività del servizio.

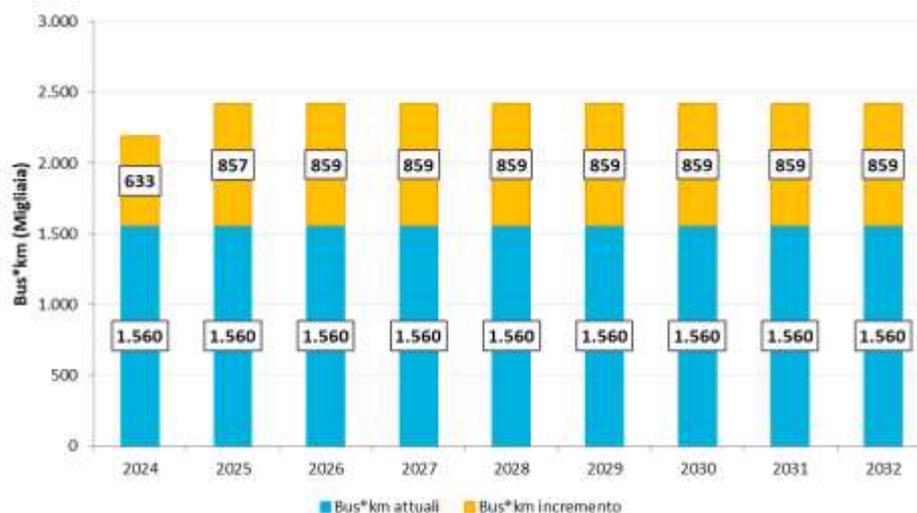
Pertanto, con delibera di giunta la giunta comunale N° 95 del 17/04/2020 e N. 99 del 24.4.2020 è stato approvato il nuovo progetto di TPL Urbano e Suburbano della Città di Lecce, che si configura come anticipazione di uno dei piani attuativi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in corso di elaborazione.

² Come in precedenza anticipato, a seguito della definizione dei nuovi livelli dei Servizi Minimi riconosciuti dalla Regione Puglia con D.G.R. n. 2304 del 09/12/2019, sono stati attribuiti al servizio urbano del Comune di Lecce 2.417.387,73 bus*km, rispetto al preesistente ammontare di 1,5 milioni di bus*km, con un incremento del 60% circa.

Il nuovo sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano è stato avviato nel mese di giugno 2022, inizialmente nell'ambito della dotazione chilometrica originaria di 1.560.224 bus*km/anno.

In questa prima fase e con l'assistenza tecnica e trasportistica di S.G.M., l'Amministrazione comunale ha proceduto a riorganizzare le linee e le percorrenze, ponendo le basi per l'incremento della produzione chilometrica riconosciuta nell'ambito dei servizi minimi che sarà gradualmente avviata con il nuovo affidamento.

Incremento produzione chilometrica



L'assetto del sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano pianificato risponde ai seguenti principi:

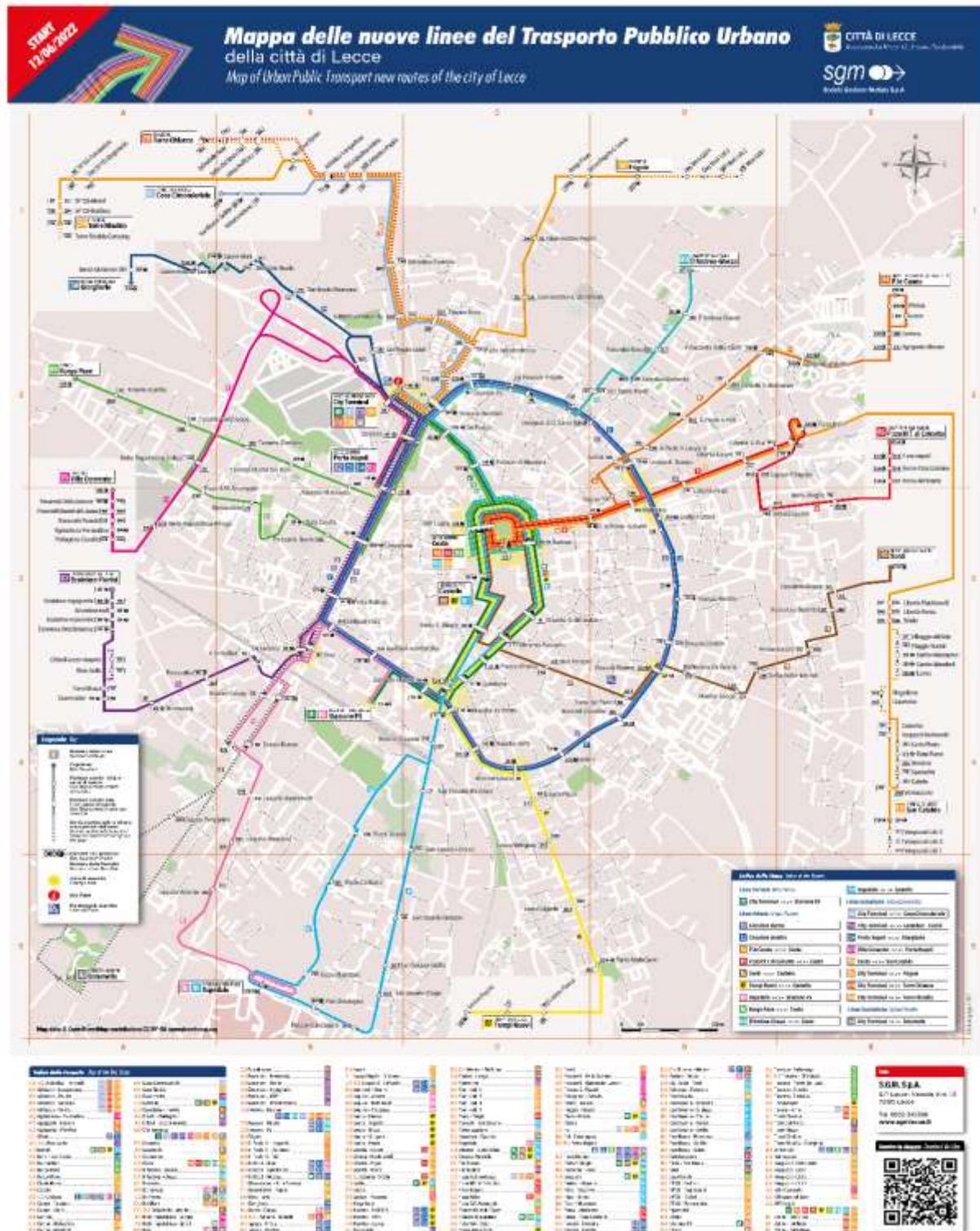
- Semplificazione degli itinerari in modo da renderli meno contorti e più diretti, possibilmente sullo stesso percorso sia in andata che in ritorno, senza perdere in efficacia in termini di copertura territoriale;
- Gerarchizzazione delle linee su più livelli:

- una linea filoviaria portante diametrale (M1) ad elevato livello di servizio (del tipo BHLS – Bus with High Level of Service) capace di prestazioni superiori alla media (in termini di velocità commerciale, frequenza, capacità);
 - due linee filoviarie circolari portanti (C2, C3) per il raccordo della linea portante diametrale e di quelle radiali;
 - un insieme di 8 linee radiali (R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10, R11), in grado di collegare in modo diretto e frequente i quartieri con il centro città, con terminale che si attesta a ridosso del centro storico;
 - un insieme di linee sub-urbane (S12, S13, S14, S15, S16, S17, S18, S19) a copertura del territorio non raggiunto dalle linee precedenti ma con minori frequenze;
 - due linee scolastiche (AG, NP);
 - una linea elettrica nel centro storico che verrà attivata nel 2026 (E20);
- necessità di evitare eccessive sovrapposizioni di itinerari;
 - necessità di agevolare l'interscambio fra le diverse linee e fra le linee ed altri nodi strategici (parcheggi di interscambio, stazione ferroviaria, autostazione, nodi di interscambio fra urbano ed extraurbano, ecc.);
 - intensificazione del servizio nei giorni feriali dal lunedì al venerdì con riduzione progressiva il sabato e la domenica;
 - introduzione sulle linee portanti e su quelle radiali di fasce orarie di punta (07:30 – 09:30, 11.30-13:30) con elevate frequenze di passaggio e fasce di morbida;
 - prolungamento dell'orario di servizio da 7:00/21:00 a 6:00/22:00-24:00;
 - necessità di individuare soluzioni innovative maggiormente flessibili e modulabili in funzione dell'effettivo andamento della domanda.

In generale le caratteristiche delle linee e le frequenze assegnate consentiranno a regime una migliore integrazione del sistema di trasporto urbano e suburbano sia sotto il profilo intramodale (tra i mezzi dell'azienda affidataria) sia intermodale con gli altri servizi di trasporto (extraurbano, turistico, a lunga percorrenza e ferroviario) ed in particolare con

il servizio di sosta, in quanto risultano valorizzati i parcheggi di interscambio del Foro Boario (FB) servito dalle linee M1, C2 e C3, di Settelacquare servito dalla linea R5.

Mappa Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano



Di seguito sono riportate alcune caratteristiche aggregate nel nuovo assetto della rete.

Caratteristiche aggregate nel nuovo assetto della rete

Caratteristiche della rete di trasporto	
Bus*km anno (a regime) <i>di cui Filobus*km</i>	2.419.642 300.000
Numero Linee <i>di cui Linee Filoviarie</i>	22 4
Lunghezza Rete (km) <i>di cui Rete Filoviaria</i>	136 17
Numero di fermate	306
Velocità commerciale (km/ora)	17

Nella tabella che segue si riporta invece l'elenco delle singole linee con l'indicazione dei capilinea di origine e destinazione, la lunghezza di ogni linea e i relativi tempi di percorrenza o di giro, la tipologia (filobus, bus ordinario), la classe funzionale.

Linee Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano

Linee	Capolinea O/D	Lunghezza (Km)	Percorrenza (minuti)	Classificazione	Tipologia
M1	City Terminal <<>> Stazione FS	5,9	33'	Portante	Filoviaria
C2	Circolare destra	7,0	40'	Portante	Filoviaria
C3	Circolare sinistra	7,0	40'	Portante	Filoviaria
R4	P.le Cuneo <<>> Costa	7,7	32'	Radiale primaria	Automobilistica
R5	P.zza M.T. di Calcutta <<>> Costa	8,3	40'	Radiale primaria	Automobilistica
R6	Sordi <<>> Castello	8,4	36'	Radiale primaria	Automobilistica
R7	Tempi Nuovi <<>> Castello	10,4	40'	Radiale primaria	Automobilistica
R8	Ospedale <<>> Castello	10,2	44'	Radiale primaria	Automobilistica
R9	Borgo Pace <<>> Costa	8,1	45'	Radiale primaria	Automobilistica
R10	D'Andrea Ghezzi <<>> Costa	6,7	32'	Radiale primaria	Automobilistica
R11	Ospedale <<>> Castello	7,7	36'	Radiale primaria	Automobilistica
S12	City Terminal <<>> Casa Circondariale	16,2	42'	Radiale secondaria	Automobilistica
S13	City Terminal <<>> Ekotecne-Fiorini	14,2	48'	Suburbana	Filoviaria/Automobilistica
S14	P.ta Napoli <<>> Giorgilorio	11,8	44'	Suburbana	Automobilistica
S15	Villa Convento <<>> P.ta Napoli	21,4	50'	Suburbana	Automobilistica
S16	Costa <<>> San Cataldo	28,0	66'	Suburbana	Automobilistica
S17	City Terminal <<>> Frigole	26,2	50'	Suburbana	Automobilistica
S18	City Terminal <<>> Torre Chianca	27,0	60'	Suburbana	Automobilistica
S19	City Terminal <<>> Torre Rinalda	42,4	86'	Suburbana	Automobilistica
AG	City Terminal <<>> Columella	10,0	38'	Scolastica	Automobilistica
NP	City Terminal <<>> P.zza Palio	6,7	25'	Scolastica	Automobilistica
E20	P.ta Rudiae <<>> P.zza Mazzini	3,3	30'	Elettrica Centro Storico	Automobilistica

Come detto, l'incremento chilometrico riconosciuto nell'ambito dei servizi minimi della Regione Puglia sarà attuato a seguito dell'affidamento del servizio, pertanto, la riorganizzazione del sistema del Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano avviata dall'Amministrazione ne ha tenuto conto e prevede un'implementazione progressiva delle percorrenze.

Nella tabella sottostante, in particolare, sono riportati i vari step per l'implementazione del servizio:

Step per l'implementazione del servizio

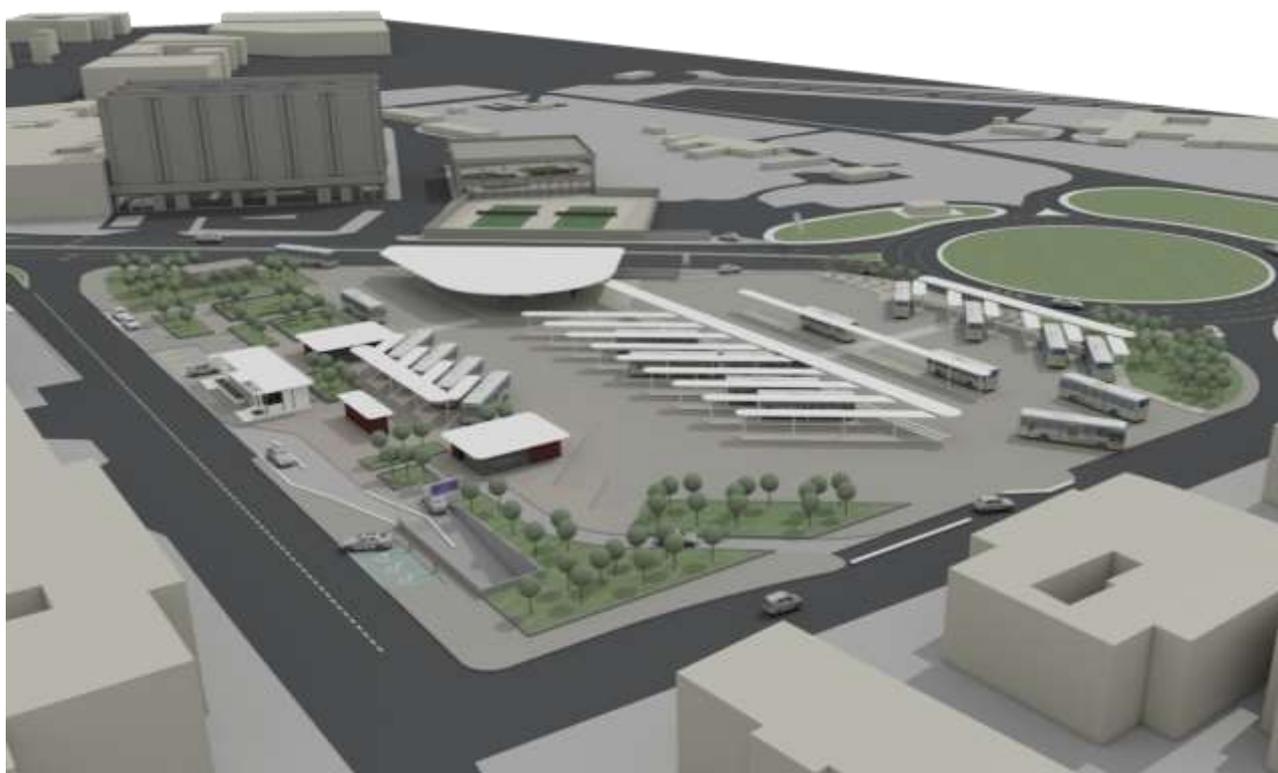
	2024	2025	2026	...	2029
Bus*Kim anno	2.193.423	2.417.313	2.419.642		
Orario di servizio di linea	Dal lunedì al venerdì nel servizio invernale: da 7:00-21:00 a 6:00-22:00 Il sabato nel servizio invernale: da 7:00-21:00 a 6:00-24:00 Tutti i giorni nel servizio estivo: da 7:00-21:00 a 6:00-24:00				
Frequenze di passaggio servizio di linea	Incremento delle frequenze nel servizio invernale sulle linee R4, R6, R7, R8, R10, R11 Incremento delle frequenze nel servizio estivo sulle linee S16 e S18	Introduzione nel servizio invernale di elevate frequenze di passaggio (11', 12', 13') nelle fasce di punta sulle linee M1, R4, R5, R7, R10	Parziale rimodulazione del servizio e introduzione nel servizio invernale di elevate frequenze di passaggio (12', 13', 15') nelle fasce di punta sulle linee C2, C3, R6, R8, R9, R11		
Nuove linee			Attivazione di una linea elettrica (E20) nel centro storico		
Piano Tariffario	Adozione Nuovo Piano Tariffario				
Soluzioni flessibili innovative					Attivazione nel periodo estivo del servizio notturno a chiamata sperimentale «Night Bus»

1.4. Gli investimenti

Nell'ambito delle politiche dell'amministrazione volte a dare al Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano un ruolo sempre più centrale nell'ambito del sistema della mobilità cittadina, e valorizzare l'intermodalità del TPL con le altre modalità di trasporto, l'Amministrazione ha pianificato una serie di importanti interventi progettuali strategici che saranno da essa attuati e finanziati.

Hub Intermodalità presso l'ex Foro Boario

Tale progetto, finanziato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo «Brindisi-Lecce-Costa Adriatica» con una previsione di 29.000.000 di euro di investimento, prevede la realizzazione di una nuova autostazione, la cui gestione rientra nei servizi afferenti il Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano oggetto di affidamento, e di un parcheggio interrato su tre piani per complessivi 1.000 posti auto la cui gestione rientra nei servizi afferenti la Sosta tariffata e i Parcheggi di interscambio oggetto di affidamento in house alla stessa società.



Si tratta di un intervento strategico coerente con la programmazione dell'ATO provinciale che, nel Piano di Bacino, ha individuato l'area dell'Ex Foro Boario quale terminale di numerose linee extraurbane (ordinarie, scolastiche e universitarie) oltre che punto di transito delle linee del servizio rapido Alisalento, per il collegamento del basso Salento con l'Aeroporto di Brindisi, e di quelle del servizio Metrobus che costituirà il sistema di trasporto provinciale portante su gomma ad integrazione del servizio ferroviario.

Oltre che importante punto di connessione del servizio di trasporto urbano e suburbano con i servizi extraurbani, a media e lunga percorrenza e turistici, l'hub consentirà il potenziamento del sistema di interscambio con i mezzi privati (park and ride).

Riqualificazione della Circonvallazione interna e dei viali storici

Gli interventi di riqualificazione sono previsti nell'ambito di due progetti finanziati con fondi PNRR con un investimento complessivo di circa 10.000.000 di euro, dei quali circa il 20% destinati ad interventi sulla rete del servizio di Trasporto Pubblico Urbano.

Questi ultimi interventi prevedono:

- la riqualificazione e/o istituzione di circa 10 km di corsie riservate dedicate al TPL;
- la ristrutturazione di 51 fermate che, nella logica di sistemi integrati e di trasporto intelligente per la mobilità sostenibile, saranno dotate di n° 35 pensiline «smart» (attrezzate con monitor informativi, wifi, illuminazione, videosorveglianza, ecc.) e n° 16 paline elettroniche intelligenti.



Sistemazione dell'area antistante la Stazione Ferroviaria di Lecce

Il progetto, finanziato con le economie derivanti dal ribasso d'asta sull'importo posto a base di gara dell'intervento di prolungamento del sottopasso ferroviario propedeutico al ribaltamento della stazione ferroviaria di Lecce, prevede la riqualificazione delle aree

antistanti l'attuale ingresso della stessa stazione ferroviaria e del capolinea ivi presente del servizio di Trasporto Pubblico Urbano.



Agli investimenti dell'Amministrazione Comunale si aggiungono quelli previsti in capo ai soggetti affidatari del servizio, per l'intero periodo di affidamento e quantificabili in circa 8.700.000,00 di euro.

Le voci più rilevanti sono quelle relative agli investimenti previsti per la nuova sede della società affidataria in house del servizio, e quelli relativi all'incremento e svecchiamento della flotta di autobus.

Di particolare rilievo anche gli investimenti previsti in Sistemi di Trasporto Intelligenti (Centro di Controllo Aziendale, Bigliettazione elettronica, Monitoraggio automatico della flotta, Trasporto a chiamata).

Completano il quadro degli investimenti le risorse destinate agli impianti di fermata con pensiline *smart* di ultima generazione.

Investimenti affidatari del servizio

Investimenti Affidatario in house	Anno di entrata in esercizio	N°	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)
Autobus Gasolio Euro > 4	2024	6	60.000	360.000
Sito web istituzionale	2024	1	6.000	6.000
Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza;	2024	1	1.000.000	1.000.000
Autobus Gasolio Euro > 4	2025	9	60.000	540.000
Microbus elettrici	2026	2	70.000	140.000
Autobus Gasolio Euro > 4	2026	5	60.000	300.000
Servizi igienici ai capilinea	2026	2	60.000	120.000
Sede Aziendale	2028	1	5.000.000	5.000.000
Sistema DRT (Demand-responsive transport)	2029	1	200.000	200.000
Pensiline di fermata "smart"	2030	20	25.000	500.000
Investimenti totali				8.166.000

Investimenti Affidatario gara 10%	Anno di entrata in esercizio	N°	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)
Autobus ceduto da S.G.M. S.p.A.	2025	1	14.981	14.981
Autobus ceduto da S.G.M. S.p.A.	2025	1	14.987	14.987
Autobus nuovi Gasolio Euro VI	2025	2	230.000	460.000
Apparato di vendita	2025	4	3.000	12.000
AVM	2025	4	3.500	14.000
Validatrici	2025	4	4.000	16.000
Investimenti totali				531.968

1.5. Il nuovo piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano

Nell'ambito della strategia di mobilità anzidetta, l'amministrazione ha altresì avviato la progettazione del nuovo piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano per perseguire i seguenti obiettivi:

- Semplificare e ridurre il numero dei titoli di viaggio (ad es. la sostituzione dei biglietti di corsa semplice ad € 1,00 e orario da 90 minuti a € 1,30 con un unico biglietto valido 60 minuti da € 1,20);
- Fidelizzare la clientela;
- Ridurre l'evasione tariffaria;
- Incrementare i ricavi da traffico;
- Agevolare lo scambio tra le diverse linee di trasporto urbano e suburbano;
- Agevolare l'interscambio con le aree di sosta (park and ride);
- Adottare un sistema tariffario facilmente riproducibile ed implementabile per il nuovo sistema di bigliettazione elettronica;
- Adottare un sistema coerente con i vincoli imposti dalla legge regionale nella determinazione delle tariffe.

Il nuovo piano tariffario sarà adottato nel corso del 2024.

Nella tabella che segue si esplicita il raffronto tra il piano tariffario precedente e quello attuale.

Piano tariffario Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano

Piano tariffario attuale		Nuovo Piano Tariffario	
TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA ORDINARIA	
Corsa semplice	€ 1,00	Corsa semplice 60'	€ 1,20
Biglietto orario (90')	€ 1,30		
Corsa semplice (vendita a bordo)	€ 1,50	Corsa semplice 60' (vendita a bordo)	€ 1,50
Biglietto giornaliero	€ 2,50	Biglietto giornaliero ⁽³⁾	€ 3,00
Multicorse (6 corse semplici)	€ 5,00	Carnet da 10 corse semplici 60'	€ 10,00
ABBONAMENTI ORDINARI		ABBONAMENTI ORDINARI	
Settimanale personale	€ 9,70	Settimanale personale ⁽³⁾	€ 12,00
Mensile personale	€ 29,00	Mensile personale ⁽³⁾	€ 30,00
Mensile impersonale	€ 36,00		
Mensile personale – linea universitaria	€ 24,20		
Annuale personale	€ 291,00	Annuale personale	€ 280,00
		Annuale personale studenti <26 anni	€ 250,00
		Annuale personale «Stadio in Bus» ⁽⁴⁾	€ 20,00
ABBONAMENTI AGEVOLATI ⁽¹⁾		ABBONAMENTI AGEVOLATI ⁽¹⁾	
Mensile agevolato	€ 15,80	Mensile agevolato	€ 16,00
Mensile agevolato – linea universitaria	€ 13,30		
ABBONAMENTI GRATUITI ⁽²⁾		ABBONAMENTI GRATUITI ⁽²⁾	
Settimanale gratuito	€ -	Settimanale gratuito	€ -
Mensile gratuito	€ -	Mensile gratuito	€ -

NOTE

- 1) Agevolazioni concesse dal Comune di Lecce, con copertura dei minori ricavi da traffico, ad utenti di età inferiore a 65 anni, residenti a Lecce, che abbiano un ISEE inferiore a 12.500,00 euro; ad utenti over 65, residenti a Lecce, che abbiano un ISEE inferiore o uguale a 15.000,00 euro; a studenti fino a 26 anni che abbiano un ISEE inferiore a 15.000,00 euro.
- 2) Gratuità concesse dalla Regione Puglia, con copertura dei minori ricavi da traffico, a favore di invalidi, portatori di handicap, ecc. ai sensi dell'Art. 30, comma 3 della L.R. Puglia 18/2002 e della D.G.R. 992/2003.
- 3) Parcheggio gratuito nei parcheggi di interscambio per gli utenti del servizio di trasporto urbano e suburbano in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento settimanale ordinario o abbonamento mensile ordinario (bus+ sosta gratis).
- 4) Valido su tutta la rete e sui mezzi del servizio "Stadio in bus" nelle giornate delle partite casalinghe dell'Unione Sportiva Lecce del Campionato di Serie A e di Coppa Italia.

1.6. Il perseguimento degli obiettivi di mobilità pubblica attraverso l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico urbano e suburbano e il piano della sosta tariffata

L'Amministrazione ha quindi individuato come obiettivo di politica della mobilità il maggior utilizzo del mezzo di trasporto pubblico; tale *target* costituisce un riferimento

primario alla base del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che si intende raggiungere, da un lato, con il potenziamento quantitativo e qualitativo dell'offerta di trasporto ed in particolare con il nuovo programma di esercizio incrementato dalle percorrenze di servizio minimo aggiuntive riconosciute, dall'altro, attraverso corrispondenti e coordinate politiche della gestione della sosta tariffata.

In particolare, sotto quest'ultimo aspetto, va evidenziato che parallelamente alla riorganizzazione del servizio di TPL nei termini su descritti, l'Amministrazione ha avviato la pianificazione del riassetto e della regolamentazione della sosta tariffata in città nonché della Zona a Traffico Limitato mediante apposita misura contingente che è configurata anch'essa come un'anticipazione di uno dei piani attuativi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in corso di elaborazione ed adottata con Delibera di Giunta comunale n. 347 del 12/11/2020.

In quest'ambito, la strategia che si è inteso perseguire è stata quella di riorganizzare ed incrementare le aree di sosta tariffata e le tariffe medesime, e contestualmente sviluppare l'intermodalità con il trasporto pubblico locale attraverso la valorizzazione dei parcheggi di interscambio, al fine di ridurre i fenomeni di congestione del traffico veicolare disincentivando l'uso del mezzo privato e contestualmente favorire l'utilizzo del servizio di TPL attuando uno *shift* modale e attraendo maggiore utenza dal mezzo privato a quello pubblico.

In questa prospettiva:

- Nel biennio 2024-2025, è previsto un incremento della tariffa minima della sosta attualmente pari a 0,60 €/ora, a parità di numero di stalli e ferma la tariffa massima, oltre alla revisione delle tariffe dei parcheggi di interscambio (*park and ride*) con interventi che privilegiano gli utenti del servizio di trasporto urbano e suburbano in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento ordinario settimanale o mensile (bus+sosta gratis);
- Nel biennio 2026-2028, a parità di numero di stalli, è prevista una generale riorganizzazione delle tariffe della sosta anche con l'incremento della tariffa

massima e l'introduzione della tariffazione progressiva nelle zone ad alta intensità di traffico;

- Nel 2029 è previsto l'ampliamento della ZPRU (Zona di particolare rilevanza urbanistica) al di fuori della circonvallazione interna con contestuale ampliamento delle zone di sosta tariffata.

Dunque, il Comune, con l'assistenza tecnica e trasportistica della società S.G.M., ha sviluppato un nuovo piano per il sistema di trasporto pubblico della città con l'obiettivo di incrementare la qualità del servizio offerto, razionalizzando le linee offerte, aumentando le frequenze e le ore di servizio, nella prospettiva dell'ulteriore dotazione chilometrica riconosciuta nell'ambito dei servizi minimi pari complessivamente 2.417.387,73 bus*km, attribuita all'ATO provinciale per il comune di Lecce con Delibera di Giunta della Regione Puglia n. 2304 del 9 dicembre 2019.

Le esigenze poste alla base della programmazione avviata da parte dell'Amministrazione sono di rendere il servizio più rispondente alle mutate esigenze della collettività locale, rendere più efficiente l'intermodalità tra il TPL, gli altri servizi di trasporto extraurbano e ferroviario, e la sosta, quest'ultima appositamente oggetto di contestuale misura riorganizzativa volta a contenere i fenomeni di congestione veicolare e favorire l'uso del mezzo pubblico in luogo di quello privato.

1.7. La curva attesa di crescita dei passeggeri

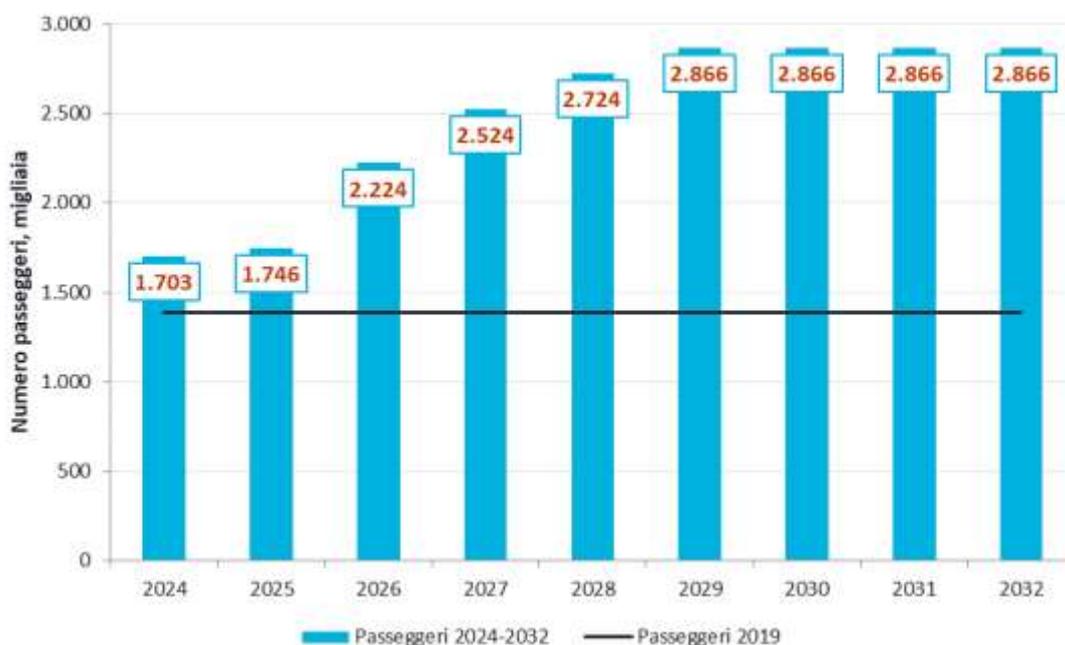
Il principale risultato atteso dall'applicazione delle misure sopra descritte, è l'andamento del numero dei passeggeri TPL che è previsto crescente rispetto al dato storico pre-covid del 2019, proprio grazie alle strategie di mobilità di cui si è dato atto, e quindi alla maggiore attrattività qualitativa e quantitativa dell'offerta di trasporto e agli interventi volti a favorire la sostenibilità della mobilità cittadina (park pricing, ampliamento della ZTL/Area pedonale, misure per la riduzione del traffico di attraversamento).

Con riferimento agli interventi di park pricing, l'incremento dei passeggeri è stato stimato considerando un valore dell'elasticità della domanda di sosta di -0,15 e cioè considerando

che un aumento del 10% delle tariffe produce una riduzione del numero di auto del 15% a vantaggio del trasporto collettivo (80%) e di altre modalità di trasporto (20%).

L'incremento si consolida nel tempo grazie alla messa a pieno regime del servizio e agli interventi per l'ampliamento della ZTL/Area pedonale nonché agli effetti delle misure per il contenimento del traffico privato di attraversamento del centro cittadino.

Curva attesa di crescita dei passeggeri



2. Il quadro normativo di riferimento

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, va rinvenuta nel citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto Regolamento definisce:

autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo; operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;

b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del predetto articolo, le autorità competenti hanno facoltà di fornire i servizi di trasporto

direttamente ovvero tramite un operatore interno (“*in house providing*”), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ed al ricorrere delle condizioni ivi enunciate (art. 5 par. 2).

LA L. 99/2009

L'art. 61 dispone: *“1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”*

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

IL D.L. 78/2009

L'art. 4 bis del d.l. 78/2009 (come convertito con L. 102/2009) recante *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico”* dispone che *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di*

trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano”.

D.M. MIT N. 157/2018

Il decreto reca la <<*Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione*>> e costituisce attuazione dell'art. 1, c. 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147 ai fini della definizione dei fabbisogni standard del settore, per il superamento del concetto dell'offerta storica dei servizi, per la realizzazione di una programmazione dinamica degli stessi che adegui progressivamente l'offerta alla domanda, nonché per l'individuazione di un criterio di riparto delle risorse finanziarie del “Fondo nazionale trasporti” che permetta il graduale superamento della spesa storica.

D.LGS. 201/2022

Successivamente all'avvio del procedimento amministrativo per l'affidamento in house del servizio di TPL, principiato dal Comune di Lecce con l'atto di indirizzo del 30.6.2020 (Delibera C.C. n. 70) e proseguito con l'adozione degli atti esecutivi indicati al par. 1.2., è stato emanato il citato decreto con il quale si è avviato il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, entrato in vigore il 31.12.2022.

Le disposizioni del decreto si applicano a tutti i servizi di interesse generale di livello locale la cui procedura di affidamento abbia avuto avvio successivamente alla citata data, integrando le normative di settore e prevalendo sulle stesse, fermo restando le specifiche norme di salvaguardia e prevalenza delle discipline di settore in esso espressamente previste.

Trovano diretta applicazione al TPL le disposizioni del Titolo III e gli art. 29, 30, 31.

Tra le forme di affidamento e gestione dei servizi sono annoverate la procedura ad evidenza pubblica (art. 15), l'affidamento a società mista (art. 16) e quello in house (art. 17) tenendo conto altresì (art. 32) delle modalità espressamente previste dalla normativa europea – tra cui, appunto, l'*in house* medesimo - applicabili al servizio da affidare (in specie, per il TPL, Regolamento 1370/2007).

LA L.R. n. 12/2002

Con la legge in commento la Regione Puglia ha dato attuazione alle disposizioni del D.Lgs. n. 422/1997 che conferiva alle Regioni e agli enti locali, funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

È stato pertanto disciplinato l'esercizio delle funzioni di pianificazione, programmazione, organizzazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Trattandosi di un intervento legislativo risalente al 2002, tale corpus normativo va necessariamente coordinato con le sopraggiunte disposizioni comunitarie e nazionali di cui si è detto prima che hanno inciso profondamente, come già rilevato, la disciplina di settore.

L'art. 3 della cit. L.R. attribuisce l'esercizio delle funzioni di affidamento dei servizi di trasporto e di relativa sottoscrizione dei contratti di servizio, a Province e Comuni, per i servizi di rispettiva competenza.

LA L.R. 24/2012

Con l'art. 2 della l.r Puglia n. 24/2012 che ha imposto l'esercizio e l'organizzazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico locale in Puglia secondo "ambiti territoriali ottimali".

In sede di prima applicazione e fino alla approvazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, la Legge Regionale n. 24/2012 ha individuato come "ottimale" l'organizzazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale automobilistico in ambiti di ampiezza coincidente con il territorio geografico delle Province alle quali sono state conferite le relative funzioni gestorie in qualità di enti di governo del rispettivo ambito.

Per quanto qui di interesse, il già cit. art. 22 della L.R. n. 24/2012, prevede al comma 1 bis e al comma 1 ter che l'Organo di governo degli ATO deleghi, ai comuni che ne facciano richiesta, l'esercizio della funzione di affidamento in house della gestione dei servizi di trasporto urbano di competenza, qualora ricorrano le condizioni di cui al punto 2 art. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 e successive modificazioni.

LE MISURE DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Da ultimo – in riferimento al settore del trasporto pubblico locale - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie che vengono in rilievo nel caso di specie.

Si tratta, in particolare, della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”* .

3. La modalità di affidamento prescelta

Come già manifestato nell'atto di indirizzo contenuto nella delibera di consiglio comunale n. 70 del 30.6.2020, l'Amministrazione ha scelto di affidare i servizi in oggetto mediante affidamento *in house providing* in favore della società S.G.M. S.p.A. su cui l'amministrazione esercita, in seguito alla modifica statutaria, il controllo analogo.

3.1. La compatibilità con il quadro normativo

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

A. La normativa comunitaria

Il settore del trasporto pubblico locale è soggetto ad una disciplina sua propria.

In materia, dispone anzitutto l'art. 58 del TFUE per cui *“la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti”*, ovvero dagli articoli da 90 a 100.

Il titolo in questione prevede, in deroga alle ordinarie norme in materia di concorrenza, una liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie (l'espressione è mutuata da: C.d.S., Sez. VI, 31.05.2017, n. 2626).

Tale scelta, effettuata dal legislatore europeo già nei Trattati, è peraltro ribadita nelle disposizioni di diritto derivato, ed in particolare con la direttiva in materia di liberalizzazioni dei servizi del mercato interno (2006/123/CE) che, al considerando 17, esclude espressamente dal proprio ambito di applicazione i *“servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti”*.

In attuazione della richiamata direttiva, il legislatore nazionale all’art. 2 del D.lgs. 59/2010 ha espressamente escluso *“i servizi di interesse economico generale assicurati alla collettività in regime di esclusiva da soggetti pubblici o da soggetti privati”*, nonché, proprio con riferimento ai servizi di trasporto, al successivo art. 6 del medesimo decreto ha espressamente sottratto alla liberalizzazione disposta per altri settori economici *“i servizi di trasporto aereo, marittimo, per altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente”*.

A riprova del particolare regime regolatorio applicabile ai servizi di trasporto pubblico, rileva, infatti, che tali servizi rientrano nella categoria dei *“servizi di interesse economico generale”*, come tali soggetti al particolare regime – in deroga parziale alle generali norme a tutela della concorrenza – di cui all’art. 106 TFUE.

Infatti, la disposizione comunitaria citata dispone che *“le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*.

Tutto quanto sopra evidenziato trova autorevole affermazione in una rilevante pronuncia con cui il Consiglio di Stato ha chiarito che il servizio TPL si caratterizza per una *“liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie e non contempla affatto una liberalizzazione integrale”*. (Cons. Stato - sez. VI 31.05.2017 n. 2626).

Tale orientamento è stato poi ribadito dal Tar Lazio, laddove ha statuito che *“può ritenersi assodato che l’ambito dell’affidamento delle concessioni del servizio di trasporto pubblico*

locale è contraddistinto da una disciplina speciale di fonte euro-unitaria, caratterizzata da una liberalizzazione non integrale, trattandosi di settore non soggetto per intero al regime della concorrenza. Tale affermazione trova fondamento nell'art. 106, comma 2, TFUE, ai sensi del quale "Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione" (cfr. in termini Consiglio di Stato, VI, 31.5.2017, n. 2626)" (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

In virtù del medesimo approccio regolatorio, pertanto, lo stesso legislatore comunitario ha previsto, con il **Reg. (CE) n. 1370/2007**, una specifica disciplina in materia di affidamento dei servizi di trasporto. In particolare, l'art. 5, par. 2, del regolamento prevede quale modalità ordinaria di affidamento in *house providing*.

La disposizione citata, recita: *"A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture"*.

La qualificazione della modalità di affidamento *in house* tra quelle espressamente consentite, ed ordinariamente ammesse, è premessa già nei *considerata* del Regolamento.

Il riferimento è al considerando n. 18 *"Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale*

può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara”.

Tale conclusione è stata confermata anche dal giudice amministrativo il quale ha affermato *“1) che l’affidamento in house costituisce modalità ordinaria e nient’affatto eccezionale di affidamento della concessione dei servizi di TPL; 2) che i presupposti della scelta di tale modulo organizzativo del servizio di T.P.L. consistono esclusivamente nel ricorrere dei requisiti previsti dal citato art. 5.2 del Regolamento n. 1370/2007, senza alcun onere motivazionale “rinforzato” circa le ragioni del mancato ricorso al mercato; 3) che la decisione di avvalersi della forma di gestione in house costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, sindacabile dal giudice amministrativo soltanto laddove sia inficiata da un travisamento dei due sopra citati presupposti di fatto, e/o da manifesta illogicità”.* (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020)

Pertanto, qualora decida di aggiudicare *in house* il servizio di trasporto pubblico locale, l’autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l’effettivo controllo dell’autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell’autorità controllante delle attività svolte.

Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d’amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l’assetto proprietario, l’influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l’operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell’autorità competente, risultando limitata l’attività *extra moenia*.

B. La normativa nazionale

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha proceduto all'armonizzazione dell'ordinamento nazionale con quello comunitario, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore nazionale.

Anche il d.lgs. 201/2022, in relazione alle decisioni di avviare procedure di affidamento di servizi pubblico locali assunte posteriormente al 31.12.2023, ha confermato l'individuazione, tra quelle ordinariamente esperibili, dell'in house providing e, inoltre, per il TPL ribadisce la valenza delle previsioni del Diritto UE e delle modalità di affidamento in esso previste (come visto in precedenza, disciplinate all'art. 5, Reg. 1370/2007).

C. La normativa regionale

In materia di affidamento dei servizi di TPL dispone anche il legislatore regionale.

In particolare, l'art. 14 L.r. 18/2002 prevede che *“i servizi di TPRL sono affidati in conformità alla normativa europea e nazionale e i rapporti con i gestori sono disciplinati da appositi contratti di servizio redatti in conformità alla normativa vigente”* e inoltre il richiamato art. 22 della L.r. 24/2012 come modificato dall'art. 14 comma 1 lett. B della L.R. n. 52/2019 che ha previsto la possibilità di delegare ai comuni che ne facciano la richiesta l'esercizio della funzione di affidamento in house della gestione dei servizi di trasporto urbano di competenza, qualora ricorrano le condizioni di cui al punto 2 art. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007.

In conclusione, l'affidamento *“in house providing”* costituisce una delle normali forme organizzative dei medesimi, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano (in questo senso, ex

plurimis Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Dunque, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali, l'istituto dell'affidamento *in house* costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

La forma di affidamento prescelta è pertanto conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e regionale, in specie al Regolamento (CE) 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009, alla L.R. n. 18/2002 e 24/2012, che, anche per come interpretati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, consentono ad un'Autorità competente di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto a un soggetto giuridicamente distinto, solo se questa eserciti sullo stesso un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e agisca prevalentemente nell'ambito dei compiti ad esso affidati.

3.2. SGM S.p.A. quale ente affidatario in house

S.G.M. S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica di proprietà del Comune di Lecce, sottoposta a "controllo analogo" dell'amministrazione comunale.

In particolare, l'art. 20 dello statuto attribuisce all'unico socio pubblico un potere di controllo, di ingerenza e di condizionamento superiore a quelli previsti dal diritto comune, attraverso un penetrante potere autorizzativo preliminare sulle decisioni strategiche da assumersi da parte dell'organo amministrativo.

Essa inoltre esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione sociale ed opera esclusivamente nell'urbano di Lecce e tale vincolo è espressamente sancito all'art. 4 dello Statuto.

Sussistono, dunque, tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all'affidamento *in house*, in quanto:

- SGM è una società interamente controllata dal Comune di Lecce;

- Il Comune è in grado, in forza delle previsioni statutarie indicate, di esercitare un'influenza determinante sulle principali decisioni strategiche e gestionali della società;
- SGM esercita le proprie attività, in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato, nei confronti del Comune di Lecce.

La società è inoltre iscritta al Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN) al n. P55587 ed uniformandosi alle migliori pratiche in essere ha conseguito le seguenti certificazioni aziendali:

- ISO 9001.2015 Sistema di Gestione per la Qualità
- UNI EN ISO 14001-2015 Ambiente
- UNI EN ISO 37001-2016 Anticorruzione
- UNI ISO 39001-2012 Sicurezza Stradale
- UNI EN ISO 45001-2018 Salute e Sicurezza sul Lavoro

3.3. Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento

In considerazione degli obiettivi strategici che l'ente affidante intende perseguire, l'affidamento diretto in house providing a una società soggetta al controllo analogo dell'amministrazione è modello che risponde pienamente alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento e agli obiettivi di politica della mobilità sopra descritti, come già dato atto nell'atto di indirizzo espresso in Delibera di Consiglio Comunale n. 70 del 30.6.2020.

In primo luogo, occorre rimarcare che SGM è gestore della mobilità nella città di Lecce sin dal 2001, e pertanto ha sviluppato e possiede un consolidato *know how* in materia di mobilità urbana applicata al particolare territorio urbano di Lecce ed alle esigenze di quella collettività.

L'amministrazione comunale ritiene quindi di attribuire particolare rilievo all'autoproduzione del servizio di TPL urbano e suburbano, infatti, tale modalità di

gestione, in combinato con il *know how* maturato in vent'anni dalla predetta azienda, permette di intercettare più efficacemente la domanda attuale e potenziale dell'utenza cittadina e rispondere adeguatamente alle mutevoli esigenze della stessa, proprio in virtù della consolidata conoscenza del territorio e delle abitudini dell'utenza, contemperando in pieno, da un lato, le esigenze sociali di accesso al servizio (ad esempio: servizi speciali, collegamenti a bassa frequenza, modifiche temporanee al programma etc.) dall'altro quelle di eco-sostenibilità del servizio stesso; possibilità che, in presenza di un gestore terzo ed esterno al perimetro dell'amministrazione, e quindi avente obiettivi economici e di profitto per forza di cose non coincidenti con quelli comunali, potrebbe essere di più ardua attuazione.

L'affidamento in house e le economie di processo derivanti dall'avvenuta progettazione della rete dei servizi

Tale *know how* conseguito dal gestore, infatti, ha consentito alle strutture dell'amministrazione comunale di poter beneficiare – senza ulteriori oneri per l'erario pubblico - dell'apporto del gestore nella definizione del nuovo programma di esercizio del servizio, attraverso analisi, sperimentazioni e simulazioni nella definizione della rete dei servizi e delle relative ripercussioni di carattere economico finanziario; in tale veste, SGM è divenuto un braccio operativo dell'amministrazione al fine di definire i fabbisogni di mobilità pubblica e tradurre in azioni e leve operative e progettuali gli obiettivi del Comune di Lecce.

In particolare, sotto il profilo della sostenibilità del servizio, va rimarcata la consolidata esperienza dell'attuale gestore nell'esercizio del servizio di trasporto a mezzo filobus sulle linee alimentate a trazione elettrica (4 linee, 17 km di rete, 250.000 km/filobus), avviato sin dal 2010, che consente l'esercizio di un trasporto a “zero” impatto ambientale.

Inoltre, come già visto al par. 1.3, l'Amministrazione, proprio attraverso l'assistenza tecnica e trasportistica della società S.G.M. S.p.A., ha sviluppato un nuovo piano per il sistema di trasporto pubblico della città che già è stato messo in attuazione a partire da giugno 2022 mediante la razionalizzazione e riorganizzazione delle linee di trasporto, delle frequenze ed orari, e che entrerà a pieno regime con l'affidamento di che trattasi,

per mezzo del quale si concretizzerà altresì l'aumento della produzione chilometrica disposta dalla Regione Puglia.

In coerenza con quanto in precedenza argomentato, le esigenze pubbliche dell'amministrazione in uno alla consolidata esperienza maturata dal gestore nell'ambito della mobilità cittadina, ha consentito la pianificazione di un nuovo sistema di mobilità cittadina, avente l'obiettivo di realizzare una consistente crescita quantitativa e qualitativa dell'offerta, al fine di ottimizzare la significativa dotazione chilometrica deliberata dalla Giunta Regionale e dare impulso all'attrattività del servizio di trasporto.

Uno degli scopi e degli obiettivi di maggior rilievo nei prossimi anni sarà quello di verificare in sede di attuazione i vantaggi e gli svantaggi della riprogrammazione della rete, al fine di determinare eventuali rettifiche ed adeguamenti, anche sulla scorta del monitoraggio dei dati della gestione e del confronto con i servizi storici; anche in tale ottica, pertanto, l'affidamento ad SGM del servizio, consente di conseguire le economie di processo nella definizione di tale monitoraggio finalizzato alla predisposizione delle modifiche progettuali.

L'affidamento in house al gestore SGM consente di proseguire il percorso di efficientamento e sviluppo del servizio pianificato dall'amministrazione, nell'ambito di processi aziendali già esistenti e dunque idonei a perseguire i contenuti nel piano di mobilità.

Per converso, l'affidamento ad un soggetto terzo comporterebbe un necessario esame delle modalità attuative del predetto piano di gestione della mobilità e le esigenze organizzative, che contemplerebbero le legittime aspettative di profitto del gestore in contrapposizione con l'interesse della collettività ad ottenere servizi di maggiore quantità e qualità.

L'affidamento in house, quale strumento di attuazione delle politiche di mobilità integrata TPL e sosta tariffata

Sotto ulteriore e concorrente profilo si rammenta, altresì, che SGM è affidataria, sempre dal 2001 del servizio di gestione della sosta tariffata e tale affidamento sarà ad essa rinnovato per il medesimo arco temporale dell'affidamento di TPL sussistendone i presupposti di legge.

Nel corso degli anni, come già sottolineato, l'amministrazione ha inteso strutturare il servizio di sosta come complementare al TPL, attraverso l'istituzione di parcheggi in corrispondenza delle linee di trasporto pubblico, nell'ambito di una comune ed integrata politica di mobilità pubblica.

E' noto, infatti, che le azioni endogene alla gestione del servizio di trasporto, seppure e per quanto efficaci, scontano gli effetti della nota rigidità della domanda di trasporto, soggetta in modo rilevante al condizionamento di fattori esterni alla gestione, primo fra tutti, la facilità di utilizzo del mezzo privato.

Per quanto già osservato al par. 1.3. e 1.6., Amministrazione e SGM hanno congiuntamente definito e già messo in atto una strategia di mobilità integrata, che mira ad efficientare e sviluppare l'intermodalità dei servizi di TPL e sosta.

In particolare, affianco al nuovo piano del servizio di TPL di cui si è detto, sono state elaborate congiuntamente nuove misure di riorganizzazione del servizio di sosta, entrambe qualificate come provvedimenti contingenti e anticipatori del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) attualmente in corso di elaborazione.

La strategia che si è inteso perseguire nell'ambito della sosta è quella di riorganizzare ed incrementare le aree ZTL e quella a sosta tariffata, contestualmente prevedendo un progressivo aumento delle tariffe ed altresì sviluppando l'intermodalità con il trasporto pubblico locale attraverso una migliore valorizzazione dei parcheggi di interscambio, per far confluire la domanda della sosta su quella del trasporto pubblico locale.

In particolare, secondo le previsioni delle indicate misure, già nel 2024 è prevista l'eliminazione nei parcheggi di interscambio della tariffa giornaliera da 2,00 € e

dell'abbonamento mensile da 15,00 €, mentre viene introdotta la possibilità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano, in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento ordinario settimanale o mensile, di parcheggiare gratis (c.d. “Park and Ride”).

L'obiettivo enunciato e perseguito dalle misure adottate è quindi quello di spostare parte della domanda della sosta verso il trasporto pubblico urbano e suburbano al fine di decongestionare la viabilità in favore del massimo utilizzo del mezzo pubblico, nel rispetto del principio di eco sostenibilità, atteso che 300.000 km saranno eserciti da SGM in modalità filoviaria e, a partire dal 2026 secondo le previsioni di PEF, 24.000 km saranno svolti mediante un servizio navetta a trazione elettrica focalizzato nelle aree del centro storico.

Stante quanto sopra, è di tutta evidenza che l'affidamento in house dei precitati servizi (TPL e SOSTA) in favore di S.G.M., sotto la regia operativa del Comune – che esercita il vincolo di delegazione interorganica - consente di mantenere inalterata la possibilità di perseguire e realizzare gli obiettivi e finalità enunciati, mediante quelle attività di controllo e monitoraggio non soltanto sul servizio, ma più in generale sulla gestione, che garantiscono una costante rendicontazione in ordine agli obiettivi perseguiti.

In ragione di tale vincolo l'amministrazione può efficacemente coordinare l'attuazione della descritta politica di mobilità integrata e sostenibile, attraverso il coinvolgimento di un unico soggetto che abbia la capacità gestionale e industriale – attualmente in possesso di SGM – di poter strutturare ed eseguire piani di mobilità coordinati per il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti.

Diversamente, l'affidamento mediante diversa procedura ed il possibile affidamento a soggetti distinti delle due tipologie di servizio, evidentemente contrasta con la denunciata finalità di integrazione e di utilizzo delle utilità del servizio di sosta tariffata per generare lo switch modale verso il mezzo pubblico, poiché evidentemente il gestore selezionato con gara tenderebbe, com'è naturale prevedere, a sviluppare la gestione in un'ottica di massimizzazione delle utilità del servizio.

La gestione in house e gli obiettivi di efficienza, efficacia, qualità e contenimento dei costi a carico dell'erario

Sotto il profilo dell'analisi del fabbisogno economico/finanziario è utile evidenziare che la compensazione economica risultante dal PEF redatto secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 della Delibera ART n. 154/2019, è stata determinata in conformità all'Allegato al Regolamento comunitario n. 1370/2007 e, pertanto, è tale da non superare l'effetto finanziario netto costituito dai costi generati nell'assolvimento degli OSP, tenuto conto dei ricavi conseguiti e di un ragionevole margine di utile individuato nel rispetto dei criteri delineati dalla citata delibera ART. Il costo del servizio, inoltre, è il frutto di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente.

Il costo del servizio oggetto di affidamento, per come risultante dal PEF, è stato determinato assumendo come elemento di riferimento il costo standard definito dalla Regione Puglia, con le necessarie integrazioni legate alla presenza del sistema filoviario e all'incremento del costo dell'energia di trazione, ed in conformità alle previsioni di cui al D.M. 157/2018, che costituisce il riferimento per la definizione delle compensazioni degli OSP nei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 27 D.L. 50/2017, circostanza che pone in luce non solo che la compensazione economica prevista non eccede quanto necessario a garantire la copertura oneri di servizio pubblico di un'impresa mediamente efficiente del settore e degli standard di mercato per la tipologia di servizio oggetto di affidamento ma anche che il confronto dei costi operativi con il costo standard risulta ancor più "favorevole", come evidenziato nel successivo paragrafo 7 della II parte.

Inoltre, come si avrà modo di evidenziare con maggiore dettaglio nel prosieguo della presente relazione (Parte II, par. 3), anche l'andamento dei **parametri di efficienza ed efficacia** in corso di contratto e dei relativi obiettivi - espressamente previsti in attuazione delle misure di regolazione di cui alla Delibera ART n. 154/2019 ed oggetto di monitoraggio in corso di gestione secondo le previsioni del contratto di servizio –

testimoniano che la forma di affidamento prescelta lungi dal compromettere o affievolire il perseguimento di tali principi, al contrario, costituisce uno strumento idoneo al loro raggiungimento.

In particolare, l'obiettivo perseguito dall'Amministrazione con il nuovo affidamento è l'incremento dei passeggeri mediante l'implementazione delle politiche di mobilità prima citate e già parzialmente in atto, ed il conseguente *switch* di parte della domanda di sosta in favore del TPL; a tal fine, come dimostrano gli indicatori di efficienza ed efficacia, a fronte di un significativo impegno per migliorare l'efficacia del servizio, mediante l'aumento delle percorrenze e delle frequenze di corsa, il risultato atteso è la crescita esponenziale dei passeggeri (cfr. par. 1.7) e dei ricavi, tenendo altresì sotto controllo l'andamento dei costi del servizio.

Analogo approccio è stato seguito rispetto ai parametri ed **indicatori di qualità** del servizio, che sono definiti nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) definite dalla Delibera n. 154/2019 ed oggetto di monitoraggio durante la gestione. Anche in riferimento a tali parametri, infatti, l'intendimento e obiettivo dell'Amministrazione è quello di conseguire un progressivo innalzamento di tali parametri, sempre nella prospettiva del miglioramento di qualità ed efficacia del servizio.

Sempre sotto il profilo qualitativo e dei benefici per l'utenza, inoltre, con l'affidamento di cui si discorre è previsto un aumento delle percorrenze programmate e dunque della quantità e qualità di servizio in favore dell'utenza in termini di capacità di rispondere alle esigenze di domanda e ai relativi incrementi attesi.

Per quel che riguarda le caratteristiche dei servizi in riferimento al servizio universale, nel prosieguo sono descritte le specifiche degli obblighi di servizio imposti al gestore in termini di accessibilità, continuità, universalità, etc...

Per il complesso delle ragioni riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento in house providing, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze e gli obiettivi di mobilità pubblica sopra indicati.

4. Durata e tipologia del contratto di servizio

Il contratto di servizio *in house providing* avrà durata pari a nove anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007 e del d.lgs. n. 422/1997, con facoltà di proroga ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento al ricorrere delle condizioni ivi esplicitate.

L'arco temporale di affidamento è connotato a poter consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento delle condizioni di qualità nell'arco dell'affidamento e poter sfruttare le efficienze generate dagli investimenti previsti, secondo le indicazioni del PEFs. A tal fine l'investimento in beni immobili, come anche in autobus (che hanno una durata ultra decennale), sono elementi che ineludibilmente appaiono coerenti con la durata ipotizzata.

La tipologia contrattuale per l'esercizio del servizio di Trasporto Pubblico locale urbano e suburbano avrà le caratteristiche del contratto "a costo netto" ("*net cost*"), prevedendo che S.G.M. SpA, quale Impresa Affidataria, a fronte della corresponsione della compensazione economica del corrispettivo contrattuale individuato dal Comune quale Ente Affidante (EA), manterrà la titolarità dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e da attività accessorie e sopportando un rischio operativo tale da qualificare eventuali scostamenti di ordine economico finanziario non puramente trascurabili.

Lo schema contrattuale è redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 2 alla Delibera ART n. 154/2019 e corredato dalla Matrice dei rischi conforme all'Annesso 4 della medesima Delibera che darà evidenza dell'allocazione delle varie categorie di rischio.

Il corrispettivo annuale contrattuale sarà quello previsto nel Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), determinato in conformità allo schema di cui all'Annesso 1, Schema 3 della Delibera Art 154/2019, dell'Allegato al Regolamento UE n. 1370/2007 e secondo la metodologia prevista dal D.M. 157/2018.

Al fine di raggiungere le condizioni di equilibrio nella gestione, inoltre, il sistema di remunerazione contemplerà parte dei ricavi realizzati nell'ambito dell'affidamento del servizio di gestione della sosta tariffata su strada e dei parcheggi di interscambio, quale externalità positiva per il servizio di trasporto pubblico.

Tale soluzione è innanzitutto coerente sotto un profilo puramente fattuale, infatti gli atti programmatori del Comune in tema di politica della mobilità integrata di cui si è dato atto in precedenza (par. 1.6) concorrono a strutturare il servizio di sosta tariffata e gestione dei parcheggi di interscambio come complementare al TPL, e finalizzato a spostare parte della domanda di sosta sul servizio di TPL, attraverso l'aumento progressivo delle tariffe di sosta che disincentivano l'uso del mezzo privato.

Tale modalità è inoltre coerente anche sotto un profilo giuridico giacché il dettato normativo dell'art. 17 del D. Lgs. n. 422 del 19/11/1997 prevede che gli enti affidanti definiscono obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche, determinate secondo il criterio dei costi standard, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità e l'art. 7, comma 7, del D. Lgs. N. 285 del 3004/1992 (Codice della Strada) stabilisce che i proventi dei parcheggi a pagamento sono destinati, tra l'altro, ad interventi per il finanziamento del trasporto pubblico e per migliorare la mobilità urbana.

5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo 1370/2007, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

L'Allegato 1 costituisce la rete dei servizi oggetto di affidamento in house providing.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In ultimo, l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente affidante, come derivanti dalla determinazione delle tariffe di cui **all'Allegato 2** specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari", quale condizione di vantaggio a favore dell'utenza.

Inoltre, con il presente affidamento l'amministrazione intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza.

Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore, nelle forme e nella misura che verranno definite più specificamente nel contratto di servizio e nella matrice dei rischi. In quest'ultima, l'allocazione dei rischi avverrà con riferimento alla parte contrattuale che presenta la maggiore capacità di controllo e gestione degli stessi, considerando che sulla variazione della domanda di trasporto ha effetto/incide significativamente anche l'attuazione delle politiche di mobilità (sopra citate), che esulano dalla sfera di controllo dell'Impresa Affidataria.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati in regime di in house providing è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento.

La determinazione della compensazione economica è effettuata sulla base di parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti dall'ente affidante.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nel PEF, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla predeterminazione dei costi compensabili per come risultanti dal PEF, in funzione degli obblighi di servizio assolti e nel rispetto di un ragionevole margine di utile per come definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente e di tale confronto si fornisce evidenza nel successivo paragrafo 5, Parte II.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, l'amministrazione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri, in coerenza con le previsioni del Regolamento n. 1370/2007 e della Delibera ART n. 154/2019.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario simulato predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, della matrice dei rischi, nonché delle misure adottate dall'ART.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata e regolatoria, in adempimento degli obblighi derivanti dall'applicazione della delibera ART n. 154/2019.

PARTE II - RELAZIONE DI AFFIDAMENTO EX DEL. ART 154/2019

1. Gli esiti della Procedura di Consultazione di cui alla Del. ART 154/2019

1.1. Il quadro regolatorio

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 dispone che *“l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.

Ai sensi della successiva Misura 4 *“l’EA, fatti salvi i casi in cui proceda all’affidamento diretto al GU del servizio avente medesimo volume di produzione e medesimo perimetro, esperisce una consultazione, da concludersi entro sessanta giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento”*.

Poiché il nuovo affidamento viene disposto a favore del gestore uscente del servizio, in regime di in house providing, e ha ad oggetto i medesimi servizi di trasporto pubblico, lo stesso non prevede un trasferimento di beni essenziali e indispensabili e/o di personale da altri operatori in favore del futuro gestore.

Dunque pur non essendo imprescindibile ai sensi della predetta Misura 4, l’Amministrazione - al fine di valutare i contributi degli *stakeholders* nell’ottica di un’istruttoria quanto più completa - ha esperito in ogni caso la procedura di Consultazione, seppure limitatamente alla definizione delle condizioni di qualità del servizio (incluse le relative certificazioni) e alla definizione dei contenuti del Piano di accesso al dato in aderenza a quanto previsto dal comma 6 della Misura 25 cit. Del. ART.

1.2. La Procedura di Consultazione avviata

La procedura di consultazione definita dalla amministrazione comunale è stata articolata nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione in data 27.01.2023 sul sito istituzionale del Comune della documentazione di supporto, descrittiva delle tematiche in consultazione;
2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi da trasmettere entro e non oltre il 15.02.2023.

A seguito della pubblicazione dell'avviso di consultazione non sono pervenute osservazioni.

2. La disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera n. 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali. Sono definiti "**essenziali**" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

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

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

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

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

Trattandosi di affidamento al precedente gestore, tale parte della relazione rileva ai soli fini della classificazione dei beni, non sussistendo invece tematiche relative al trasferimento dei beni e/o all'adozione delle misure necessarie per la loro messa a disposizione.

2.1. Il materiale rotabile

Il materiale rotabile è composto da:

- n. 47 autobus
- n. 12 Filobus

La vita media è di circa 12 anni e sono appartenenti a classi eterogenee di emissioni (da Euro 3 a Euro 6).

Dal secondo anno di affidamento, due autobus a trazione Diesel saranno trasferiti alla parte di servizio da affidarsi a mezzo gara (10%) e saranno pertanto dismessi.

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di mezzi ritenuti necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del nuovo contratto e delle duplicabilità a costi (e con modalità) sostenibili.

Accanto al criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la classificazione ha tenuto conto anche dell'adeguatezza tecnica del materiale rotabile nonché dei finanziamenti pubblici per essi ricevuti.

Alla luce dei criteri sopra richiamati, tutto il materiale rotabile come sopra identificato è stato valutato come indispensabile, infatti si tratta di beni *in re ipsa* non condivisibili perché di essi è possibile solo l'uso esclusivo e, inoltre, considerate le tempistiche di avvio del servizio, non sono duplicabili a costi e con modalità sostenibili.

Per quanto riguarda il titolo di disponibilità, il materiale rotabile di proprietà del Comune sarà messo a disposizione dell'affidatario – e in concreto già così è nell'attuale regime di proroga del servizio – mediante comodato d'uso o usufrutto gratuito; per quelli già di proprietà del gestore (31 autobus), non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità, in quanto già esistente.

2.2. Infrastrutture, impianti e reti

Il complesso delle infrastrutture si compone di:

- Rete e impianti filoviari (costituita da n. 3 Linee di Trazione Elettrica, n. 6 Sottostazioni Elettriche; Infrastruttura interrata di telecomunicazione, D.O.T.E. ossia Centro di Comando e Controllo);
- N. 2 Depositi (n. 1 Deposito Officina Autobus e Uffici sito in Lecce Via Vernole km 1,5 e n. 1 Deposito Officina Filobus e Uffici sito in Lecce Via Perulli).;
- N. 1 Autostazione (composta da area sosta autobus TPL, Turistici, Media – Lunga Percorrenza, biglietteria, bagni pubblici, zona d'attesa)

L'infrastruttura filoviaria nel suo complesso, l'Autostazione e il Deposito Filoviario (Via Perulli) sono di proprietà dell'Amministrazione, saranno messi a disposizione del gestore – come in effetti già avviene – mediante comodato d'uso gratuito.

L'ulteriore deposito indicato (Officina Autobus e Uffici sito in Lecce Via Vernole km 1,5) è invece di proprietà di terzi e condotto in locazione dal gestore.

Alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati, i predetti beni (depositi e impianti) sono classificati come essenziali in quanto, seppur non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, gli stessi devono essere considerati potenzialmente condivisibili, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

3. Personale preposto all'erogazione del servizio

Trattandosi di un affidamento al gestore uscente di una rete già esistente e non configurandosi, quindi, un trasferimento di personale da altri operatori in favore del gestore (con conseguente necessaria disciplina della clausola sociale), la Relazione si limiterà a dar conto del perimetro del personale attualmente in essere e necessario all'erogazione del servizio.

Il personale allo stato impiegato per l'erogazione del servizio consistente in totale in n. 88 risorse, articolati come seguono:

Autisti n. 64;

Movimento n. 3;

Manutenzione n. 8;

Struttura/Amministrativi n. 7;

Dirigenti n. 1;

Addetti Autostazione n. 5.

4. Le condizioni di qualità e certificazioni

4.1. Le Condizioni minime di qualità del servizio

In un apposito allegato al Contratto di Servizio sono individuate le “Condizioni minime di qualità del servizio” (CMQ), gli indicatori per il loro monitoraggio, le modalità e le tempistiche di rilevazione dei dati, nonché il relativo sistema di penali e di premialità.

In particolare, in aderenza alla Delibera ART n. 154/2019, tali condizioni minime - da misurare attraverso il set minimo di indicatori di cui all’Annesso 7 della medesima delibera, integrato da una serie di indicatori di cui alla Delibera ART 149/2023 - sono state stabilite in relazione ad una serie di fattori di qualità determinati dall’Autorità all’Annesso 2 e in particolare:

1. l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
2. l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza);
3. i canali di vendita (accessibilità commerciale);
4. la pulizia dei veicoli;
5. la sicurezza del viaggio e del viaggiatore, garantita attraverso l'adozione del “Piano Operativo di sicurezza e controlleria” previsto ai sensi dell'art. 14 della delibera ART n. 16/2018;
6. l'accessibilità, anche delle PMR.

Nell’affidamento di cui si tratta, tenuto conto di quanto innanzi, i livelli qualitativi minimi del servizio sono individuati secondi i fattori, gli indicatori (KPI) e piani di seguito indicati in tabella:

FATTORI DI QUALITA'	KPI	PIANI E ALTRI DOCUMENTI
Soddisfazione del cliente		Indagine customer satisfaction
Conformità del materiale rotabile	Affollamento del servizio	
	Conformità del sistema di monitoraggio della flotta	
	Conformità del sistema di rilevazione dei dati sui passeggeri	
Puntualità e Regolarità del servizio	Puntualità	
	Scostamento da orario	
	Regolarità delle corse	
Accessibilità commerciale	Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete	
		Piano di intervento per la vendita
	Gestione reclami	
Contrasto all'evasione tariffaria		Piano di controlleria
	Esecuzione dei controlli	
Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR)		Piano Operativo per l'Accessibilità
	Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR	
Sostenibilità ambientale del parco veicolare	Sostenibilità ambientale	
	Efficienza energetica	
Informazioni all'utenza	Informazione all'utenza prima del viaggio	
	Informazione all'utenza durante il viaggio	
		Piano per la lingua inglese
Pulizia del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico	Esecuzione cicli di pulizia programmati	
	Conformità cicli di pulizia eseguiti	
Confort del materiale rotabile	Funzionamento impianti di climatizzazione	

	Funzionamento impianti tecnologici	
Sicurezza del viaggio e del viaggiatore		Piano per la sicurezza e controlleria
Aspetti comportamentali e relazionali		Codice di comportamento dei dipendenti
	Riconoscibilità dei dipendenti	
Trasparenza		Documenti pubblicati sul sito web dell'IA

I parametri relativi alla regolarità e puntualità saranno rilevati, a regime, tramite il sistema AVM. Nelle more della completa implementazione del sistema AVM i dati saranno forniti, per la parte non coperta da AVM, in base a rilevazioni campionarie dell'Amministrazione affidante e a rapporti di servizio certificati dall'Affidatario.

I parametri relativi alla Accessibilità Commerciale – Rete di Vendita sono rilevati su documenti forniti dall'affidatario.

I parametri relativi agli altri indicatori saranno rilevati mediante osservazione diretta, a bordo o a terra, delle vetture da parte del personale dell'Amministrazione affidante o da altri soggetti all'uopo da questi incaricati.

Tali obblighi di monitoraggio e rendicontazione e le relative modalità di accertamento indicate nel Contratto di servizio sono fissate al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli stakeholder e la loro regolare pubblicazione e condivisione.

4.2. Le certificazioni obbligatorie

Allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche in essere, il contratto prevedrà altresì l'obbligo per il gestore di essere in possesso e di mantenere in corso di validità le seguenti certificazioni:

- ISO 9001.2015 Sistema di Gestione per la Qualità
- UNI EN ISO 14001-2015 Ambiente
- UNI EN ISO 37001-2016 Anticorruzione
- UNI ISO 39001-2012 Sicurezza Stradale
- UNI EN ISO 45001-2018 Salute e Sicurezza sul Lavoro

nonché di conseguire, in corso di gestione, le seguenti ulteriori certificazioni:

- UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 - certificazione “Tecnologie informatiche – Tecniche per la sicurezza – Sistemi di gestione per la sicurezza delle informazioni”.
- UNI EN 13816-2002 Trasporto Pubblico di Passeggeri.

5. Gli obiettivi di efficienza ed efficacia

Con il presente affidamento l’Amministrazione intende perseguire l’obiettivo di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all’utenza.

Grazie al nuovo piano di mobilità integrata ed alle politiche in esso enunciate di cui si è detto in precedenza, nonché ai programmati interventi di rinnovamento del materiale rotabile, si prevede un sostanziale miglioramento in termini qualitativi del servizio, consentendo lo spostamento della domanda di mobilità urbana dalla sosta al trasporto pubblico locale, permettendo il decongestionamento dell’area urbano dal traffico veicolare privato.

Si ritiene, in particolare, che il nuovo affidamento possa determinare i seguenti effetti in termini di offerta di trasporto:

- miglioramento dell’efficacia e della qualità del servizio, mediante l’aumento delle percorrenze e delle frequenze negli orari attrattivi e di punta, con conseguente migliore soddisfazione della domanda e degli interessi della collettività a cui la prestazione è rivolta;
- individuazione e perseguimento di standard di qualità migliorativi, anche mediante l’investimento in nuovi rotabili;

- ottimizzazione delle procedure di monitoraggio e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa.

In considerazione delle esigenze sopra rappresentate, in conformità a quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, gli obiettivi di efficienza ed efficacia sono stati individuati sulla base degli indicatori chiave di prestazione (KPI) di cui all'annesso 7 della Delibera ART 154/2019 che sono parte integrante del PEF.

Al riguardo occorre precisare che con Delibera di Giunta n° 2304 del 9/12/2019 (BURP n. 152 suppl. del 30-12-2019), la Regione Puglia ha quantificato il "costo standard macro" del servizio urbano del comune di Lecce, per l'anno 2019, in 4,21 €*km ed applicando le opportune modifiche correttive ha quindi determinato il "costo standard micro" del servizio, quantificandolo in 4,03 €*km.

Nella medesima delibera è specificato che il costo standard determinato non incorpora gli effetti dell'inflazione, da applicarsi invece in sede di aggiornamento annuale secondo le previsioni dell'art. 10, comma 1, del D.M. n. 157/2018, che prevede la rivalutazione del costo standard all'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072).

Pertanto, nella redazione del PEF, ai fini della quantificazione della contribuzione regionale si è tenuto conservativamente conto del corrispettivo chilometrico unitario riconosciuto sulla base del "costo standard micro" storico avente base 2019 (ovvero 4,03 €*Km); invece ai fini della valutazione dell'efficienza operativa che scaturisce dal PEF elaborato è stato assunto a termine di riferimento il "costo standard micro" rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072) per la Regione Puglia e pari ad 4,57 €*Km (ottenendo così un valore base Agosto 2023), al fine di ottenere grandezze confrontabili in termini reali.

Ciò premesso, confrontando nella tabella che segue i valori prospettati per il nuovo affidamento con quelli rilevati nel triennio 2017 – 2019 è possibile ricavare le performance di miglioramento che con esso si intendono conseguire.

NOME	FORMULAZIONE	COSTO STORICO			CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO				COSTO STANDARD CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO		AFFIDAMENTO										
		2017	2018	2019	2017	2018	2019	MEDIA	2018	2019	1° ANNO	2° ANNO	3° ANNO	4° ANNO	5° ANNO	6° ANNO	7° ANNO	8° ANNO	9° ANNO	MEDIA	
EFFICIENZA OPERATIVA																					
Costo operativo per vett-Km	costo operativo/vett-Km (PEA)	4,00	4,18	4,11	4,69	4,74	4,66	4,70	4,03	4,57	4,10	4,21	4,37	4,37	4,35	4,35	4,35	4,41	4,41	4,33	
Costo operativo per posto-Km	costo operativo/posti-Km (totali)	0,06	0,06	0,06							0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'																					
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	40.814	43.031	44.123							45.262	45.043	44.925	44.925	45.849	45.849	45.849	46.991	46.991	46.991	
Produzione per numero di addetti operativi	vett-Km (PEA)/n. addetti operativi	21.373	22.944	23.640							23.842	22.806	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	
Produzione per numero di addetti totali	vett-Km (PEA)/n. addetti totali	15.448	16.423	17.336							18.683	17.994	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-Km (PEA)/vett-Km totali	94%	93%	92%							94%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	
EFFICACIA - REDDITIVITA'																					
Ricavi da traffico per vett-Km	ricavi da traffico/vett-Km (cons)	0,60	0,59	0,59							0,54	0,54	0,71	0,81	0,87	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	15%	14%	14%							13%	13%	16%	18%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	

In particolare, sotto il lato dei **costi**: l'affidamento in house è in grado di garantire una efficiente gestione operativa del servizio con un **costo operativo** di 4,33 €*Km, calcolato come media nei nove anni di affidamento. Valore inferiore di 0,24 €*Km rispetto al "costo standard micro" rivalutato base Agosto 2023, con una riduzione percentuale del 5,3%.

Occorre evidenziare, al riguardo, che il costo standard così come definito dalla Regione Puglia riguarda esclusivamente il servizio di trasporto in modalità autolinee senza considerare il servizio filoviario attivo nella città di Lecce dal 2013, questo in linea con lo stesso D.M. n. 157/2018 che in sede di prima applicazione dei costi standard unitari non prevede la loro determinazione per i servizi con la modalità di trasporto filoviaria, circostanza che induce a concludere che il confronto con il costo standard risulta ancor più "favorevole".

L'affidamento in house rappresentato nel PEF garantisce quindi una efficiente gestione operativa nonostante le necessarie integrazioni legate alla presenza del sistema filoviario, oltre che dell'incremento dei costi di esercizio, in particolare di quelli per l'energia di trazione, avvenuto negli ultimi anni

Il costo operativo storico di S.G.M. S.p.A. rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072 PUGLIA-BASE AGOSTO 2023), calcolato come media del triennio significativo 2017-2019, lo stesso è pari a 4,70 €*Km, maggiore di 0,37 €*Km rispetto al costo operativo medio risultante dal PEF e pari a 4,33 €*Km nei nove anni di affidamento del servizio, con un costo operativo nel primo anno di piano pari a 4,10 €*Km.

Pertanto, nel PEF del presente affidamento il raggiungimento delle massime economie di scala è previsto già a partire dal primo anno del contratto di servizio.

Il costo operativo per Km di servizio subisce una crescita tra il 2024 e il 2026 dovuto ai maggiori oneri conseguenti l'ampliamento del servizio.

Dal 2028, anno di entrata in funzione della nuova sede, il costo operativo per Km diminuisce per la riduzione dei costi di locazione.

Dal 2031 si registra invece un aumento del costo operativo chilometrico principalmente dovuto all'incremento dei costi del personale come evidente dal confronto con l'indicatore che misura il costo operativo per Km al netto del costo del personale operativo; nel 2031 il salario degli operatori di esercizio parametro "140" aumenta a seguito dello scatto di anzianità che li trasforma in parametro "158" come previsto dal CCNL.

In ogni caso, il risultato atteso dalle politiche programmatiche messe in atto dall'Amministrazione e volte a disincentivare l'uso del servizio di sosta a beneficio del trasporto pubblico, passa necessariamente attraverso il potenziamento del programma di esercizio nelle fasce di punta, che presuppone un incremento dell'impegno del personale per concretizzare l'aumento delle percorrenze e delle frequenze di corsa nelle ore di punta, ed il fisiologico confronto con le dinamiche per esso previste dal CCNL applicabile.

Sul lato dei **ricavi da traffico**, a fronte degli obiettivi di miglioramento dell'efficacia e qualità del servizio e delle politiche e misure attuate dall'amministrazione, si registra un importante aumento dovuto all'ampliamento ed efficientamento del servizio che porta un incremento atteso dell'utenza dei servizi di TPL. In termini di **coverage ratio** si legge tale efficientamento attraverso il passaggio dal valore del 13% del biennio 2024-2025 al valore del 20% a partire dal 2028 (nel calcolo del coverage ratio sono stati esclusi i costi di infrastruttura filoviaria).

6. Criteri di redazione del PEF

Il PEF è stato redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera Art 154/2019, considerando un orizzonte temporale di 9 anni, a partire dal 2023.

Per la predisposizione del PEF secondo gli schemi di cui alla Delibera ART 154/2019 è stato ipotizzato quanto segue:

- a) una durata dell'affidamento pari a 9 anni, in conformità all'art. 4, par. 3 del Reg. (CE) 1370/2007, a far data dal 2024;
- b) La produzione chilometrica di servizio è stata definita in coerenza con quanto attribuito dalla Regione Puglia con DGR n.2304 del 9 dicembre 2019, al Comune di Lecce, nell'ambito dell'assegnazione dei servizi minimi e pari a **2.417.387,73 Bus*km**.

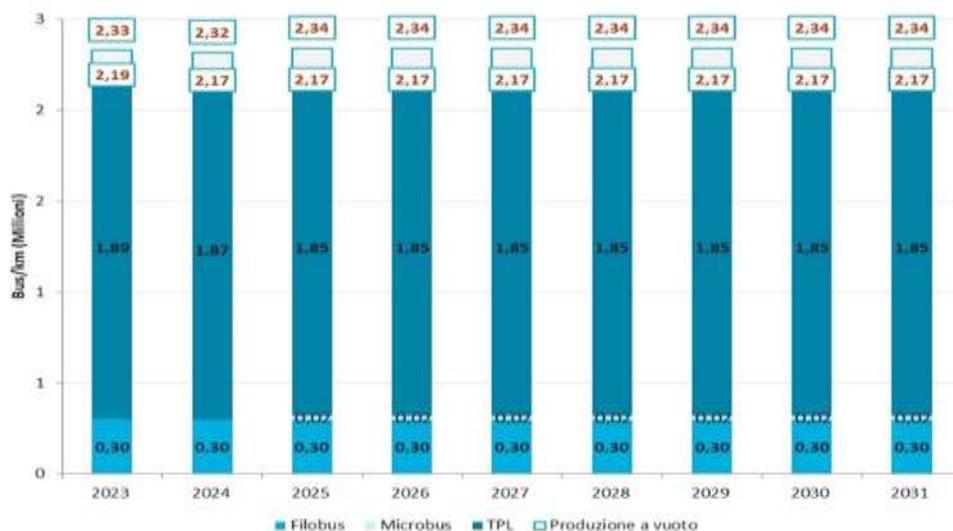
Al netto della parte di servizio (10%) che verrà assegnato tramite gara, la percorrenza totale della gestione in house è pari a:

- **2.193.422,7 Bus*km** nel primo anno di affidamento (2024),
- **2.166.534,1 Bus*km** nel secondo anno (2025),
- **2.168.862,8 Bus*km** a regime (2026-2032).

La produzione di servizio sulle linee coperte dai Filobus è costante e pari a 300.000 Bus*km, mentre quella del microbus, previsto dal 2026 consistente nella gestione di un servizio navetta elettrico operante nel centro storico che sarà possibile utilizzare con lo stesso titolo di viaggio del TPL, è costante e pari a 24.000 Bus*km (sempre nell'ambito del piano di esercizio del gestore);

Produzione chilometrica

Perimetro affidamento in-house	Bus*Km Servizi minimi	Bus*Km a vuoto	Bus*Km Totali
Primo anno di affidamento (2023)	2.193.422,7	136.413,1	2.329.835,8
Secondo anno di affidamento (2024)	2.166.534,1	151.638,4	2.318.173,5
A regime (2025-2031)	2.168.862,8	171.936,0	2.340.798,8



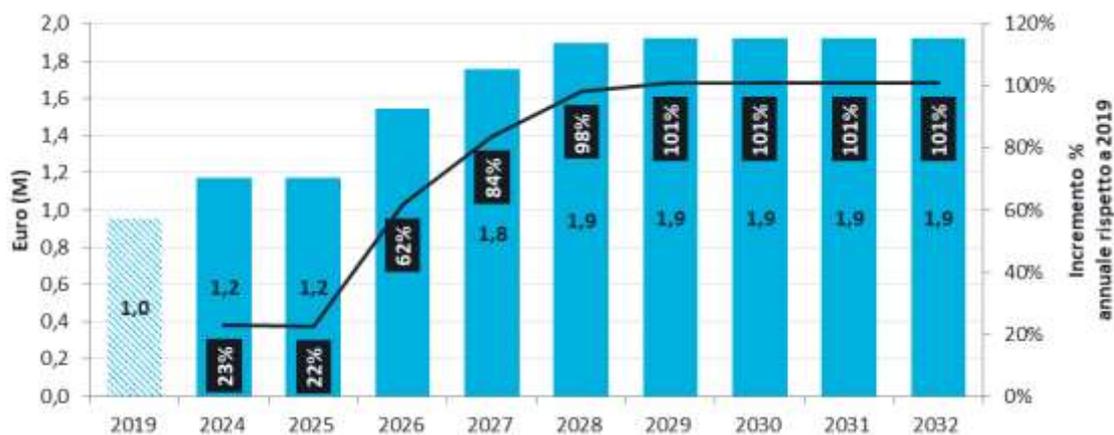
La produzione a vuoto passa da circa il 6% nel primo anno di affidamento all'8% a regime. L'aumento della produzione a vuoto è conseguenza della progressiva riorganizzazione dell'esercizio che prevede l'introduzione, per step successivi, sulle linee portanti e su quelle radiali, di fasce orarie di punta (07:30 – 09:30, 11.30-13:30), con elevate frequenze di passaggio, e di fasce di morbida, con conseguente incremento dei riposizionamenti e dei trasferimenti dei mezzi dai capolinea al deposito.

- c) Sotto il profilo dei ricavi tariffari, è stata stimata una evoluzione in crescendo rispetto ai dati storici pre -Covid 2019. Tale previsione si basa sulla valutazione degli effetti dell'incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano accompagnato da interventi di park pricing che l'Amministrazione Comunale di Lecce intende realizzare per il riequilibrio modale della domanda di trasporto. Riguardo a questi ultimi, è stato pertanto considerato un valore dell'elasticità della domanda di sosta di -0,15 e cioè che un aumento del

10% delle tariffe della sosta produce una riduzione del numero di auto del 15% a vantaggio del trasporto collettivo (80%) e di altre modalità di trasporto (20%); è previsto che l'incremento dei passeggeri e dei ricavi da traffico si consolidi nel tempo grazie alla messa a pieno regime del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano e agli interventi per l'ampliamento della ZTL/Area pedonale nonché agli effetti delle misure per la riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino.

Ricavi tariffari (Euro)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ricavi da traffico inerziali (base 2019)	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Incremento Ricavi derivante da incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano	47.800	95.600	148.665	198.220	247.774	286.800	334.600	382.400	430.200
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		0	11.215	17.449	21.605	22.449	22.449	22.449	22.449
Incremento Ricavi da traffico per interventi di park pricing	82.120	34.320	367.654	532.903	626.552	369.098	321.298	273.498	225.698
Incremento Ricavi da traffico per ampliamento zona ZTL	0	0	0	0	0	82.502	82.502	82.502	82.502
Incremento Ricavi da traffico per riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino	0	0	0	0	0	165.005	165.005	165.005	165.005
Incremento Ricavi da traffico derivante dagli effetti del nuovo piano tariffario del servizio sul sistema di interscambio (park and ride).	90.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Ricavi	1.175.920	1.205.920	1.592.319	1.807.123	1.950.326	1.979.405	1.979.405	1.979.405	1.979.405
<i>di cui dal servizio affidato in house</i>	1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449
Passeggeri	1.702.606	1.746.042	2.223.861	2.523.861	2.723.862	2.865.965	2.865.965	2.865.965	2.865.965
<i>di cui dal servizio affidato in house</i>	1.702.606	1.695.366	2.141.903	2.441.903	2.641.904	2.782.785	2.782.785	2.782.785	2.782.785
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		50.676	81.958	81.958	81.958	83.180	83.180	83.180	83.180



d) Riguardo agli altri ricavi, prudenzialmente non sono stati considerati nel PEF i ricavi da pubblicità sui mezzi aziendali così come non sono stati considerati i ricavi derivanti dal contrasto dell'evasione tariffaria e dall'attività di rimozione coatta (ex art. 159 D.Lgs. 258/1992) presso le fermate e nelle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Ulteriori altri ricavi non strettamente correlati allo svolgimento del servizio di TPL sono stati considerati come fonti di finanziamento a copertura delle compensazioni necessarie a garantire l'equilibrio del Contratto di Servizio, come meglio specificato nel seguito.

e) Sotto il profilo dei costi operativi, invece il costo del carburante è stato considerato il dato più aggiornato registrato da S.G.M. a gennaio 2023, inoltre per i mezzi con minore impatto ambientale (Euro 5 - Euro 6) è stato considerato un recupero delle accise pari a 0,21 Euro/litro (v. tab. infra). Per il filobus il costo del carburante è stato incrementato di 0,21 Euro/km rispetto al costo chilometrico del carburante considerato per i bus a seguito del confronto tra i costi chilometrici di trazione dei filobus e dei bus relativi nel periodo 2019 - primo semestre 2021.

Costi energia di trazione

Costi/Consumi materie prime	Unità	
Gasolio mezzi Euro <=4	Euro/litro	1,75
Gasolio mezzi Euro >4	Euro/litro	1,54*
Consumo Gasolio	Litro/km	0,46
Metano	Euro/kg	2,32
Consumo metano	Kg/km	0,59
Energia elettrica microbus	Euro/km	0,24

*il costo di 1,54 Euro/litro corrisponde al costo del gasolio pari a 1,75 Euro/litro scontato di 0,21 Euro/litro per il recupero delle accise

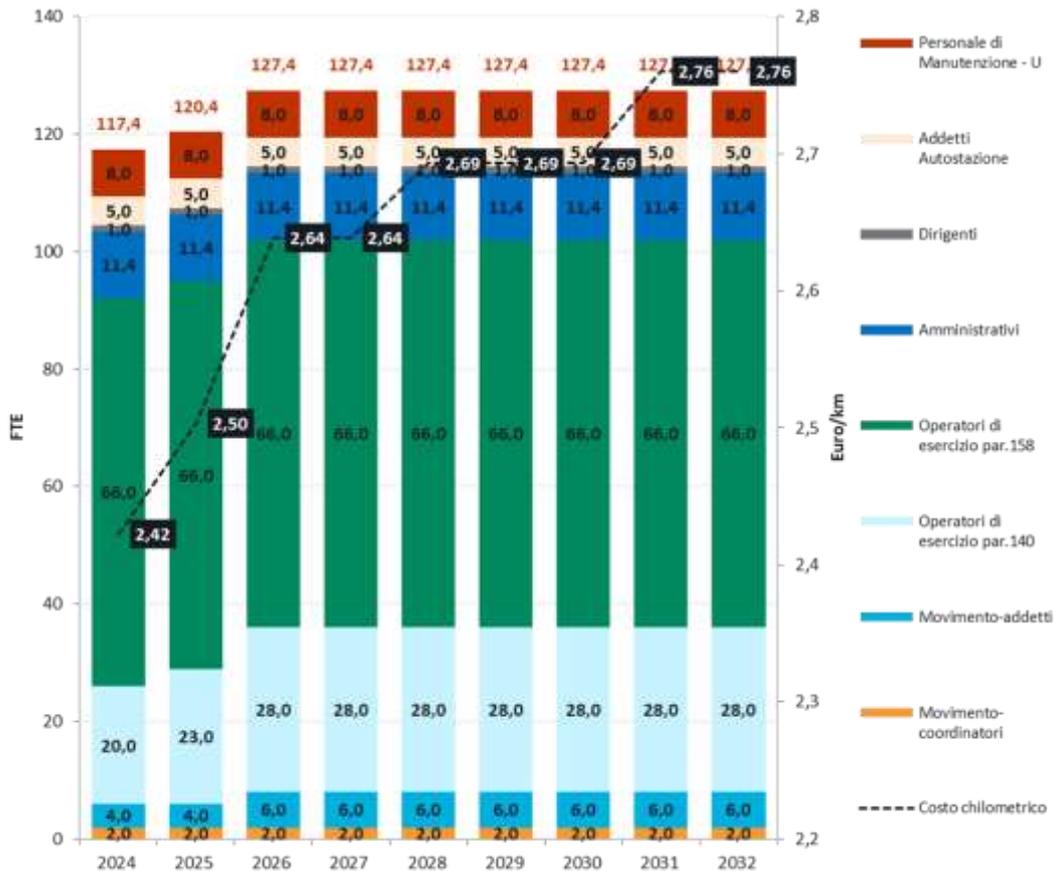
Affianco ai costi per materie di consumo, sono stati considerati i costi per servizi di terzi e godimento di beni di terzi, in particolare le spese per la gestione operativa del DOTE (Direzione operativa trazione elettrica) sono presenti fino al quarto anno di affidamento, mentre dal 2027 si prevede l'entrata in funzione della nuova sede che farà da centro direzionale sia per il trasporto bus sia per il trasporto filobus, con contestuale abbattimento dei costi per la locazione della sede principale della società partecipata, pari a circa 50.840 Euro/anno.

Inoltre, per quanto concerne la dinamica del personale, si è tenuto conto delle seguenti *assumption*:

- Il costo del personale è stato calcolato prendendo in considerazione il numero di figure necessarie a garantire l'implementazione del servizio (FTE – *Full Time Equivalent*) per il relativo costo aziendale medio così come desunto dalla contabilità di S.G.M..
- Il costo del personale di esercizio già in organico (parametro medio 158) viene aumentato a partire dal quinto anno di affidamento (1° gennaio 2028) per tenere conto dello scatto parametrico medio e di anzianità maturato; per gli stessi motivi il costo del personale di nuova assunzione aumenta nel penultimo anno di esercizio (scatto parametrico dopo 8 anni di guida da 140 a 158). Nella

tabella infra si riporta un'analisi del costo chilometrico del personale, che si incrementa a parità di FTE per gli aumenti salariali descritti.

FTE per anno e costo chilometrico annuo



- f) Per quanto concerne gli investimenti, nell'arco temporale di affidamento sono previsti a carico della società pari ad € 1.340.000,00 per rinnovo flotta (20 bus e 2 microbus), ed € 6.826.000,00 per ulteriori immobilizzazioni (nuova sede aziendale, Centro di Controllo Aziendale (CCA), Sistema DRT, bigliettazione elettronica, bagni capolinea, impianto di fermata, nuovo sito web);

Investimenti

Nuovi mezzi

	Anno di entrata in esercizio (n)*	#	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)	Vita utile
Diesel Euro>4	2024	6	60.000	360.000	5**
Diesel Euro>4	2025	9	60.000	540.000	5**
Diesel Euro>4	2026	5	60.000	300.000	5**
Microbus Elettrici	2027	2	70.000	140.000	9
Investimento totale				1.340.000	

*Si è ipotizzato che l'investimento in nuovi mezzi avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

** Trattandosi di mezzi usati la vita utile considerata è di soli 5 anni.

Altre immobilizzazioni

	Anno (n)	#	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)	Vita utile
Sito web	2024	1	6.000	6.000	5
Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza	2024	1	1.000.000	1.000.000	9
Bagni capolinea	2026	2	60.000	120.000	9
Sede aziendale	2028	1	5.000.000	5.000.000	25
Sistema DRT (Demand-responsive transport)	2029	1	200.000	200.000	9
Pensiline di fermata "smart"	2030	20	25.000	500.000	9
Investimento totale				6.826.000	

*Si è ipotizzato che l'investimento in altre immobilizzazioni avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

Tra i vari investimenti previsti è da rilevare che, nel primo anno di affidamento è previsto un investimento di € 1.000.000,00 per l'acquisizione e la messa in funzione del **Centro di Controllo Aziendale (CCA)** completo di sistemi integrati, centrali e periferici su tutti i mezzi aziendali, di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza.

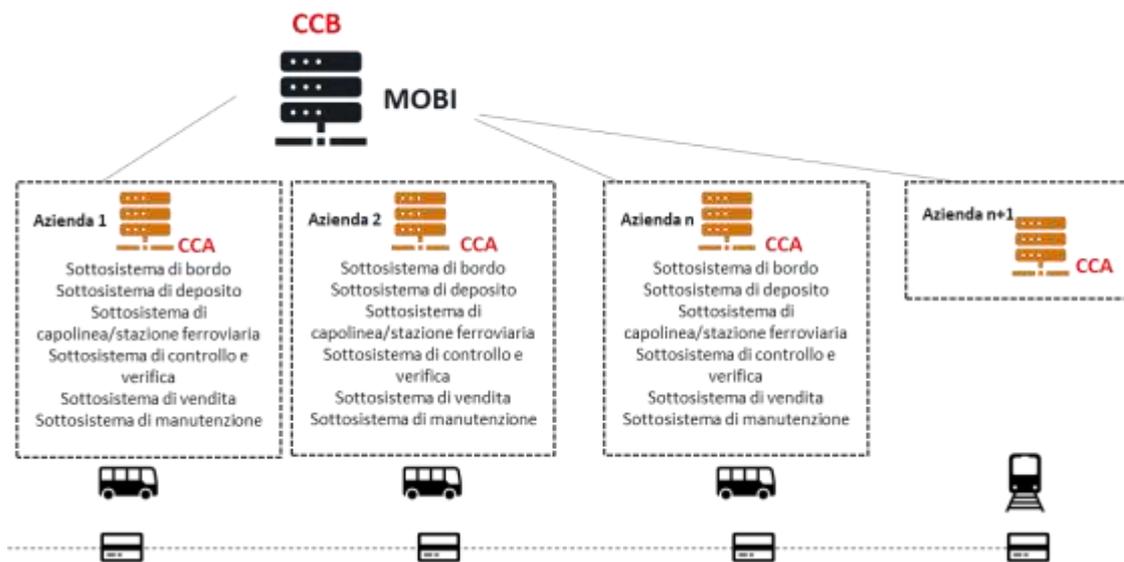
Il CCA sarà realizzato nel rispetto delle linee guida di cui all'Allegato 16 "Requisiti minimi dei sistemi ITS" allo "schema tipo" di capitolato speciale per le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, approvato dalla Regione Puglia con Delibera di Giunta Regionale n° 26 del 13/01/2020.

Compito del CCA sarà quello di governare i sottosistemi periferici (Bordo, Deposito, Capolinea, Controllo e Verifica, Vendita, Manutenzione, ecc.) e di connettersi al **Centro di Controllo di Bacino (CCB)** per consentire un continuo scambio di dati di informazione e di controllo.

L'investimento prevede lo sviluppo di una serie di aree di intervento:

- **Funzioni dedicate ai passeggeri a bordo veicolo** che devono essere informati sul servizio espletato dal mezzo attraverso sistemi audio e visivi;
- **Funzioni dedicate ai passeggeri a terra** in attesa alle fermate che devono essere informati sul servizio erogato (orario pianificato, prossimo arrivo, affollamento del mezzo, ecc.) attraverso sistemi audio e visivi installati all'esterno dei mezzi, paline elettroniche e servizi di infomobilità a distanza (siti internet, applicazioni per smartphone);
- **Funzioni dedicate al personale di servizio a bordo** (autisti) che deve essere costantemente informato sullo stato del servizio espletato (anticipo, ritardo, orario) e poter comunicare con la centrale (comunicazioni di servizio, emergenze, ecc.);
- **Funzioni dedicate al personale di servizio a terra** che deve essere supportato nella pianificazione, programmazione, gestione e controllo del servizio e della manutenzione dei mezzi e degli apparati di bordo;
- **Funzioni dedicate all'Ente Appaltante** tramite l'invio al CCB, nei formati e con le tempistiche richiesti, di una serie di dati inerenti il servizio espletato quali la localizzazione dei mezzi, la segnalazione di eventuali disservizi, il servizio consuntivato rispetto allo schedulato e la sua certificazione, il load factor per linea/direttrice, le transazioni eseguite in relazione alle differenti tipologie di titoli di viaggio commercializzate (per mezzo, data/ora, corsa, linea, validatore, ecc.), il controllo dei titoli di viaggio, ecc..

Livelli logici componenti il sistema ITS a livello di Bacino



Nell'annualità 2029, inoltre, è previsto un investimento di € 200.000,00 per lo studio, la realizzazione e l'avvio di un **sistema di trasporto a chiamata (DRT - Demand Responsive Transport)**.

L'investimento prevede:

- la realizzazione di uno studio di fattibilità propedeutico alla sperimentazione di un servizio a chiamata notturno nel periodo estivo e all'analisi di ulteriori possibili applicazioni di sistemi di trasporto flessibile nell'ambito urbano del Comune di Lecce;
- l'acquisto della piattaforma software per la gestione del servizio ritenuta più idonea alla luce delle risultanze dello studio di fattibilità, completa di licenze, personalizzazioni, settaggi e interfacciamenti con i sistemi informativi aziendali (AVM, SBE, OMNIBUS);
- l'acquisto delle apparecchiature di bordo per n° 3 minibus da adibire al servizio;
- altre spese per promozione del servizio, predisposizione capitolati tecnici e prestazionali, assistenza collaudi, avvio sistema.

Si prevede di avviare la sperimentazione del servizio di trasporto a chiamata notturno «Night Bus» nel periodo estivo dell'annualità 2029.

Nella tabella che segue è riportata la quantificazione delle differenti voci inerenti all'investimento.

Sistema DRT	Valore unitario (€)	#	Valore complessivo (€)
Studio sistemi di trasporto a chiamata e applicazioni nell'ambito urbano del Comune di Lecce	50.000	1	50.000
Software e licenze piattaforma IT e App utente	60.000	1	60.000
Personalizzazioni e settaggio piattaforma white label	20.000	1	20.000
Interfacciamenti con altri sistemi informativi aziendali (AVM, SBE, OMNIBUS)	10.000	1	10.000
Apparecchiature di bordo per N° 2 minibus + 1 di scorta (console autista, validatore di bordo, contapasseggeri, ecc.)	5.000	3	15.000
Promozione nuovo servizio	20.000	1	20.000
Predisposizione capitolati tecnici e prestazionali, assistenza collaudi, avvio sistema	25.000	1	25.000
Totale			200.000

A tal fine si è fatto riferimento allo «Studio sul sistema di trasporto flessibile TAD dell'Area Interna Sud Salento», realizzato da TRT - Trasporti e Territorio di Milano, consultabile nel sito istituzionale dell'Unione dei Comuni «Terre di Leuca» all'indirizzo

http://unioneterradileuca.it/tleuca/po/mostra_news.php?id=68&area=H

Allo stesso studio si è fatto riferimento per quanto concerne i costi di esercizio, quantificabili in 320,00 € al giorno per 6 ore di un servizio NCC, ipotizzando l'impiego di due minibus per tre ore (24:00-3:00) per 100 giorni, e appostando nelle spese per servizi di terzi le relative voci di spesa (€ 32.000,00 per servizio NCC + 3.000,00 per canoni e assistenza inerenti al sistema) relativamente alle annualità dal 2029 al 2032.

Dato il carattere sperimentale del servizio si è ritenuto di non stimare e considerare ricavi tariffari ulteriori rispetto a quelli già considerati per il servizio urbano e suburbano.

Ulteriori possibili applicazioni di sistemi di trasporto flessibile nell'ambito urbano del Comune di Lecce (es. conversione della linea elettrica E20 nel centro storico in servizio a chiamata, servizi di adduzione flessibili ai capolinea periferici, ecc.) che dovessero emergere dallo studio di fattibilità saranno oggetto di successive valutazioni.

- g) Per la predisposizione dello Schema 3 dell'annesso 5, è stato considerato il WACC reale pre-tax pari a 2,83% (fonte: delibera ART49/2023).

Data la scelta di adottare nel PEF un WACC reale, si precisa che:

- per i beni cofinanziati dall'impresa ed esistenti al primo anno di affidamento, il loro valore contabile netto al 31/12/2023 ne approssima il trascurabile valore realizzabile sul mercato, in quanto trattasi di veicoli con età media di 15 anni (ad eccezione di due veicoli che verranno trasferiti alla gara e di seguito meglio illustrati) e di fatto utilizzabili in via quasi esclusiva da SGM in virtù di piani manutentivi mirati e basati sulla conoscenza approfondita dei veicoli stessi;
- durante il periodo di piano i valori delle immobilizzazioni sono stati periodicamente riespressi a valori correnti, prendendo a riferimento come anno base l'anno di acquisizione degli stessi e un tasso annuo di rivalutazione del 4,30% (in coerenza con il tasso di inflazione adottato nella Delibera ART 49/2023 per la determinazione del WACC Reale pre-tax).

- h) A copertura delle compensazioni necessarie a garantire l'equilibrio del Contratto di Servizio, oltre al corrispettivo offerto dalla Regione Puglia, la società esercente utilizzerà le seguenti fonti di finanziamento:

- parte del profitto realizzato nell'ambito dell'affidamento del servizio di gestione della sosta tariffata su strada e dei parcheggi di interscambio, in quanto complementare al TPL. Tale soluzione è coerente sia con il dettato normativo dell'art. 17 del D.Lgs n. 422 del 19/11/1997, nella parte in cui si prevede che gli enti affidanti definiscono obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni

economiche, determinate secondo il criterio dei costi standard, tenendo conto dei *proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità*, che con quello dell'art. 7, comma 7, del D.Lgs. N. 285 del 3004/1992 (Codice della Strada) che stabilisce che i proventi dei parcheggi a pagamento sono destinati, tra l'altro, ad interventi per il finanziamento del trasporto pubblico e per migliorare la mobilità urbana.

- il Contributo del Comune di Lecce per il Servizio filoviario pari a 354.745 Euro annui. Tale importo è determinato dalla somma di quanto rimborsato annualmente per gli oneri inerenti alla manutenzione dell'impianto filoviario e al servizio di pronto intervento, pari a € 204.745,00, e di quanto riconosciuto sulla base delle rendicontazioni prodotte negli anni da S.G.M. SpA per gli oneri del servizio filoviario (direzione di esercizio filoviaria, costo servizio Direzione Operativa Trazione Elettrica, oneri legati alla manutenzione del deposito filoviario, assicurazioni e tasse veicoli filoviari, ecc.), pari a € 150.000,00. Attraverso tale previsione gli oneri del servizio filoviario vengono consolidati specificamente nella pianificazione economico-finanziaria dell'Ente.
- i ricavi dell'autostazione pari a 136.964 Euro annui.
- i ricavi da cessione di autobus all'operatore aggiudicatario della gara per l'affidamento del 10%. A fine 2024 due mezzi Diesel saranno trasferiti alla parte di servizio affidato tramite gara affinché possano essere disponibili nel 2025 anno di inizio dei servizi affidati tramite procedura di gara. Pertanto si registra un'entrata pari a 29.968 Euro corrispondente al valore stimato dei mezzi che si metteranno a disposizione dell'aggiudicatario nell'ambito della gara.

Compensazioni economiche

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Effetto finanziario netto (Compensazione variabile come da Schema 3 ART)	8.303.739	8.546.796	8.632.419	8.442.799	8.617.040	8.529.883	8.479.723	8.564.766	8.579.614
<i>Di cui:</i>									
Corrispettivo CdS Regione Puglia	5.633.182	5.632.989	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182
Contributo Scota	2.148.880	2.422.039	2.507.528	2.317.909	2.492.150	2.404.993	2.354.832	2.439.875	2.454.723
Contributo del Comune di Lecce per il Servizio filoviaro	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745
Ricavi autostazione	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964
Ricavi da cessione autobus a gara TPL	29.968	-	-	-	-	-	-	-	-

L'Ente Affidante e SGM verificheranno l'equilibrio economico-finanziario adeguando, ove fosse necessario, il PEF e l'insieme degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

7. Piano di accesso al dato

Ai sensi dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

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

Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'Ente Affidante, il gestore dovrà fornire, con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate nella tabella che segue, le informazioni relative a:

- Servizio erogato (Giornaliero, settimanale, Mensile, Annuale)
- Ricavi tariffari (Mensile, Annuale)
- Frequentazioni relative alle principali relazioni di traffico (Mensile);
- Carta della Qualità dei servizi (Annuale);
- Condizioni minime di qualità del servizio (CMQ) (Annuale);
- Indagini per la rilevazione della Customer Satisfaction (Annuale);

- Principali indicatori gestionali (Annuale);
- Principali elementi contrattuali (Annuale).

ELEMENTO	MODALITA' DI RILEVAZIONE DEL DATO	CONTENUTO	ACCESSIBILE A TERZI
Servizio erogato	Automatica (<i>real time</i>)	L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione in modalità open data della istantanea, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification).	SI I dati sono pubblicati in modalità open data su piattaforma accessibile pubblicamente
Servizio erogato	Automatica ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito)	Completato l'investimento per l'implementazione del Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati, centrali e periferici su tutti i mezzi aziendali, di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE) e di conta-passeggeri, secondo il piano di investimenti previsto nel PEFs, saranno messi a disposizione del Comune di Lecce, in un'area del sistema informativo aziendale, accessibile via protocollo FTP, con accesso riservato tramite user-id e password dedicati, i seguenti dati generati automaticamente: <ul style="list-style-type: none"> • Passeggeri per linea/direttrice; • Affollamento del servizio per linea/direttrice; • Puntualità delle corse per linea/direttrice; • Scostamento da orario per linea/direttrice; • Regolarità delle corse per linea/direttrice; • Load Factor per linea/direttrice; • Chilometri effettuati rispetto a quelli programmati per linea/direttrice; • Ricavi da traffico per tipologia di titolo venduto; • Validazione titoli di viaggio per linea/direttrice. I dati saranno disponibili per aggregazione giornaliera, settimanale,	No

		<p>mensile e annuale e saranno aggiornati con cadenza almeno mensilmente.</p> <p>Nelle more dell'investimento di cui innanzi S.G.M. SpA trasmetterà al Comune di Lecce, con cadenze trimestrale i seguenti report:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Report sulla Regolarità mensile delle corse, articolata per linea; • Report sui chilometri effettuati mensilmente rispetto a quelli programmati, articolati per linea; • Report sui passeggeri mensili per linea rilevati dalle cedole di percorrenza del personale addetto alla guida; • Report sui Ricavi da traffico mensili per tipologia di titolo venduto. 	
Ricavi tariffari	Manuale	<p><u>Dati relativi ai ricavi tariffari</u></p> <p>Dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (excel, pdf, access, etc.) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo e per tipologia di supporto utilizzato, con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale complessivo. 	<p>SI</p> <p>I dati aggregati annuali dei ricavi da traffico sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di SGM.</p>
Frequenzazioni relative alle principali relazioni di traffico	Manuale	<p><u>Dati relativi alle frequenzazioni di tutte le linee previste dal programma di esercizio. Nelle more dell'implementazione del sistema contapasseggeri su tutti i mezzi aziendali, come da programma di investimento previsto nel PEFs, il numero dei passeggeri per linea sarà rilevato utilizzando i dati riportati nelle cedole di percorrenza dal personale addetto alla guida.</u> I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Ente affidante.</p>	<p>No</p>

Carta della Qualità dei servizi	Manuale	Carta della qualità dei servizi in vigore	SI documento accessibile mediante pubblicazione sul sito di SGM e presso la biglietteria dell'Autostazione
Condizioni minime di qualità del servizio (CMQ)	Manuale	<p>Livelli consuntivi relativi agli indicatori per il monitoraggio delle Condizioni minime di qualità del servizio (CMQ):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soddisfazione del cliente • Conformità del materiale rotabile • Puntualità e Regolarità del servizio • Accessibilità commerciale • Contrasto all'evasione tariffaria • Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR) • Sostenibilità ambientale del parco veicolare • Informazioni all'utenza • Pulizia del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico • Confort del materiale rotabile • Sicurezza del viaggio e del viaggiatore • Aspetti comportamentali e relazionali • Trasparenza • Penali maturate 	SI I dati aggregati annuali sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di SGM.
Indagini per la rilevazione della Customer Satisfaction	Manuale	Risultati in forma sintetica delle indagini ICS	SI I risultati annuali sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di SGM.
Principali indicatori gestionali	Manuale	<p><u>Dati a consuntivo dei principali indicatori gestionali:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>numero passeggeri trasportati e pax · vett-km;</u> • <u>prezzo medio (ricavi da bigliettazione/n° pax);</u> • <u>distribuzione del parco rotabile per età e/o classe ambientale;</u> 	SI I dati annuali sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di SGM.

		<ul style="list-style-type: none"> • <u>coverage ratio: margine di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico;</u> • <u>v. quota percentuale del costo totale del servizio coperto con i ricavi da traffico e quota percentuale residua a carico della finanza pubblica;</u> 	
Principali elementi contrattuali	Manuale	<ul style="list-style-type: none"> • <u>corrispettivo complessivo previsto contrattualmente e consuntivo (totale annuo in euro);</u> • <u>investimenti previsti durante il periodo di durata contrattuale e realizzati (valori annuali in euro);</u> • <u>finanziamenti pubblici erogati per acquisto di rotabili (v.a. e % copertura costo assoluto);</u> • <u>iv. compensazioni annue per utenze agevolate o esentate (in euro).</u> 	SI I dati annuali sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di SGM.

Nel Contratto di servizio saranno previsti in capo al gestore puntuali obblighi di monitoraggio e rendicontazione del servizio, come riportati nella precedente tabella. A tali obblighi saranno affiancati elementi incentivanti la capacità dell'operatore di rapida rimodulazione dell'offerta.

Saranno inoltre posti in capo all'IA gli obblighi di adozione degli schemi di contabilità regolatoria e separazione contabile, di cui alla Misura 12 e Annesso 3 della delibera ART 154/2019, in relazione ai quali il Contratto di servizio conterrà i relativi adempimenti e le modalità di rendicontazione, anche a beneficio dell'Ente affidante.

ALLEGATI

Allegato 1 – Rete dei servizi affidati

Allegato 2 - Tariffe

Allegato 3 – Elenco beni

Allegato 4 - Richiesta integrazioni ART del 07/07/2023

Allegato 5 - Nota di riscontro Comune di Lecce del 31/7/2023 alla richiesta di integrazioni

Allegato 6 - Osservazioni ART del 14/09/2023

