

O.d.G. del 12 settembre 2017

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N°

Deliberazione n°	___/2017	del 12 settembre 2017
------------------	----------	-----------------------

OGGETTO DELLA PROPOSTA

Approvazione offerta da presentare al Comune di Taranto, ai sensi di quanto previsto dal 2° comma dell'art. 192 del D.Lgs. n. 50/2016, per il riaffidamento novennale del servizio di TPL automobilistico e marittimo in ambito urbano.

Allegato: Bozza di offerta

Il Direttore Generale, d'intesa con il Direttore Amministrativo ed il Responsabile dell'Area Personale, riferisce e propone quanto segue:

Come è noto l'AMAT è affidataria diretta con la formula dell'"in house providing" dei servizi di trasporto pubblico locale in ambito urbano, tanto esercitati con modalità automobilistica, quanto con modalità marittima.

I relativi contratti di servizio, stipulati rispettivamente nel 2004 e nel 2007 e successivamente prorogati, andranno a scadere entrambi il prossimo 30/06/2018.

La materia delle procedure di affidamento dei servizi pubblici locali a rilevanza economica ha visto negli ultimi succedersi, come è noto, numerosi interventi legislativi, di volta in volta riformati a seguito di celebrazione di referendum popolari o di sentenze della Consulta.

Il quadro attuale prevede una legislazione comunitaria che consente, oltre alle tradizionali modalità costituite dalla procedura di gara per l'affidamento del servizio e del partenariato pubblico-privato, l'affidamento diretto con la formula dell'"in house providing", in presenza dei specifici e stringenti requisiti.

La normativa regionale ammette anch'essa, nella L.R. n. 18 del 31 ottobre 2002 ("Testo Unico sulla disciplina del Trasporto Pubblico Locale"), la possibilità di affidamento con la formula suddetta.

La normativa nazionale disciplina, all'art. 16 del D.Lgs. n. 175/2016 ("Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica") il modello giuridico della Società in house, prevedendo i requisiti che le società pubbliche devono possedere per poter ricevere affidamenti diretti senza procedure di gara ad evidenza pubblica.

Il D.Lgs. n. 50/2016 ("Codice dei contratti pubblici"), disciplina, agli artt. 5 e 192, gli affidamenti diretti dei servizi pubblici di rilevanza economica con l'utilizzo del modello gestorio dell'"in house providing";

Il D.L. n. 50/2017, convertito in L. n. 96/2017, introduce, agli artt. 27 ("Misure sul trasporto pubblico locale") e 48 ("Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale") disposizioni per il trasporto pubblico locale.

In particolare, all'art. 27 introduce un regime transitorio, di limitatissima durata, per i nuovi affidamenti in house senza penalizzazioni contributive per gli enti affidanti;

In particolare, il citato art. 27, comma secondo, lettera d), del D.L. 24/04/2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21/06/2017, n. 96 prevede la *"riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c);"*.

Fatte tali necessarie premesse, si rappresenta che la Società aveva già in data 10 agosto 2017 comunicato al Comune di Taranto la propria piena disponibilità alla collaborazione nell'iter previsto per il riaffidamento del servizio entro il prossimo 30 settembre, qualora l'Ente civico avesse, nei propri programmi, tale opzione. L'eventuale formalizzazione del riaffidamento dei servizi di TPL attualmente svolti dall'AMAT entro la suddetta data consentirebbe il mantenimento dell'attuale modello gestorio dei servizi di TPL urbani senza incorrere nelle pesanti penalizzazioni contributive a carico della Regione, e di riflesso del Comune, previste dal richiamato art. 27 del D.Lgs. n. 50/2017.

L'iter per l'affidamento in house, prevede inoltre, al 2° comma dell'art. 192 del D.Lgs. n. 50/2016, che *"ai fini dell'affidamento in house di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti in house, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche"*.

L'allegata bozza di offerta, predisposta dalla Direzione aziendale, qualora approvata dall'Organo amministrativo, dovrà essere inviata al Comune di Taranto entro il più breve termine per consentire agli uffici comunali di proseguire con gli ulteriori passaggi previsti per il riaffidamento (relazione ex art. 34 del D.L. 18/10/2012, n. 179, convertito in L. 17/12/2012, n. 221, iscrizione nell'"Elenco ANAC delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società "in house" previsto dall'art. 192 del d.lgs. 50/2016", adozione delle deliberazioni necessarie da parte degli organi comunali competenti).

L'ipotesi di offerta sopra citata contiene, oltre ad una premessa sull'attuale organizzazione dei servizi affidati all'AMAT ed una breve descrizione del quadro normativo di riferimento, l'offerta tecnica, con la descrizione degli standard qualitativi programmati per il periodo novennale di riaffidamento ipotizzato, in termini di rinnovo del parco veicolare, delle infrastrutture di deposito e di fermata, di innovazione tecnologica a beneficio dell'utenza, e l'offerta economica, con la definizione delle compensazioni richieste all'Amministrazione comunale per l'effettuazione dell'attuale volume di servizi minimi e per la concessione delle agevolazioni tariffarie attualmente in vigore.

L'offerta analizza, inoltre, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

Si propone, pertanto, l'approvazione della allegata offerta, con autorizzazione all'invio della stessa al Sindaco di Taranto, all'Assessore alle partecipate, al Segretario generale ed ai Dirigenti dei settori Programmazione economico-finanziaria e Polizia locale.

Il Direttore Amministrativo:

Il Direttore Generale:



IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- Visti gli atti richiamati;
- ritenuto di approvare la proposta;
- visto la Statuto aziendale
- a voti _____, resi nelle forme di legge

DELIBERA

- 1) di approvare la relazione che precede, il cui contenuto qui si intende integralmente riportato e trascritto;
- 2) di approvare offerta, formulata ai sensi del 2° comma dell'art. 192 del D.Lgs. n. 50/2016, predisposta dalla Direzione aziendale, allegata alla presente **[Allegato n. 1]**;
- 3) di dare espresso mandato al Presidente del Collegio sindacale, nella sua attuale qualità di Legale Rappresentante dell'AMAT S.p.A., di sottoscrivere l'offerta allegata in bozza e di disporre l'invio al Sindaco di Taranto, all'Assessore alle partecipate, al Segretario generale ed ai Dirigenti dei settori Programmazione economico-finanziaria e Polizia locale.

Prot. n° _____/DA

Taranto, lì 12/09/2017

Egr. Sig.
SINDACO DI TARANTO
Dott. Rinaldo Melucci
Palazzo di Città
Piazza Municipio, 1
74123 - T A R A N T O

Egr. Sig.
ASSESSORE ALLE SOCIETÀ PARTECIPATE
del COMUNE DI TARANTO
Dott. Massimiliano Motolese
Palazzo di Città
Piazza Municipio, 1
74123 - T A R A N T O

Egr. Sig.
SEGRETARIO GENERALE
del COMUNE DI TARANTO
Dott. Eugenio De Carlo
Palazzo di Città
Piazza Municipio, 1
74123 - T A R A N T O

Egr. Sig.
DIRIGENTE DELLA DIREZIONE TRIBUTI – CONTROLLO
PARTECIPATE – SISTEMI INFORMATICI del COMUNE DI
TARANTO
Dott. Antonio LACATENA
Via Anfiteatro, 72
74123 - T A R A N T O

Egr. Sig.
DIRIGENTE DELLA DIREZIONE POLIZIA LOCALE
del COMUNE DI TARANTO
Dott. Michele MATICHECCHIA
Via Generale Acton, 77
74123 - T A R A N T O

OGGETTO: Offerta di riaffidamento del servizio del T.P.L. automobilistico urbano e marittimo con la formula dell' *in house providing*, formulata ai sensi del 2° comma dell'art. 192 del D.Lgs. n. 50/2016

Ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dal 2° comma dell'art. 192 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, si formula, di seguito, offerta di riaffidamento diretto, con la formula dell' *"in house providing"*, dei servizi di trasporto pubblico locale attualmente svolti dalla scrivente Società, in ambito urbano, sia con modalità automobilistica, sia con modalità marittima.

L'offerta contiene, oltre ad una premessa sull'attuale organizzazione dei servizi affidati all'AMAT ed una breve descrizione del quadro normativo di riferimento, l'offerta tecnica, con la descrizione degli standard qualitativi programmati per il periodo novennale di riaffidamento ipotizzato, in termini di rinnovo del parco veicolare, delle infrastrutture di deposito e di fermata, di innovazione tecnologica a beneficio dell'utenza, e l'offerta economica, con la definizione delle compensazioni richieste all'Amministrazione comunale per l'effettuazione dell'attuale volume di servizi minimi e per la concessione delle agevolazioni tariffarie attualmente in vigore.

L'offerta analizza, inoltre, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

L'ORGANIZZAZIONE ATTUALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO AUTOMOBILISTICO E DI NAVIGAZIONE DEL COMUNE DI TARANTO

L'AMAT (Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto) è una società per azioni costituita dal Comune di Taranto a seguito di trasformazione, avvenuta in data 12 gennaio 2001, della preesistente Azienda speciale. Attualmente la Società ha un capitale sociale di € 2.340.463,00 interamente versato e detenuto dal Comune di Taranto.

L'AMAT svolge i servizi di TPL automobilistico, sviluppando la parte preponderante della propria percorrenza nel territorio comunale (7.003.255 km/anno autorizzati sul totale di 8.391.012, pari a circa l'84%). Il rapporto tra Comune di Taranto ed AMAT è regolato da un contratto di servizio, sottoscritto in data 20 gennaio 2004 ed avente durata novennale compresa tra il 1° gennaio 2004 ed il 31 dicembre 2012, successivamente prorogata, da ultimo, sino al 30/06/2018 con deliberazione del Consiglio Comunale di Taranto n° 164 del 23/12/2013, seguita dalla deliberazione della Giunta Comunale di Taranto n° 21 del 18/02/2014.

Oltre ai predetti servizi automobilistici ricadenti nella competenza di programmazione e di amministrazione del Comune di Taranto, dal quale Ente ha ricevuto il relativo affidamento attraverso il modello gestorio dell' *"in house providing"*, l'AMAT esercita il servizio di trasporto pubblico automobilistico suburbano che interessa i territori dei comuni finitimi di Leporano e di Statte, sviluppando la percorrenza annua di 1.387.757 km autorizzati (16% del totale circa). La Provincia di Taranto affidò, nel corso del 2004, la gestione della rete suburbana attribuita alla sua competenza, comprendente le predette linee per Leporano e per Statte gestite dall'AMAT, al Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi (Co.Tra.A.P.), risultato aggiudicatario di una procedura ad evidenza pubblica appositamente espletata.

Il Co.Tra.A.P., a sua volta, demandò all'AMAT la gestione dei servizi già eserciti dalla stessa, in qualità di consorziata con quota pari al 2%, regolando i rapporti con apposito contratto di servizio, sottoscritto dal Consorzio e dalla Società in data 11 febbraio 2005 ed avente durata novennale

compresa tra il 1° gennaio 2005 ed il 31 dicembre 2013. Attualmente il Contratto di servizio è in proroga sino al 30 giugno 2018, ai sensi di quanto previsto dall'art. 30, comma 4°, della Legge regionale 30/12/2013, n° 45.

La rete del trasporto pubblico urbano di Taranto affidata all'AMAT con la deliberazione del Consiglio comunale di Taranto n. 102 del 22.12.03 comprende anche un servizio di trasporto pubblico effettuato con modalità marittima, per il quale detto Comune detiene specifica delega amministrativa conferita dalla Giunta regionale con deliberazione n. 996 del 01.07.03. Con successiva deliberazione n. 618 del 21.05.2007 la Giunta regionale qualificò servizio "minimo", quindi con oneri a carico del bilancio regionale, il servizio stagionale di collegamento dell'isola di San Pietro, attivato con la stagione estiva 2007, previa sottoscrizione con il Comune del relativo contratto di servizio, la cui scadenza è coincisa con quella del contratto per il TPL automobilistico di competenza comunale (31.12.2012). Detto contratto di servizio è stato anch'esso prorogato, da ultimo, sino al 30/06/2018 con deliberazione del Consiglio Comunale di Taranto n° 164 del 23/12/2013, seguita dalla deliberazione della Giunta Comunale di Taranto n° 21 del 18/02/2014.

Con l'ulteriore deliberazione n° 780 del 13/05/2009, la Giunta Regionale Pugliese autorizzò l'estensione del servizio stagionale di trasporto marittimo, assentito con la deliberazione n. 618 del 21/05/2007, ai mesi di aprile e maggio, con la primaria finalità di corrispondere alla domanda di trasporto degli istituti scolastici. Con il medesimo provvedimento la Giunta rideterminò il corrispettivo chilometrico spettante all'AMAT per la nuova percorrenza complessiva autorizzata nel periodo di effettuazione del servizio (1° aprile – 15 settembre di ogni anno).

A decorrere dal 1° agosto 2007 l'AMAT S.p.A. svolge, per conto del Comune di Taranto, anche la gestione della sosta regolamentata nel centro cittadino, a seguito di affidamento diretto nella forma dell'*"in house providing"*, deliberato dall'Amministrazione Comunale sulla base di un dettagliato piano economico atto a dimostrare la convenienza economica di tale modello di gestione per l'Ente affidante. L'affidamento della riscossione dei proventi della sosta tariffata è stato inizialmente regolato da un contratto di servizio con scadenza originariamente fissata al 23.05.2012. Al citato strumento contrattuale è seguito il nuovo contratto di servizio, sottoscritto in data 02/03/2017 e con scadenza fissata al 31/12/2022, al quale non è al momento seguita l'ordinanza sindacale di avvio delle nuove modalità di gestione della sosta tariffata.

A partire dall'anno scolastico 2007-2008, l'AMAT S.p.A. è stata affidataria diretta anche del servizio di trasporto scolastico degli studenti diversamente abili. Con ulteriore deliberazione della Giunta Comunale, adottata alla fine del 2008, al suddetto affidamento è stato temporaneamente affiancato anche il servizio di trasporto di studenti normodotati residenti nei quartieri più decentrati della Città.

I suddetti affidamenti, operati dal Comune di Taranto nel solco della vigente legislazione in materia, sono cessati alla conclusione dell'anno scolastico 2012/2013.

L'AMAT S.p.A. ha nel proprio organico circa 490 addetti, impiegati nei diversi servizi ad essa affidati. Ha in dotazione circa 150 autobus con i quali è chiamata a percorrere, annualmente, circa 8'400'000 chilometri, oltre a 2 motonavi (noleggiate dalla Società A.C.T.V. di Venezia), con le quali totalizza annualmente oltre 4'700 miglia/anno di percorrenza.

Il servizio automobilistico

La produzione del servizio di trasporto pubblico automobilistico urbano di competenza del Comune di Taranto è classificata tra i servizi minimi riconosciuti dalla Regione Puglia. Essa è contraddistinta da un servizio molto rafforzato nelle ore di punta per soddisfare, in particolare, la domanda di mobilità legata al pendolarismo di lavoratori e studenti, ma l'offerta del servizio dell'AMAT è particolarmente estesa, considerato che le prime corse mattutine prevedono la partenza intorno alle quattro del mattino e le ultime hanno termine oltre la mezzanotte.

Il servizio è effettuato con principalmente con autobus da 12 e da 9 m, a parte alcune linee a bassa frequenza effettuate con autobus da 7 m.

Durante il periodo estivo è prevista un'integrazione del servizio automobilistico con quello marittimo, in particolare attraverso la programmazione di corse speciali da e verso i punti di imbarco delle motonavi.

Il servizio di navigazione

L'attuale configurazione del servizio di trasporto marittimo prevede l'effettuazione, durante il periodo estivo, di cinque coppie di corse giornaliere, di andata e ritorno, con partenza dal Piazzale Democrate, fermata intermedia alla rampa Leonardo da Vinci ed arrivo allo scalo dell'isola di San Pietro, per un totale di 8.217 chilometri annui.

La linea è servita da due motonavi concesse in nolo dall'Azienda Actv S.p.A. di Venezia, denominate "Clodia" ed "Adria", costruite dai Cantieri Fratelli Duò di Adria, della lunghezza fuori tutto di mt. 32,20, lunghezza fra le PP di mt. 29,50, larghezza fuori ossatura di mt. 6,50, motori 2 x 200 hp, portata passeggeri n° 420 (limitati a 300 per la navigazione nella rada del porto di Taranto), oltre a n° 4 componenti l'equipaggio.

IL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN AMBITO URBANO. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

La normativa del settore del trasporto pubblico locale e regionale trova sostanziale fondamento nelle seguenti disposizioni:

Normativa comunitaria

Il Regolamento CE n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), all'articolo 5, definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà dell'autorità competente di scegliere:

- di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno [c.d. in house providing], a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, (art. 5 par. 2);
- di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 par. 3);
- di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000,00 EUR oppure è inferiore a 300.000 chilometri l'anno. In caso di piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000,00 EUR oppure inferiore a 600.000 chilometri l'anno. (art. 5 par. 4);
- di prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, con aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, per una durata non superiore a due anni (art. 5 par. 5);
- aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, per una durata massima normale di dieci anni, salvo estensioni nelle forme disciplinate dal regolamento stesso (art. 5 par. 6).

Normativa nazionale

Il D.Lgs. 18 novembre 1997 n. 422 (*"Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59"*), ha decentrato funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico regionale e locale.

La programmazione dei servizi compete alle Regioni che:

- definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino;
- predispongono e aggiornano il piano regionale dei trasporti, tenendo conto dei piani di bacino;
- approvano il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso cui attuare il piano regionale;
- definiscono - insieme agli enti locali e nel rispetto dei criteri di omogeneità tra regioni - quantità e standard di qualità dei servizi di TPL.

Le Regioni stabiliscono inoltre la ripartizione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale, delegando agli enti locali tutte le funzioni e i compiti che non richiedono l'unitario esercizio regionale. Restano, in ogni caso, di competenza delle Regioni i servizi ferroviari.

Il TPL è soggetto alle disposizioni previste dall'art. 3-bis del D.L. 138/2011.

Le Regioni devono infatti:

- delimitare i bacini ottimali all'interno dei quali organizzare i servizi di trasporto pubblico locale. Gli ambiti o bacini ottimali già delimitati in attuazione della normativa settoriale comunitaria, nazionale e/o regionale vigente e in coerenza con i principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza restano validi;
- individuare i relativi enti di governo, tenendo conto che l'organizzazione dei servizi di rango urbano coincide con una funzione fondamentale dei comuni (D.L. 78/2010 art. 14 comma 27 lett. b).

La gestione dei servizi di trasporto pubblico locale può essere affidata secondo una delle modalità previste per i servizi pubblici locali di rilevanza economica. Le regole specifiche per il TPL, soprattutto sull'organizzazione della gara e sugli affidamenti diretti, sono stabilite, oltre che dal già citato Regolamento (CE) n. 1370/2007 e dal D.Lgs. 422/1997, dalle seguenti disposizioni:

- D.Lgs. n. 175/2016 (*"Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"*), che all'art. 16 disciplina il modello giuridico della Società in house;
- D.Lgs. n. 50/2016 (*"Codice dei contratti pubblici"*), che agli artt. 5 e 192 disciplina gli affidamenti diretti dei servizi pubblici di rilevanza economica con l'utilizzo del modello gestorio dell'*"in house providing"*;
- D.L. n. 50/2017, convertito in L. n. 96/2017, che agli artt. 27 (*Misure sul trasporto pubblico locale*) e 48 (*Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale*) detta disposizioni per il trasporto pubblico locale. In particolare, all'art. 27 introduce un regime transitorio, di limitatissima durata, per i nuovi affidamenti in house senza penalizzazioni contributive per gli enti affidanti;
- D.L. n. 179/2012, convertito in L. n. 221/2012 (*"Decreto Sviluppo bis"*), che al comma 20 dell'art. 34 prevede che per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche, se previste.

Normativa regionale

La L.R. n. 18 del 31 ottobre 2002, *"Testo Unico sulla disciplina del Trasporto Pubblico Locale"*, modificata con L.R. n. 32 del 15 novembre 2007, è la norma di riferimento del trasporto pubblico locale in Puglia; la legge ripartisce le funzioni tra Regione, Province e Comuni e istituisce l'Osservatorio per la Mobilità e l'Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia (AREM).

La L.R. n. 16 del 23 giugno 2008 definisce principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti.

La L.R. n. 24 del 20 agosto 2012, *"Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali"*, stabilisce che gli ATO per il trasporto pubblico locale sono delimitati nel Piano Regionale, con estensione non inferiore a quella provinciale, salvo esigenze motivate. Fino all'approvazione del Piano Regionale, per i servizi automobilistici che non richiedono l'esercizio unitario regionale, i bacini ottimali corrispondono con il confine amministrativo delle province e gli enti di governo dei bacini provinciali sono le Province.

Qualora vengano delimitati bacini di dimensioni superiori, l'ente di governo sarà la Comunità delle Province interessate.

I servizi automobilistici che richiedono un esercizio unitario a livello regionale sono organizzati sulla base di un ATO di estensione regionale che include anche i servizi marittimi, aerei e ferroviari. Ente di governo del bacino regionale è la Regione.

La L.R. 24/2012 ha anche istituito l'Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, con competenze in materia di gestione rifiuti e trasporto pubblico locale.

L'Autorità, non ancora costituita, svolgerà le funzioni di regolamentazione e controllo attualmente svolte dall'Agenzia regionale per la mobilità.

La delibera di Giunta regionale n. 1453 del 2 agosto 2013 ha disposto:

- la proroga, ai sensi dell'art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, dei contratti di servizio automobilistico fino al 30 giugno 2018;
- la proroga dei contratti di servizio in essere con le società ferroviarie Ferrovie Apulo Lucane, Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano fino al 31 dicembre 2021;
- la proroga, per ulteriori sei anni, del contratto di servizio vigente sottoscritto con la società Trenitalia fino al 31 dicembre 2021.

L'OFFERTA TECNICA

L'AMAT ha già in corso un processo di ammodernamento delle proprie infrastrutture e del proprio parco veicolare, pur muovendosi in uno scenario, presente oramai da svariati anni, di insufficienza dei necessari finanziamenti pubblici destinati, in particolare, all'acquisto di autobus. L'Azienda è, inoltre, già impegnata in alcuni processi di revisione e di efficientamento della rete e di innovazione tecnologica destinati ad incidere sulla qualità, sulla regolarità e sulla fruibilità dei servizi di trasporto offerti all'utenza.

Lo scopo che la revisione della rete si prefigge è quello di tendere ad avvicinare, a parità di volumi di servizio in termini di percorrenze chilometriche, l'offerta dei servizi all'effettiva domanda, attraverso la rimodulazione dei percorsi in funzione degli studi condotti sugli attuali flussi e sulla domanda potenziale di mobilità collettiva, l'intensificazione delle frequenze delle corse sulle direttrici caratterizzate da più elevate esigenze di spostamenti e la riduzione delle sovrapposizioni.

Il risultato atteso da tali processi di cambiamento è la riduzione del traffico veicolare privato e la garanzia di fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

Al termine dei processi già avviati, il servizio di TPL automobilistico potrà produrre maggiori esternalità positive per la città e la collettività in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico, della congestione e dell'incidentalità del traffico, di occupazione del suolo urbano da parte delle attività di trasporto, nonché delle patologie cliniche legate ai fenomeni sopra citati. Il servizio TPL, inoltre, dovrà garantire al meglio il diritto alla mobilità dei cittadini e contribuire alla rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, rafforzando le proprie caratteristiche di universalità ed elevata accessibilità.

IL PARCO VEICOLARE

L'art. 27, comma 11-bis, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, prevede che i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati

successivamente al 31 dicembre 2017 non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 232, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Il parco autobus dell'AMAT è già oggi adeguato a tale prescrizione normativa, non annoverando al suo interno alcun autobus circolante rientrante nelle suddette categorie. Inoltre, tra gli autobus attualmente circolanti ve ne sono soltanto due con caratteristiche antinquinamento Euro 2.

In particolare, il parco attualmente circolante è costituito da n. 142 autobus ed è così composto:

Caratteristiche antinquinamento	N° veicoli circolanti
Alimentazione elettrica	1
Alimentazione a metano	18
Motore Euro 6	21
Motore Euro 5	12
Motore Euro 4	9
Motore Euro 3	79
Motore Euro 2	2
Motore Euro 1	0
Motore Euro 0	0
Totale autobus circolanti	142

L'età media del parco circolante è attualmente pari a 11,2 anni, dato in linea con buona parte delle aziende di trasporto pubblico italiane, ma molto al di sopra del dato medio delle aziende dell'Unione europea, che si attesta tra sette e otto anni.

L'art. 27, comma 11-quinquies, del già citato D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 prescrive, che i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscriveranno, successivamente alla data del 31/12/2017, dovranno prevedere, a carico delle imprese, l'onere della predisposizione di un piano economico-finanziario che, tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine o leasing, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al 10 per cento del corrispettivo contrattuale. I medesimi contratti di servizio dovranno prevedere l'adozione, a carico delle imprese che offrono il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, di sistemi di bigliettazione elettronica da attivare sui mezzi immatricolati. Nel rispetto dei principi di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, i contratti di servizio dovranno tenere conto degli oneri derivanti dalla suddetta prescrizione, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti. Pur non essendo, allo stato vigente, il suddetto obbligo, che sarà previsto per i soli contratti di servizio stipulati a decorrere dal 01/01/2018, l'AMAT ha inteso proporre il rispetto nella presente proposta di riaffidamento del servizio di trasporto automobilistico in ambito urbano, formulando il

piano economico-finanziario esposto di seguito, che prevede il progressivo abbassamento dell'età media del parco veicolare circolante, secondo le seguenti previsioni:

Età media del parco autobus	Periodo
Anni 11,2	31/12/2017
Anni 8,3	31/12/2018
Anni 8,0	31/12/2019
Anni 7,6	31/12/2020
Anni 7,5	31/12/2021
Anni 7,4	31/12/2022
Anni 7,3	31/12/2023
Anni 7,3	31/12/2024
Anni 7,3	31/12/2025
Anni 7,3	31/12/2026

Per ottenere il risultato di un'età media del parco bus, composto da n.146 bus, quindi nell'ipotesi che venga mantenuto il volume di servizi attualmente sviluppato, 8.391.000 buskm/anno di cui 7.003.000 buskm/anno in concessione dal Comune di Taranto, si dovranno acquistare n.100 bus fino al 2026, in sostituzione di n. 96 bus da alienare, una volta raggiunta dal bus l'anzianità di almeno 15 anni. Nella tabella che segue è indicata la spesa annuale a carico di Amat negli anni di vigenza dell'affidamento in house e l'onere a conto economico costituito dall'ammortamento.

Anno	Bus da acquistare	Spesa annuale a carico Amat	Contributi Comune DUP 2016-18	Contributi Regione/Stato	Ammortamenti netti
2018	10 corti 15 medi	1.395.000 €	-	3.255.000 €	155.000 €
2019	13 lunghi	375.000 €	1.000.000 €	1.745.000 €	307.000 €
2020	12 lunghi	1.880.000 €	1.000.000 €	-	565.000 €
2021	10 lunghi	2.400.000 €	-	-	782.000 €
2022	9 lunghi	2.160.000 €	-	-	1.021.000 €
2023	9 lunghi	2.160.000 €	-	-	1.236.000 €
2024	8 lunghi	1.920.000 €	-	-	1.450.000 €
2025	7 lunghi	1.680.000 €	-	-	1.610.000 €
2026	7 lunghi	1.680.000 €	-	-	1.770.000 €
Totale	100 bus	15.650.000 €	2.000.000 €	5.000.000 €	

Relativamente alla sostenibilità finanziaria del piano di investimenti, si precisa che essa è subordinata alla realizzazione della previsione dei trasferimenti da parte della Regione, ipotizzati nelle misure indicate per gli anni 2018 e 2019 per complessivi € 5.000.000,00 in considerazione della prossima ripartizione in favore delle società di TPL di fondi comunitari per circa 78.000.000,00 €. Altra condizione che dovrà essere rispettata è rappresentata dall'effettiva liquidazione in favore di AMAT del contributo in conto investimenti di € 2.000.000,00 previsto dal

Documento unico di programmazione 2016–2018 approvato dal civico Ente con deliberazione del Consiglio comunale n. 76 del 05/05/2016.

Quanto al tema della sostenibilità dell'onere netto a carico di AMAT, la stessa è subordinata al mantenimento per gli anni successivi al 2016 dello stesso margine operativo lordo realizzato al termine del suddetto esercizio.

GLI ALTRI INVESTIMENTI

L'art. 27, comma 11-ter, del D.L. 50/2017 ha introdotto l'obbligo, da prevedere anch'esso nei contratti di servizio da stipularsi successivamente al 31/12/2017, che i veicoli destinati al trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. Analogamente a quanto previsto per gli obblighi di destinazione delle risorse destinate all'ammodernamento del parco e dell'introduzione delle bigliettazione elettronica, i contratti di servizio, in conformità con le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, dovranno tenere conto degli oneri derivanti da tale prescrizione, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti.

Un'ulteriore prescrizione, sempre attinente alle dotazioni dei veicoli da adibire al trasporto pubblico, è quella della diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), prevista dal comma 11-quater del più volte citato art. 27 del D.L. n. 50/2017, il quale fornisce ai comuni la prescrizione di individuare, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, ai sensi dell'articolo 36 del codice della strada, specifiche modalità per la diffusione di tali tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), predisposto in attuazione dell'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea.

La proposta aziendale prevede l'acquisto, entro la fine del 2018, e la sua attivazione su tutto il parco veicolare entro la fine dell'anno 2019, di un sistema di monitoraggio della flotta di tipo AVM, secondo il seguente progetto di massima:

Sistema di telerilevamento AVL/AVM collegato con l'info-mobilità e servizi all'utenza.

L'evoluzione e la gestione del trasporto pubblico locale e la necessità di fornire all'utenza informazioni sempre più precise ed aggiornate non possono prescindere dal recepire l'importanza delle nuove tecnologie informatiche applicate ai trasporti e l'esigenza di applicare appropriati meccanismi di

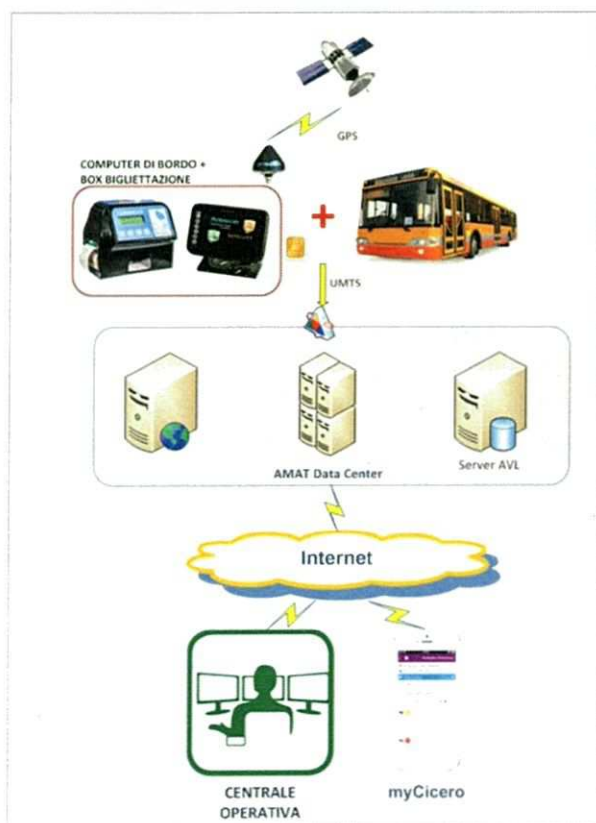
monitoraggio, al fine di ottimizzare l'esercizio e ottenere un servizio adeguato alle esigenze dell'utenza finale.

AMAT intende promuovere l'introduzione nella rete TPL di "Sistemi di trasporto intelligenti" – ITS (Intelligent Transport Systems), nello specifico un *sistema di localizzazione e monitoraggio della flotta collegato con l'info-mobilità*, che consente di raccogliere dati inerenti la regolarità del servizio erogato e di elaborarli in tempo reale per rendere disponibile all'utenza informazioni sia su pannelli luminosi dislocati presso le fermate che su piattaforma internet (smartphone, tablet, ecc.). Per quanto concerne le diverse tecnologie ITS applicabili alla gestione del Trasporto Pubblico e nello specifico al contesto della rete di trasporto pubblico gestita da AMAT, risultano di potenziale interesse i seguenti strumenti:

- sistemi di monitoraggio e controllo della flotta (AVM e AVL)
- sistemi di informazione all'utenza (VMS, Info-mobilità)
- tecnologie per la bigliettazione elettronica.

Il sistema è composto da:

- SISTEMA DI BORDO



- CENTRALE OPERATIVA
- PALINE INFORMATIVE ELETTRONICHE
- SISTEMA DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO

PRINCIPALI FUNZIONALITÀ:

- Localizzazione georiferita
- Identificazione autista
- Associazione turno macchina/mezzo
- Visualizzazione stato del servizio
- Invio allarmi AVM/AVL generati a bordo
- Bigliettazione elettronica
- Informazione all'utenza

img: architettura del sistema

Il sistema AVM-AVL consente di raccogliere dati inerenti alla regolarità del servizio erogato e di elaborarli in tempo reale per rendere disponibili all'utenza del servizio informazioni sia su pannelli luminosi dislocati presso le fermate che, eventualmente, su app/web. Il sistema Automatic Vehicle Monitoring - AVM rappresenta uno strumento fondamentale per la gestione della flotta veicolare del Trasporto Pubblico. L'AVM si basa su una serie di strumentazioni che permettono di operare numerose funzioni, tra cui la localizzazione automatica dei veicoli in caso di emergenza, la gestione delle flotte, la raccolta dei dati di traffico, la

diffusione delle informazioni ai passeggeri (info-mobility), la funzione diagnostica per la gestione della manutenzione con lo scopo di fornire ai gestori del trasporto pubblico uno strumento per un controllo più efficiente, sicuro e funzionale della flotta, ottimizzando la gestione, l'esercizio e la manutenzione dei mezzi e del personale.

1. SISTEMA DI BORDO + BOX BIGLIETTAZIONE

Ogni veicolo che compone la flotta sarà dotato di una **Unità Elaborativa di Bordo** in grado di rilevare i parametri di funzionamento del veicolo e di comunicarli alla centrale operativa.

-localizzazione del veicolo attraverso l'utilizzo del sistema GPS;

- comunicazione con la Centrale Operativa;
- rilevazione dati sul servizio (posizione mezzi, velocità, anticipi/ritardi);
- eventuali allarmi



img: esempio di computer di bordo

Un **sistema di bigliettazione automatica** consta tipicamente dei seguenti sottosistemi:

- sistema di vendita (emissione o ricarica del credito su smart card);
- sistema di validazione (a bordo, alle stazioni) e controllo, con la sostituzione di tutte le attuali obliteratrici con validatrici elettroniche contact-less e magnetiche;
- sistema di recupero e concentrazione "a terra" dei dati;
- sistema centrale di gestione e ripartizione introiti tra i gestori del trasporto.

I sistemi di bigliettazione elettronica possono operare in tempo reale in collegamento con i sistemi AVM/AVL, precedentemente descritti. Inoltre offrono un importante ausilio in quanto prevedono la raccolta di dati distribuiti sul territorio attraverso i veicoli (es. numero di passeggeri, origine-destinazione dello spostamento nel caso di biglietti personalizzati); inoltre, tramite un'accurata elaborazione, permettono anche una valutazione della redditività delle singole corse, fornendo statistiche per determinare la qualità dei servizi offerti.



BOX DI BIGLIETTAZIONE	
Generalità	Involucro plastico ad alta resistenza connettore USB, slot micro SD, 2 porte Ethernet Staffa per fissaggio solidale a computer di bordo o separata
Display autista	Invio messaggi al Display autista del computer di bordo
Display passeggero	grafico retroilluminato 160x32 pixel
Tastiera	4 tasti funzione con led di segnalazione per operatività dell'utente
Multimedia	altoparlante integrato
Lettore carte contactless	ISO 14443 A/B compatibile Mifare, Calypso, NFC, 4 slot per SAM
Certificazioni	CE

img: esempio di box bigliettazione elettronica di bordo

2. CENTRALE OPERATIVA

- localizza e monitora flotte di mezzi in tempo reale
- verifica e certifica i servizi svolti sia in tempo reale che in modalità differita
- pubblica informazioni di info-mobilità in real-time all'utenza (paline elettroniche e smartphone).



img: sistema della centrale operativa e visualizzazione dei dati su piattaforma di controllo

3. PALINE INFORMATIVE ELETTRONICHE

Per quanto concerne i sistemi di informazione all'utenza, essi sono in grado di fornire informazioni in tempo reale su traffico, orari, tariffe, parcheggio.



Hanno come obiettivo quello di informare gli utenti sulle condizioni di traffico della rete di trasporto affinché possano effettuare le proprie scelte di viaggio con maggiore conoscenza e consapevolezza. L'implementazione di tali sistemi offre agli utenti la possibilità di compiere scelte aggiornate sulla destinazione da scegliere, quando, con quale percorso e che tariffa.

img: tipologia di palina intelligente

Basati su un display ad alta luminosità, comunicano con la Centrale operativa mediante canale GPRS e vengono aggiornati in tempo reale dal server centrale.

- STATO DELLE CORSE (soppressa, etc.)
- MINUTI PREVISTI PER L'ARRIVO DEL VEICOLO;
- MESSAGGI PROGRAMMABILI

4. SISTEMA DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO



img: altri sistemi di informazione al pubblico

Gli strumenti di Info-mobilità utili al miglioramento del servizio sono l'istituzione di paline elettroniche presso le principali fermate del trasporto su gomma, con indicazione in tempo reale sui tempi di attesa previsti, la realizzazione di pannelli a messaggi variabili presso i principali nodi di interscambio tra le rete ferroviaria e quella stradale, con informazioni circa le coincidenze degli orari e lo stato di occupazione dei parcheggi, la creazione di portali Web ove sia possibile reperire informazioni su orari, tariffe e percorsi e, in particolare, calcolare il percorso ottimale per uno spostamento anche di tipo intermodale.

4. SOSTITUZIONE OBLITERATRICI DI BORDO

Il progetto prevede l'adeguamento alle nuove prescrizioni di legge a carico delle aziende di TPL con la sostituzione delle attuali oblitteratrici di bordo meccaniche con validatrici/oblitteratrici di biglietti ed abbonamenti di tipo magnetico e *contact-less* per consentire anche il controllo sociale degli abbonati.

5. STIMA DEI COSTI

Una stima dei costi relativi alla completa realizzazione del progetto, considerando un'ipotesi di progetto AVL/AVM con Computer di bordo + sw di Centrale operativa + reportistica dati AVL + box bigliettazione a bordo + lettura QR-Code a bordo risulta essere la seguente:

Totale: € 680.000,00, di cui € 240.000,00 per sostituzione oblitteratrici e 300.000,00 per hardware + Canonici manutenzione sw: € 45.000,00/anno

Le stime sono state fatte su un parco n. 146 mezzi. Le risorse necessarie per l'investimento saranno reperite accedendo, se possibile, a specifiche linee di finanziamento o, in mancanza, si procederà attraverso autofinanziamento.

Realizzazione di un applicativo ("App AMAT") per smartphone

Il sistema di monitoraggio della flotta descritto in precedenza sarà integrato in un applicativo aziendale funzionante sia su Pc, sia su dispositivi PDA (smartphone, tablet, ecc.), nel quale saranno inserite le più importanti informazioni sui servizi svolti dall'AMAT e conterrà sia dati statici, sia informazioni dinamiche (posizione dei mezzi, tempi di attesa alle fermate, numero di posti disponibili nei parcheggi chiusi, ecc.).

L'applicativo conterrà tre sezioni, dedicate, rispettivamente al trasporto automobilistico, al trasporto marittimo ed alla sosta tariffata e avrà i seguenti contenuti di massima:

TRASPORTO CON AUTOBUS

- Mappa della rete aziendale con possibilità di consultare i percorsi delle singole linee (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Visualizzazione delle fermate disposte sulla mappa tematica del TPL automobilistico (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Aree di scambio modale;
- Orari di partenza delle singole corse dai capolinea (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Orari di passaggio programmati per ciascuna fermata (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Pianificatore di viaggio ("travel planner", con possibilità di indicare i punti di origine e di destinazione ed ottenere il percorso da effettuare, compresi i trasferimenti pedonali, gli orari dei passaggi alle relative fermate e le coincidenze (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Localizzazione in tempo reale dei singoli autobus sulla mappa tematica;
- Tempi di attesa effettivi alla fermata;
- Rete di vendita dei titoli di viaggio (rivenditori, parcometri, emettitrici automatiche, ecc.);
- Possibilità di acquisto dei biglietti e degli abbonamenti e relativa validazione digitale (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero");
- Informazioni di interesse dell'utenza in tempo reale (soppressione corse, ostacoli sui percorsi, deviazioni, scioperi, ecc.);

TRASPORTO MARITTIMO

- Mappa della rete aziendale con possibilità di consultare i percorsi delle singole linee ed i punti di imbarco e di sbarco;
- Orari di partenza delle singole corse dai punti di imbarco;

- Pianificatore di viaggio ("travel planner", con possibilità di indicare i punti di origine e di destinazione, integrato con il trasporto con autobus, ed ottenere il percorso da effettuare, compresi i trasferimenti pedonali, e gli orari dei passaggi alle relative fermate e le coincidenze;
- Localizzazione in tempo reale delle motonavi sulla mappa tematica;
- Tempi di attesa effettivi ai punti di imbarco;
- Rete di vendita dei titoli di viaggio (rivenditori, emettitrici automatiche, ecc.);
- Possibilità di prenotazione delle corse e di acquisto dei biglietti per la motonave e per l'accesso allo stabilimento balneare dell'isola di San Pietro;
- Informazioni di interesse dell'utenza in tempo reale (modifiche o soppressione delle corse, condizioni meteo-marine, scioperi, ecc.);

SOSTA TARIFFATA

- Mappa delle aree di sosta tariffata o regolamentata della città, a raso o in parcheggi chiusi o di scambio intermodale, con possibilità di visualizzare la dislocazione dei parcometri e di essere guidati, con sistema di georeferenziazione ("google map" o similari), sino a quelli posti nelle immediate vicinanze;
- Rete di vendita dei tagliandi "gratta e sosta";
- Possibilità di visualizzare le aree di sosta con cassa automatica, di conoscerne la disponibilità di posti in tempo reale e di essere guidati con sistema di georeferenziazione ("google map" o similari) all'area di parcheggio selezionata;
- Possibilità di pagare la tariffa della sosta direttamente con l'App utilizzando un c.d. "borsellino elettronico" (funzionalità già esistente nell'applicativo "MyCicero") o attraverso l'utilizzo diretto del credito telefonico dei singoli operatori telefonici;
- Altre informazioni di interesse dell'utenza in tempo reale.

STIMA DEI COSTI

Una stima dei costi previsti per la realizzazione del progetto risulta essere la seguente:

Totale: € 30.000,00 + Canoni manutenzione sw: € 4.000,00/anno

Le risorse necessarie per l'investimento saranno reperite accedendo, se possibile, a specifiche linee di finanziamento o, in mancanza, si procederà attraverso autofinanziamento.

Completamento della sostituzione di tutte le circa 980 paline di fermata

Entro il 31/12/2018 sarà completata l'opera di sostituzione di tutte le paline di fermata, già in avanzato stato di realizzazione. Le nuove paline di fermata dispongono di un layout con grafica rinnovata e sono tutte dotate di pannelli porta-orari.

STIMA DEI COSTI

Il costo della installazione e l'onere della manutenzione periodica sono a completo carico dell'agenzia pubblicitaria che ne utilizza gli spazi non riservati all'indicazione delle linee e dei percorsi degli autobus.

Ammodernamento delle circa 200 pensiline di fermata già esistenti e installazione di nuove 60

A partire dall'anno 2018 ed entro il 2020 si provvederà ad ammodernare la rete delle circa 200 pensiline di fermata già esistenti, attraverso la loro manutenzione straordinaria e la riverniciatura conforme agli standard previsti per l'arredo urbano. Le strutture più vecchie saranno sostituite.

Negli anni 2021 e seguenti si provvederà ad installare, per ciascuna annualità, almeno 10 nuove pensiline, da ubicare alle fermate che saranno concordate con l'Amministrazione comunale.

STIMA DEI COSTI

I costi previsti per l'acquisto e per la manutenzione straordinaria e periodica delle pensiline di fermata, stimati in complessivi 1.800.000,00 oltre I.V.A. nell'arco dei nove anni di affidamento dei servizi di TPL, saranno a completo carico di AMAT, che vi farà fronte con i ricavi derivanti dallo sfruttamento degli spazi pubblicitari e, se necessario, attraverso autofinanziamento.

Rimozione della copertura in eternit del capannone officina e sostituzione con pannelli di lamiera, rifacimento della pavimentazione e riqualificazione energetica con installazione di pannelli fotovoltaici

Sono già in avanzato stato di attuazione i lavori affidati per la sostituzione della copertura di cemento-amianto del capannone dell'officina aziendale e per la manutenzione straordinaria delle opere murarie e per la sostituzione degli infissi. Ad oggi è stata completata la rimozione dei pannelli preesistenti e la sostituzione degli stessi con nuovi pannelli di lamiera. Sono in corso di realizzazione le altre opere di ammodernamento del manufatto, tra le quali è anche prevista la sostituzione della pavimentazione dello stesso e l'adeguamento impiantistico, opere che saranno completate entro il primo trimestre del 2018.

Entro il 2019 si procederà alla riqualificazione energetica dell'Azienda, che prevede, tra l'altro, l'installazione di pannelli fotovoltaici sulle superfici piane di copertura degli immobili.

Le risorse necessarie per l'investimento saranno reperite accedendo, se possibile, a specifiche linee di finanziamento o, in mancanza, si procederà attraverso autofinanziamento.

Rifacimento facciata esterna della palazzina uffici amministrativi della sede aziendale

Nel corso del 2017 sono stati affidati, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, i lavori di rifacimento della facciata esterna della palazzina uffici amministrativi della sede aziendale. Gli

stessi prevedono la sostituzione degli infissi esterni, la sistemazione dei cablaggi e dei motori dei climatizzatori e la ritinteggiatura dell'intero immobile. I lavori saranno completati entro la fine dell'anno 2018.

Le risorse necessarie per l'investimento saranno reperite attraverso autofinanziamento.

La tabella riportata di seguito sintetizza la distribuzione, per i nove anni di affidamento previsti dalla presente offerta, degli oneri per gli investimenti diversi dal rinnovo della flotta autobus e l'impatto sul conto economico in termini di quote di ammortamento.

IMPATTO FINANZIAMENTI ALTRI INVESTIMENTI						
Annualità	Sistema AVM e bigliettazione	Applicativo "AMAT"	Pensiline fermata	Capannone officina e palazzina uffici	Costo totale investimenti	Ammortamenti
2017	-	-	-	€ 140.000,00	€ 140.000,00	€ 14.000,00
2018	€ 220.000,00	€ 30.000,00	€ 300.000,00	€ 170.000,00	€ 720.000,00	€ 111.000,00
2019	€ 460.000,00	-	€ 300.000,00	€ 150.000,00	€ 910.000,00	€ 248.000,00
2020	-	-	€ 300.000,00	-	€ 300.000,00	€ 278.000,00
2021	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 293.000,00
2022	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 308.000,00
2023	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 323.000,00
2024	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 288.000,00
2025	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 257.000,00
2026	-	-	€ 150.000,00	-	€ 150.000,00	€ 272.000,00
TOTALI	€ 680.000,00	€ 30.000,00	€ 1.800.000,00	€ 460.000,00	€ 2.970.000,00	

L'OFFERTA ECONOMICA

TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO

Attualmente il finanziamento dei servizi di TPL automobilistico svolti dall'AMAT prevede, oltre ai ricavi da tariffa direttamente incassati dall'utenza ed ai proventi diversi (pubblicità, crediti di imposta per caro-gasolio, rimborsi oneri malattia, ecc.), l'erogazione da parte del Comune dei seguenti corrispettivi:

NATURA CORRISPETTIVI	IMPORTO ANNO 2016
Corrispettivi per servizi minimi	€ 18.250.061,00
Corrispettivi per concessioni di agevolazioni tariffarie	€ 2.896.408,00
Corrispettivi per l'esercizio di linee improduttive a bassa domanda	€ 903.331,00
Corrispettivi ex L.R. n. 45/2012	€ 1.191.327,00
Rimborsi oneri C.C.N.L.	€ 1.848.831,00
TOTALE	€ 25.089.958,00

TRASPORTO PUBBLICO MARITTIMO

Attualmente il finanziamento dei servizi di TPL marittimo svolti dall'AMAT prevede, oltre ai ricavi da tariffa direttamente incassati dall'utenza ed ai proventi diversi (rimborsi oneri malattia, ecc.), l'erogazione da parte del Comune dei seguenti corrispettivi:

NATURA CORRISPETTIVI	IMPORTO ANNO 2016
Corrispettivi per servizi minimi	€ 263.259,00

La proposta di rinnovo dei due affidamenti dei servizi di TPL di competenza comunale prevede un **ribasso pari, in termini percentuali, allo 0,50% dei corrispettivi per servizi minimi**, fermo restando il mantenimento delle condizioni di rivalutazione attualmente vigenti, trattandosi di contratti di durata pluriennale.

A fronte del detto ribasso sulla contribuzione comunale a fronte dell'espletamento dei servizi minimi, misura che non si discosta sostanzialmente dal livello di ribassi riscontrato nelle gare finora svolte a livello nazionale, pur non essendovi tenuta, AMAT S.p.A. si impegna a realizzare gli investimenti sopra descritti ed, in particolare, il rispetto del piano di rinnovo del parco autobus, che porterà già a partire dal 2019 l'anzianità media dello stesso dagli attuali 11,2 anni a 8 anni, anzianità che andrà via via riducendosi, sino a stabilizzarsi, a partire, dal 2023 a 7,3 anni.

Come già precisato, l'art. 27, comma 11-quinquies, del già citato D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 prescrive che i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscriveranno, successivamente alla data del 31/12/2017, dovranno prevedere, carico delle imprese, l'onere della predisposizione di un piano economico-finanziario che, tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine o leasing, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al 10 per cento del corrispettivo contrattuale.

La stessa norma prevede che nei medesimi contratti si dovrà tenere conto, nel rispetto dei principi di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, degli oneri derivanti dalla suddetta prescrizione, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti.

Pur non essendo allo stato vigente il suddetto obbligo, che sarà previsto per i soli contratti di servizio che andranno a stipularsi a decorrere dal 01/01/2018, l'AMAT intende proporre il rispetto nella presente proposta di riaffidamento del servizio di trasporto automobilistico in ambito urbano, beneficiando dei soli trasferimenti pubblici regionali/statali finalizzati al rinnovo del parco ed allo sviluppo tecnologico delle dotazioni di bordo e degli impianti di fermata, senza oneri aggiuntivi per l'Ente proprietario, fatto salvo il contributo in conto investimenti di € 2.000.000,00 già deliberato dal Consiglio comunale con l'approvazione del DUP 2016-2018, e ponendo a proprio carico tutti gli oneri di finanziamento (per non meno di complessivi € 18.620.000,00) ed i costi degli ammortamenti annuali (a regime non inferiori a € 1.770.000,00 per il piano-autobus e € 272.000,00 per gli altri investimenti).

Nell'ipotesi di accettazione della presente offerta e di riaffidamento del servizio con la formula dell' *"in house providing"* per un ulteriore periodo novennale, occorrerà avviare ogni possibile iniziativa da parte delle Direzioni competenti dell'Amministrazione comunale per dare seguito a quanto previsto dal citato Documento unico di programmazione del Comune di Taranto, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 76 del 5 maggio 2016, riguardo alla necessaria ricapitalizzazione della Società, da attuarsi senza conferimenti in denaro ma con la sottoscrizione di un aumento di capitale da versare attraverso l'estinzione per compensazione di crediti vantati dal civico Ente generatisi oltre venti anni addietro.

**IL LEGALE RAPPRESENTANTE
PRESIDENTE DEL COLLEGIO SINDACALE
(Dott. Raffaele Amodio)**