

FILSE spa Genova

Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini.




CIG 5165545694.

Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure

Genova, 31 luglio 2014

Indice

1	Premessa	1
2	Quadro normativo	3
3	Analisi di benchmarking	8
	3.1 Benchmarking Italia	8
	3.2 Benchmarking estero: i modelli esistenti	15
	3.3 Benchmarking estero: i confronti numerici	22
4	Stato dell'arte del sistema di TPL ligure	29
	4.1 Il TPL su gomma	29
	4.1.1 I Contratti di Servizio	29
	4.1.2 L'analisi economico-gestionale	37
	4.2 Il TPL ferroviario	41
	4.2.1 Il Contratto di Servizio	41
	4.2.2 L'analisi economico-gestionale	43

rev	data	codice	descrizione	Sistemi di Qualità Aziendali certificati da:
2	31/7/14	5165545694	<p>FILSE spa – Genova</p> <p>Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694.</p> <p>Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.</p>	<p>TTA Trasporti Territorio Ambiente srl [Mandataria]</p> <p>LEM Reply srl (Mandante)</p> <p>TeMA srl (Mandante)</p>
Report_BMKG.doc				  

1 Premessa

Questo report contiene:

- una panoramica sull'evoluzione normativa del settore a livello nazionale e regionale;
- un'analisi di benchmarking su aziende comparabili agli operatori presenti sul territorio ligure per volumi e tipologia di servizio erogato;
- un quadro aggiornato sulla situazione del TPL ligure.

Per quanto riguarda gli aspetti normativi ci si è focalizzati sulle tematiche di interesse, ovvero procedure ammissibili per l'affidamento dei servizi e definizione degli ambiti territoriali ottimali.

L'attività di benchmarking ha anzitutto l'obiettivo di disporre di un set di indicatori di settore utili per costruire un profilo di riferimento cui tendere.

L'attività è stata quindi focalizzata sugli aspetti e sui parametri di interesse. I dati utilizzati per i confronti quantitativi con le aziende italiane provengono da banche dati in possesso del RTI. Per comprensibili ragioni di riservatezza sono riportati solo elementi tecnici che connotano caratteristiche generali e volumi di servizio erogati senza riportare i nomi degli operatori che, in coerenza con il contesto da analizzare, sono articolati in due macrocategorie in funzione dei volumi di servizio erogati -rispettivamente superiori o inferiori ai 10 milioni di vetture*km annue- nonché della tipologia di servizio prodotto: solo urbano e suburbano per gli operatori di dimensioni medio-grandi e urbano+extraurbano (quest'ultimo in prevalenza) per gli operatori di minori dimensioni. I dati utilizzati sono riferiti al 2011 per la categoria delle grandi aziende/servizio urbano e al 2012 per il panel delle aziende di bacino. I confronti sono stati fatti prendendo a riferimento - e interpretando in modo coordinato - aggregati omogenei, attraverso la costruzione di indicatori parametrici afferenti all'economicità e alla produttività aziendale.

In presenza di quote significative di servizi subaffidati, i confronti tra alcuni aggregati potrebbero essere fuorvianti: ci si riferisce in particolare alla produttività di personale e mezzi. Per il calcolo di questi indicatori, avendo a disposizione i dati necessari (il che in realtà è stato possibile solo per le aziende liguri), è opportuno fare riferimento ai volumi di servizio prodotti (inclusi i cosiddetti km "tecnici", dal deposito al punto di inserimento in linea e viceversa) anziché ai km di servizio offerti (al netto dei km tecnici ma comprendenti anche le percorrenze subaffidate).

È stata inoltre svolta un'analisi qualitativa, con raffronti puntuali sulle scelte operate in ambito regolatorio in Italia e nei principali Paesi europei.

Per il quadro aggiornato sulla situazione del TPL ligure, ripartito in due sezioni dedicate, rispettivamente, al TPL su gomma e al trasporto ferroviario di competenza regionale, sono state utilizzate informazioni provenienti da banche dati in possesso della Regione ed elementi acquisiti nel corso di incontri organizzati con le aziende e/o con gli Enti locali di riferimento. In questo caso l'obiettivo primario oltre a fornire una fotografia aggiornata della situazione attuale, è quello di evidenziare le caratteristiche (punti di forza e criticità) del sistema del TPL ligure, suddividendo quelle strutturali, dipendenti da territorio e insediamenti e quindi difficilmente eliminabili, da quelle connesse a specifiche scelte organizzative degli operatori, attraverso il confronto con i valori di riferimento. Sono stati inoltre costruiti e analizzati gli indicatori di riferimento per la valutazione della redditività a livello complessivo aziendale per il TPL su gomma e a livello di Direzione Regionale per i servizi ferroviari. Per l'analisi economico-

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	1
Report_BMKG.doc						

gestionale sono stati utilizzati i dati di bilancio 2012, mentre per le valutazioni di carattere qualitativo sono stati analizzati i Contratti di Servizio in essere.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	2

2 Quadro normativo

Il Consiglio Regionale della Liguria ha approvato il 7 novembre 2013 la Legge Regionale n. 33 di riforma del sistema di trasporto pubblico. Il provvedimento ridisegna il settore nel suo complesso, definendo le competenze, i ruoli e le responsabilità dei diversi attori istituzionali. Punto centrale della riforma è l'individuazione - agli artt. 3 e 9 - del Bacino Unico Regionale dei Trasporti (BURT) quale ambito territoriale ottimale (ATO) per l'organizzazione dei servizi, il cui governo sarà assicurato dalla Regione attraverso la costituzione di un'apposita Agenzia. L'Agenzia regionale per il Trasporto pubblico locale, istituita con i requisiti di un soggetto in house e partecipata dagli Enti locali (quali almeno Regione, Province, Comuni capoluogo e città metropolitana), avrà prevalentemente funzioni gestionali e, in particolare - come definito agli artt. 9 e 11 - compiti di:

- ✓ bandire entro un anno dalla costituzione, la gara in un unico lotto per l'affidamento del servizio, eventualmente anche ferroviario;
- ✓ gestire il relativo contratto di servizio stipulato.

L'Agenzia avrà, inoltre, un ruolo di supporto alla programmazione, che resta in capo alla Regione, oltre alla funzione di centrale degli acquisti e degli investimenti necessari per il trasporto pubblico locale. Viene inoltre stabilito che i contratti di servizio non potranno avere una durata inferiore a 6 anni. La legge stabilisce inoltre, per il solo 2014, la modalità di ripartizione delle risorse per il TPL gomma tra i diversi bacini di traffico.

All'art. 16, che regola la sostituzione del soggetto gestore, sono individuate le modalità per la cessione dei beni mobili e immobili funzionali all'esercizio del TPL da mettere a disposizione del subentrante nonché per il passaggio del personale, pienamente tutelato in quanto il passaggio viene assimilato al trasferimento d'azienda: viene infatti sancita la prosecuzione del rapporto di lavoro senza soluzione di continuità garantendo, inoltre, il mantenimento di "tutte le condizioni economiche e normative derivanti dal CCNL e dalla contrattazione integrativa aziendale ai sensi dell'art. 1112 del Codice Civile".

L'ambito territoriale ottimale individuato è, come sancito all'art. 9, coincidente con l'intera circoscrizione territoriale della Regione. La procedura per l'affidamento dei servizi di TPL è effettuata in un unico lotto relativo a tutto il territorio dell'ATO e può avere ad oggetto anche il servizio regionale di trasporto ferroviario a decorrere dalla data di scadenza del relativo contratto (art. 14).

Sotto il profilo trasportistico, agli artt. 4 e 5 la Regione ha poi classificato i servizi di TPL in minimi, aggiuntivi (con oneri a carico del bilancio degli Enti Locali), integrativi (senza oneri aggiuntivi) e complementari (es. car pooling, car sharing e bike sharing e in generale servizi di noleggio a breve termine di autoveicoli, senza oneri a carico del bilancio regionale). L'autorizzazione dei servizi integrativi è operata, su richiesta delle imprese di trasporto, da parte della Regione, delle Province o dei Comuni in funzione dell'ambito territoriale di competenza. Per la definizione di qualità e standard dei servizi minimi è prevista la stipula di Accordi di Programma con gli Enti interessati, aventi durata non inferiore a quella dei Contratti di Servizio (art. 12).

La concertazione tra i diversi Enti (Regione, Province, Comuni, Agenzia ed eventualmente città metropolitana ove dovesse essere istituita) è garantita da un apposito Comitato preposto, appunto, alla concertazione delle attività sul trasporto pubblico (art. 10).

All'art. 30 (Disposizioni transitorie e finali) si ravvisa espressamente la situazione di emergenza di cui all'art. 5 comma 5 del Regolamento europeo 1370/2007, consentendo quindi agli Enti competenti di prorogare i contratti di

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	3
Report_BMKG.doc						

servizio in essere per una durata massima di anni 2. Nel medesimo articolo, in attesa della costituzione dell'autorità competente, viene conferita alle Province e al Comune di Genova la facoltà di operare tale proroga, in continuità con le funzioni fino ad oggi esercitate.

Come noto, in seguito all'approvazione della Legge Regionale in oggetto, l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato - già intervenuta nei confronti della Regione Liguria un paio di volte sul tema - lo scorso 6 maggio ha predisposto una segnalazione su sollecitazione della Provincia di Imperia:

- ✓ ribadendo "l'assoluta mancanza di qualsiasi elemento che consente di apprezzare la base economica a sostegno della scelta di definire un unico bacino di traffico a livello regionale", dal momento che "nel trasporto pubblico locale le economie di scala dal lato dell'offerta si raggiungono con dimensioni piuttosto contenute e le economie di gamma risultano ancor più modeste";
- ✓ sottolineando l'illegittimità delle proroghe sine die di affidamenti e Contratti di Servizio in essere, ancorché pratiche amministrative invase negli ultimi anni e riguardanti la gestione di tutti i servizi pubblici locali, "adeguandone la durata, di volta in volta, al termine ultimo di scadenza automatica degli affidamenti previsto transitoriamente da norme general e speciali". L'Autorità nel caso di specie ritiene infine ingiustificato il ricorso all'art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007, non ravvisando le "situazioni emergenziali" in esso richiamate per un affidamento diretto.

L'Autorità conclude la Segnalazione invitando la Regione a porre in essere le misure ritenute più opportune e adeguate per ripristinare corrette dinamiche concorrenziali rispetto alle attività di trasporto pubblico locale.

La costituzione formale dell'Agenzia è avvenuta nel mese di maggio di quest'anno. Stante la situazione descritta, al fine di definire una tempistica certa e cogente la Regione ha preventivato di inserire nella Legge Regionale, con apposita modifica, termini perentori per la piena operatività dell'Agenzia e per l'espletamento della procedura ad evidenza pubblica per la selezione del gestore dei servizi di TPL.

Sarà inoltre necessario individuare un istituto normativo ammissibile per operare un allineamento delle scadenze contrattuali (l'estrema ratio potrebbe essere il ricorso ai poteri sostitutivi del Prefetto, previsto dalle norme nazionali), in quanto:

- ✓ l'affidamento **nel bacino di Imperia**, operato con procedura ad evidenza pubblica e recentemente prorogato, scade il **17 dicembre di quest'anno**;
- ✓ l'affidamento **nel bacino del Comune di Genova**, operato in seguito a gara a doppio oggetto nel 2005 (cessione del 41% di AMT a Transdev, la cui quota è successivamente passata a RATP, che nel 2011 è uscita) termina il **31 dicembre di quest'anno**;
- ✓ l'affidamento **nel bacino di Savona**, operato con procedura ad evidenza pubblica e recentemente prorogato, scade il **30 giugno 2015**;
- ✓ l'affidamento nel **bacino di La Spezia**, operato con procedura ad evidenza pubblica, scade il **30 giugno 2015**;
- ✓ l'affidamento nel bacino della **Provincia di Genova**, effettuato "in house", scade il **31 dicembre 2015**.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario di competenza, non ufficialmente incluso ma potenzialmente inseribile nel lotto de quo ai sensi dell'art. 14 della Legge Regionale, in passato è stata esperita una procedura di gara (lotto unico ferroviario) successivamente annullata in quanto le offerte pervenute non erano state ritenute ammissibili ed oggi è regolamentato, come nella maggior parte delle Regioni, con un Contratto di Servizio della durata di anni 6+6 con Trenitalia.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	4
Report_BMKG.doc						

Le tematiche da approfondire richiamando la normativa nazionale ed europea esistente al riguardo sono riconducibili:

- ✓ alle modalità di affidamento praticabili;
- ✓ alla definizione degli ambiti territoriali ottimali;
- ✓ alle condizioni cui è subordinata la revisione delle scadenze operata con il recente Decreto Milleproroghe.

Secondo la normativa più recente i servizi di TPL possono essere affidati con una delle seguenti modalità:

- a) in economia, ovvero fornitura "in proprio" del servizio;
- b) con affidamento diretto del Contratto di Servizio ad una società dell'Ente ("in house");
- c) con affidamento a seguito di procedura ad evidenza pubblica:
 1. gara per l'affidamento del (solo) servizio;
 2. gara per l'individuazione del socio privato di un PPPI (Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato) cui affidare la gestione del contratto di servizio (la cd. "gara a doppio oggetto").

Lo svolgimento dei servizi in economia o, alternativamente, l'aggiudicazione diretta di un Contratto di Servizio pubblico sono regolamentati dall'art. 5 comma 2 del Regolamento Europeo 1370/2007. In particolare, come noto, per l'aggiudicazione diretta ad un soggetto giuridicamente distinto è necessario che l'autorità competente a livello locale eserciti su di esso un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture, cui in ogni caso seguono importanti limitazioni all'azione del soggetto prescelto (es. divieto di partecipazione a gare per la fornitura di servizi di TPL passeggeri al di fuori del proprio territorio). Sono inoltre definiti tassativamente gli elementi da prendere in considerazione per valutare l'effettiva sussistenza del "controllo analogo". Fatte salve situazioni specifiche, le argomentazioni riportate rendono sicuramente complessa, e spesso inopportuna, tale scelta.

La regola è naturalmente la procedura ad evidenza pubblica aperta a tutti gli operatori con eventuale procedura di preselezione. Le eccezioni ammesse dal Regolamento citato (ex commi 4, 5 e 6 dell'art. 5) sono possibili:

- ✓ in presenza di servizi di TPL di piccole dimensioni (per valore, inferiore al milione di euro annui, o per volumi, inferiori ai 300.000 km annui);
- ✓ per i servizi TPL ferroviario e di norma per contratti di durata non superiore ai 10 anni.
- ✓ in presenza di situazioni di emergenza, in caso di interruzione del servizio di TPL o di pericolo imminente di interruzione, stipulando Contratti di Servizio della durata massima di 2 anni.

Oltre alla procedura aperta o ristretta è ora possibile optare per una procedura relativamente nuova (e ad oggi mai utilizzata in Italia per il TPL), espressamente prevista dal Codice degli Appalti ma che non ha ancora trovato larga e diffusa applicazione poiché il Codice stesso subordinava la sua percorribilità alla pubblicazione del Regolamento che ne ha dettato (seppure sinteticamente) le modalità attuative. Si tratta del Dialogo competitivo, previsto in caso difficoltà nella specificazione dell'impostazione tecnica, giuridica o finanziaria della gara, è di fatto una procedura che consente di costruire la gara di appalto insieme ai concorrenti, tutelando le informazioni riservate e garantendo la parità di trattamento.

È opportuno aggiungere che l'art. 61 della Legge 99/2009 ha stabilito che è possibile avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento 1370/2007 "anche in deroga alla disciplina di settore", legittimando quindi pienamente l'applicazione della normativa europea citata.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	5
Report_BMKG.doc						

La gara a doppio oggetto, nonostante l'abrogazione della norma nazionale specifica (prima dell'art. 23bis del DL 112/2008 convertito in Legge 133/2008, poi dell'art. 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011), è un'alternativa legittimamente percorribile per l'immediata applicazione al contesto nazionale del Regolamento Europeo (la gara per la selezione del socio privato cui attribuire compiti di gestione ben definiti nel Capitolato viene ritenuta sufficiente a soddisfare le regole della concorrenza).

Anche questa seconda alternativa, tuttavia, nasconde insidie sia nel processo di predisposizione della gara stessa, sia nell'apprezzamento di tale procedura da parte del mercato. Negli ultimi anni, infatti, l'unica Amministrazione che ha optato per tale procedura è stata l'Agenzia di Parma (detenuta in modo paritetico da Provincia e Comune di Parma). In entrambe le gare (2011, 2013) che l'Agenzia ha pubblicato per la ricerca di un partner privato cui affidare la gestione della TEP e del Contratto di servizio, nessun player di mercato ha presentato un'offerta vincolante (in entrambi i casi, nonostante ci siano state candidature autorevoli, nessuna di queste ha ritenuto vantaggioso presentare un'offerta vincolante e, pertanto, la gara è considerata deserta).

Nel caso di specie, la Regione Liguria ha genericamente fatto riferimento a "procedure ad evidenza pubblica ammesse dalla legge" per l'affidamento del servizio a regime: sarà quindi possibile una procedura aperta, ristretta o eventualmente anche il ricorso al Dialogo competitivo. Non sono invece ancora state prese decisioni sulle modalità di allineamento delle scadenze, considerato che la proroga tout-court risulta a questo punto poco praticabile.

Per quanto riguarda la definizione degli ambiti territoriali ottimali, il DL 138/2011 (convertito in Legge 148/2011 e successivamente modificato dalla Legge 27/2012) all'art. 3bis stabilisce che "le Regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi" e che "la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le Regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio". In tale sede venivano indicati dei termini per l'adempimento, successivamente rivisti e infine riprogrammati con il DL 150/2013 (Decreto Milleproroghe), che all'art. 13 (termini in materia di servizi pubblici locali) stabilisce che "In deroga a quanto previsto dall'articolo 34, comma 21 del DL 179/2012, al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, l'Ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento pubblicando la Relazione di cui al comma 20 del medesimo articolo, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014". La Relazione citata, da pubblicare sul sito internet dell'Ente affidante "dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste" (art. 34 comma 20 del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012).

Il Decreto Milleproroghe nel medesimo articolo 13 stabilisce inoltre che "La mancata istituzione o designazione dell'Ente di governo dell'ambito territoriale ottimale ai sensi dell'articolo 3-bis del DL 138/2011, ovvero la mancata deliberazione dell'affidamento entro il termine del 30 giugno 2014, comportano l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del Prefetto competente per territorio, le cui spese sono a carico dell'ente inadempiente, che provvede agli adempimenti necessari al completamento della procedura di affidamento entro il 31 dicembre 2014".

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	6
Report_BMKG.doc						

Il mancato rispetto dei termini summenzionati comporta la cessazione degli affidamenti non conformi il 31 dicembre 2014. Quindi, per quanto concerne il termine ultimo per la sanatoria degli affidamenti non conformi, ovvero nel caso di specie per l'espletamento della gara, la data del 31/12/2013 prescritta dall'art. 34 del DL 179/2012 (convertito in Legge 221/2012) è stata differita, stanti gli adempimenti suindicati, fino al 31 dicembre 2014 con il DL 150/2013 (Decreto Milleproroghe, convertito in Legge 15/2014).

Alla luce di quanto evidenziato, le Regioni, o più in generale gli Enti responsabili dell'espletamento delle procedure concorsuali, per scongiurare il rischio di cessazione degli affidamenti in essere devono:

- ✓ costituire formalmente, ove previsto, l'Ente di governo (nel caso della Regione Liguria, l'Agenzia);

ovvero:

- ✓ rendere operativa l'Agenzia al più presto, per consentirle di definire le linee guida per l'affidamento dei servizi tramite gara da pubblicare sul sito nell'ambito della succitata Relazione contenente orientamenti e linee guida della procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione del gestore del servizio di TPL.

La Regione ha costituito l'Agenzia regionale per il Trasporto pubblico locale lo scorso mese di maggio, mentre è in corso la definizione dei contenuti tecnico-transportistici ed economico-gestionali della gara anche ai fini della predisposizione della Relazione, così come definita nel DL 179/2012.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	7
Report_BMKG.doc						

3 Analisi di benchmarking

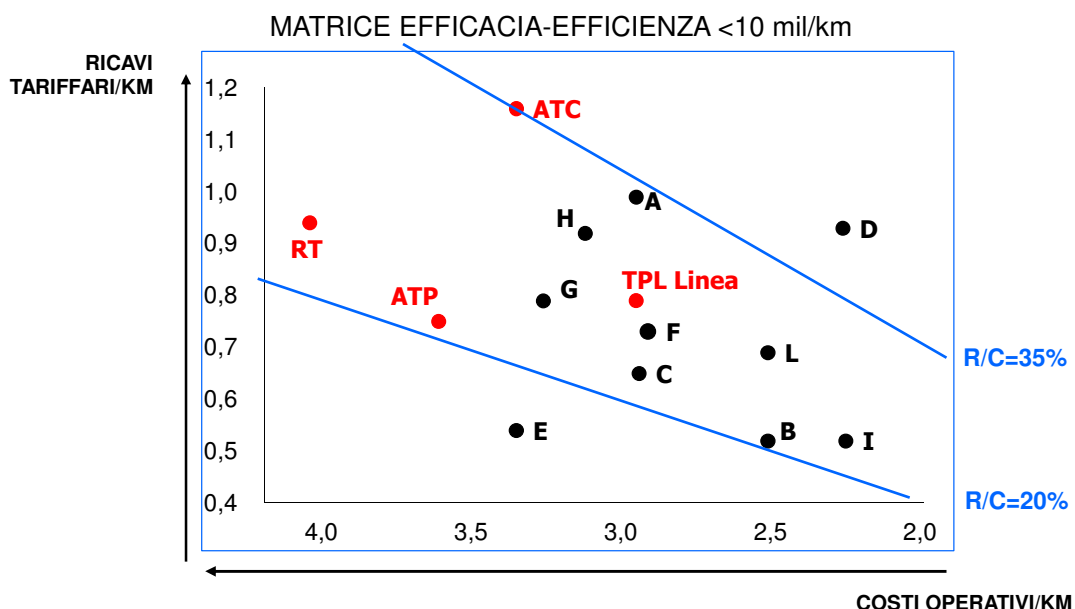
3.1 Benchmarking Italia

Per quanto riguarda i confronti quantitativi con le aziende italiane, sono stati considerati 2 panel di riferimento, in funzione dei volumi di servizio erogati -rispettivamente superiori o inferiori ai 10 milioni di vetture*km annue- nonché della tipologia di servizio prodotto: solo urbano e suburbano per gli operatori di dimensioni medio-grandi (dati 2011) e urbano+extraurbano per gli operatori di minori dimensioni (dati 2012).

I dati economici sono stati analizzati con l'ausilio della matrice efficacia-efficienza: sull'asse delle ascisse sono riportati i valori unitari di costo sostenuti dalle aziende per l'erogazione del servizio – con riferimento alla sola gestione caratteristica ed ai costi operativi - mentre sull'asse delle ordinate sono riportati i soli proventi del traffico. Le rette consentono di visualizzare il rapporto ricavi/costi.

I dati relativi alle aziende minori di bacino evidenziano per tutte le aziende liguri una collocazione al di sotto del 35%, ad eccezione di ATC che supera il 34% (TPL Linea arriva al 27%, RT al 23%, mentre ATP si ferma al 21%), in particolare si evidenzia:

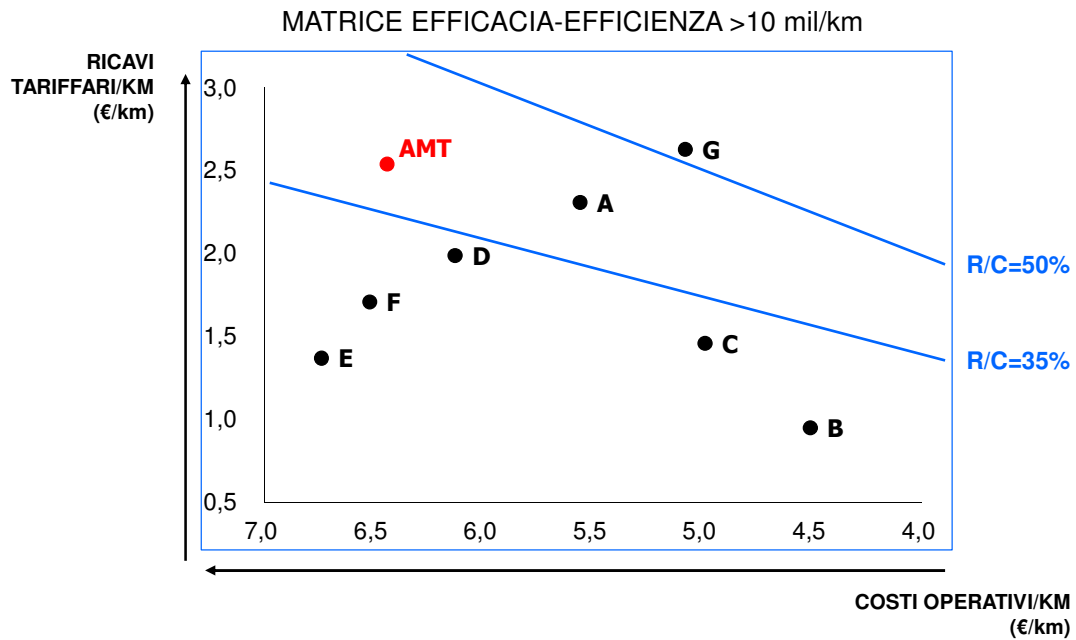
- sul versante dei costi una situazione piuttosto differenziata, con ATP, RT e, sebbene in misura minore, ATC Esercizio che presentano costi unitari superiori al benchmark di riferimento;
- TPL linea, che presenta i costi unitari più bassi di tutte le aziende liguri, tendenzialmente allineata al cluster di appartenenza.



AZIENDE DI RIFERIMENTO PER BENCHMARKING: OPERATORI < 10 MILIONI DI KM/ANNO, SERVIZIO URBANO/EXTRAURBANO (PREVALENTE) CENTRO-NORD ITALIA PUBBLICI E PRIVATI (A&B), CON AFFIDAMENTI DIRETTI O IN SEGUITO A PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA (DATI 2012)

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	8
Report_BMKG.doc						

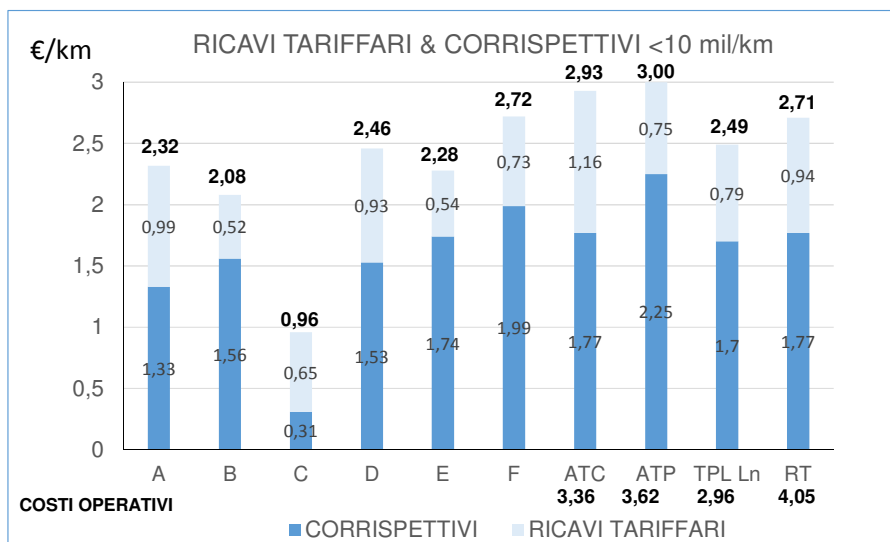
Dal confronto con i player di maggiori dimensioni emerge invece l'elevata efficacia del servizio erogato da AMT nell'area urbana di Genova, seconda solo ad un competitor appartenente ad una grande area metropolitana, associata tuttavia ad una pessima performance sul lato dei costi (6,44 euro/km di costi caratteristici, senza quindi considerare gestione extra-caratteristica e IRAP, che le consente di attestarsi su un rapporto ricavi/costi del 39%), superata in negativo solo da due aziende del panel, appartenenti a grandi aree metropolitane (una di esse eroga quasi il doppio dei volumi di servizio di AMT).



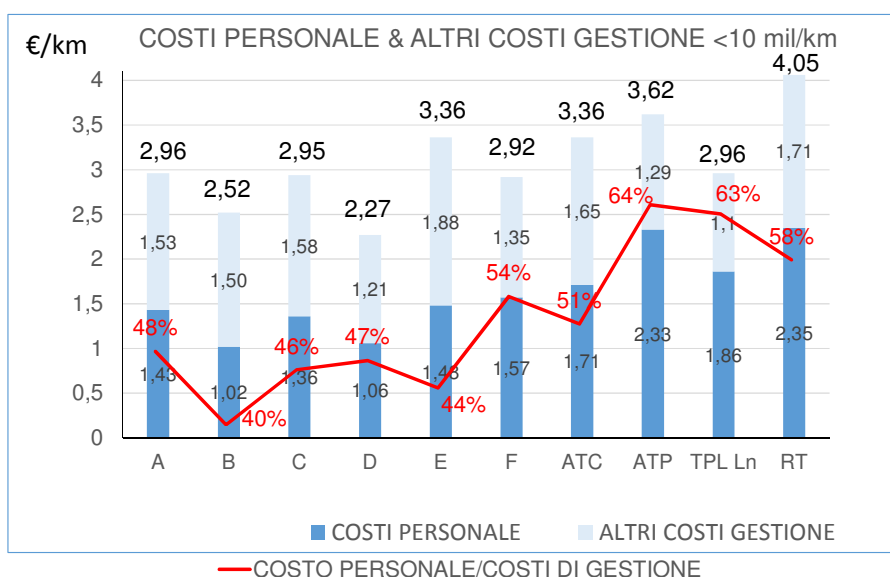
AZIENDE DI RIFERIMENTO PER BENCHMARKING: OPERATORI > 10 MILIONI DI KM/ANNO,
 SERVIZIO URBANO SOLO GOMMA CENTRO-NORD ITALIA PUBBLICI / TRE APPARTENENTI A
 GRANDI AREE METROPOLITANE (E, F & G), CON AFFIDAMENTI DIRETTI
 (DATI 2011)

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	9
Report_BMKG.doc						

Focalizzando l'attenzione sulle aziende minori di bacino, dal confronto tra la struttura dei ricavi caratteristici del TPL (solo proventi del traffico + corrispettivi contrattuali) e dei costi operativi emerge la tendenziale insufficienza delle entrate alla copertura dei costi di gestione, con la conseguente necessità di integrare il corrispettivo da parte degli Enti proprietari.

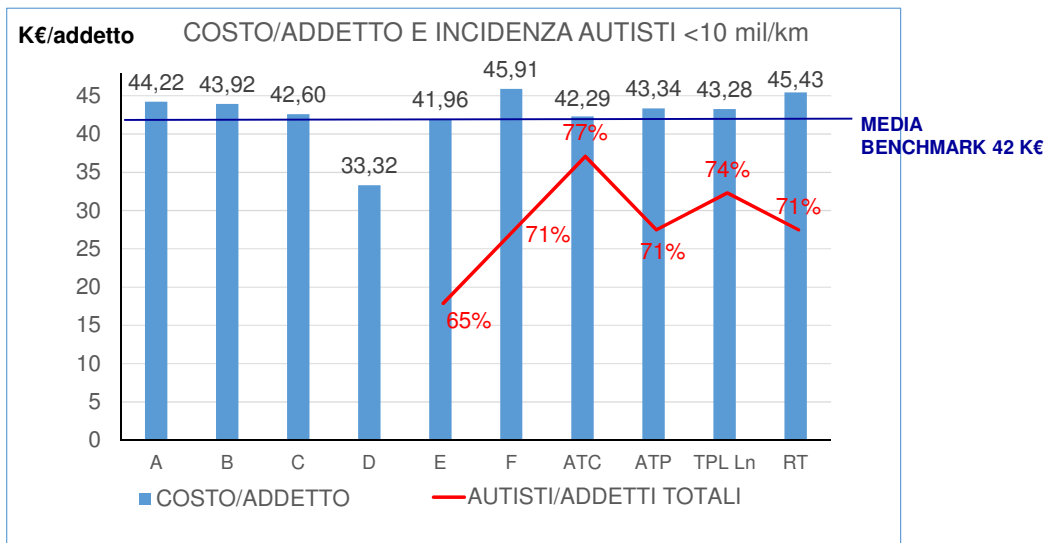


L'incidenza dei costi del personale sui costi operativi, fisiologicamente attestata intorno al 50% nel cluster di riferimento, si colloca su valori tendenzialmente più elevati nelle aziende liguri, fino a raggiungere il 64% in ATP e il 63% in RT. In termini astratti, l'incidenza del costo del personale sul totale dei costi dovrebbe comunque essere valutata anche alla luce di scelte organizzative interne all'azienda: ci si riferisce in particolare in questo caso alle cd scelte di make or buy, che tuttavia, se correttamente operate dovrebbero comportare una razionalizzazione dei costi, o al limite solo una corretta flessibilizzazione degli stessi, con un impatto analogamente positivo sul conto economico. Ciò con tutta evidenza non avviene nel caso di ATP, che presenta anche costi unitari elevati, mentre sembra verificarsi in TPL Linea. Si tratta in ogni caso di aspetti da indagare analizzando in dettaglio la composizione dei costi diversi dal personale.

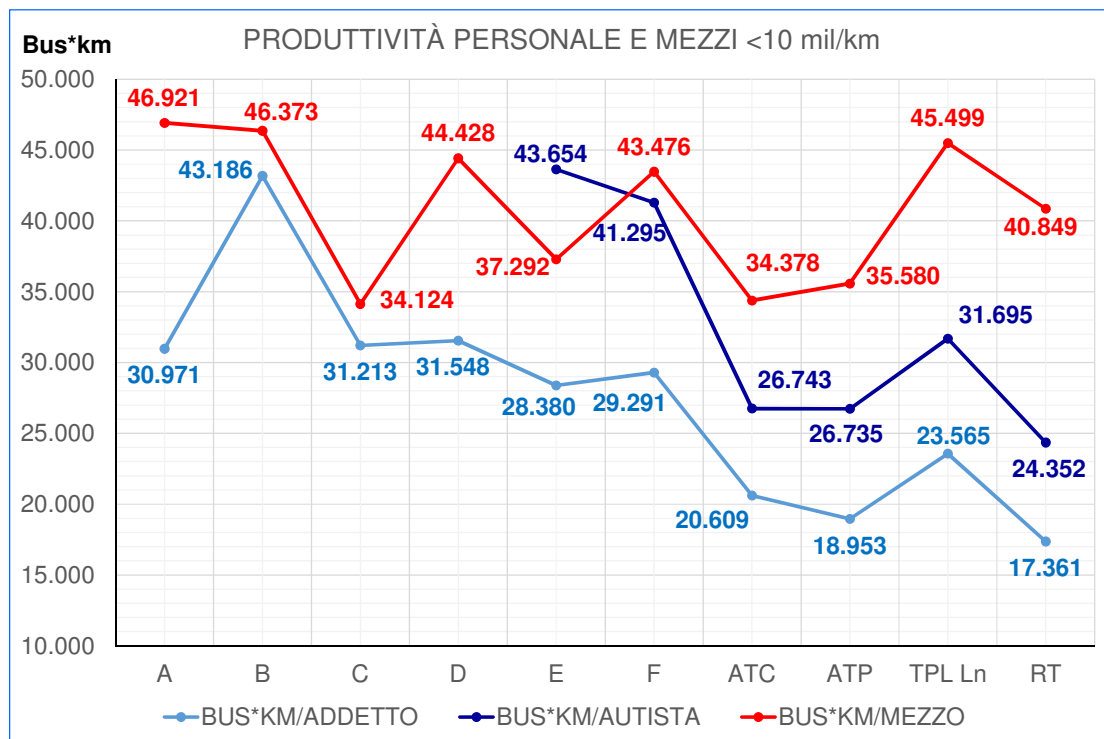


rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	10
Report_BMKG.doc						

Analizzando in dettaglio i costi del personale, a fronte di un valore medio unitario di 42.000 euro annui, ATC fa registrare allineati, mentre le altre aziende si collocano al di sopra della media. Le più focalizzate sul core business (incidenza degli autisti sul totale del personale) sono ATC e TPL Linea.



I dati sulla produttività del personale evidenziano valori disallineati in negativo per tutte le aziende di bacino liguri. Per quanto riguarda la produttività dei mezzi TPL Linea presenta valori particolarmente elevati.



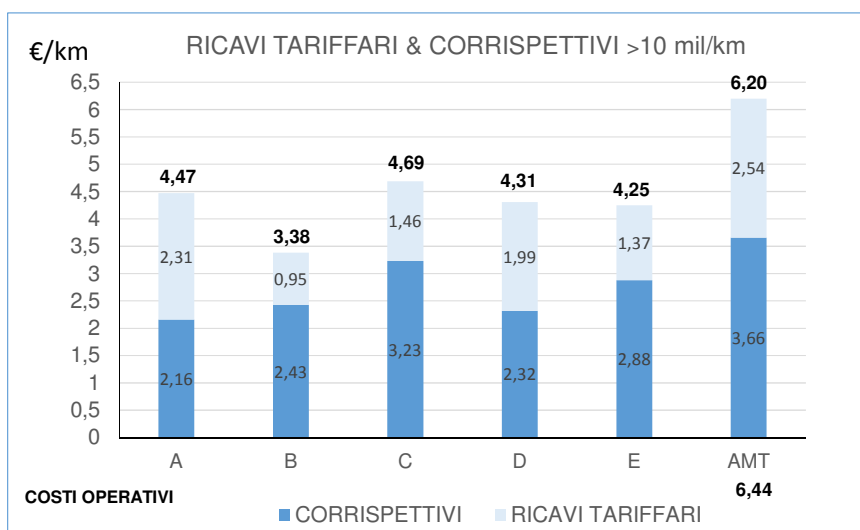
BUS*KM PRODOTTI DIRETTAMENTE, AL NETTO DEI SUBAFFIDAMENTI.

È opportuno ricordare che i parametri di produttività del personale individuati, oltre che dei regolamenti aziendali, risentono anche di elementi esogeni ovvero non controllabili dagli operatori, nonché delle caratteristiche del servizio. Per quanto riguarda gli elementi esogeni, e soprattutto per i servizi urbani, il riferimento è precipuamente

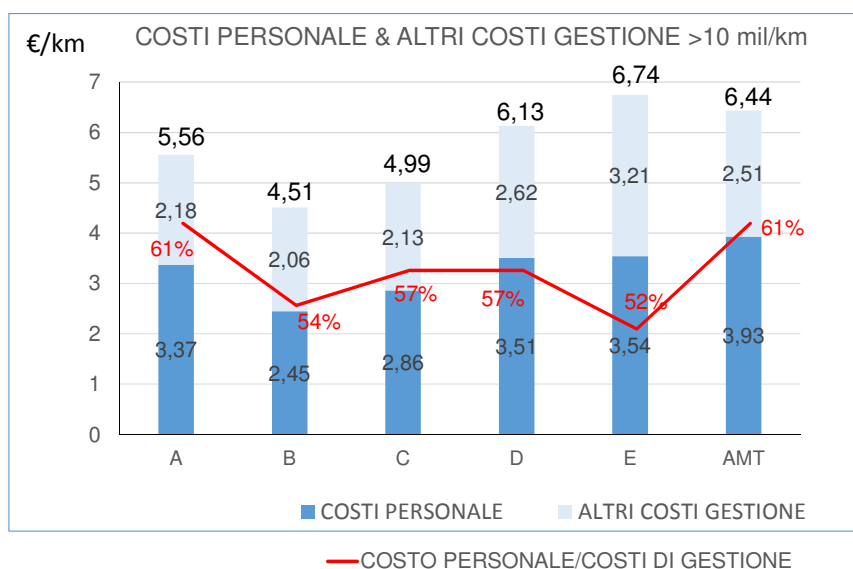
rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	11
Report_BMKG.doc						

alle politiche della mobilità e alla regolamentazione del traffico in capo all'Ente Regolatore, in grado di incrementare anche significativamente la velocità commerciale. Le caratteristiche del servizio, ovvero la densità della rete e la frequenza delle corse, impattano, soprattutto nel servizio suburbano ed extraurbano, anche significativamente sulla produttività di personale e mezzi. Parimenti, sulla produttività del parco influiscono, oltre naturalmente agli elementi summenzionati, la logistica del servizio, ovvero la dislocazione dei depositi sul territorio, l'omogeneità e l'anzianità del parco rotabile.

Passando ad analizzare i grandi player urbani, emerge una situazione di sostanziale allineamento di AMT in termini di contribuzione contrattuale. Tale contribuzione, come testimonia la presenza di oneri di gestione significativamente più elevati, non è tuttavia sufficiente a coprire, insieme ai proventi del traffico, i costi operativi. I proventi del traffico unitari di AMT sono comunque in linea con il panel di riferimento.

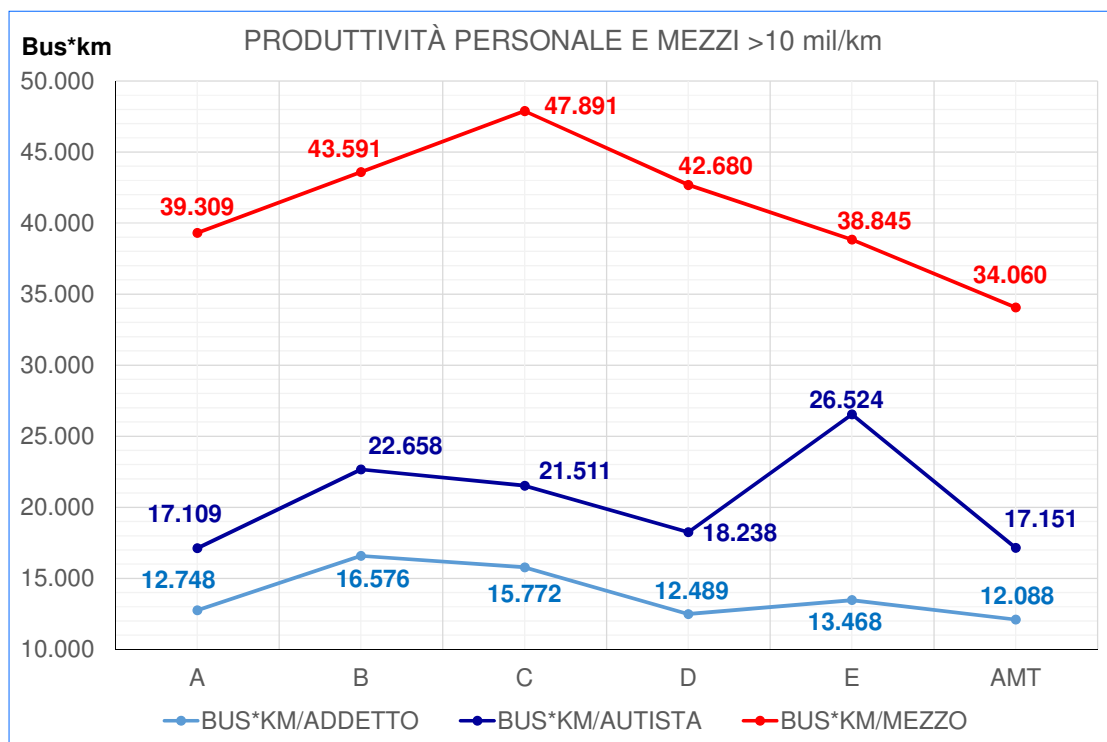
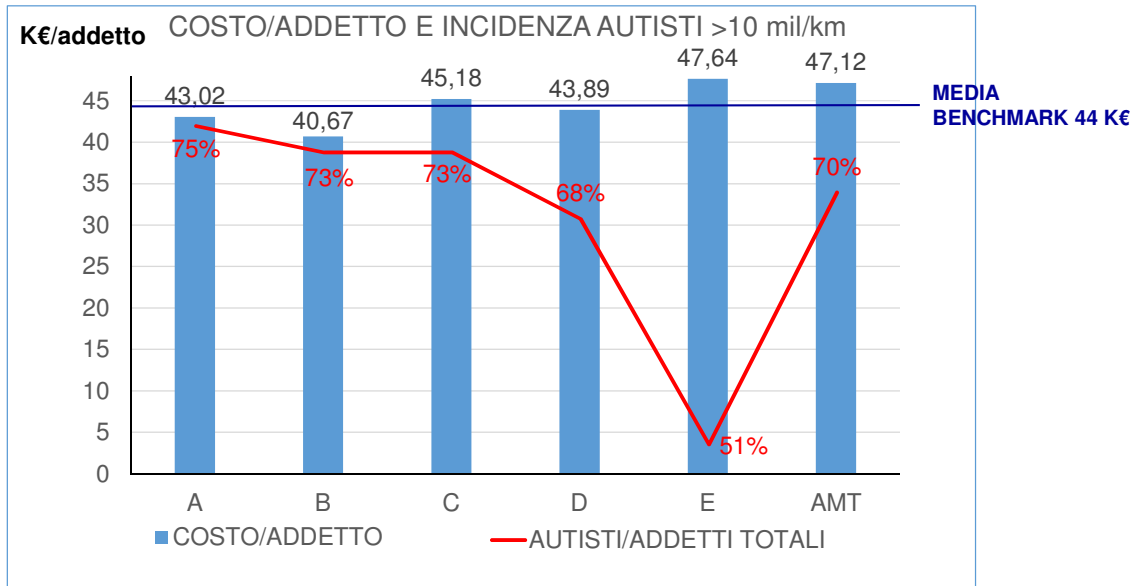


Dall'analisi della composizione dei costi emerge una incidenza dei costo del personale in AMT superiore rispetto al panel di riferimento, ma il tutto è rapportato a costi unitari elevati, sia per quanto riguarda il personale, sia per gli altri costi.



rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	12
Report_BMKG.doc						

Anche i valori di costo per addetto di AMT sono superiori alla media del panel analizzato, pari a 47.000 euro/annui, con un'incidenza degli autisti sugli addetti totali al di sopra della media, mentre i dati sulla produttività risultano inferiori alla media, soprattutto per quanto riguarda il personale di guida e i mezzi.



BUS*KM PRODOTTI DIRETTAMENTE, AL NETTO DEI SUBAFFIDAMENTI.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	13
Report_BMKG.doc						

Si riportano di seguito alcuni **elementi di diagnosi** che emergono dall'analisi di benchmarking per quanto riguarda le singole aziende liguri:

AMT - Genova

Costi/km elevati e proventi del traffico/km significativamente più alti rispetto al benchmark. Rapporto R/C del 39% circa. Squilibrio tra ricavi (proventi del traffico + corrispettivi contrattuali) e costi di gestione.

Costi del personale elevati a livello chilometrico oltre che per addetto (superiore alla media del panel) e produttività di personale e mezzi più bassa di tutte le aziende del panel.

ATP - Genova

Costi/km particolarmente elevati (i più alti tra le aziende liguri dopo RT) e proventi del traffico/km particolarmente bassi (i più bassi in assoluto tra le aziende liguri). Rapporto ricavi/costi del 21%. Corrispettivi/km contrattuali relativamente alti.

Costi/km del personale elevati e altri costi di gestione unitari nella media. In particolare incidenza del costo del personale sul totale dei costi elevata, costo per addetto medio-alto e dati di produttività inadeguati per il personale e i mezzi.

ATC Esercizio – La Spezia

Costi/km medio-alti e proventi del traffico/km particolarmente elevati (i più alti tra le aziende del cluster). Rapporto ricavi/costi intorno al 34%.

In particolare incidenza del costo del personale sul totale dei relativamente bassa, a fronte di un costo per addetto medio-alto, ma dati di produttività inadeguati per il personale per i mezzi.

I dati di produttività potrebbero risentire della presenza di un servizio urbano rilevante, con le conseguenti ricadute sulla velocità commerciale.

RT - Imperia

Costi/km particolarmente elevati (i più alti rispetto al panel, oltre che tra le aziende liguri) e proventi del traffico/km nella media. Rapporto ricavi/costi intorno al 23%.

TPL Linea - Savona

Costi/km allineati rispetto al cluster di riferimento ma decisamente bassi rispetto alle altre aziende liguri, cui si associano tuttavia proventi del traffico/km medio-bassi. Rapporto ricavi/costi intorno al 27%.

Incidenza dei costi del personale elevata, cui si associano costi unitari medio-alti. Buona produttività del personale anche per l'elevata incidenza del personale di guida.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	14
Report_BMKG.doc						

3.2 Benchmarking estero: i modelli esistenti

In Europa è possibile individuare almeno 4 modelli, facenti capo alla Germania, alla Francia, alla Svizzera e all'Inghilterra, di seguito brevemente descritti.

MODELLO TEDESCO

L'art. 2 della legge sulla regionalizzazione (RegG) del 1996 definisce due tipologie di trasporto passeggeri locale:

- ✓ **trasporto passeggeri locale per ferrovia** (S-Bahnen: treni suburbani);
- ✓ **trasporto passeggeri su strada** (tram, filobus e bus). La metropolitana tradizionale, la metropolitana leggera e i treni a levitazione magnetica sono considerati tram.

I servizi si distinguono in:

- ✓ **servizi commerciali**: affidati senza gara e senza contratto, i cui costi sono coperti dai ricavi di esercizio, dalle entrate derivanti dalle compensazioni e dai rimborsi previsti dalle normative in materia di tariffe e orari, nonché da altre entrate commerciali. La maggior parte dei servizi di TPL in Germania appartiene a questa categoria ed è gestito da aziende pubbliche e private;
- ✓ **servizi pubblici**: richiedono sovvenzioni e sono affidati con gara pubblica e regolati da Contratto di Servizio.

Per ciascuna linea l'autorità del Land rilascia una licenza pubblica con una durata fino ad 8 anni per gli autobus e fino a 25 anni per metropolitane e tram. La licenza prevede diversi obblighi per l'operatore, che in cambio è protetto dalla concorrenza (i servizi di terzi lungo la stessa linea non sono autorizzati) che potrebbe pregiudicare la redditività del servizio. La licenza rilasciata viene rinnovata se nessun operatore presenta un'offerta migliore.

Nelle principali città le imprese di trasporto sono parte di aziende multiutility di proprietà dei Comuni e sono società di diritto privato. Le circa 400 aziende di questo tipo subaffidano a privati, tramite gare pubbliche, in media il 30% dei servizi. La principale azienda è DB Regio AG, che detiene gran parte delle circa 20 aziende che forniscono servizi regionali su strada, subaffidandone a privati oltre il 50% (con gara). A queste si sono recentemente aggiunte le aziende del gruppo Arriva (entrata nel mercato tedesco nel 2005 con l'acquisizione di tre aziende poi confluite in DB, con l'acquisizione di Arriva). Le imprese private sono circa 4.300, di cui circa 1.000 sono titolari di licenze, mentre altre 3.300 operano in subaffidamento.

Diverse aziende straniere sono presenti sul mercato tedesco (sia del trasporto su gomma sia del trasporto ferroviario), in virtù di partecipazioni azionarie o direttamente con loro società:

- ✓ Veolia Verkehr (sussidiaria della francese Veolia) è la più grande azienda privata di TPL in Germania;
- ✓ Rhenus Keolis (sussidiaria della francese Keolis) gestisce servizi di trasporto in 11 località.

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario**, la "Legge di Regionalizzazione" (1996) ha trasferito tutte le dallo Stato federale ai Länder, che gestiscono gli affidamenti (diretti o tramite gara) e stipulano i Contratti di Servizio. La durata degli affidamenti varia da 5 fino a 15 anni, se l'operatore ferroviario è tenuto a fornire il servizio con materiale rotabile proprio. Il processo di liberalizzazione, ormai avviato da quasi un ventennio, ha determinato un incremento del traffico ferroviario di oltre il 30% e ha portato all'affermazione di numerose nuove imprese ferroviarie, anche se ovviamente continua a prevalere nettamente DB Regio.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	15
Report_BMKG.doc						

MODELLO FRANCESE

In Francia vigono **tre regimi regolatori** distinti rispettivamente relativi:

- ✓ ai servizi nella Regione dell'Île de France, che comprende la capitale Parigi, in cui prevalgono gli affidamenti diretti;
- ✓ ai servizi su gomma nel resto del Paese, in cui invece le procedure ad evidenza pubblica rappresentano la modalità di affidamento più utilizzata dalle autorità competenti per l'individuazione del gestore dei servizi;
- ✓ ai servizi su ferrovia nel resto del Paese.

Ad eccezione della Regione dell'Île de France (Parigi), i servizi di TPL sono regolamentati dalla LOTI (Loi d'Orientation des Transport Intérieurs, del 1982).

La LOTI distingue i servizi in urbani, dipartimentali, regionali e nazionali ne attribuisce la competenza ai rispettivi Enti territoriali (Comuni, Dipartimenti, Regioni, Stato) ed ai soggetti costituiti allo scopo da questi ultimi (AOT, Autorités Organisatrices de Transport). Dal 1993, con la c.d. Legge Sapin, le gare sono diventate obbligatorie, salvo che per le gestioni in house (che riguardano solo il 9% degli affidamenti in ambito urbano).

I **servizi ferroviari**, in base alla legge SRU del 2000, sono stati regionalizzati e alle Regioni è conferito il ruolo di Autorità Organizzatrici dei Trasporti (AOT), con competenze di:

- ✓ pianificazione, organizzazione e finanziamento dei servizi di trasporto regionale;
- ✓ determinazione delle caratteristiche e delle modalità di erogazione dei servizi.

I Contratti di Servizio, affidati direttamente a SNCF, che mantiene per legge il monopolio su tutti i collegamenti ferroviari interni, hanno durata generalmente quinquennale, con possibilità di estensione a 10 anni. Ciascuna Regione ha facoltà di integrare con propri fondi la dotazione finanziaria che riceve annualmente dallo Stato.

Per quanto riguarda i **trasporti urbani**, quasi l'80% delle AOTU (Autorités Organisatrices de Transport Urbain) è costituito da organismi interistituzionali di area metropolitana, sovracomunale.

Le AOT mantengono tutti i compiti di pianificazione e programmazione dei servizi e nel 62% dei casi hanno la proprietà dei veicoli (percentuale più alta nelle reti più grandi, che corrisponde al 78% in termini di veicoli). Le AOT per la gestione possono ricorrere a:

- ✓ gestione diretta attraverso una compagnia pubblica (Régie) controllata dalla stessa AOT ;
- ✓ affidamento tramite gara, rese obbligatorie dalla legge Sapin del 1993;
- ✓ affidamento a società mista (SEM) a partecipazione maggioritaria pubblica, in cui la selezione del socio avviene a seguito di gara.

Le procedure ad evidenza pubblica, nelle varie forme, riguardano il 91% degli affidamenti, che sono di due tipologie:

- ✓ concessioni (délégations de service public), che riguardano il 83% degli affidamenti urbani;
- ✓ appalti (marchés publics) per il restante 8%.

Negli appalti la AOTU trasferisce all'operatore il solo rischio industriale, mentre la gran parte delle concessioni (~80%) implica il trasferimento sia del rischio industriale sia di quello commerciale.

In ambito urbano si rileva una forte concentrazione dell'offerta nelle mani di due grandi gruppi nazionali:

- ✓ Transdev, controllata dalla Cassa Depositi e Prestiti francese (CDC - Caisse des Dépôts et

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	16
Report_BMKG.doc						

Consignations), che ha acquisito Veolia Transport, legata alla holding multinazionale e multi-utility Veolia Environnement;

- ✓ Keolis (nata dalla fusione tra VIA GTI e Cariane), oggi partecipata congiuntamente al 56,5% da SNCF, al 40,7% dalla holding Kebexa e per il restante 2,8% da quadri e dipendenti Keolis.

Sono inoltre presenti un gruppo svizzero (Car Postale) e uno spagnolo (Vectalia). Le principali piccole e medie imprese private sono associate nella AGIR. Il processo di concentrazione si è comunque realizzato prima e indipendentemente dall'attivazione delle procedure ad evidenza pubblica.

I **trasporti interurbani** sono gestiti dai Dipartimenti (salvo i servizi affidati alla competenza regionale e nazionale) e sono affidati, sempre con gara, in modo molto differenziato: prevalentemente per piccoli lotti, a volte su un unico lotto di gara, altre volte linea per linea. Il trasporto di linea ha una rilevanza minore rispetto ad altre tipologie di trasporto attribuite alla competenza dei Dipartimenti, quali i trasporti scolastici. A livello di struttura industriale, il mercato è caratterizzato dalla presenza di circa 1.700 imprese, per la maggior parte controllate dai grandi gruppi del TPL urbano. Il 60% circa delle linee extraurbane è gestito da operatori presenti in pochissimi dipartimenti, mentre le imprese appartenenti ai due gruppi nazionali (Keolis, Transdev-Veolia) gestiscono il restante 40% delle linee.

Nella Regione dell'Île de France l'autorità organizzatrice dei trasporti pubblici è STIF (Syndicat des Transports d'Île de France) ed ha le medesime competenze amministrative delle altre AOT. Lo STIF raggruppa:

- ✓ la Regione;
- ✓ 7 Dipartimenti;
- ✓ la Città di Parigi.

I servizi di TPL sono tuttora affidati direttamente (senza gara) a RATP, di proprietà dello Stato francese, a SNCF (operatore ferroviario statale) e ad una serie di operatori privati (circa 90), raggruppati nel consorzio OPTILE.

I Contratti di Servizio, introdotti recentemente anche per l'Île de France, sono di tipo net cost, con un ruolo crescente degli incentivi per il raggiungimento di standard qualitativi.

La legge 1053 del 2009 prevede che tutti i nuovi servizi istituiti dal 2010 devono essere assegnati con gara, mentre le scadenze degli attuali contratti di servizio sono state fissate al 2025, 2029 e 2039 (metro).

È attiva un'integrazione tariffaria di tipo esclusivo; i criteri di riparto dei ricavi da traffico, definiti da STIF, sono basati sui passeggeri trasportati. La domanda contribuisce per circa il 30% ai costi di STIF, il resto è coperto da contributi, a sua volta finanziati dal Versement Transport.

Per il finanziamento del TPL intervengono tre fonti di finanziamento principali (destinate anche agli investimenti):

- ✓ una tassa di scopo (Versement Transport) per i servizi urbani;
- ✓ contributi degli Enti Locali;
- ✓ contributi statali, per l'Île de France e per il trasporto ferroviario.

Il Versement Transport è un'imposta pagata dalle imprese con più di 9 addetti. La base imponibile è la massa salariale, con un'aliquota che varia dall'1% al 2,6% per l'area di Parigi, per un totale di oltre 6 miliardi di euro l'anno (con una crescita in termini reali del 4-5% annuo).

Per il solo esercizio la copertura media dei ricavi tariffari è del 30%.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	17
Report_BMKG.doc						

MODELLO SVIZZERO

La Confederazione, i Cantoni ed i Comuni rappresentano tre livelli istituzionali con diverse competenze: il traffico e la mobilità internazionale e nazionale sono di competenza della Confederazione, il traffico regionale dei Cantoni e quello locale dei Comuni.

I Cantoni hanno competenza primaria per quanto attiene alla pianificazione, mentre la Confederazione detta i principi generali e coordina i piani a livello nazionale. I finanziamenti per il trasporto pubblico provengono per il 50% dai Cantoni e dai Comuni e per il restante 50% dalla Confederazione. L'imposta sugli oli minerali viene utilizzata per finanziare le infrastrutture.

I rapporti tra amministrazioni e gestori sono regolati da Contratti di Servizio, ad oggi affidati direttamente (senza gara). Alcuni cantoni stanno tuttavia predisponendo procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione del gestore dei servizi di trasporto pubblico. La gestione dei servizi di TPL è solitamente affidata da raggruppamenti intercomunali che stipulano accordi con gli operatori, di norma appartenenti agli stessi Enti locali, che regolamentano la gestione del servizio e l'erogazione dei corrispettivi.

L'assetto del mercato degli operatori è differenziato in base alla tipologia di servizio:

- ✓ i **servizi urbani e suburbani** sono gestiti da aziende di proprietà degli Enti Locali in affidamento diretto.
- ✓ i **servizi regionali su gomma** sono assicurati in larga parte dall'Autopostale, in regime di affidamento diretto, che ha una quota di mercato del 54% con 115 milioni di viaggiatori, circa 2.000 veicoli e 100 milioni di chilometri percorsi (di cui 5 all'estero).

Gli operatori privati, costituiti da 200 piccolissime società o da padroncini, agiscono in forza di subaffidamento da parte dell'Autopostale secondo due diverse forme di partnership:

- ✓ imprenditori in proprio;
- ✓ imprenditori Autopostale, riuniti nell'associazione BUS CH, che hanno una partnership più strutturata.

Complessivamente i subaffidatari impiegano circa 1.400 addetti sui 3.000 complessivamente organizzati da Autopostale.

Per quanto riguarda il **servizio ferroviario**, la Confederazione e i Cantoni definiscono congiuntamente l'estensione del servizio universale nell'ambito del trasporto regionale. I Cantoni stipulano contratti net cost di durata decennale, con rinegoziazione periodica. L'assegnazione del contratto di servizio può avvenire con affidamento diretto o tramite procedure di gara con diritto di esclusiva. SBB detiene una quota di mercato del 67% circa.

MODELLO BRITANNICO

Per quanto riguarda l'organizzazione dei servizi su gomma nel Regno Unito coesistono quattro regimi regolatori profondamente differenti:

- ✓ liberalizzazione completa (deregulation): per i servizi bus, con l'eccezione dell'area della Grande Londra. Possibilità di competizione diretta fra più operatori (cd concorrenza "nel mercato"), esperimento sostanzialmente unico in Europa;

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	18
Report_BMKG.doc						

- ✓ affidamento con gara: per i servizi bus nell'area della Grande Londra. Gare per singole linee pianificate dall'Autorità (cd concorrenza "per il mercato") e contratti gross cost;
- ✓ franchise: per i servizi ferroviari passeggeri (regionali e nazionali): affidamento con gara esclusiva per aree macroregionali;
- ✓ affidamento diretto:
 - in Irlanda del Nord, per motivi di carattere storico-politico, i servizi sono effettuati da NITHC - North Ireland Transport Holding Company, azienda pubblica di proprietà del locale Dipartimento di Sviluppo Regionale;
 - per la metropolitana di Londra.

DEREGULATION: CONCORRENZA "NEL MERCATO"

Con il Transport Act del 1985, l'impresa di proprietà statale National Bus Company (composta da 70 società locali) è stata privatizzata insieme agli operatori pubblici e i servizi sono stati completamente liberalizzati: previa semplice autorizzazione le aziende possono svolgere qualunque servizio senza vincoli di percorsi, frequenze, fermate e tariffe. L'unico vincolo è un preavviso di 42 giorni all'autorità competente prima di adottare modifiche al servizio. Per le autorità pubbliche vige il divieto di sovvenzionare i servizi e di gestirli in forma diretta, salvo:

- ✓ eventuali compensazioni per le agevolazioni tariffarie;
- ✓ servizi socialmente necessari non assoggettati alla libera concorrenza, assegnati tramite procedure di gara con affidamenti della durata di 8 anni.

Fatte salve queste eccezioni è pertanto consentita, e teoricamente possibile, la presenza sulla medesima linea di più operatori in concorrenza fra loro.

Ad una iniziale frammentazione è seguito un rapido processo di concentrazione: i 5 principali operatori controllano quasi il 70% del mercato, tra cui First Group, Stage Coach e Arriva.

Si sono creati monopoli regionali di contea. La competizione diretta tra gli operatori, infatti, ha operato solo in una prima fase, svolgendo la funzione di selezionare le imprese più efficienti, escludendo dal mercato le altre. La presenza di più operatori su una stessa linea o nell'ambito di una stessa rete è attualmente molto rara.

La concorrenza diretta sul mercato, quindi, di fatto non è presente se non su alcune direttrici nazionali.

Alcuni grandi gruppi stranieri sono entrati di recente sul mercato:

- ✓ i francesi Transdev e Veolia;
- ✓ ComfortDelGro, di Singapore, insieme a Stagecoach;
- ✓ Deutsche Bahn, attraverso l'acquisto di Arriva.

Gli effetti principali della deregulation sulle performances sono stati:

- ✓ riduzione dei costi degli operatori, molto marcata in particolare nei primi anni dalla riforma (-30/-40%), in buona parte imputabile alla riduzione del costo del lavoro;
- ✓ aumento dell'offerta di trasporto;
- ✓ forte contrazione della domanda, (un terzo in meno rispetto al 1985) a causa di:
 - incremento delle tariffe (+ 20% subito e raddoppio in prezzi correnti dal 1995 al 2010);
 - innalzamento dell'età media del parco veicolare, con peggioramento dei livelli di qualità erogata;
 - irregolarità del servizio, con frequente variazione di percorsi e orari, con conseguenti problemi

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	19
		Report_BMKG.doc				

- di informazione all'utenza;
 - insufficiente integrazione modale e tariffaria.

AFFIDAMENTO CON GARA: CONCORRENZA "PER IL MERCATO"

Con il London Regional Transport Act (LRTA) del 1984 l'operatore pubblico London Transport (LT) ha costituito la London Buses Limited (LBL) per la gestione dei servizi su gomma e sono state attivate le prime gare per affidare singole linee o lotti di poche linee.

LT (oggi Transport for London-TfL, sottoposta alla Greater London Authority) ha compiti di:

- ✓ pianificazione del servizio;
- ✓ determinazione delle tariffe e gestione dei ricavi;
- ✓ gestione delle informazioni all'utenza;
- ✓ gestione delle procedure di gara (gara per singole linee, circa 600: ogni anno scadono il 15-20% degli affidamenti, quindi TfL organizza circa 90-120 gare ogni anno).

Alla prima tornata di gare parteciparono le 13 società in cui fu frazionata LBL, in competizione fra loro e con i competitori privati. Nel 1992-94 le 13 società furono privatizzate. La messa a gara di tutti i servizi già svolti da LBL fu completata nel 2001, oltre 17 anni dopo l'approvazione del LRTA.

Inizialmente sono stati stipulati Contratti di Servizio di tipo gross cost, passando successivamente - per un breve periodo - a contratti di tipo net cost, ritornando a contratti gross cost con forti incentivi – come premialità e proroga dei contratti - a fronte del raggiungimento di standard qualitativi. In generale il gross cost, più adatto per affidamenti di singole linee, ha semplificato la gestione dei Contratti di Servizio riducendone i relativi costi.

L'estrema parcellizzazione dei lotti di gara non ha impedito una concentrazione degli operatori anche in misura maggiore a quella osservata per il mercato deregolamentato: nel caso di Londra, i primi 5 operatori (Go-Ahead, Arriva, East London Bus Group, Metroline, First Group) - di dimensioni comparabili - controllano circa l'85% del mercato, e i primi 7 addirittura il 98%.

Pur prevalendo gli operatori nazionali, è significativa la presenza di gruppi stranieri:

- ✓ ComfortDelGro (tramite l'operatore Metroline);
- ✓ RATP (attraverso il rilevamento di Transdev London oggi London United);
- ✓ Ferrovie olandesi NS, che controllano Abellio tramite NedRailways;
- ✓ Deutsche Bahn, attraverso l'acquisto di Arriva.

A differenza di quanto è avvenuto nel resto del Paese, con l'attivazione delle procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione del gestore del servizio: la domanda è quasi raddoppiata in termini di spostamenti soddisfatti fra il 1985 e il 2010, pur in presenza di riduzioni del costo unitario e di incrementi tariffari comparabili a quelli osservati nel resto del Paese, sul mercato deregolamentato. L'andamento dei costi e della domanda ha determinato un significativo risparmio di contributi pubblici al servizio, consentendo l'impiego delle risorse rese così disponibili per gli investimenti.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	20
Report_BMKG.doc						

SERVIZI FERROVIARI: FRANCHISE

La regolamentazione del settore ferroviario è di competenza statale ed è esercitata dallo UK Department of Transport (DfT), sia per i servizi nazionali sia per quelli regionali e locali. I Contratti di Servizio hanno una durata compresa tra i 7 e i 15 anni.

A seguito della riforma del 1993 la rete è stata separata dalla gestione del servizio, che è stato strutturato nei 19 Franchise attuali, attraverso la frammentazione e la privatizzazione di British Rail. Gli operatori aggiudicatari delle gare ottengono il diritto esclusivo di esercizio sulle linee oggetto dell'affidamento. Le franchise di norma non prevedono contributi, esistono tuttavia finanziamenti rivolti al gestore dell'infrastruttura a fronte di riduzioni concordate nel costo del pedaggio. Alcune franchise prevedono oggi il pagamento di un onere di concessione da parte del gestore.

In generale, per quanto riguarda il settore ferroviario, nei mercati più aperti tra quelli analizzati in questa sede le barriere all'ingresso per i potenziali newcomers sono state abbattute. In particolare:

- ✓ nel Regno Unito, in coerenza con la presenza di lotti di dimensione medio-grande, l'accesso alle infrastrutture (officine, depositi e impianti) è garantito, la presenza delle Rosco consente di superare il problema della disponibilità del materiale rotabile e la durata medio-lunga degli affidamenti consente di ammortizzare i relativi investimenti;
- ✓ in Germania, in coerenza con la presenza di lotti di piccole dimensioni - che limitano l'esposizione finanziaria dell'operatore - e con affidamenti di durata medio-lunga, i depositi così come il materiale rotabile (che viene obbligatoriamente trasferito) devono essere acquisiti dall'affidatario, tuttavia non sussiste l'obbligo di assunzione del personale del gestore uscente, il cui reimpiego viene garantito dallo Stato.

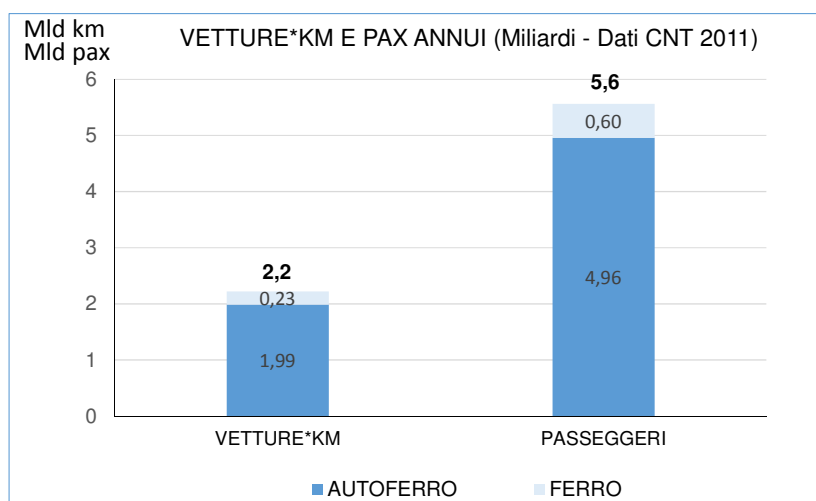
Soprattutto in mercati non maturi come quello italiano, tra le barriere all'ingresso vi sono la disponibilità di depositi e materiale rotabile (non garantiti da Trenitalia) e il passaggio del personale necessario all'erogazione del servizio in capo al subentrante. Le principali implicazioni sono una rilevante esposizione finanziaria del newcomer e, in ogni caso, la necessità di differire il subentro rispetto all'aggiudicazione del servizio di un congruo numero di mesi (mediamente 30) per consentirgli di approvvigionarsi nel materiale rotabile.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	21
Report_BMKG.doc						

3.3 Benchmarking estero: i confronti numerici

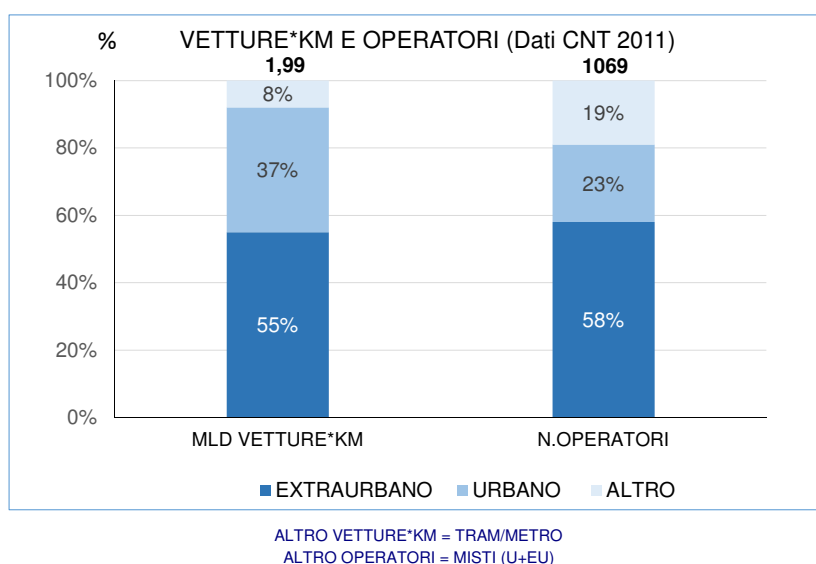
Un primo confronto tra i servizi erogati e la domanda soddisfatta dal TPL in Italia evidenzia uno squilibrio tra servizi su gomma e ferroviari in Italia:

- ✓ il 93% dei servizi, corrispondente a 2 miliardi di vetture*km su un totale di 2,2 miliardi, è erogato su gomma;
- ✓ l'88% dei passeggeri trasportati, corrispondente a circa 5 miliardi su un totale di 5,6 miliardi, utilizza la modalità gomma.



Per quanto riguarda il numero di operatori presenti sul mercato, 21 fanno capo al servizio ferroviario e 1.069 al servizio su gomma.

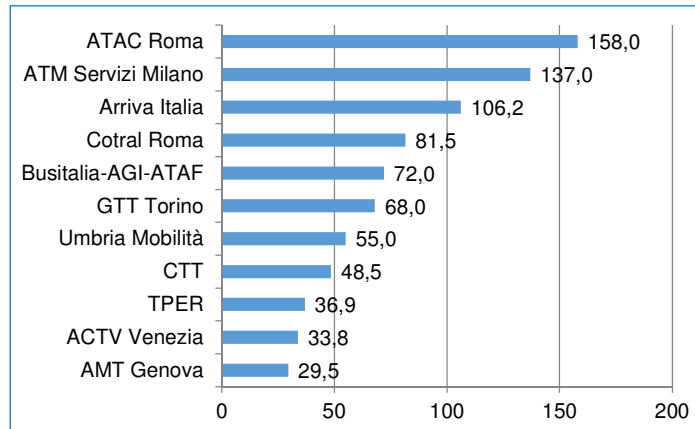
Nell'ambito dei servizi su gomma, il servizio extraurbano risulta prevalente, con un'incidenza del 55% per volumi erogati (1,1 miliardi di vetture*km) e del 60% per operatori dedicati (615 gestori).



Dall'analisi degli operatori presenti emerge che:

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	22
Report_BMKG.doc						

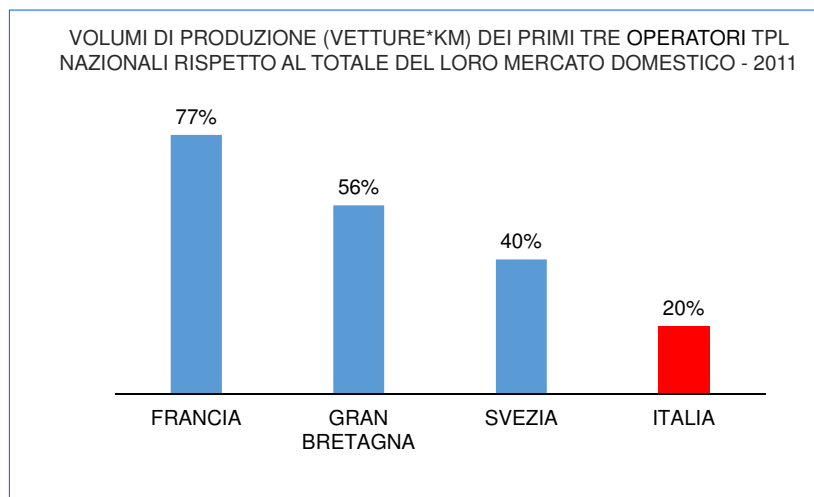
- ✓ solo 3 di essi superano i 100 milioni di vetture*km (calcolate in termini equivalenti essendo ricompresi anche i servizi tramviari e metro);
- ✓ i primi 3 di essi rappresentano poco più del 20% della produzione totale in termini di vetture*km.



ABC DEI PRINCIPALI OPERATORI ITALIANI AUTOFERRO
(MILIONI DI VETTURE EQUIVALENTI*KM - TOTALE 1,99 MLD - 2011)

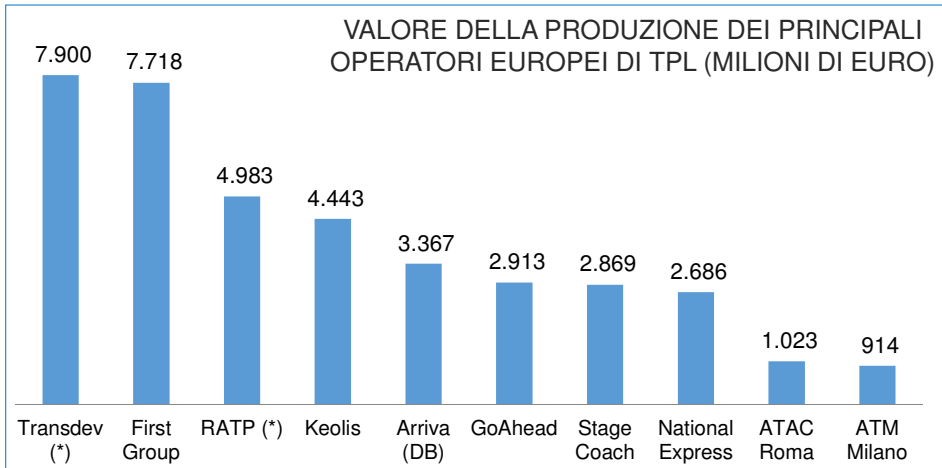
PER ATAC ROMA SONO COMPRESI I TRENI*KM DEI SERVIZI FERROVIARI TRASFORMATI IN VETTURE*KM CON UN FATTORE 4
PER LE METROPOLITANE DI ROMA E MILANO SI SONO CONSIDERATE 6 VETTURE PER TRENO

La parcellizzazione e le piccole dimensioni degli operatori italiani di TPL autoferro risulta ancora più evidente nel confronto con l'estero: i 3 maggiori operatori italiani rappresentano il 20% del mercato rispetto al 77% della Francia, al 56% della Gran Bretagna e al 40% della Svezia.



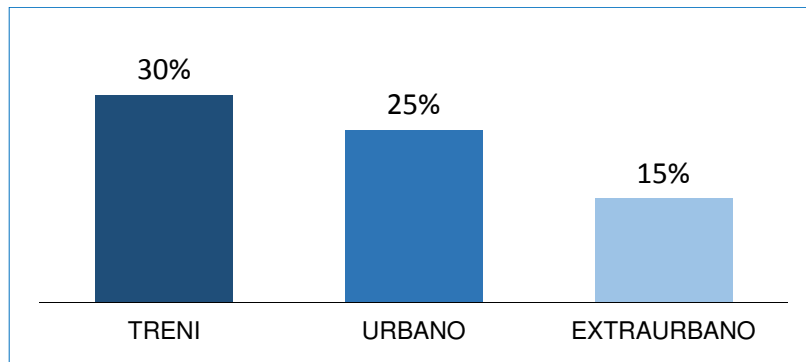
Gli operatori di TPL europei sono stati interessati da un processo di progressiva concentrazione, fino a raggiungere grandi dimensioni e scala sovranazionale. Quelli italiani operano invece localmente: i maggiori (ATAC-Roma e ATM-Milano) sono da 3 a 8 volte più piccoli dei principali player europei e operano solo nel proprio bacino d'origine.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	23
Report_BMKG.doc						



(*) NEL 2011 VEOLIA TRANSPORT È STATA FUSA IN TRANSDEV, CEDENDO ALCUNE ATTIVITÀ A RATP

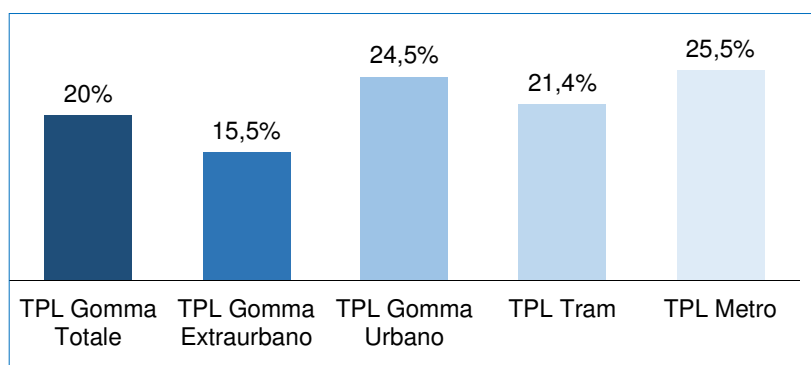
Il tasso di riempimento più elevato si riscontra nei treni, seguiti dal TPL urbano (in questo caso inclusi tram e metro), dove l'uso del mezzo pubblico è spesso incentivato da politiche della mobilità attuate dall'Ente Regolatore e/o da problemi di traffico, seguito dal TPL extraurbano.



LOAD FACTOR
(PASSEGGERI*KM/POSTI OFFERTI*KM % - CNT 2011)

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	24
Report_BMKG.doc						

Il load factor medio a livello europeo si attesta sul 34%. È tuttavia necessario considerare che il Trasporto Pubblico Locale in Italia ha una valenza fortemente sociale che impone obblighi di servizio in zone/fasce orarie a scarsa/scarsissima domanda, la conseguenza è che nei servizi su gomma l'80% dei posti offerti non è utilizzato. Il tasso di riempimento dei tram è di poco superiore, a evidenza che la sede parzialmente segregata non costituisce un significativo vantaggio. Migliore, ma sempre troppo basso, è il tasso di riempimento delle metropolitane e delle ferrovie, caratterizzate da una maggiore velocità commerciale garantita dalla sede totalmente segregata.



LOAD FACTOR
(PASSEGGERI*KM/POSTI OFFERTI*KM % - CNT 2011)

Il raffronto con operatori internazionali sulla base degli **indicatori di performance** riportati nel **seguente quadro sinottico**, necessariamente realizzato su un numero limitato di parametri e interpretato con le dovute cautele, può fornire alcuni elementi di riflessione funzionali all'affinamento delle strategie di intervento.

INDICATORI DI PERFORMANCE	ITALIA	GRAN BRETAGNA	GERMANIA	FRANCIA	SVEZIA	OLANDA	BELGIO	MEDIA
CONTRIBUTI/KM	2,55	0,70	1,74	2,20	1,04	1,74	2,32	1,75
RICAVI DA TRAFFICO/KM	2,09	1,73	2,77	1,32	1,24	1,14	1,16	1,63
PREZZO BIGLIETTO ORD.	0,97	1,77	2,19	1,46	2,26	1,85	1,62	1,73
TARIFFA ORARIA	0,93	1,31	1,12	1,53	2,04	1,67	1,54	1,45
PREZZO ABB.TO MENSILE	34,76	47,88	59,31	53,06	51,00	54,69	37,70	48,34
RICAVI/COSTI	30,7%	84,2%	60,5%	39,2%	55,4%	40%	33,1%	49,01%
COSTO OPERATIVO/KM	4,06	2,09	4,63	3,36	2,20	2,78	3,48	3,23
COSTO PERSONALE /KM	2,66	0,93	2,43	1,85	1,27	1,97	2,32	1,92
KM PER ADDETTO	17.060	20.592	17.761	20.506	23.423	18.275	18.018	19.376

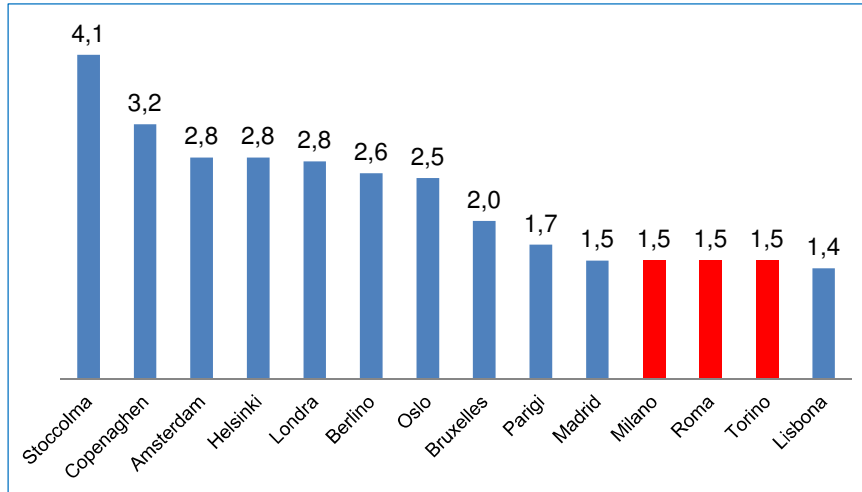
FONTE: EU-ISOTOPE RESEARCH UITP 2005

I grafici di dettaglio presenti nelle prossime pagine riportano dati aggiornati al 2013.

Una prima considerazione riguarda i livelli tariffari, tendenzialmente più elevati nel resto d'Europa rispetto all'Italia, cui si associano naturalmente un migliore rapporto ricavi/costi e livelli contributivi più contenuti. Anche per quanto riguarda i costi/km e la produttività per addetto emergono importanti differenze rispetto ai parametri europei.

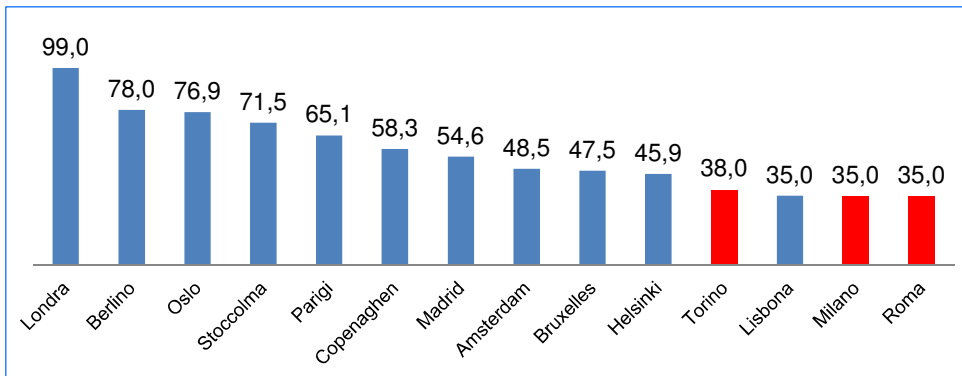
rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	25
Report_BMKG.doc						

Considerando i biglietti di corsa semplice, i livelli tariffari nel TPL urbano in Italia sono **inferiori del 30/50%** rispetto alle altre città europee.



TARIFFE BIGLIETTI URBANI INTEGRATI
 (Siti degli operatori - Euro 2013)

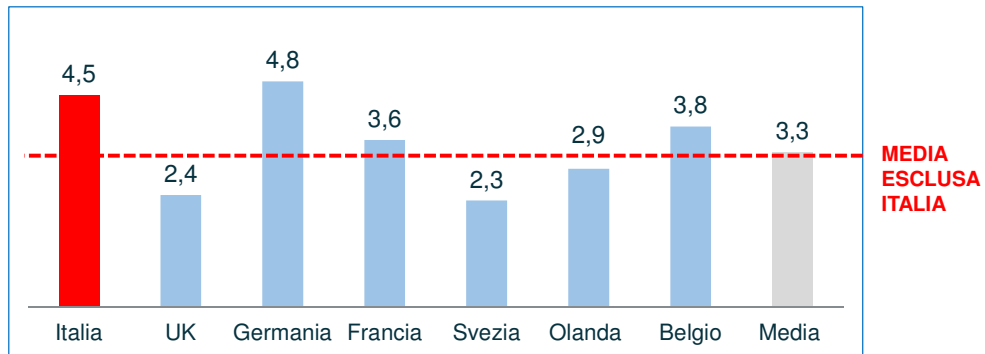
La forbice aumenta se si considerano i prezzi degli abbonamenti.



TARIFFE ABBONAMENTI URBANI INTEGRATI
 (Siti degli operatori - Euro 2013)

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	26
Report_BMKG.doc						

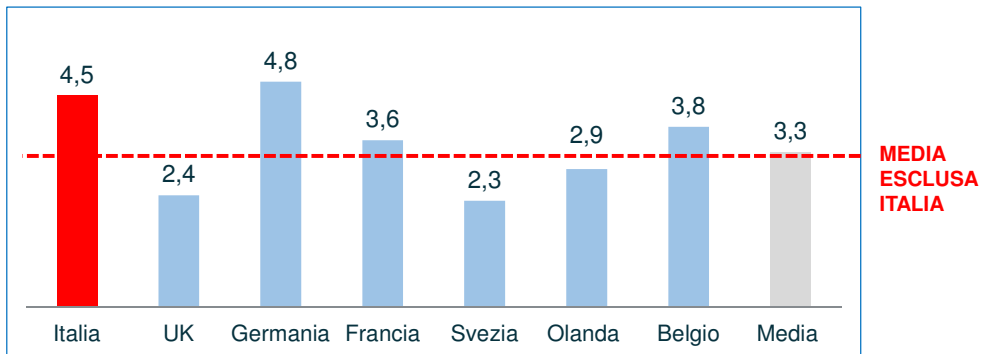
I costi di produzione italiani, complice la commistione tra soggetto controllante e controllato, sono tra i più alti in Europa.



COSTO A KM TPL AUTOFERRO (EURO/KM)

Fonte: Attualizzazione al 2013 delle elaborazioni Earchimede su dati EU-ISOTOPE Reserch; UITP (International Union of Public Transport); European Transport Commission; Merrill Lynch Report; bilanci societari dei maggiori operatori europei.

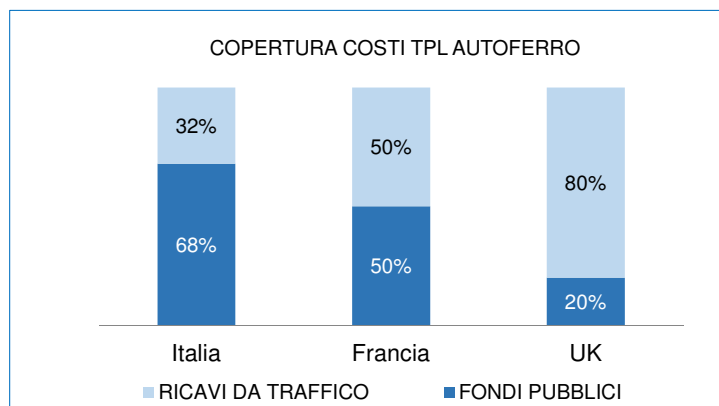
Il differenziale di costo dipende in larga parte dagli oneri per il personale.



COSTO A KM TPL AUTOFERRO (EURO/KM)

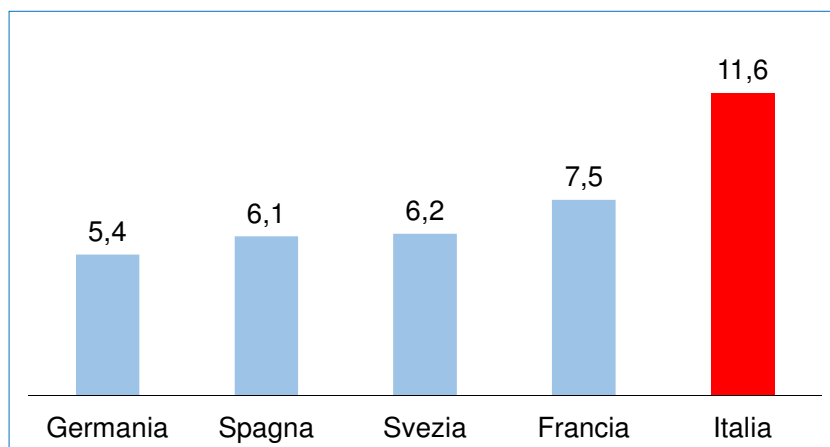
Fonte: Attualizzazione al 2013 delle elaborazioni Earchimede su dati EU-ISOTOPE Reserch; UITP (International Union of Public Transport); European Transport Commission; Merrill Lynch Report; bilanci societari dei maggiori operatori europei.

La situazione descritta porta ad una copertura media dei costi del TPL con i proventi del traffico non superiore al 30%.



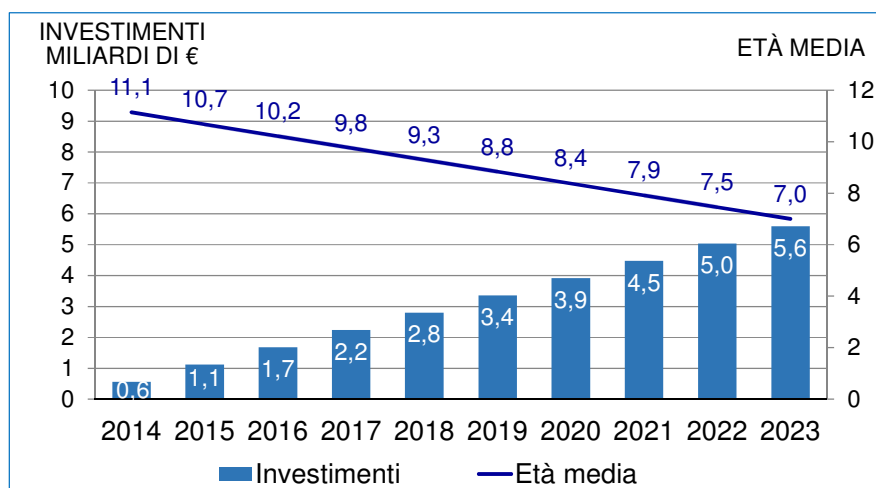
rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	27
Report_BMKG.doc						

Il materiale rotabile in Italia presenta un'anzianità media nettamente superiore rispetto al resto d'Europa.



ETÀ MEDIA DEGLI AUTOBUS: SITUAZIONE EUROPEA
Autobus e Investimenti 2012 - ASSTRA/Centro di ricerca Hermes. 2012

Per portare il parco bus italiano ai livelli europei sarebbero necessari circa **5,6 miliardi in dieci anni**, corrispondenti a **circa 500-600 milioni all'anno**.



PIANO DI INVESTIMENTO SUL PARCO BUS ITALIANO
ANAV PER L'INDAGINE CONOSCITIVA SUL TPL INDETTA DALLA CAMERA DEI DEPUTATI, 2013
(MILIARDI DI EURO; ETÀ MEDIA)

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	28
Report_BMKG.doc						

4 Stato dell'arte del sistema di TPL ligure

4.1 Il TPL su gomma

4.1.1 I Contratti di Servizio

L'esercizio dei servizi di TPL di competenza del Comune di Genova e delle Province di Genova, La Spezia, Savona e Imperia è regolamentato da altrettanti Contratti di Servizio stipulati tra i singoli gestori e gli Enti competenti. Come indicato nel capitolo relativo al quadro normativo tali contratti sono stati stipulati in seguito a **procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione del gestore del servizio**, ad eccezione della Provincia di Genova, che ha optato per l'**affidamento in house**, e per il Comune di Genova, i cui servizi sono espletati da AMT in seguito a **gara a doppio oggetto**. Le scadenze degli affidamenti sono differenziate e vanno dal 30 giugno 2014 per le Province di Savona e di Imperia al 31 dicembre 2015 per la Provincia di Genova. Il prossimo affidamento, secondo le previsioni normative, dovrà avvenire in seguito a **procedura ad evidenza pubblica riferita al Bacino unico regionale**, da espletarsi entro 12 mesi dalla costituzione dell'Agenzia Regionale.

Di seguito si riporta un'**analisi dei contenuti salienti dei singoli Contratti di Servizio** in essere, di cui si dovrà tenere conto nella predisposizione dell'articolato del Contratto riferito al Bacino Unico, sia per esigenze di compatibilizzazione e/o opportunità di selezione di eventuali best practices sia, soprattutto, per necessità di recepire nel Capitolato di gara quanto previsto nei singoli Contratti in caso di subentro (passaggio di beni e personale con relative comunicazioni, modalità di valorizzazione e tempistica).

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA IL COMUNE DI GENOVA E AMT RELATIVO AL BACINO DI TRAFFICO G URBANO

Il Contratto di Servizio Quadro è stato affidato a seguito di gara a doppio oggetto ad AMT S.p.A. (nel cui capitale in tale occasione fece ingresso il socio di minoranza Transdev, ora uscito dalla compagine azionaria dell'azienda), l'unità di gestione è riferita al bacino di traffico urbano di Genova e il servizio è erogato nel rispetto del Programma di Esercizio annuale (PEB-Programma di Esercizio Base e NPE-Nuovo Piano di Esercizio, così denominato a valle delle modifiche attuabili in itinere). Il servizio oggetto del Contratto è piuttosto articolato, comprendendo servizi di linea convenzionali e non convenzionali, una linea metropolitana, diversi impianti speciali (tra cui ascensori, funicolari e una ferrovia a cremagliera), oltre a servizi aggiuntivi, tra cui il Navebus (attivato successivamente rispetto alla stipula del Contratto), regolamentati in un apposito allegato. Stante la complessità del servizio, oltre alla necessità di velocizzare il processo decisionale relativo alla gestione del Contratto, viene istituito un Comitato Tecnico per il TPL, di cui vengono definite composizione e modalità operative. Il Contratto è stato stipulato per 6 anni, dal 1 gennaio 2006 al 31 dicembre 2011 e successivamente prorogato dal Comune fino al 31 dicembre 2014 (la proroga era espressamente contemplata nell'articolato). Alla scadenza del Contratto, ovvero in caso di risoluzione anticipata dello stesso, AMT è tenuta ad erogare il servizio per un ulteriore anno. Per l'attività di monitoraggio, AMT versa al Comune lo 0,5% del contributo regionale TPL, oltre a 250.000 Euro annui.

Il Contratto è di tipo net cost: in particolare i ricavi da traffico TPL sono in capo ad AMT, che è altresì tenuta a monitorare periodicamente, attraverso indagini campionarie sistematiche, i ricavi conseguiti e i passeggeri trasportati, effettuando i dovuti controlli dell'evasione tariffaria. A titolo di integrale compensazione dei mancati introiti derivanti dalle agevolazioni e dalle esenzioni tariffarie, il Comune in aggiunta al corrispettivo riconosce ad

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	29
Report_BMKG.doc						

AMT un contributo aggiuntivo su base annua. Ad AMT competono anche gli eventuali introiti pubblicitari (pubblicità all'interno e all'esterno dei mezzi, oltre che sui titoli di viaggio e sulle infrastrutture di trasporto se autorizzate dal proprietario), così come i ricavi derivanti da altre attività operative, purché le stesse non compromettano i livelli quantitativi e qualitativi del servizio.

Il corrispettivo contrattuale non è, di regola, soggetto ad adeguamento ISTAT.

La produzione del servizio è quantificata, per i servizi di linea convenzionali, in termini di posti*km offerti e per i servizi di linea non convenzionali sulla base delle ore di servizio effettivamente erogate e dei posti*km offerti (percorse per capacità media dei mezzi, risultante dai relativi libretti di circolazione). Conseguentemente, dal rapporto tra il corrispettivo complessivo e i posti*km offerti viene determinato il cosiddetto corrispettivo di riferimento per posto offerto. Per la quantificazione del corrispettivo dei servizi non convenzionali si tiene conto anche del costo orario del servizio. Nel contratto è inoltre definita in dettaglio la responsabilità in caso di interruzioni del servizio.

Gli adeguamenti di corrispettivo vengono operati al superamento del margine di flessibilità del 2% in più o in meno nei posti offerti e vengono operati solo nel caso in cui determinino un aumento dei costi variabili del servizio non compensati dall'incremento dei ricavi da traffico. L'eventuale integrazione del corrispettivo sarà determinata moltiplicando il numero di maggiori posti offerti rispetto all'NPE per il corrispettivo di riferimento. La certificazione del servizio avviene a cadenza mensile, con una certificazione annuale riepilogativa. Il Comune ha la facoltà di verificare i dati certificati da AMT, così come il rispetto degli standard di qualità contrattuali. AMT è altresì tenuta alla rilevazione annuale dell'indice di Customer Satisfaction, sulla base di un set di parametri contrattualmente definiti e intervistando un numero rappresentativo di utenti.

AMT è inoltre tenuta ad adeguare l'offerta di servizio incrementando i posti offerti nella stessa misura in cui aumentano i passeggeri trasportati, fino alla concorrenza di 158 milioni. I passeggeri paganti trasportati, in attesa dell'entrata in vigore dei sistemi di bigliettazione elettronica, vengono quantificati sulla base di rapporti di conversione predefiniti, e riportati nell'articolato contrattuale, con i titoli di viaggio venduti.

Le modifiche nei servizi erogati vengono classificate in:

- ✓ ordinarie, proponibili da entrambe le controparti contrattuali e regolamentate secondo il principio del silenzio-assenso;
- ✓ strutturali, per la cui attuazione è necessario fare ricorso al Comitato Tecnico per il TPL, che valuterà le soluzioni proposte.

I subaffidamenti sono regolamentati secondo le previsioni di legge (30% ex art. 118 del D.Lgs. 163/2006, cui anche la Legge Regionale ligure fa riferimento), viene verificato che le aziende subaffidatarie applichino ai propri dipendenti regolari contratti di lavoro, ferma restando la responsabilità di AMT sulla corretta applicazione degli obblighi contrattuali.

Alla scadenza del contratto AMT si obbliga a trasferire all'eventuale subentrante il materiale rotabile e le tecnologie, per la cui valutazione economica è previsto il ricorso alla perizia giurata, da calcolarsi al netto dei contributi pubblici ricevuti. L'elenco dei beni costituenti la flotta e le relative tecnologie, comprensivo di una descrizione delle principali caratteristiche di tali beni, dovrà essere trasmesso da AMT al Comune 6 mesi prima della scadenza dell'affidamento.

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA LA PROVINCIA DI GENOVA E ATP ESERCIZIO SRL RELATIVO AL BACINO DI TRAFFICO TG

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	30
Report_BMKG.doc						

Il Contratto è affidato in House ad ATP Esercizio S.r.l., l'unità di gestione è riferita ai bacini di traffico afferenti al Tigullio e a Genova-extraurbano e il servizio è erogato nel rispetto del Programma di Esercizio annuale. Il Contratto è prorogabile dalla Provincia (e in effetti è stato prorogato fino al 31 dicembre 2015), mentre in caso di rescissione il concessionario è tenuto ad erogare il servizio per un ulteriore anno. Il Contratto è di tipo net cost: in particolare sono in capo al concessionario i ricavi da traffico TPL, così come gli eventuali proventi da servizi di trasporto di cose o da contratti pubblicitari. Il concessionario si impegna a perseguire un rapporto ricavi/costi al netto dei costi di infrastruttura del 35%. L'esclusiva accordata al concessionario, ovvero la fascia oraria in cui non possono essere erogati ulteriori servizi di TPL da parte di altro gestore, è di 120 minuti (ovvero dai 60 minuti antecedenti ai 60 minuti successivi rispetto agli rari di transito previsti).

Ai fini della determinazione del corrispettivo, delle modalità di adeguamento dello stesso, nonché delle modalità di valorizzazione delle variazioni nel servizio erogato viene individuata una velocità commerciale convenzionale (in origine pari a 25 km orari), soggetta a revisione annuale in funzione dell'andamento effettivo dell'anno precedente. Il corrispettivo è quindi individuato a livello complessivo e declinato per ora di servizio reso (corrispettivo orario), effettivo riferimento economico del Contratto.

In generale, qualora si rendessero necessarie modifiche nei servizi erogati, il concessionario è preventivamente tenuto a proporre soluzioni esperibili a parità di corrispettivo. Ove tali soluzioni siano ritenute insoddisfacenti dalla Provincia si procede alla variazione (incremento o riduzione) nei servizi erogati possibile, oltre che in questa fattispecie, in caso di variazioni derivanti da fatti non imputabili al concessionario (tra i quali eventi calamitosi o meteorologici, atti vandalici, etc.). Non sussistendo alcun margine di flessibilità contrattuale (ovvero variazione in più o in meno nella quantità dei servizi erogati all'interno della quale il corrispettivo resta invariato), l'adeguamento del corrispettivo avviene sulla base della variazione nelle ore di servizio, calcolata rapportando le percorrenze interessate alla velocità commerciale convenzionale e applicando alle ore di servizio risultanti il costo orario unitario, fatta salva la facoltà di richiedere la revisione del Contratto, su istanza di una delle parti in caso di variazioni del servizio superiori al 15%.

La rivalutazione del corrispettivo, ovvero del costo dell'ora di servizio resa, è possibile solo in caso di rinnovo pluriennale del contratto ed è effettuata nei termini seguenti: per il 55% revisione biennale in base alla percentuale media di aumento delle retribuzioni del personale ex CCNL non soggetto a finanziamenti statali, per il 10% revisione annuale in base all'incremento del prezzo del carburante e per il restante 35% revisione annuale in base all'indice medio ISTAT FOI dell'anno precedente.

Il materiale rotabile è di proprietà del concessionario (ATP Esercizio S.r.l.), mentre gli impianti di percorso (paline, pensiline, salette d'attesa, etc.), gli uffici, i depositi e le officine sono per la quasi totalità di proprietà di ATP S.p.A.. È previsto contrattualmente che tutti i beni destinati al TPL debbano essere messi a disposizione dell'eventuale nuovo subentrante.

Nel Contratto sono definiti standard minimi di qualità, tra cui informazioni alla clientela, affidabilità, puntualità e pulizia che il concessionario è tenuto a monitorare, anche effettuando indagini di Customer Satisfaction a cadenza annuale. Il mancato rispetto degli standard minimi di qualità determina l'applicazione di sanzioni, definite nel Contratto stesso, che una volta comminate vengono detratte dal corrispettivo spettante al concessionario.

Il concessionario ha facoltà di subaffidare i servizi di TPL oggetto del Contratto nella misura massima del 15%, mantenendo la responsabilità in solido con il subaffidatario per tutti gli obblighi e gli oneri derivanti dal Contratto stesso, informando preventivamente la Provincia.

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA LA PROVINCIA DI SAVONA E ACTS LINEA SPA RELATIVO AL BACINO DI

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	31
Report_BMKG.doc						

TRAFFICO S

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA LA PROVINCIA DELLA SPEZIA E ATC ESERCIZIO SPA RELATIVO AL BACINO DI TRAFFICO L

I Contratti di Servizio relativi ai bacini di traffico S (Provincia di Savona) e L (Provincia della Spezia) hanno una struttura molto simile. Per tale motivo si procede con una trattazione congiunta evidenziandone gli elementi di scostamento.

In entrambi i casi il Contratto, originariamente della durata di anni 6, è rinnovabile dalla Provincia per ulteriori anni 3, mentre in caso di risoluzione anticipata il gestore è tenuto ad erogare il servizio per un periodo massimo di 12 mesi alle medesime condizioni.

Il Contratto di Savona è stato affidato nel 2003 in seguito a procedura ad evidenza pubblica ad ACTS Linea S.p.A., l'unità di gestione è riferita al bacino di traffico afferente a Comune e Provincia di Savona (come da Specifica Tecnica dei Servizi) e il servizio è erogato nel rispetto del Programma di Esercizio annuale. Il Contratto di Servizio originariamente è stato stipulato nel 2003 e alla scadenza dei primi 6 anni rinnovato fino al 2012. Nel 2009, in seguito alla sottoscrizione, da parte della Regione e degli Enti interessati, dell'Accordo di Programma 2005-2008, tramite Accordo Suppletivo sono stati annessi al Contratto i servizi relativi alle località dell'estremo ponente della Provincia (località costiere da Albenga ad Andora e relativo entroterra), facenti parte del bacino di traffico A ed erogati da SAR TPL S.p.A.. A far data dal 1° luglio 2010, la società TPL Linea S.r.l ha incorporato, a seguito di fusione per incorporazione, la società ACTS Linea S.p.A. e SAR TPL S.p.A., subentrando in tutti i rapporti contrattuali e commerciali all'epoca in essere con le stesse. Nel 2012, per consentire alla Regione di riorganizzare e regolamentare il servizio di TPL in ottica di bacino unico regionale, tramite Contratto suppletivo l'affidamento è stato prorogato di 2 anni, fino al 30 giugno 2014. Nel mese di giugno 2014 è stata accordata un'ulteriore proroga, fino al 30 giugno 2015.

Il Contratto della Spezia è stato affidato nel 2009 in seguito a procedura ad evidenza pubblica ad ATC Esercizio S.p.A., per una durata di anni 6 ed è in scadenza il 30 giugno 2015. L'unità di gestione è riferita al bacino di traffico afferente a Comune e Provincia della Spezia (come da Specifica Tecnica dei Servizi) e il servizio è erogato nel rispetto del Programma di Esercizio annuale.

Il Contratto è di tipo net cost: i ricavi da traffico TPL sono in capo al gestore, il quale è tenuto a raggiungere l'obiettivo dell'integrazione tariffaria con le altre imprese esercenti servizi di TPL in ambito regionale, sulla base dei criteri per l'integrazione tariffaria definiti dalla Regione Liguria.

In coerenza con l'offerta presentata in sede di gara, nel Contratto sono individuati i corrispettivi chilometrici unitari per i servizi urbani e per i servizi extraurbani, da utilizzarsi in caso di variazioni nei servizi erogati, (certificate nel Rapporto di Servizio che il gestore deve inviare all'Ente affidante a cadenza mensile) che implicano l'adeguamento del corrispettivo. Se tali variazioni, in relazione alle non è previsto alcun margine di flessibilità contrattuale a corrispettivo invariato, dovessero superare il quinto del corrispettivo complessivo, l'affidatario ha diritto alla risoluzione anticipata del Contratto. Vengono elencate nel dettaglio le modifiche al Programma di Esercizio che non implicano la revisione del contratto (fino al 10% dei volumi di servizio), cd invarianti contrattuali, ma che potranno dare luogo ad adeguamento del corrispettivo in caso di variazione nei volumi di servizio erogati, e quelle invece che determinano la revisione del Contratto (individuate per esclusione), oltre alle cause di forza maggiore.

Nel Contratto vengono regolamentati in dettaglio sia i servizi a chiamata (in relazione ai quali il gestore è tenuto a monitorare l'utenza trasportata) sia i servizi sperimentali (linee a carattere temporaneo istituite appunto in ottica

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	32
Report_BMKG.doc						

sperimentale dell'inserimento di nuovi servizi e/o modifica deli esistenti). In entrambi i casi per gli adeguamenti si fa riferimento al corrispettivo contrattuale chilometrico unitario.

Nel Contratto sono definiti standard minimi di qualità che il gestore è tenuto a rispettare, oltre agli impegni di quest'ultimo in materia di investimenti. Il gestore è tenuto a monitorare la domanda soddisfatta e ad adottare, di concerto con la Provincia, un sistema per la rilevazione della qualità percepita. Il mancato rispetto degli standard di qualità, oltre che degli impegni contrattuali, monitorati dalla Provincia, determina l'applicazione di sanzioni, definite nel Contratto stesso, che se non corrisposte dal gestore alla Provincia vengono prelevate dalla cauzione, con obbligo di reintegro entro i successivi 30 giorni a pena di revoca dell'affidamento.

Nel Contratto di Savona il gestore ha facoltà di subaffidare i servizi di TPL oggetto del Contratto nella misura massima del 15%, mentre nel Contratto della Spezia per la determinazione di tale quota si rimanda alle previsioni di legge (30% ex art. 118 del D.Lgs. 163/2006, cui anche la Legge Regionale ligure fa riferimento). In ogni caso è necessaria la preventiva autorizzazione della Provincia e il gestore mantiene la responsabilità per tutti gli obblighi e gli oneri derivanti dal Contratto stesso.

Nel Contratto viene definita la procedura per la trasmissione dei dati relativi al personale ed ai beni funzionali all'erogazione del servizio al termine dell'affidamento, da effettuarsi entro 30 giorni dalla richiesta dell'Ente Affidante. I beni funzionali all'erogazione dei servizi di TPL devono essere messi ceduti all'eventuale nuovo subentrante con valorizzazione nei termini seguenti, in ogni caso al netto della contribuzione pubblica erogata:

- ✓ per quanto riguarda il materiale rotabile al costo di acquisto rivalutato tenendo conto della vita utile residua (vita utile totale posta pari a 16 anni per i bus e 25 anni per i filobus, 8 anni per gli interventi di manutenzione straordinaria);
- ✓ per quanto riguarda gli altri beni al valore di mercato.

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA LA PROVINCIA DI IMPERIA E RIVIERA TRASPORTI RELATIVO AL BACINO DI TRAFFICO F

Il Contratto di Imperia è stato affidato nel mese di ottobre 2002 in seguito a procedura ad evidenza pubblica a Riviera Trasporti S.p.A., l'unità di gestione è riferita al bacino di traffico F, afferente alla Provincia di Imperia. Il Contratto è stato stipulato originariamente per una durata di 5 anni e 3 mesi, è rinnovabile dalla Provincia per ulteriori anni 3. Il Contratto di Servizio è stato stipulato nel mese di ottobre del 2002 con decorrenza fino al 31 dicembre 2007 e rinnovato, come contrattualmente consentito, alla scadenza dei primi 6 anni fino al 2010. Per effetto di proroghe successive, il contratto è attualmente in scadenza il 17 dicembre 2014¹.

Al termine dell'affidamento il gestore è comunque tenuto ad erogare il servizio per un periodo massimo di 12 mesi alle medesime condizioni. Al fine di garantire la massima flessibilità e rapidità nei rapporti tra Provincia e gestore, viene istituito un Comitato Tecnico per il TPL, di cui vengono definite modalità di costituzione, organizzazione e competenze.

Il servizio è erogato nel rispetto del Programma di Esercizio annuale. Le variazioni contrattualmente ammesse, proposte dalla società o disposte dalla Provincia, possono comportare una variazione nei volumi di servizio erogati del +/-10% su base annua (oltre tale limite ha luogo la revisione contrattuale); nell'ambito di un margine di flessibilità contrattualmente definito del -2/+3,52% su base annua, tali variazioni non implicheranno adeguamenti nel corrispettivo erogato. Nel contratto è inoltre definita in dettaglio la responsabilità in caso di interruzioni del servizio.

¹ QUEST'ULTIMA SCADENZA CORRISPONDE CON LA DATA FISSATA PER L'UDIENZA CON IL TAR NELLA CAUSA IN ESSERE TRA LA REGIONE E RIVIERA TRASPORTI.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	33
Report_BMKG.doc						

In ogni caso l'unità di misura per decurtazioni o incrementi nel corrispettivo è corrispondente al corrispettivo chilometrico, determinato dal rapporto tra il corrispettivo complessivo e le percorrenze chilometriche offerte. Tale valore rimane invariato per tutta la durata del Contratto, fatti salvi eventuali adeguamenti ISTAT (cui tuttavia il corrispettivo non è di regola assoggettabile) o di eventuali stanziamenti extra per il rinnovo del CCNL, che ne determineranno il ricalcolo.

Il Contratto è di tipo net cost: i ricavi da traffico TPL sono in capo al gestore, cui competono anche gli eventuali introiti pubblicitari (pubblicità all'interno e all'esterno dei mezzi), così come i ricavi derivanti da altre attività operative, purché le stesse non compromettano i livelli quantitativi e qualitativi del servizio. Il gestore si impegna a mantenere un rapporto ricavi/costi al netto dei costi di infrastruttura non inferiore al 35%. Il sistema tariffario è definito contrattualmente e gli aumenti annualmente applicabili non possono superare l'indice ISTAT dell'anno precedente (cui in determinati anni viene applicato un incremento/decremento percentuale aggiuntivo). Il gestore si obbliga a promuovere attivamente accordi con le altre aziende di trasporto pubblico locale per favorire l'integrazione tariffaria e modale tra i diversi bacini, sulla base delle indicazioni fornite dalla Regione Liguria.

Nel Contratto sono definiti standard di regolarità del servizio che il gestore è tenuto a rispettare. La Provincia rileva annualmente l'indice di Customer Satisfaction, sulla base di un set di parametri contrattualmente definiti e intervistando un numero di utenti non inferiore al 3% della popolazione della Provincia di Imperia. Il gestore ha l'obbligo di fornire alla Provincia trimestralmente i dati sul servizio esercito e a cadenza annuale la certificazione riepilogativa del numero complessivo di chilometri erogati e degli standard di regolarità del servizio

I subaffidamenti sono ammessi nel limite massimo del 15%, viene verificato che le aziende subaffidatarie applichino ai propri dipendenti regolari contratti di lavoro, ferma restando la responsabilità del gestore sulla corretta applicazione degli obblighi contrattuali. Nei contratti di subaffidamento dovrà essere inserita una clausola di risoluzione in caso di risoluzione del Contratto di Servizio tra Provincia e gestore, senza alcun indennizzo per il subaffidatario.

Viene definito in dettaglio il regime dei beni al termine del Contratto:

- ✓ il complesso patrimoniale messo a disposizione a disposizione del gestore all'inizio dell'affidamento dovrà essere restituito;
- ✓ i mezzi, gli impianti e le dotazioni funzionali all'esercizio del servizio acquistati dal gestore durante il periodo di validità del Contratto dovranno essere messi a disposizione del nuovo gestore del servizio, ovvero ceduti alla Provincia a fronte di un indennizzo pari al valore dei beni, limitatamente alla quota finanziata con risorse proprie dal gestore e non ancora ammortizzata.

Operativamente, 12 mesi prima della scadenza del contratto il gestore, con il supporto di un perito incaricato dalla Provincia, dovrà fornire alla stessa l'elenco dei beni da trasferire con la relativa valorizzazione (riferita alla quota autofinanziata e non ancora ammortizzata) e l'elenco del personale da trasferire al nuovo gestore.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	34
Report_BMKG.doc						

Nella pagina seguente è riportato un **quadro sinottico degli affidamenti in essere per quanto attiene alle previsioni contrattuali**. In particolare, sono stati presi in considerazione gli **elementi rilevanti ai fini della progettazione delle prossime gare**, riferite al Bacino unico regionale.

In questo senso, in aggiunta rispetto a quanto riportato in tabella, è opportuno ricordare che tutti i contratti prevedono un sistema di monitoraggio del servizio (certificazione del servizio), della domanda soddisfatta, della qualità erogata e della Customer Satisfaction, da effettuarsi con modalità e scadenze specifiche, un Piano di rinnovo dei mezzi e specifici obblighi di manutenzione della flotta, oltre all'obbligo del gestore all'adeguamento alla politica tariffaria regionale con specificazione degli eventuali gradi di libertà e all'impegno a raggiungere l'obiettivo dell'integrazione tariffaria e modale con i servizi erogati nei bacini limitrofi, sulla base dei criteri definiti dalla Regione Liguria. Lo scorporo del patrimonio con collocazione, con modalità e criteri differenziati, in una società dedicata è stato operato da tutti gli operatori liguri ad eccezione di AMT (che dopo averlo fatto in seguito alla gara a doppio oggetto ha recentemente reintegrato tutto in AMT S.p.A.) e di Riviera Trasporti.

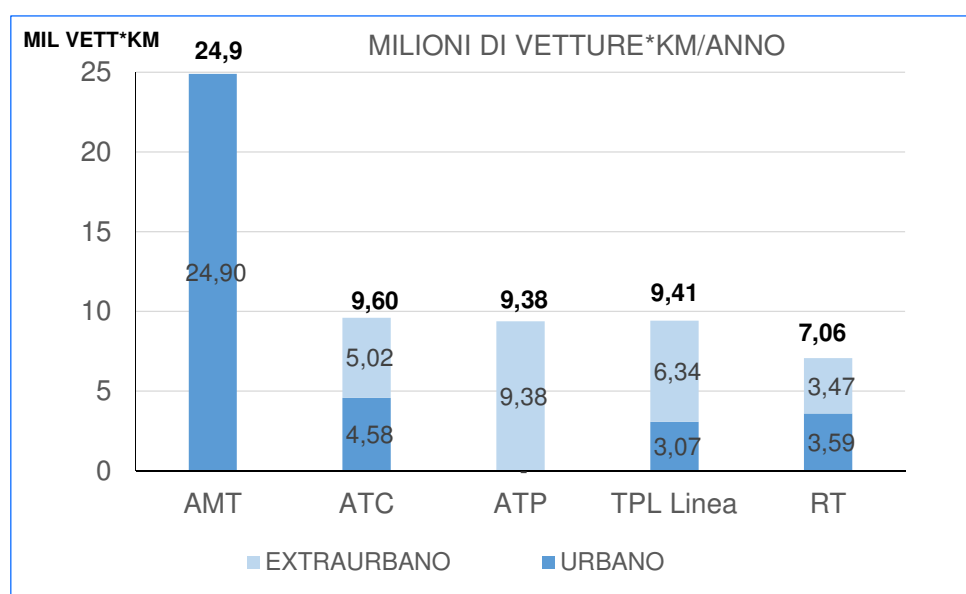
rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
2	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	35
Report_BMKG.doc						

TITOLARE DEL CONTRATTO	VOLUMI, TIPO SERVIZIO, DURATA, SCADENZA & TIPO DI AFFIDAMENTO	FLEX CONTRATT.LE E COMITATO	UNITA DI COMPUTO & VALORIZZAZIONE	SUBAFFIDI	SCORPORO DEI BENI	REGIME DEI BENI A FINE CONTRATTO E VALORIZZAZIONE	PARTICOLARITA
AMT S.p.A. Genova	24,9 milioni bus*km annui Urbano Anni 6+3 + 12 mesi 31/12/2014 Gara doppio oggetto	+/- 2% solo in caso di aumento costi variabili non compensato da incremento proventi del traffico Comitato tecnico per il TPL	POSTI*KM (per servizi non convenzionali anche ore di servizio) (corrispettivo di riferimento= corrispettivo totale/posti*km)	30%	NO	Trasferimento flotta & tecnologie con perizia giurata al netto dei contributi ricevuti (elenco 6 mesi prima della scadenza dell'affidamento)	Classificazione dei servizi: convenzionali e non convenzionali Obbligo AMT di Incremento dei posti offerti se aumentano pax fino a 158 milioni Compensazioni aggiuntive per mancati introiti per agevolazioni ed esenzioni tariffarie
ATP Esercizio S.r.l. Genova	8,83 milioni bus*km annui Extraurbano Anni 6+3+12 mesi 31/12/2015 In House	NO Priorità a soluzioni esperibili a parità di corrispettivo Se >15% delle percorrenze revisione contrattuale	ORE DI SERVIZIO In base a velocità commerciale convenzionale soggetta a revisione annuale (corrispettivo totale/ore servizio)	15%	Sì ATP S.p.A. (beni immobili e impianti di percorso)	Beni destinati al TPL a disposizione del subentrante	Esclusiva al concessionario -60/+60 minuti Adeguamento corrispettivo in funzione di costo personale/prezzi carburante/ISTAT
ATC Esercizio S.p.A. La Spezia	9,6 milioni di bus*km annui Urbano/Extraurbano Anni 6+3 + 12 mesi 30/06/2015 Gara per il servizio	NO Fino al 10% annuo delle percorrenze senza revisione contratto	BUS*KM U & EU (corrispettivo/bus*km)	30%	Sì ATC S.p.A.	Personale e beni funzionali al servizio: mezzi al valore residuo calcolato in base al costo di acquisto rivalutato tenendo conto della vita utile residua, altri beni valore di mercato n ogni caso al netto della contribuzione pubblica erogata (elenco 30 giorni da richiesta)	Classificazione dei servizi: da PDE, a chiamata e sperimentali Invarianti contrattuali tassativamente definite (fino al 10% annuo percorrenze)
TPL Linea S.r.l. Savona	9,41 milioni di bus*km annui Urbano/Extraurbano Anni 6+3 + 12 mesi 30/06/2015 Gara per il servizio	Se >20% annuo dei corrispettivi revisione contrattuale		15%	Sì		
Riviera Trasporti S.p.A. Imperia	7,06 milioni di bus*km annui Urbano/Extraurbano Anni 5+3 + 12 mesi 17/12/2014 Gara per il servizio	-2/+3,52% Comitato tecnico per il TPL Se >10% annuo delle percorrenze revisione contrattuale	BUS*KM (corrispettivo/bus*km)	15%	NO	Personale e dotazioni funzionali all'esercizio valorizzati in base a quota autofinanziata e non ancora ammortizzata Supporto di un perito (elenco 12 mesi prima della scadenza dell'affidamento)	Possibile adeguamento dei prezzi dei titoli di viaggio secondo indice ISTAT rettificato

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	36
Report_BMKG.doc						

4.1.2 L'analisi economico-gestionale

In funzione dei volumi di servizio erogati e del contesto di riferimento in cui operano, gli operatori presenti sul territorio sono raggruppabili in due macrocategorie, facenti rispettivamente capo ad AMT, che con circa 25 milioni di vetture*km annue di servizio erogato in ambito metropolitano e paragonabile alle grandi aziende di capoluoghi di Regione di dimensioni medie, e ai 4 operatori operanti nel bacino provinciale genovese e negli altri tre capoluoghi di Provincia liguri, tutti al disotto dei 10 milioni di km annui. Dall'analisi, così come dal calcolo dei costi, sono stati esclusi i servizi diversi dal TPL gomma erogati da AMT (metropolitana, funicolari, ferrovie, ascensori, navebus).



L'incidenza dei subaffidamenti si attesta sul 2-2,5% per AMT, raggiunge il 6% in ATP per crescere rispettivamente fino al 14% circa in RT e oltre il 17% in ATC (TPL linea non ha subaffidamenti).

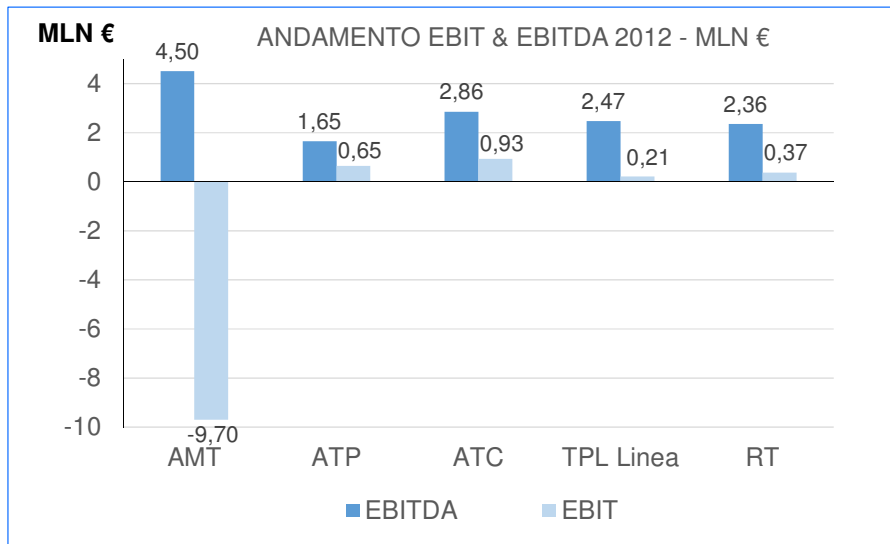
La percentuale dei km a vuoto dichiarata è relativamente bassa: dall'1% fino ad oltre il 3% in AMT e in RT.

I Contratti di Servizio prevedono l'erogazione di un corrispettivo definito ex ante a fronte dell'erogazione di un determinato volume di servizi e adeguabile ex post per tenere conto dei servizi effettivamente prodotti, al netto di eventuali franchigie sulla base di corrispettivi unitari di norma differenziati per urbano ed extraurbano, con l'unica eccezione del Contratto di AMT, che non è commisurato ai volumi di servizio prodotti ma ai posti*km offerti.

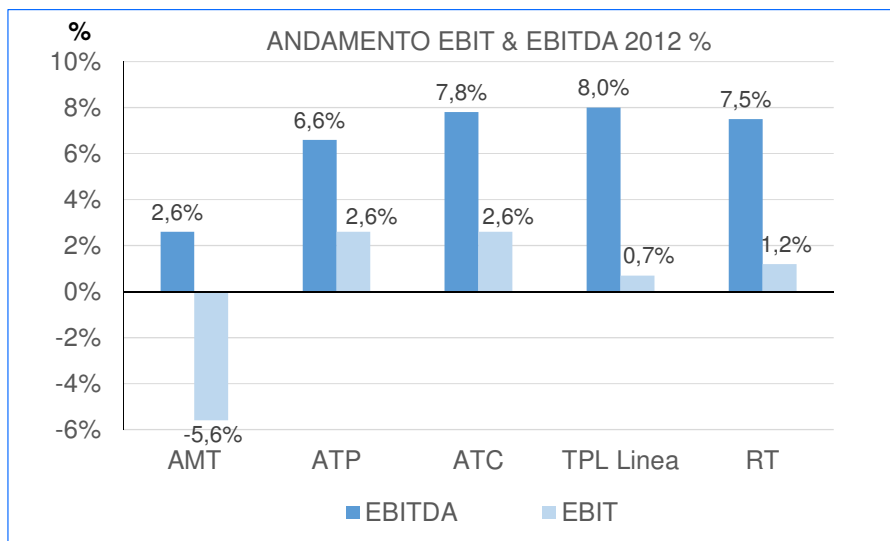
In questa sede si analizzano, oltre ai risultati economici conseguiti dalle singole aziende (bilanci 2012), dati puntuali sul TPL, con particolare riferimento alla natura dei contributi in conto esercizio anche di fonte extracontrattuale, sulla consistenza e sulle caratteristiche del personale dipendente e del parco mezzi utilizzato.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	37
Report_BMKG.doc						

A livello complessivo aziendale, ragionando in valori assoluti, a parte l'EBIT negativo di AMT (per l'impatto di ammortamenti e svalutazioni), le performance migliori in termini di EBITDA appartengono ad AMT e ad ATC. Le aziende liguri di TPL su gomma a livello complessivo regionale presentano nel 2012 un EBIT negativo di 7,5 milioni di euro e un EBITDA positivo di 13,9 milioni di euro.



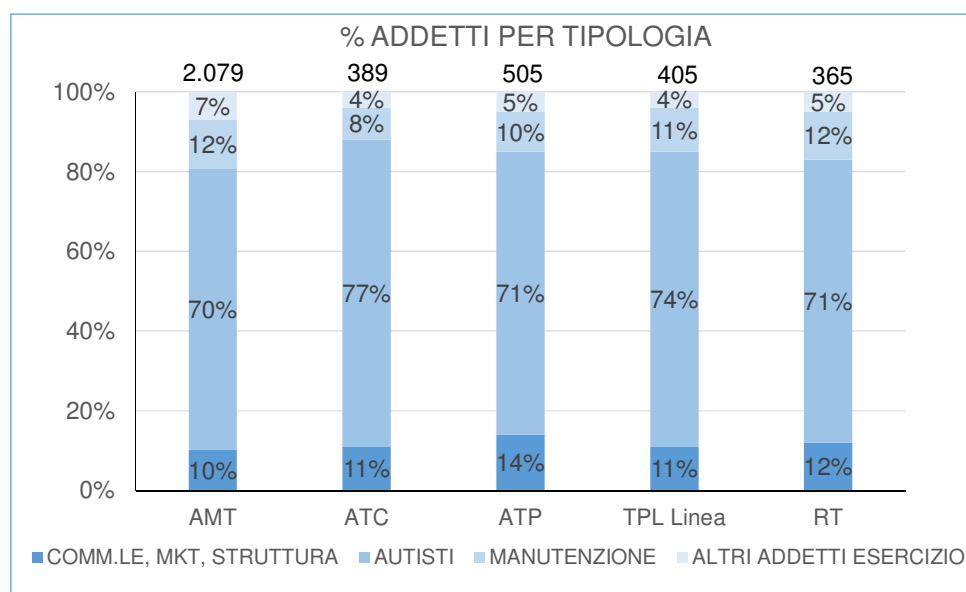
In termini percentuali sono invece TPL Linea, ATC ed RT a registrare le performance migliori relativamente all'EBITDA.



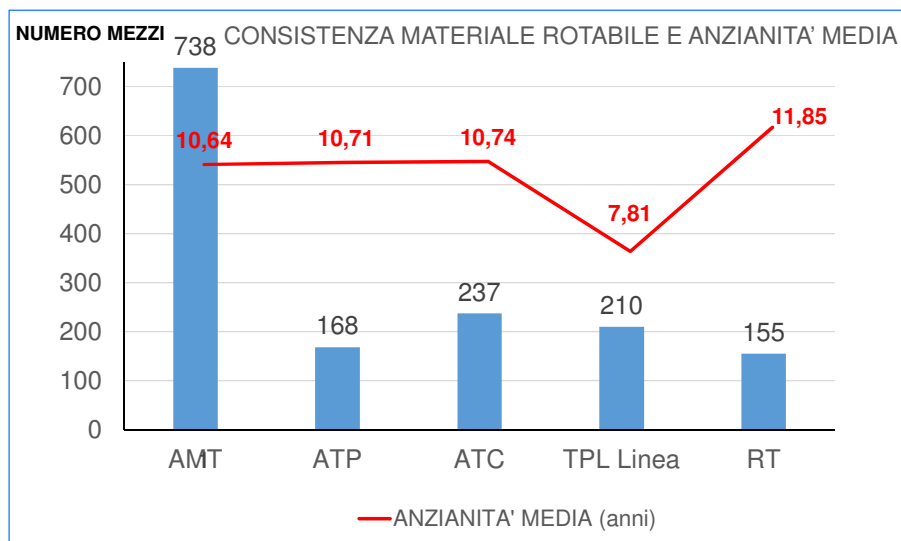
NEL CALCOLO DI EBIT/EBITDA, RIFERITI A TUTTA L'AZIENDA E NON SOLO AL TPL, SONO STATI INCLUSI TUTTI I RICAVI CARATTERISTICI: PROVENTI DEL TRAFFICO, CORRISPETTIVI CONTRATTUALI E ALTRI PROVENTI. ANALOGAMENTE ANCHE I COSTI INCLUSI NEL CALCOLO SONO RIFERITI A TUTTE LE ATTIVITÀ SVOLTE DALL'AZIENDA.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	38
Report_BMKG.doc						

Con riferimento al solo TPL su gomma, la ripartizione degli addetti per tipologia risulta abbastanza omogenea: si rileva in positivo la focalizzazione di ATC sul core business (elevata incidenza degli autisti sul totale).

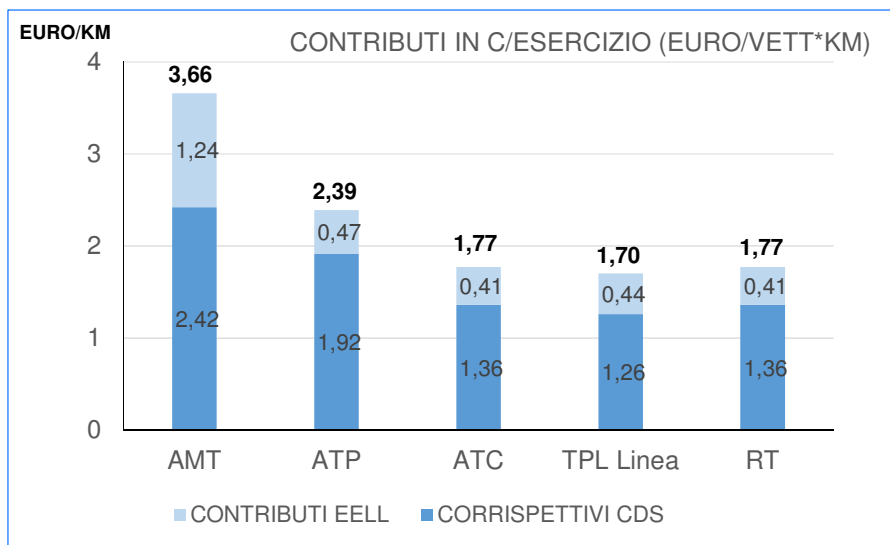


Il 49% del parco rotabile regionale utilizzato per il TP (pari a 1508 mezzi) fa capo ad AMT, l'anzianità media è generalmente elevata (in modo particolare in RT), mentre si attesta su valori relativamente più bassi in TPL Linea (a livello complessivo regionale l'anzianità media è pari a 10,4 anni).



rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	39
Report_BMKG.doc						

Sommando i contributi unitari complessivamente incassati dalle diverse aziende in conto esercizio per il servizio di TPL, emerge il dato di AMT, che incassa 2,42 euro/km dal Comune ex Contratto di Servizio e una somma superiore all'euro/km (l'entità di questo finanziamento non è certa) sempre dal Comune in via extracontrattuale, per un totale di circa 3,7 euro/km. Neppure aggiungendo a questa somma i 2,54 euro/km di proventi tariffari è possibile coprire interamente gli ingenti costi sostenuti dall'azienda per erogare il servizio, pari a 6,4 euro/km senza tenere conto della gestione extracaratteristica e dell'IRAP.



rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	40
Report_BMKG.doc						

4.2 II TPL ferroviario

4.2.1 Il Contratto di Servizio

L'esercizio dei servizi di TPL di competenza regionale è regolamentato dal Contratto di Servizio della durata di anni 6 stipulato tra la Regione e Trenitalia per il periodo 2009-2014, in attuazione del combinato disposto della Legge 33/2009 (art. 7 comma 3ter), che prevede, per i Contratti di Servizio ferroviari, una durata minima di anni 6+6, e della Legge 2/2009 (art. 25 comma 2), che regola gli stanziamenti aggiuntivi annuali per la stipula dei Contratti di Servizio tra la Regione e Trenitalia. Al termine di tale periodo (31 dicembre 2014) la Regione ha facoltà di procedere alla selezione del gestore con procedura ad evidenza pubblica oppure, in presenza incrementi nella qualità dei servizi erogati, garanzie di ammodernamento o potenziamento del parco rotabile o significativi efficientamenti di gestione, di rinnovare il Contratto per ulteriori anni 6.

Il servizio viene erogato nel rispetto di quanto definito nel Programma di esercizio annuale, ferme restando le possibilità di aggiustamento concordate tra le parti che dovessero rendersi necessarie in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. L'effettuazione del servizio con modalità automobilistica è possibile, oltre che nei casi in cui è previsto nell'orario, in caso di interruzione dei servizi ferroviari per causa di forza maggiore o di disposizioni delle Autorità competenti.

Nel 2009, primo anno di vigenza contrattuale, viene definito un corrispettivo in grado di assicurare la completa corrispondenza tra gli oneri sostenuti da Trenitalia per l'erogazione del servizio al netto dei proventi tariffari conseguibili e le risorse disponibili. È inoltre previsto un incremento annuo predefinito del corrispettivo, oltre all'aggiornamento dei prezzi dei servizi al tasso di inflazione programmato fissato dal Governo nel DPEF.

L'interruzione o soppressione dei servizi per cause non dipendenti da Trenitalia (forza maggiore o disposizioni dell'Autorità) non comportano riduzioni di corrispettivo a condizione che la circolazione sia ripristinata al più presto, ancorché in forma sostitutiva. Qualora invece la causa dell'interruzione sia ascrivibile a Trenitalia o a RFI, si opera in riduzione del corrispettivo corrispondente ai servizi non erogati, mentre si applica il corrispettivo previsto per i servizi su gomma in caso di organizzazione di servizi sostitutivi con questa modalità. Per i servizi non erogati a causa di sciopero, ferma restando la garanzia di erogazione dei servizi minimi indicati nel contratto, la Regione riconosce al gestore solo il 30% del corrispettivo dovuto, al fine di garantire le attività operative e gestionali non sopprimibili.

Il contratto impegna Trenitalia al rispetto di standard minimi di qualità definiti nel relativo allegato riguardanti puntualità, affidabilità, pulizia, comfort di viaggio e rete di vendita e informazioni agli utenti. Il mancato rispetto di tali standard minimi determina l'applicazione di penalità predefinite, mentre il superamento degli standard relativi alla puntualità abilita Trenitalia all'acquisizione di un premio. Le penalità complessivamente comminate non possono superare l'1,33% del valore del contratto, mentre l'importo complessivo delle premialità erogate su base annua non può superare quello delle penalità comminate nel medesimo periodo.

Il Contratto regola l'effettuazione di investimenti, cofinanziati dalla Regione, per il rinnovo del materiale rotabile in coerenza con il Piano allegato al Contratto, per l'upgrading infrastrutturale delle stazioni (con il coinvolgimento di RFI) e per l'introduzione, dapprima in via sperimentale, del progetto di bigliettazione elettronica. In un apposito allegato al Contratto è riportato il sistema tariffario vigente, con indicazione di agevolazioni e delle gratuità nonché delle sanzioni comminabili alla clientela, mentre gli incrementi tariffari previsti, inizialmente pari al 5%, con decorrenza 1 gennaio 2011, sono stati in realtà superiori per sopperire al taglio di risorse statali. In

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	41
Report_BMKG.doc						

generale nel Contratto sono comunque garantiti incrementi annui pari all'indice FOI (Indice nazionale dei prezzi al consumo per famiglie di operai ed impiegati).

Il sistema di monitoraggio ha cadenza annuale e prevede, oltre ad indicazioni sul servizio erogato (treni*km prodotti e materiale rotabile in esercizio), le frequentazioni (passeggeri saliti, discesi e presenti per ciascun treno e ciascuna stazione) e i dati economico-gestionali sul servizio erogato.

Un addendum contrattuale stipulato nel mese di dicembre 2013 contiene:

- ✓ la revisione del Piano di rinnovo per tenere conto dei ritardi nella fornitura registrati da Trenitalia a causa della mancata assegnazione della gara per la fornitura di elettrotreni;
- ✓ un aggiornamento degli incrementi tariffari originariamente previsti.

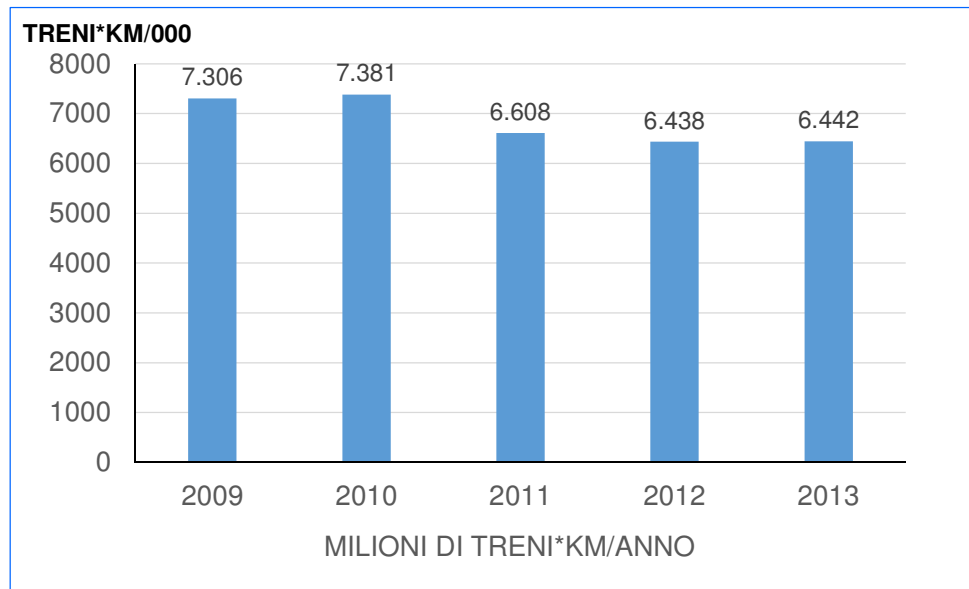
Nonostante gli impegni contrattuali, il BELT (biglietto elettronico integrato) è oggi applicato ai soli abbonamenti annuali e ne è auspicata l'estensione agli abbonamenti mensili e settimanali, tuttavia la sua piena funzionalità è stata differita in quanto si sono rese necessarie modifiche alle scelte progettuali proposte dal fornitore incaricato dell'implementazione del sistema.

Il 30 aprile di quest'anno è stato siglato l'accordo per la proroga del biglietto integrato bus-treno lungo la tratta urbana Genova Nervi-Genova Voltri, a rischio di soppressione per la difficoltà di raggiungimento di un accordo tra le due aziende interessate, dopo due interventi di proroga dal mese di dicembre 2013. L'accordo, che ha coinvolto Regione, Comune, Trenitalia e AMT, è stato siglato alle stesse condizioni del 2013 e implica lo stanziamento di 1 milione di Euro da parte della Regione Liguria a fronte della ripartizione degli introiti tariffari tra Trenitalia e AMT. Gli utenti potranno quindi ancora usufruire del biglietto integrato della durata di 100 minuti a 1,60 Euro lungo la tratta urbana Genova Nervi-Genova Voltri, con abbonamenti mensili e annuali rispettivamente a 43 Euro e a 395 Euro.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	42
Report_BMKG.doc						

4.2.2 L'analisi economico-gestionale

La riduzione delle risorse di fonte statale disponibili per finanziare i servizi ha reso necessario operare, nell'ultimo biennio, tagli nei volumi dei servizi erogati e incrementi tariffari.



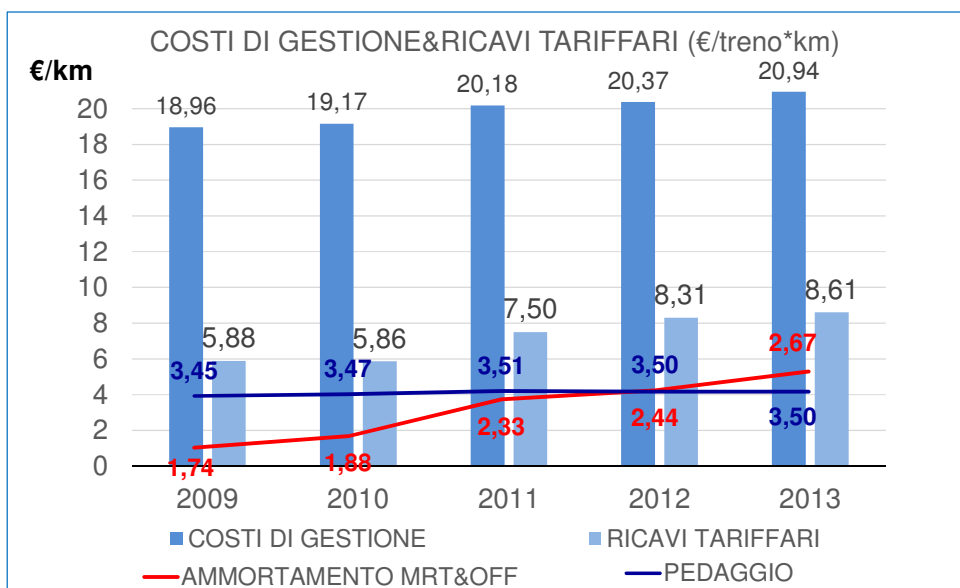
I servizi erogati hanno subito un primo taglio del 10% nel 2011 (-700.000 treni*km circa rispetto al 2010) e una successiva riduzione, di minore entità, del 3% nel 2012 (-170.000 treni*km circa rispetto al 2011).

Gli incrementi tariffari medi operati sono invece stati così articolati:

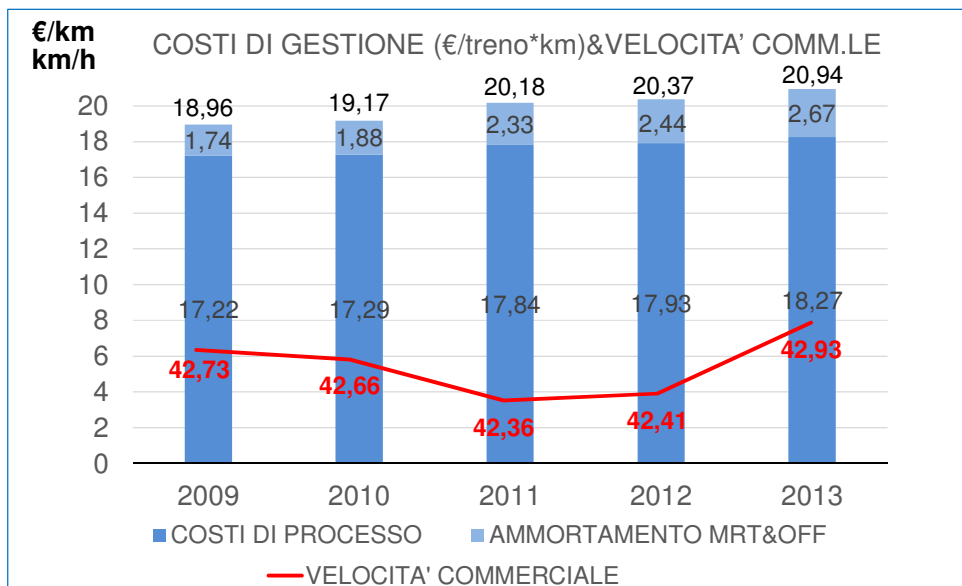
- ✓ nel corso del 2011: +25% corsa semplice e +15% abbonamenti (DGR 294/2011);
- ✓ dal 1° gennaio 2012: +10% corsa semplice e +5% abbonamento (DGR 1454/2011);
- ✓ dal 1° gennaio 2013: 3,1%, pari all'indice FOI di giugno 2012, nel rispetto di quanto previsto nel Contratto di Servizio (DGR 1477/2012).

I costi complessivi di gestione registrano un aumento del 10% (+1,98 euro/treno*km) dal 2009 al 2013, principalmente a causa dell'incremento dell'ammortamento di depositi ed officine (+53%, corrispondenti a 93 centesimi/treno*km) e, in subordine, dell'incremento nei costi di manutenzione e di vendita. I proventi del traffico unitari aumentano invece del 46%, corrispondente a 2,73 euro/treno*km.

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	43
Report_BMKG.doc						



La componente dei costi di gestione relativa ai costi di processo (+1,05 euro/treno*km dal 2009 al 2013) potrebbe avere risentito fino al 2012 della lieve riduzione nella velocità commerciale intervenuta (da 42,7 a 42,4 km orari), con un probabile impatto sui costi di circolazione (+19 centesimi/treno*km dal 2009 al 2012) - sebbene un incremento rilevante abbia riguardato anche i costi di manutenzione (+91 centesimi/treno*km nel periodo) - mentre nel 2013 è diretta conseguenza dell'aumento nei costi di condotta (+24 centesimi/treno*km dal 2012 al 2013) e, in subordine, della componente staff.

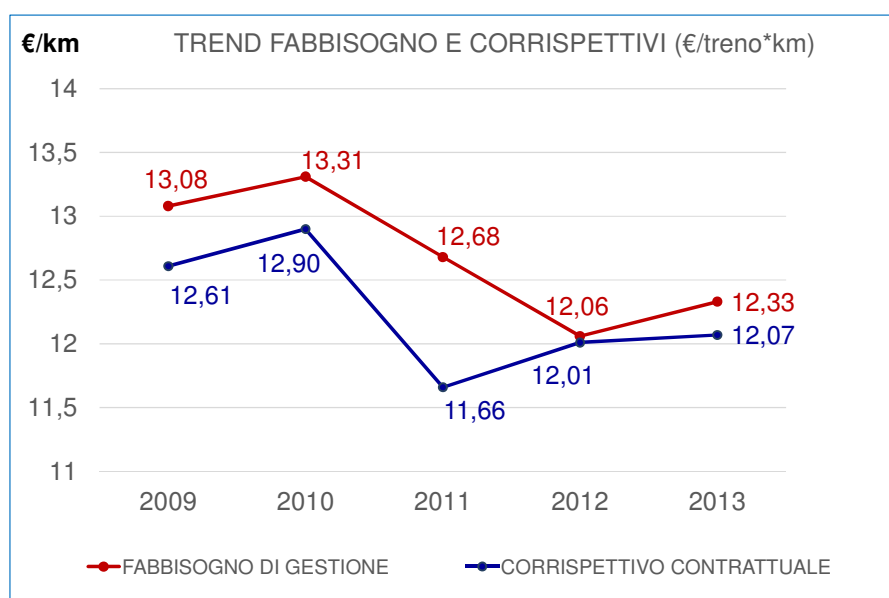


I costi unitari rilevati sono particolarmente elevati: mediamente superiori del 15-20% rispetto a quelli di altre Direzioni Regionali di Trenitalia (confronto fatto escludendo i costi di pedaggio e includendo l'ammortamento di materiale rotabile e officine) e superiori anche del 40% rispetto a quelli di un operatore efficiente, teoricamente in grado di erogare il servizio con oneri compresi tra i 12,5 e i 13,5 Euro/km, inclusi i costi di pedaggio, l'IRAP e un ragionevole utile di impresa. Sicuramente uno dei motivi risiede nella bassa velocità commerciale del servizio

rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	44
Report_BMKG.doc						

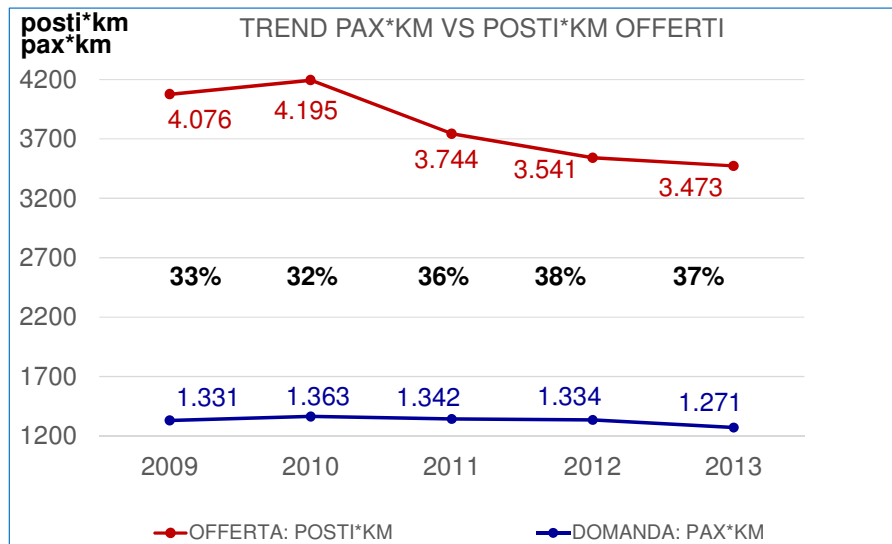
ferroviario regionale ligure, che è erogato in parte su linee a binario unico, con fermate relativamente ravvicinate, senza considerare che la congestione del nodo di Genova si ripercuote pesantemente su tutto il servizio. Molti interventi migliorativi sul programma di esercizio potranno essere implementati solo dopo il completamento degli interventi di upgrading della linea e la risoluzione del nodo di Genova, con rilasci infrastrutturali che garantiranno significativi aumenti della capacità e quindi della velocità commerciale.

La dinamica rilevata sul versante dei costi e gli incrementi tariffari operati (oltre il 30% per la corsa semplice e intorno al 20% per gli abbonamenti) determinano una riduzione del fabbisogno di gestione fino alla completa copertura con i corrispettivi contrattuali, tendenzialmente calanti nel periodo e in aumento nel 2012 per i citati tagli nei volumi di servizio (-12% nell'ultimo biennio). Solo nel 2013 si ripresenta la forbice negativa tra fabbisogno di gestione e corrispettivi contrattuali, a causa dell'incremento del primo in condizioni di sostanziale stabilità dei secondi.

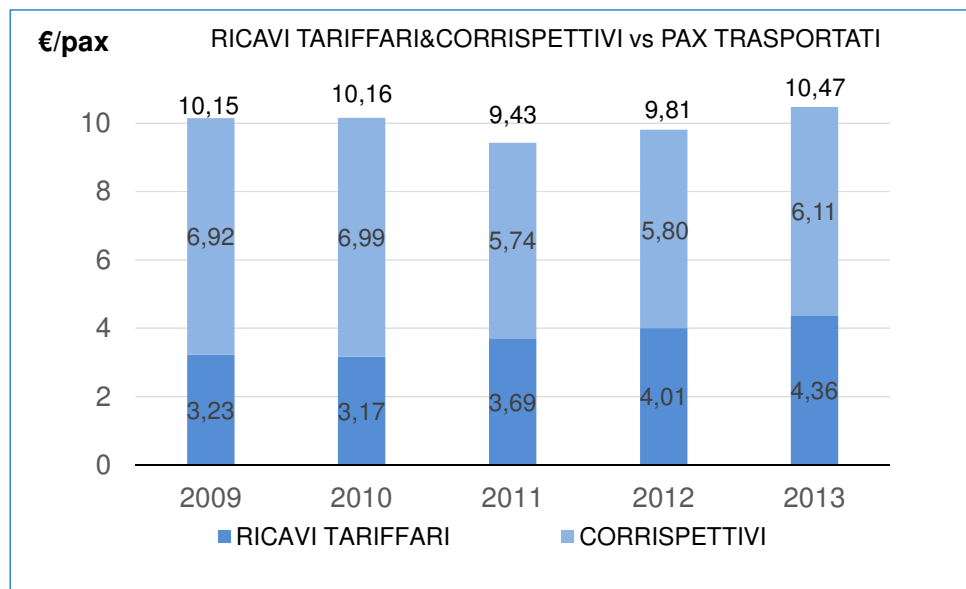


rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	45
Report_BMKG.doc						

Il trend registrato nei proventi del traffico, che come evidenziato impatta pesantemente sul fabbisogno, è diretta conseguenza degli incrementi tariffari intervenuti. Il taglio operato nei servizi erogati (12% nel triennio, pari ad oltre 860.000 treni*km) ha infatti determinato un incremento del load factor (+4%, dal 33% al 37%) unicamente dipendente dalla riduzione dei posti*km offerti (-15%), in condizioni di utenza trasportata (passeggeri*km) sostanzialmente stabile (in diminuzione nel 2013).

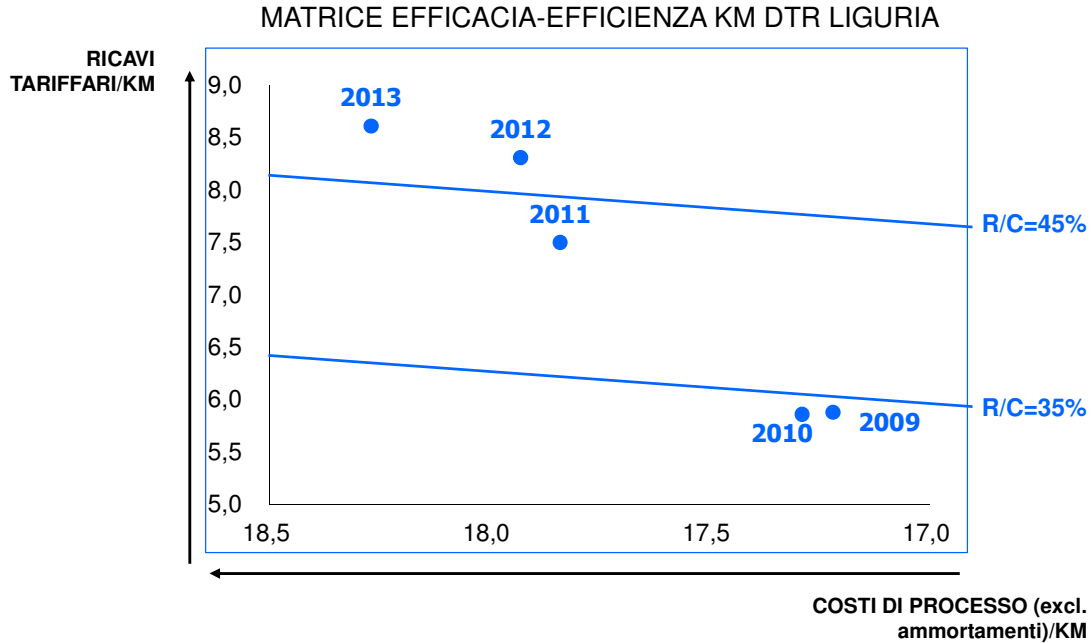


Quanto rilevato è confermato dall'analisi congiunta del trend dei ricavi tariffari (in aumento) e dei corrispettivi (in diminuzione) per passeggero trasportato.

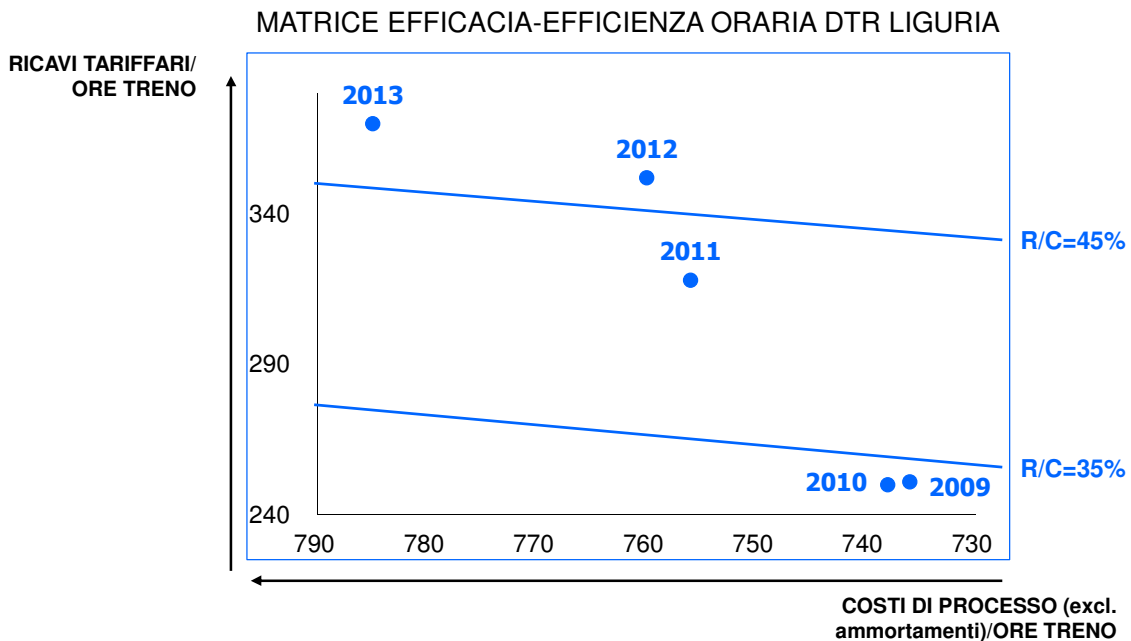


rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	46
Report_BMKG.doc						

La matrice efficacia-efficienza chilometrica evidenzia lo spostamento (artificialmente “virtuoso”) verso livelli di costo maggiori (in questo caso sono stati presi in considerazione i soli costi di processo, esclusi gli oneri per l’ammortamento di materiale rotabile e officine, che nel periodo sono comunque aumentati di 93 centesimi/treno*km), più che compensati dall’incremento dei ricavi da traffico, determinato come sottolineato dagli incrementi tariffari operati su una domanda tipicamente anelastica, che non ha indotto perdite di utenza trasportata, e dal contestuale taglio delle percorrenze.

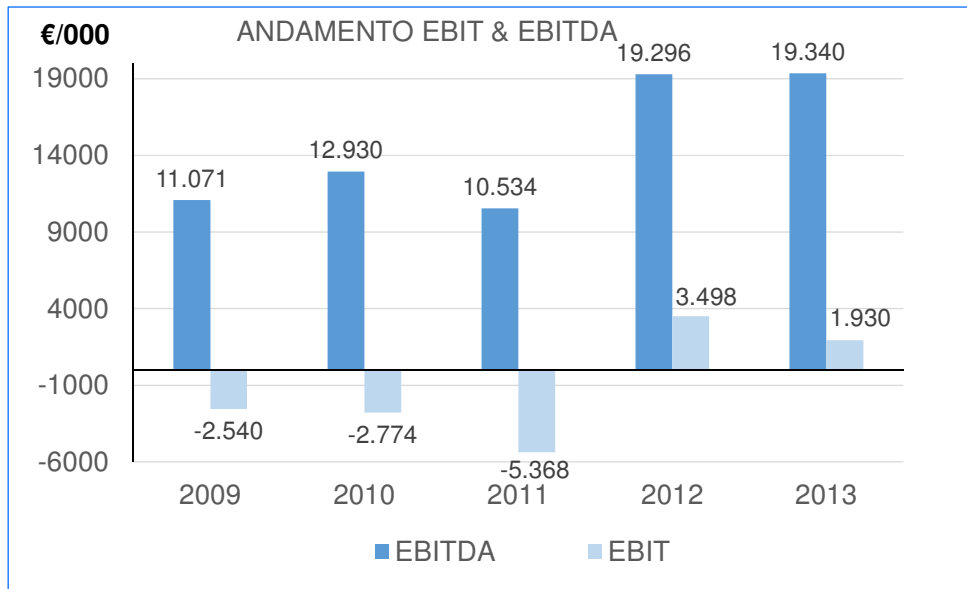


Nella matrice efficacia-efficienza oraria, che “sterilizza” la velocità commerciale, la dinamica dei costi risulta lievemente attenuata, diretta conseguenza dell’incremento della velocità commerciale nel periodo.



rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l’individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all’intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell’arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	47
Report_BMKG.doc						

A livello complessivo di Divisione Regionale, l'EBITDA nel periodo è sempre positivo e in aumento, fatta eccezione per una contrazione registrata nel 2011 a causa della riduzione dei corrispettivi erogati a parità di volumi di servizio, operato solo nel 2012. L'EBIT è invece negativo fino al 2011, anno in cui peggiora oltre che per quanto già evidenziato per l'EBITDA, a causa di un significativo incremento degli accantonamenti per rischi ed oneri. La contrazione dell'EBIT positivo registrata nel 2013 dipende in primis dall'aumento degli oneri per ammortamento e, sebbene in misura minore, dagli accantonamenti per rischi ed oneri.



rev	data	codice	descrizione	redatto	condiviso	pagina
0	31/7/14	5165545694	FILSE spa – Genova Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. CIG 5165545694. Evoluzione normativa, analisi di benchmarking e stato dell'arte del sistema TPL ligure.	Carmeli	N. Serafino D. Diaz A. Leoni	48
Report_BMKG.doc						