



Città di Messina

Dipartimento Servizi Manutentivi

Servizio Mobilità Urbana – ATM - Autoparco

Affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, della sosta e servizi accessori nella Città di Messina

Relazione illustrativa dell'affidamento

Premessa

La finalità della presente Relazione è quella di assolvere agli obblighi informativi e motivazionali richiesti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana di Messina e degli altri servizi di mobilità pubblica (gestione sosta tariffata, servizio di rimozione veicoli).

In essa vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, anche in relazione alle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, dei parametri di efficienza e di qualità, dei benefici per la collettività e dei relativi costi, agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali gestioni pregresse, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo per esso applicabile. Si darà conto degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

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

INDICE

1.	Il contesto di riferimento	5
1.1	Genesi dello svolgimento del servizio urbano di trasporto nel Comune di Messina	5
1.2	Lo scenario attuale alla luce della normativa vigente e il perimetro dell'affidamento in house	5
1.3	I servizi oggetto di affidamento	7
1.4	Affidamento con gara ai sensi dell'art. 4-bis D.L. 78/2009. Perimetro dell'affidamento	9
	<i>Le caratteristiche del servizio offerto e la revisione della politica di mobilità da parte dell'Amministrazione Comunale</i>	<i>10</i>
1.5	Le caratteristiche socio-demografiche	23
1.6	Gli investimenti in corso e programmati	27
1.7	Il piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano	32
1.8	Gli obiettivi di mobilità pubblica da conseguire	32
2.	Il quadro normativo di riferimento	34
3.	Gli esiti della Procedura di Consultazione di cui alla Del. ART 154/2019	39
3.1	Il quadro regolatorio	39
3.2	La Procedura di Consultazione avviata	39
4.	La disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili	40
4.1	Il materiale rotabile	40
4.2	Infrastrutture, impianti e reti	41
5.	Personale preposto all'erogazione del servizio	41
6.	Le condizioni di qualità e certificazioni	42
6.1	Le Condizioni minime di qualità del servizio	42
6.2	Le certificazioni obbligatorie	45
7.	Gli obiettivi di efficienza ed efficacia	46
8.	Criteri di redazione del PEFS per i servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)	50
8.1	Conto economico regolatorio servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)	53
8.2	Stato patrimoniale regolatorio servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)	60
8.3	Piano finanziario regolatorio simulato servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)	63
9.	PEFS sosta e servizi accessori	65
10.	Compensazioni per obblighi di servizio pubblico	65
11.	Piano di accesso al dato	66
12.	La modalità di affidamento prescelta	71
12.1	La compatibilità con il quadro normativo	71
12.2	ATM S.p.A. quale ente affidatario in house	77

12.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento	78
13. Durata e tipologia del contratto di servizio	85
14. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione	86
15. Modifiche introdotte	89
15.1 Le osservazioni dell'ART	89

PARTE I - RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELL’AFFIDAMENTO

1. Il contesto di riferimento

1.1 Genesi dello svolgimento del servizio urbano di trasporto nel Comune di Messina

Il Comune di Messina costituisce l’“Autorità competente a livello locale” ai sensi dell’art. 2, par. 1, lett. c), del Regolamento CE n. 1370/2007 ed è il soggetto (Ente Affidante) preposto agli adempimenti di cui alla Delibera ART n. 154/2019.

Per quanto qui di interesse, in ordine alle attività di pianificazione afferenti all’ambito geografico di riferimento, giova rammentare che con Deliberazioni di Giunta Comunale n. 434/2021 e del Consiglio Comunale n. 361/2022, è stato, rispettivamente, adottato il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” (PUMS) e approvato il “Piano Generale del Traffico Urbano” (PGTU).

Nella Città di Messina attualmente la gestione dei servizi di TPL urbani è affidata alla Azienda Trasporti Messina S.p.A., costituita a seguito della Deliberazione del Consiglio comunale n. 73/C del 23.11.2018 per lo svolgimento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nonché per la gestione degli altri servizi in materia di mobilità urbana. La Società è totalmente partecipata dal Comune di Messina e opera in regime di *in house providing*.

In data 12.02.2020 è stato sottoscritto tra il Comune di Messina e l’azienda A.T.M. S.p.a. il “*Contratto dei servizi per il trasporto pubblico locale su gomma e rotaia e per la gestione dei parcheggi e della sosta a pagamento del Comune di Messina*”, con scadenza alla data del 12 febbraio 2023 (la durata del Contratto di servizio – come da Determina dirigenziale n. 919 del 7 febbraio 2023 – è stata prorogata fino al 31.12.2023, al fine di consentire l’espletamento delle procedure necessarie per procedere con il nuovo l’affidamento dei servizi di TPL urbani, della sosta e della rimozione veicoli in favore di ATM S.p.A).

1.2 Lo scenario attuale alla luce della normativa vigente e il perimetro dell’affidamento in house

In relazione al servizio di trasporto passeggeri, stante la normativa statale (d.lgs. 422/1997) e regionale (L.R. 19/2005) nonché la normativa comunitaria (ora eurounitaria) vigente (Reg. CE 1370/2007), la Città di Messina è l’Autorità competente a livello locale in ordine alla

gestione e amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale insistenti nel proprio territorio geografico.

Stante il quadro normativo vigente ed in vista della scadenza del contratto di servizio stipulato dall'amministrazione con la ATM S.p.A., in data 8 novembre 2022 è stato pubblicato in GUUE l'avviso di preinformazione ai sensi dell'art. 7, par. 2 del Regolamento CE 1370/2007, con il quale l'amministrazione ha comunicato l'intendimento di procedere all'affidamento in house dei servizi di TPL urbano.

Con D.G.C. del 30 dicembre 2022, n. 512, la Giunta comunale ha avviato il procedimento per l'istruttoria di carattere tecnico, economico e finanziario preliminare alla valutazione di un affidamento *in house providing* dei servizi di TPL, della sosta, della rimozione dei veicoli, della gestione integrale delle ZTL cittadine e delle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle fermate autobus/tram, inclusa la relativa segnaletica orizzontale e verticale nell'ambito della città di Messina. Tra gli indirizzi forniti dalla Giunta comunale, figurano i seguenti:

1. qualificazione giuridica del contratto alla stregua di un contratto di concessione di servizio, in regime c.d. "net cost", in conformità a quanto disciplinato dal Regolamento CE, con l'attribuzione dei ricavi da traffico a ATM S.p.A.;
2. durata del contratto di servizio pari a 10 anni, salva la facoltà di proroga, in conformità a quanto disciplinato dal citato Regolamento CE, al fine di consentire l'ammortamento degli investimenti effettuati;
3. investimenti in parco mezzi connessi con i piani e programmi di finanziamento di carattere regionale, nazionale e comunitario;
4. fissazione di parametri di qualità e di efficientamento e previsione di un sistema di monitoraggio della qualità che dovranno essere disciplinati all'interno del contratto di servizio con modalità e forme compatibili con le norme regolatorie di settore;
5. previsione all'interno del contratto di servizio di un sistema di remunerazione in linea con la determinazione del c.d. "costo standard" dei servizi di TPL, compatibilmente con le risorse a disposizione dell'Autorità competente, nonché di un idoneo sistema di monitoraggio dell'equilibrio economico finanziario del contratto, in ogni caso nel

rispetto della c.d. “matrice dei rischi” che verrà redatta conformemente a quanto previsto dalla Delibera ART n. 154/2019.

Nella delibera *de qua*, pertanto, il Consiglio ha dato mandato alla giunta per l’adozione degli atti necessari per l’esecuzione delle funzioni delegate conformemente alla disciplina comunitaria, statale e regolatoria prevista per il tipo di affidamento *in house*, compresa la predisposizione del Piano Economico-Finanziario (PEF) al fine di verificare la economicità e la sostenibilità dell’affidamento *in house* e la fissazione – ai fini del relativo monitoraggio – degli obiettivi di efficienza ed efficacia che si intende perseguire e, infine, per l’individuazione del necessario supporto legale e tecnico per le successive fasi dell’affidamento.

In data 14 luglio 2023 è stato pubblicato il documento di consultazione pubblica di cui alla Delibera ART n. 154/2019 sul sito istituzionale della Città di Messina <https://comune.messina.it/it>. Non sono pervenuti contributi o osservazioni rispetto al documento pubblicato e consultabile fino al 4 agosto 2023.

1.3. I servizi oggetto di affidamento

La rete dei servizi di trasporto oggetto di programmazione da parte dell’amministrazione e oggetto del presente affidamento comprende 50 linee di trasporto automobilistico svolte con l’impiego di 90 autobus a decorrere dal primo anno di affidamento per arrivare all’impiego di oltre 120 autobus a fine periodo di affidamento. L’asse centrale del progetto è dato dalla dorsale principale (SHUTTLE) per un totale di 32 km da nord a sud, che permette di collegare i punti nevralgici della città: metroferrovia di Giampileri, stadi San Filippo e Celeste, Policlinico, stazione Ferroviaria, terminal Aliscafi e Traghetti, Università, Tribunale, Municipio, Prefettura, Museo e Laghi di Ganzirri. Grazie ai collegamenti a pettine che costituiscono adduzione alla linea principale, lo Shuttle è interconnesso con le altre linee.

Le altre linee in partenza dai villaggi e dalle periferie servite da bus sono alcune dirette alla stazione Centrale (Cavallotti), mentre altre dirette alle intersezioni con la dorsale principale con la quale, tramite scalo, è possibile proseguire il viaggio.

Tra i servizi di TPL eserciti attualmente e che rientrano nel perimetro dell’affidamento vi è anche il servizio di trasporto su tram. La tranvia è stata inaugurata il 3 Aprile 2003; il tracciato della linea tranviaria si sviluppa in direzione longitudinale, attraversando il centro urbano,

secondo la direttrice Nord-Sud per 7,7 Km, tra il capolinea Sud, denominato “Bonino” sito in Viale Gazzi e il Capolinea Nord nell’area denominata “Museo”, in prossimità dell’incrocio fra Viale della Libertà e Viale Annunziata.

La prima parte del tracciato si svolge lungo il Viale della Libertà a ridosso della costa e prosegue per Via Vittorio Emanuele II, avanzando per Via I Settembre, attraversando P.zza della Repubblica e risalendo per Via T. Cannizzaro. La direttrice longitudinale seguita dal tracciato, da Via Cannizzaro in poi, non è più la via costiera ma si sviluppa su una parallela più interna passando per Viale S. Martino e Villa Dante.

La seguente immagine illustra nel dettaglio il tracciato della linea tranviaria:



Nella tabella che segue sono riportati i dati storici 2022-2023 dei Servizi Minimi attribuiti al Comune.

Servizi Minimi attribuiti e perimetro dell'affidamento in-house (storico annualità 2022-2023)

Servizi attribuiti al Comune (Km/anno)	minimi	Perimetro dell'affidamento in house (Km/anno)	in	Totale Km eserciti (consuntivo 2022)	Totale Km eserciti (previsionale 2023)
6.000.000	Servizio gommato	6.000.000	Servizio gommato	5.928.842,812	6.232.343,267
450.000	servizio tramviario	450.000	servizio tramviario	231.815,575	316.083,190

1.4 Affidamento con gara ai sensi dell'art. 4-bis D.L. 78/2009. Perimetro dell'affidamento

Nella tabella che segue sono riportati i dati previsionale dei Servizi Minimi attribuiti al Comune, il perimetro dell'affidamento *in house* e quello dell'affidamento con gara in applicazione delle previsioni di cui all'art. 4bis D.L. 78/2009.

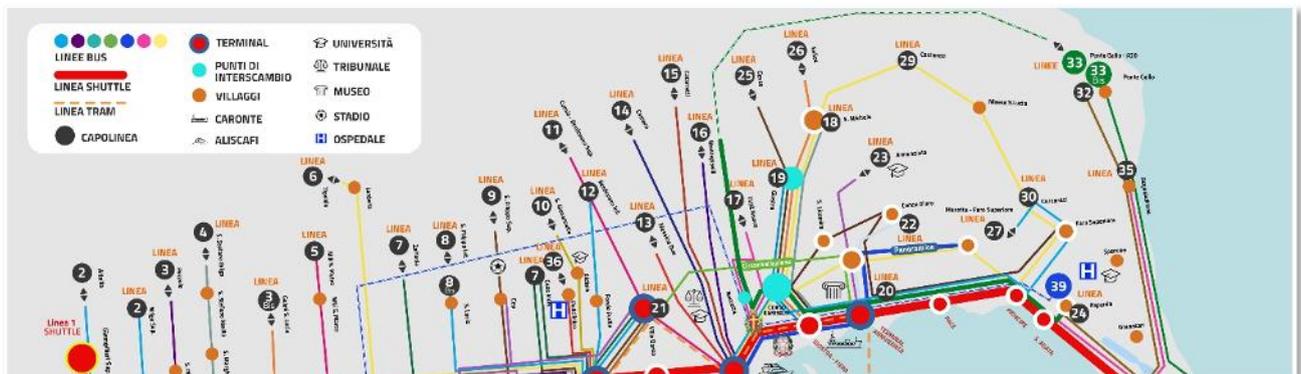
Nel rispetto delle disposizioni normative di settore – che verranno dettagliatamente illustrate *infra* ATM provvederà – in qualità di soggetto delegato dall'amministrazione comunale – ad affidare una quota parte dei propri servizi (prendendo come riferimento l'anno iniziale 2024) pari al 10%.

In particolare, ATM provvederà ad affidare parte dei propri servizi in misura progressiva fino a raggiungere il target del 10% fissato all'art. 4-bis D.L. 78/2009 nel rispetto della seguente Tabella (valori espressi in milioni di km):

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Percorrenze autolinee	6,0	6,1	6,6	6,7	6,7	6,8	6,8	7,0	7,0	7,0
<i>di cui percorrenze autolinee subaffidate</i>	0,36	0,39	0,42	0,45	0,48	0,51	0,54	0,57	0,60	0,65
Percorrenze tram	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Percorrenze totali	6,45	6,59	7,05	7,11	7,11	7,27	7,27	7,45	7,45	7,45

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

La produzione chilometrica annua del servizio di trasporto pubblico urbano – ad eccezione del 2020 (anno fortemente influenzato dagli eventi connessi alla pandemia da Covid-19) – è pari a circa 6.450.000 di vetture*km (6.000.000 su gomma + 450.000 su rotaia), secondo un sistema di linee riportate dal grafico che segue:



Il perimetro geografico del servizio dei territori interessati è quello risultante dalla sottoindicata immagine:



Nel corso del 2023 l'azienda ha avviato una serie di attività con l'obiettivo di potenziare e realizzare un servizio pubblico d'eccellenza tramite l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze delle linee mettendo in atto delle politiche di innovazione a medio e lungo termine.

L'assetto del sistema di Trasporto Pubblico Urbano pianificato risponde ai seguenti principi/obiettivi che l'amministrazione intende perseguire:

1. semplificazione degli itinerari, possibilmente sullo stesso percorso sia in andata che in ritorno, senza perdere in efficacia in termini di copertura territoriale;
2. necessità di evitare eccessive sovrapposizioni di itinerari;

3. necessità di agevolare l'interscambio fra le diverse linee e fra le linee ed altri nodi strategici (parcheggi di interscambio, stazione ferroviaria, autostazione, nodi di interscambio fra urbano ed extraurbano, ecc.);
4. modulazione del servizio nei giorni feriali e festivi in base alle richieste dell'utenza e in relazione ad eventi e manifestazioni di interesse;
5. introduzione sulle linee specifiche di sussidi nelle fasce orarie di punta con elevate frequenze di passaggio;
6. prolungamento dell'orario di servizio serale di linee centrali e periferiche

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

Linee Trasporto Pubblico Urbano Feriali

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA	
						MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
1	SHUTTLE	Giampilieri Sup. - Stazione Centrale - Annunziata - Paradiso - Ortopedico - Via Circuito	Giampilieri Sup. - Torre Faro	31,450	105'	autobus	Urbano feriale
2	Altolia / Briga	Altolia - Giampilieri - Briga Marina - Nazionale - Tremestieri	Giampilieri Sup. - Altolia	18,700	35'	autobus	Urbano feriale
3	Pezzolo	Pezzolo - Giampilieri FFSS - S. Margherita - SS114 - Rotonda S. Margherita - Tremestieri	S.S. 114 Punto Interscambio - Pezzolo	9,650	25'	autobus	Urbano feriale
3 bis	Pezzolo / Galati / ZIR	Pezzolo - S. Margherita - Galati - ZIR	S.S. 114 Punto Interscambio - Galati S. Lucia	8.010	25'	autobus	Urbano feriale

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA	
						MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
4	S. Stefano Briga / ZIR	S. Stefano Briga - SS 114 - Canneto - Tremestieri - Pistunina - Via M. Polo - ZIR	S.S. 114 Punto Interscambio - S. Stefano Briga	3,680	15'	autobus	Urbano feriale
5	Mili S. Pietro / ZIR	Mili S. Pietro - Tremestieri - ZIR	ZIR – Mili S. Pietro	8,710	28'	autobus	Urbano feriale
6	Tipoldo / Lardereria / ZIR	Tipoldo - Lardereria - ZIR	ZIR – Tipoldo	8,900	31'	autobus	Urbano feriale
7	Zafferia/ Villa Dante	Zafferia - Villa Dante	Villa Dante - Zafferia	6,540	25'	autobus	Urbano feriale
7 bis	Case INCIS/ Villa Dante	Case INCIS - Minissale - Villa Dante	Villa Dante - Case INCIS	3,400	15'	autobus	Urbano feriale
8	S. Filippo Inf. / S. Lucia / ZIR	S. Filippo Inf. - S. Lucia sopra Contesse - ZIR	ZIR - S. Lucia	6,980	22'	autobus	Urbano feriale
8 bis	S. Lucia / ZIR	S. Lucia sopra Contesse - ZIR	ZIR - S. Lucia	7,540	22'	autobus	Urbano feriale
9	S. Filippo Sup. / ZIR	S. Filippo Sup. - ZIR	ZIR - S. Filippo Sup.	6,610	25'	autobus	Urbano feriale
10	S. Giovannello / Aldisio / Villa Dante	S. Giovannello - Rione Aldisio - Villa Dante	Villa Dante – C.da Baglio	4,750	23'	autobus	Urbano feriale
11	Cumia / Villa Dante	Cumia - Bordonaro - Villa Dante	Villa Dante - Cumia	9,260	32'	autobus	Urbano feriale
12	Bordonaro / Villa Dante	Bordonaro - Villaggio Santo - Fondo Fucile - ZIR - Villa Dante	Villa Dante - Bordonaro Inf.	5,440	22'	autobus	Urbano feriale
12bis	Navetta parcheggi	Bordonaro Inf. – Parcheggio Gazzi – Terminal ZIR	ZIR - Bordonaro Inf.	2,970	9'	autobus	Urbano feriale
13	Messina Due / Stazione Centrale	Messina Due - Via G. Pilli - V.le Europa - Via C. Battisti - Via T. Cannizzaro -	Stazione Centrale - Messina Due	6,980	25'	autobus	Urbano feriale

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA	
						MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
		Stazione Centrale					
14	Camaro / Stazione Centrale	Compl. Mito - Camaro - Viale Europa - Via C. Battisti - Via T. Cannizzaro - Stazione	Stazione Centrale - Compl. Mito	6,610	30'	autobus	Urbano feriale
15	Catarratti / Forte S. Salvatore / Stazione Centrale	Catarratti - V.le Europa - Via C. Battisti - Stazione Centrale - Forte S. Salvatore	Stazione - Catarratti	10,300	41'	autobus	Urbano feriale
15 bis	Case Incis - Vill. Unrra	Villaggio Unrra - Via Marco Polo - Via La Farina - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - Villaggio Unrra	10,770	42'	autobus	Urbano feriale
16	Montepiselli / Stazione Centrale	Montepiselli - Gravitelli - Via T. Cannizzaro - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - Montepiselli	4,530	20'	autobus	Urbano feriale
17	Città Nuova / Stazione Centrale	Città Nuova - V.le R. Elena - V.le Boccetta - Corso Garibaldi - Via T. Cannizzaro - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - Città Nuova	6,390	26'	autobus	Urbano feriale
18	S. Michele / Stazione Centrale	S. Michele (Pisciotta) - V.le Giostra - Corso Garibaldi - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - S. Michele (Pisciotta)	7,190	31'	autobus	Urbano feriale
18 bis	Giampileri / V.le Giostra / Faro Sup. / Torre Faro	Giampileri Sup. - Stazione Centrale - Ist. Antonello - Via Circuito	ATM - Giampileri Sup. - AMAM Osp. Papardo - Stazione	59,860	193'	autobus	Urbano feriale
19	V.le Giostra / Stazione Centrale	Casa nostra - V.le Giostra - Corso Garibaldi - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - Casa nostra	7,950	35'	autobus	Urbano feriale

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA	
						MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
19 bis	Granatari / Giostra / Stazione Centrale	Granatari - V.le Giostra - Corso Garibaldi - Stazione Centrale	Torre Faro – S. Michele – Stazione	24,250	69'	autobus	Urbano feriale
20	S. Licandro / Stazione Centrale	C.da Citola - S. Licandro - V.le R. Elena - V.le R. Margherita - Via T. Cannizzaro - Terminal Cavallotti	Terminal Annunziata - C.da Citola	8,580	34'	autobus	Urbano feriale
21	Circonvallazione	V.le Annunziata - V.le R. Elena - Via T. Cannizzaro - Terminal Cavallotti	Stazione – Terminal Annunziata	10,910	48'	autobus	Urbano feriale
22	Basile / V.le Annunziata	Conca D'oro - Basile - V.le Annunziata	Terminal Annunziata - Conca D'Oro	4,250	20'	autobus	Urbano feriale
23	SS. Annunziata	P. Arena - C.da Citola - Conca D'Oro - V.le Annunziata	Terminal Annunziata - P. Arena	9,900	30'	autobus	Urbano feriale
24	Panoramica / Stazione Centrale	Sperone - C.da Badessa - Serri - Osp. Papardo - Frantinaro - Panoramica dello Stretto - V.le R. Elena - V.le Giostra - Corso Garibaldi – Cavallotti	Terminal Annunziata – C.da Badessa	17,830	39'	autobus	Urbano feriale
25	Gesso / Stazione Centrale	Gesso - Colli S. Rizzo - Neurolesi - Via Palermo - Torrente Trapani - Cavallotti	Cavallotti - Gesso	17,160	50'	autobus	Urbano feriale
26	Salice / Stazione Centrale	Marmora - Salice - V.le Giostra - Cavallotti	Cavallotti - Marmora	18,180	58'	autobus	Urbano feriale

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
27	Faro Sup. / Marotta	Marotta - Faro Sup.- Panoramica dello Stretto - Terminal Museo	Terminal Annunziata – C.da Marotta	6,960	20'	autobus	Urbano feriale
28	Tram	ZIR / Provinciale / Cairolì / Stazione / Municipio / Museo	ZIR - MUSEO	7,700	40'	tram	Urbano feriale
29	Castanea / Masse	V.le Giostra / V.le Libertà - S. Michele - Castanea - Massa S. Giorgio - Curcuraci - Marotta - Litoranea - Terminal Cavallotti	Stazione - Castanea - Terminal Cavallotti	39,760	120'	autobus	Urbano feriale
30	Curcuraci / Masse	V.le Giostra / V.le Libertà - S. Michele - Castanea - Masse - Curcuraci - Marotta - T. Guardia - Litoranea - Terminal Cavallotti	Stazione - Faro Sup. - Terminal Cavallotti	39,820	120'	autobus	Urbano feriale
31	Torre Faro / Papardo	V.le Annunziata - Litoranea - Papardo - Torre Faro	Torre Faro - Ospedale Papardo - Torre Faro	11,650	28'	autobus	Urbano feriale
32	Ponte Gallo / Torre Faro / V.le Annunziata	V.le Annunziata - Papardo - Ganzirri - Torre Faro - Spartà - Ponte Gallo	Terminal Annunziata - Ponte Gallo	32,870	65'	autobus	Urbano feriale
33	Ponte Gallo (Autostrada)	Ponte Gallo - A20 - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - Ponte Gallo	15,920	34'	autobus	Urbano feriale
33 bis	Ponte Gallo – Papardo (A20)	Ponte Gallo - Autostrada A20 - Ospedale Papardo	Ponte Gallo - Ospedale Papardo	23,960	49'	autobus	Urbano feriale

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA	
						MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
34	Cimitero Granatari	Torre Faro - Salita Frantinaro	Frantinaro - Torre Faro - Frantinaro	14,780	32'	autobus	Urbano feriale
35	Acqualadrone	Terminal Museo - V.le Annunziata - Ganzirri - Mortelle - Acqualadrone	Terminal Museo - Acqualadrone	19,050	45'	autobus	Urbano feriale
36	A.O.U. Policlinico "G. Martino"	ZIR - Policlinico	ZIR - Policlinico	6,780	50'	autobus	Urbano feriale
37	Shopping	Municipio - Via Garibaldi - P.zza Cairoli - Via Tommaso Cannizzaro - Via La Farina - Via Trieste - Viale S. Martino - Viale Europa - Via Cesare Battisti - Via T. Cannizzaro - Corso Cavour - Piazza Antonello (Duomo) - Via Garibaldi - Municipio.	Municipio - Viale Europa - Municipio	5,180	30'	autobus	Urbano feriale
39	S. Margherita / Osp. Papardo	S. Margherita - V.le Bocchetta - A20 - Panoramica dello Stretto - Osp. Papardo	S.S. 114 Punto Interscambio - Osp. Papardo	26,770	60'	autobus	Urbano feriale
40	Castanea / Gesso	Gesso - Ponte Gallo - Rodia - S.Saba - Spartà - Castanea	Ponte Gallo - Gesso - Castanea	29,820	58'	autobus	Urbano feriale

Linee Trasporto Pubblico Urbano Festive

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
1	SHUTTLE	Giampilieri Sup. - Stazione Centrale - Annunziata - Paradiso - Ortopedico - Via Circuito	Giampilieri Sup. – Torre Faro	31,450	80'	autobus	Urbano festive
2 - 3	Altolia / Pezzolo	Terminal Cavallotti - Altolia - Giampilieri Sup. - Pezzolo - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti - Pezzolo – Altolia	36,960	103'	autobus	Urbano festive
4 - 5	S. Stefano Briga / Mili S. Pietro	Terminal Cavallotti - S. Stefano Briga - SS 114 - Mili S. Pietro - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti - Mili S. Pietro - S. Stefano Briga - Stazione Centrale	21,570	68'	autobus	Urbano festive
6 - 7	Tipoldo / Zafferia	Terminal Cavallotti - Tipoldo - Larderia - Zafferia - SS 114 - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti - Zafferia - Tipoldo	17,630	62'	autobus	Urbano festive
8	S. Filippo Inf. / S. Lucia	Terminal Cavallotti - S. Filippo Inf. - S. Lucia - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti – S. Lucia	11,030	38'	autobus	Urbano festive
9	S. Filippo Sup / Cavallotti	S.Filippo Sup. - Piano Stella - Via La Farina - Stazione C.le	Terminal Cavallotti - S.Filippo Sup.	10,160	41'	autobus	Urbano festive
10 - 12	S. Giovannello / Bordonaro	Terminal Cavallotti - S. Giovannello - Bordonaro Inf. - Rione Aldisio - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti – C.da Baglio – Bordonaro Inf.	9,890	38'	autobus	Urbano festive

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
11	Cumia	Terminal Cavallotti - Cumia Sup. - Via Sardegna - Via Catania - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti - Cumia Sup.	9,300	35'	autobus	Urbano festive
14 - 15	Camaro / Catarratti	Terminal Cavallotti - S. Paolo - Mito - Camaro Sup. - Catarratti - Bisconte - Stazione Centrale	Terminal Cavallotti - Catarratti	5,550	18'	autobus	Urbano festive
16 - 17	Montepiselli / Città Nuova	Terminal Cavallotti - V.le Giostra - Ignatianum - Città Nuova - Pietro Castelli - Montepiselli	Terminal Cavallotti - Montepiselli	13,830	47'	autobus	Urbano festive
18 - 19	S. Michele	S. Michele - V.le Giostra - Corso Garibaldi - Terminal Cavallotti	Terminal Cavallotti - S. Michele	7,330	28'	autobus	Urbano festive
20 - 21	S. Licandro / Circonvallazione	Terminal Cavallotti - V.le P. Umberto - V.le R. Margherita - V.le R. Elena - S. Licandro - Via Cappellani	Terminal Cavallotti - Terminal Annunziata	10,230	33'	autobus	Urbano festive
22 - 23	Annunziata / Conca D'Oro	Terminal Cavallotti - V.le R. Elena - V.le Annunziata - Conca D'Oro - C.da Citola - P. Arena	Terminal Cavallotti - P. Arena	10,910	40'	autobus	Urbano festive
24 - 27	Panoramica / Sperone	Terminal Cavallotti - V.le della Libertà - Panoramica - C.da Marotta - Faro Sup. - Osp. Papardo - Serri - Sperone - C.da Badessa	Terminal Cavallotti - C.da Badessa	23,510	55'	autobus	Urbano festive

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
25 - 26	Salice / Gesso	Terminal Cavallotti - Colle S. Rizzo - Gesso - P. Castanea - Salice - Marmora - Ponte Gallo	Terminal Cavallotti - Gesso – Ponte Gallo	23,190	61'	autobus	Urbano festive
28	Tram	Zir / Provinciale / Cairoli / Stazione / Municipio / Museo	ZIR – MUSEO	7,700	40'	tram	Urbano festive
29 - 30	Masse dx / Masse sx	Terminal Cavallotti - V.le della Libertà - Via C. Pompea - Faro Sup. - Curcuraci - Massa S. Lucia - P.Ila Castanea	Terminal Cavallotti - Faro Sup. – Castanea	25,940	64'	autobus	Urbano festive
31	Torre Faro / Papardo	Terminal Cavallotti - V.le della Libertà - Via C. Pompea - Papardo - Torre Faro - Mortelle - Ponte Gallo	Terminal Annunziata – Ospedale Papardo – Torre Faro	16,050	36'	autobus	Urbano festive
32	Ponte Gallo S.S.113	Terminal Cavallotti - Terminal Museo - S. Agata - Ganzirri - Mortelle - Ponte Gallo	Terminal Annunziata - Ponte Gallo	30,740	55'	autobus	Urbano festive
40	Castanea / Gesso	Cavallotti - Viale S. Martino - Via Garibaldi - Giostra - Via Palermo - Colle S. Rizzo - Gesso - Ponte Gallo - Rodia - S.Saba - Spartà - Castanea	Cavallotti - Gesso - Castanea	29,820	58'	autobus	Urbano festive

Linee Trasporto Pubblico Urbano Notturme

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
N1	Shuttle notturno	Giampilieri Sup. - Stazione Centrale - Annunziata - Paradiso - Ortopedico - Via Circuito	Giampilieri Sup. – Torre Faro	34,790	85'	autobus	Urbano notturne
N2	Circonvallazione Notturmo	Stazione Centrale - V.le Europa - V.le Italia - V.le P. Umberto - V.le R. Margherita - V.le R. Elena - Panoramica - Ganzirri - Rotonda Granatari	Stazione Centrale - Rotonda Granatari	20,460	50'	autobus	Urbano notturne
N3	Ponte Gallo Notturmo	Cavallotti - Museo - Torre Faro - Acqualadrono - Ponte Gallo	Cavallotti - Ponte Gallo	16,33	92'	autobus	Urbano notturne

Linee Trasporto Pubblico Urbano Speciali

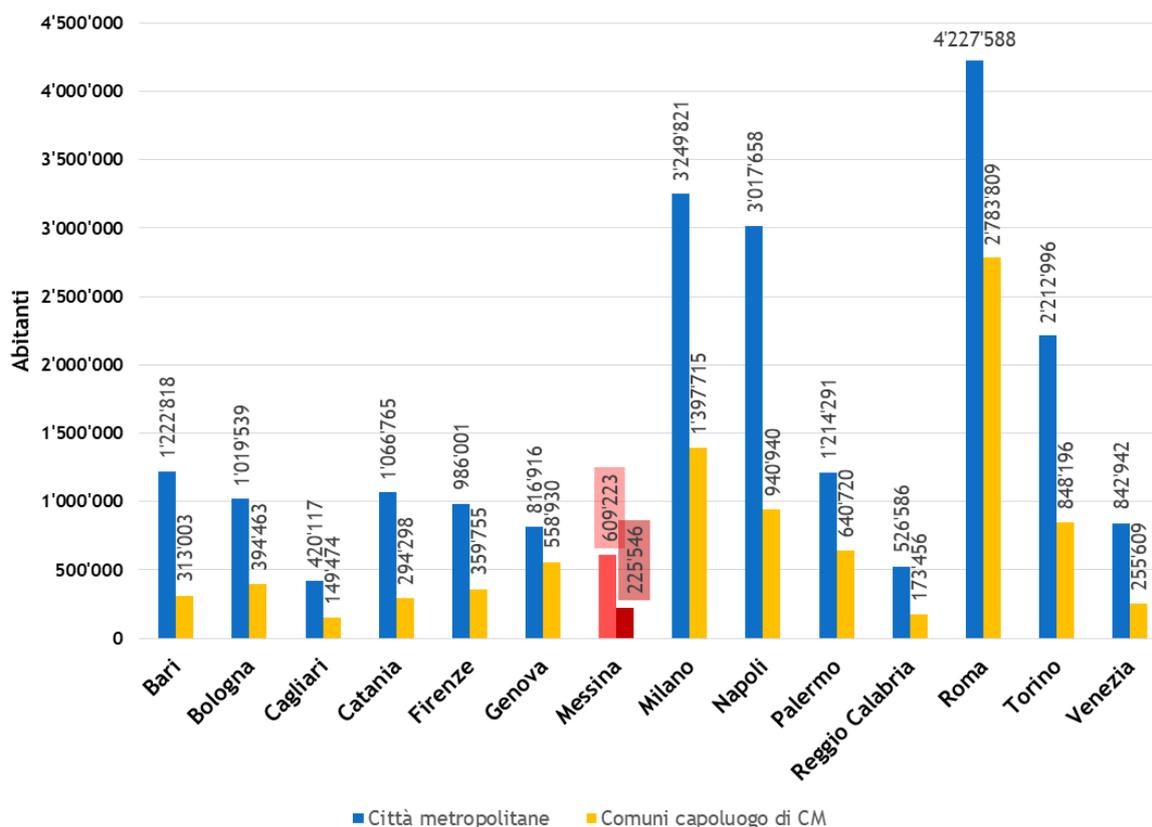
NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
38	NAVETTA TORRI MORANDI estiva	Parcheggio Torri Morandi – Pilone Torre Faro – Via Pozzo Giudeo	Torri Morandi – Pilone Torre Faro – Torri Morandi	2,560	15'	autobus	Urbano speciali
SPC	NAVETTA TORRE FARO estiva	Parcheggio Torri Morandi – Via Pozzo Giudeo – Via Scuole – Via Nuova – Rotonda	Torri Morandi – Ist. Marino - Torri Morandi	3,190	10'	autobus	Urbano speciali

NUMERO LINEA	DESCRIZIONE	PERCORSO	ORIGINE/ DESTINAZIONE	LUNGHEZZA (KM)	TEMPI DI PERCORRENZA (MIN.)	TIPOLOGIA MEZZO (AUTOBUS O TRAM)	CLASSIFICAZIONE
		Granatari – Ist. Marino					
NVC	Navetta Tommaso Cannizzaro natalizia	Parcheeggio Cavalcavia – Stazione – Cavallotti – Via I Settembre – Via La Farina – Via T. Cannizzaro – Via Natale Masuccio – Via T. Cannizzaro – Parcheeggio Cavalcavia	Parcheeggio Cavalcavia – Tribunale - Parcheeggio Cavalcavia	2,940	10'	autobus	Urbano speciali
NVS	Navetta San Martino natalizia	Terminal Villa Dante – Via Catania – Via S. Cosimo – V.Le San Martino – Via S. Cecilia – Via La Farina – V.Le Europa – Rotonda Zaera – Via Catania – Terminal Villa Dante	Terminal Villa Dante – Via S. Cecilia – Terminal Villa Dante	3,870	20'	autobus	Urbano speciali

1.5 Le caratteristiche socio-demografiche

La Città metropolitana di Messina si colloca al 12° posto per popolazione residente tra le 14 Città metropolitane con i suoi 609.223 abitanti. Stessa posizione per il Comune di Messina che arriva a 225.546 abitanti.

Popolazione residente nelle Città metropolitane e nei corrispondenti comuni capoluogo
(Anno 2020)



Fonte: PUMS Messina 2030 (maggio 2023)

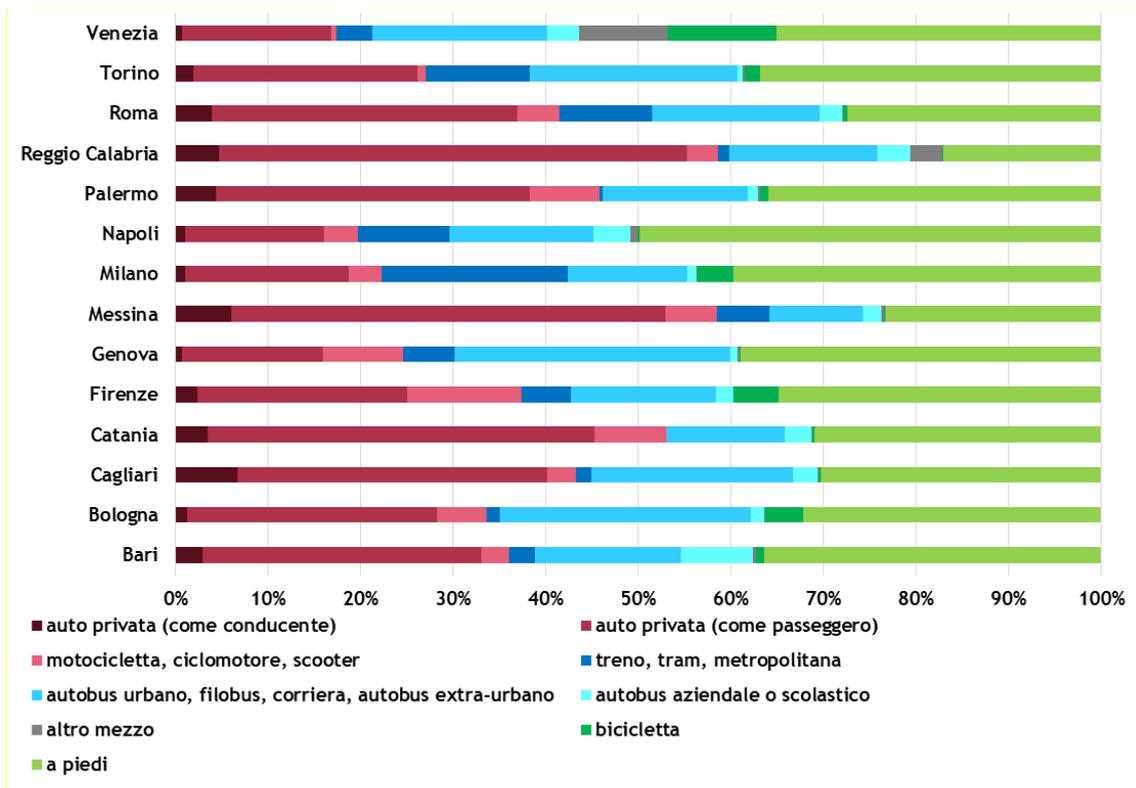
Il Comune di Messina si colloca al 10° posto come indice di attrattività tra i 14 Comuni capoluogo di Città metropolitane. Al netto della popolazione che si sposta giornalmente all'interno del comune, si rileva una netta prevalenza delle persone in ingresso (17'758 unità) rispetto a quelle in uscita (4'865 unità).

Di seguito si indica quale sia il mezzo di trasporto più utilizzato per effettuare il tratto più lungo del tragitto (in termini di distanza e non di tempo) per recarsi al luogo di studio. Le

informazioni si riferiscono agli spostamenti per motivi di studio della popolazione residente in famiglia.

Il Comune di Messina si colloca al 13° posto per mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) con solo il 23.3% degli spostamenti ed al 2° posto per la mobilità privata pari al 58.4% (auto come conducente e passeggero e motociclo).

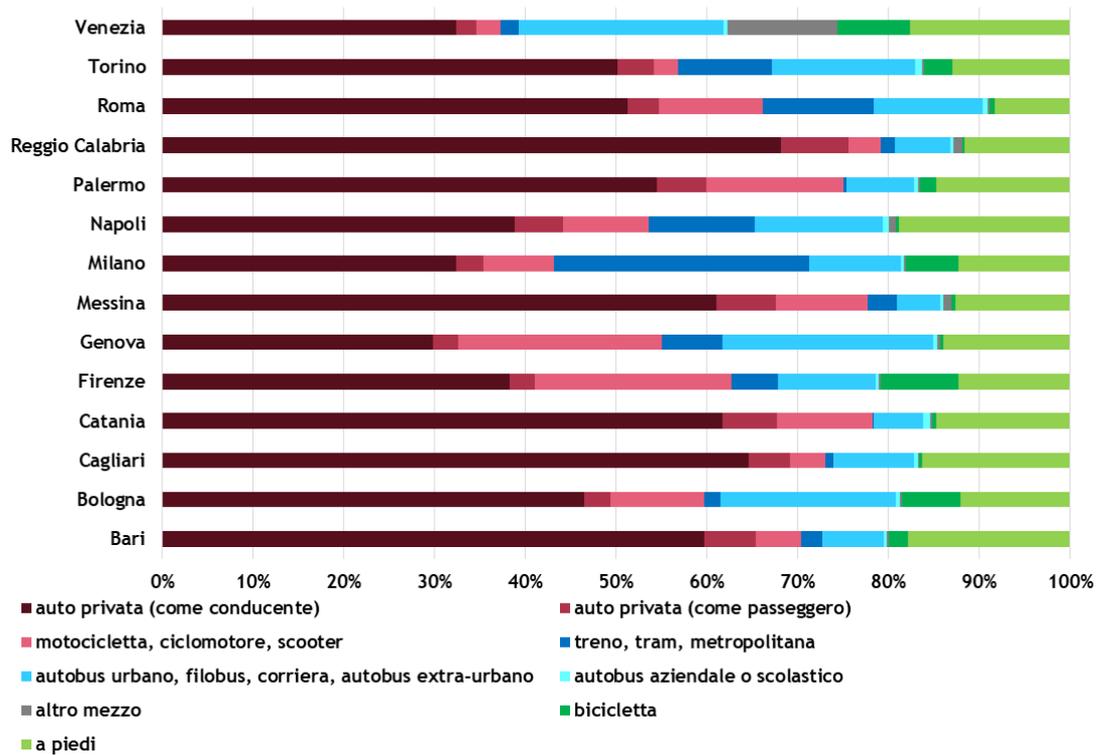
Ripartizione modale della mobilità sistematica per motivi di studio (Anno 2020)



Fonte: PUMS Messina 2030 (maggio 2023)

Il Comune di Messina si colloca in fondo alla classifica per quanto riguarda sia la mobilità attiva (12° posto con il 13% di spostamenti a piedi e in bicicletta), sia l'uso di mezzi di trasporto collettivi (11° posto con l'8.3% di spostamenti in treno, tram, metropolitana, autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano, autobus aziendale o scolastico).

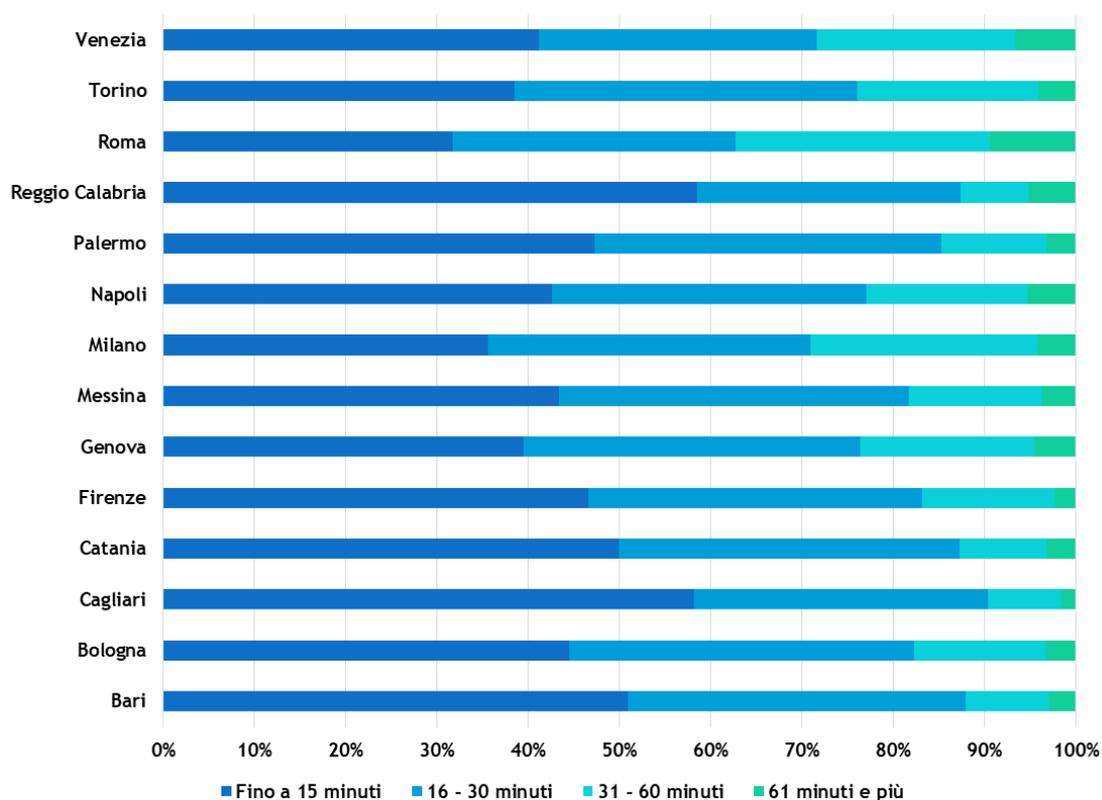
Ripartizione modale della mobilità sistematica per motivi di lavoro (Anno 2020)



Fonte: PUMS Messina 2030 (maggio 2023)

Il Comune di Messina si colloca poi all'8° posto per spostamenti per studio o lavoro entro i 15 minuti (43.4%).

Classificazione per durata della mobilità sistemata (Anno 2020)



Fonte: PUMS Messina 2030 (maggio 2023)

La crescita dei viaggiatori rilevata nel 2022 e la proiezione della domanda per il 2023 dimostrano come il volume di passeggeri è in aumento grazie alle iniziative messe in atto nel corso dell'anno tra cui l'abbonamento MoveMe e la maggiore qualità del servizio offerto. Nel dettaglio, nel 2022 i passeggeri trasportati sono risultati pari a oltre 5,3 milioni in rialzo rispetto al 2021 pari a oltre 5 milioni. Il 2023 rappresenta un'annualità non rappresentativa per i valori particolarmente elevati registrati dovuti alla misura *spot* a carattere eccezionale, dell'iniziativa *Moveme*, patrocinata dall'Unione Europea e interamente finanziata con risorse "Pon Città Metropolitane 2014-2020". Con l'obiettivo di offrire all'utenza un nuovo e più efficiente sistema di trasporto pubblico locale, attraverso MoveMe, i cittadini hanno potuto sottoscrivere un abbonamento annuale al costo straordinario di € 20,00 per usufruire di bus e tram. L'iniziativa ha portato ad un aumento straordinario della domanda; nel 2023 l'azienda ha registrato oltre 11 milioni di passeggeri trasportati. Tuttavia, tenuto conto delle

suddette motivazioni, nel 2024 è stata previsto un valore pari a circa 5,5 milioni, in linea con l'aumento registrato tra il 2021 e il 2022.

Come verrà individuato *infra*, principale obiettivo del presente affidamento *in house* consiste nell'“abbandono” del mezzo privato in ragione di un efficientamento del servizio di trasporto pubblico locale esercito dalla ATM, unitamente all'ampliamento dell'offerta di parcheggio in particolare quella di interscambio, in modo da poter aumentare il tasso di utilizzo del mezzo di trasporto collettivo da parte dell'utenza.

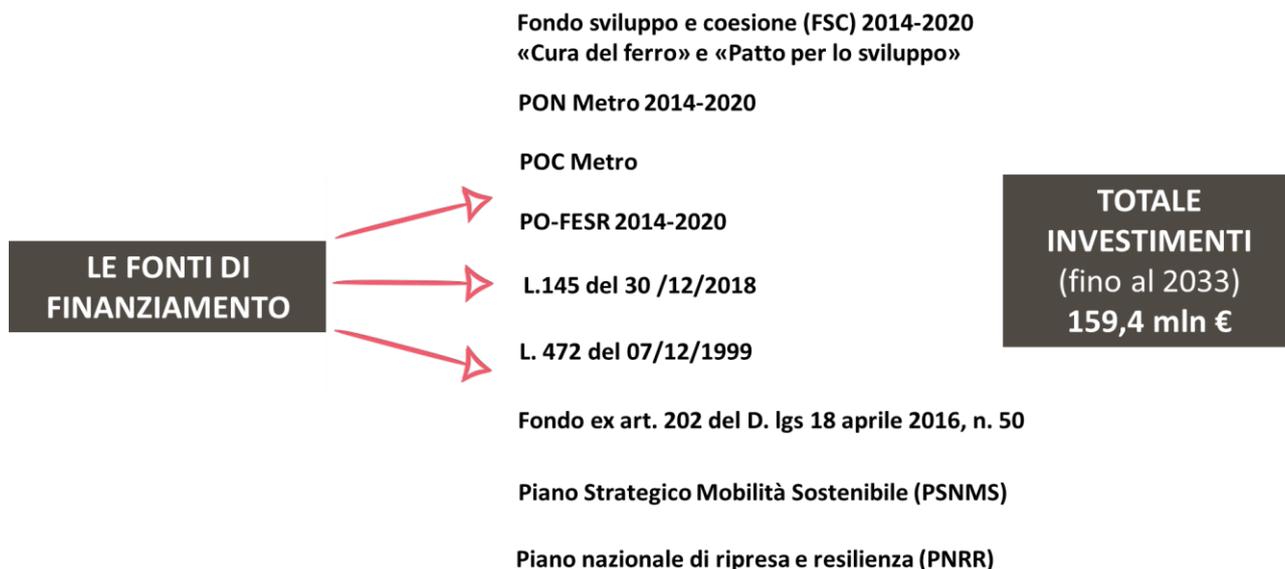
1.6 Gli investimenti in corso e programmati

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

Il Comune di Messina ha individuato **l'A.T.M. S.p.A. quale soggetto attuatore**¹ degli interventi finanziati in materia di trasporto pubblico locale, *smart mobility* e rinnovo della flotta, sia automobilistico che tramviario. L'individuazione della azienda partecipata pubblica quale soggetto attuatore di opere pubbliche interferenti e/o legate al perimetro statutario delle attività oggetto dell'impresa porta a vantaggi, che complessivamente giustificano sia sotto il profilo economico, ad esempio nella gestione dell'IVA, al fine di massimizzare gli importi destinati agli investimenti e nella gestione dei flussi di cassa dei contributi pubblici (con l'onere di anticipazione che grava sul soggetto attuatore), che di semplificazione, tenuto conto dei benefici legati ad una maggiore velocità esecuzione e messa in esercizio del bene. Complessivamente, l'ammontare degli **investimenti fino al 2033, finanziati attraverso risorse pubbliche a carattere europeo, nazionale e locale** è pari a **159,4 milioni di euro**. Le risorse per **86,9 milioni di euro** finanziano il **rinnovo della flotta su gomma** e la realizzazione

¹ L'azienda è stata nominata soggetto attuatore in virtù dei seguenti atti/provvedimenti: Delibera di Giunta n°498 del 21/09/2018; Delibera di Giunta n°79 del 10/02/2020; Determinazione m°1021 del 11/02/2022; Deliberazione n°110 del 09/02/2022; Determinazione n°1567 del 28/02/2022; Determinazione n°5814 del 06/07/2022; Deliberazione n°3908 del 09/05/2023; Determinazione n°3907 del 09/05/2023.

dell'**infrastruttura** per l'approvvigionamento dei mezzi, **56,9** milioni di euro sono dedicati alla riqualificazione ed al potenziamento della linea **tram**, **13,8** milioni di euro allo sviluppo delle **innovazioni tecnologiche** e **1,9** milioni di euro alle attività di gestione **sosta**.



A questi si aggiungono le previsioni di investimento (circa 400.000 € annui) in autofinanziamento che l'azienda ha in programma di effettuare nei 10 anni di affidamento, ad esempio per il miglioramento delle officine e per interventi sulla sede aziendale e in termini di efficientamento energetico.

Si riportano di seguito alcune schede riepilogative degli interventi finanziati in corso e programmati nell'arco dei prossimi 10 anni del periodo di affidamento di cui l'azienda ATM di Messina risulta soggetto attuatore.

1. Autobus



1) AUTOBUS

FINANZIAMENTI

A) PON/POC Metro
(React-EU) 14-20
8 mln €

B) PSNMS
23,2 mln €

C) PNRR
55,6 mln €

INTERVENTI

- Rinnovo del parco veicolare

- Infrastruttura alimentazione deposito, nodi di interscambio e capolinea

2. Tram



2) TRAM

FINANZIAMENTI

A) FSC 2014-2020
«Cura del ferro» e
«Patto per lo sviluppo»
36,24 mln €

B) Fondo ex art. 202 del
D. lgs n. 50/2016
0,7 mln €

C) L.145 del 30/12/2018
19,9 mln €

INTERVENTI

- Ripristino e manutenzione della linea
- Manutenzione e miglioramento del parco veicolare
- Riqualificazione urbana sede tranviaria e aree limitrofe
- Progettazione definitiva estensione linea

3. Innovazioni tecnologiche



3) INNOVAZIONI TECNOLOGICHE

FINANZIAMENTI

A) PON Metro 2014-2020 e Bilancio

7 mln €

B) PO-FESR 2014-2020

0,9 mln €

C) L. 472 del 07/12/1999

5,9 mln €

INTERVENTI

- Infomobilità e sistema ITS
- Sicurezza e rilevazione passeggeri
- Maas
- Sistema di bigliettazione elettronica
- Sistema AVM
- Software gestione turni
- Paline intelligenti con fotovoltaico.
- Hub multimodale
- Incentivi TPL e Azioni di Comunicazione

4. Sosta



4) SOSTA

FINANZIAMENTI

A) PON Metro 2014-2020

1,9 mln €

INTERVENTI

- Sistema di Smart parking

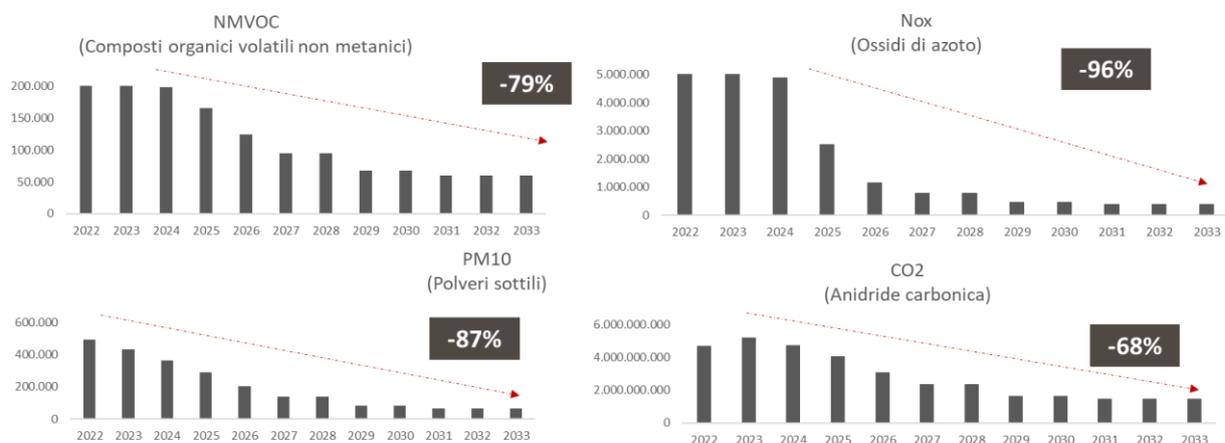
Tali investimenti sono finanziati al 100% con risorse pubbliche. A tal proposito, si evidenzia come il contratto di servizio conterrà specifici strumenti di gestione del rischio derivante dalla mancata e/o minore disponibilità delle risorse pubbliche sopra richiamate e degli strumenti di monitoraggio delle performance in materia di rispetto degli obiettivi di investimento programmati, in coerenza con il set di KPI di cui all'Annesso 6 della Delibera ART n. 154/2019.

1.6.1 Focus: il rinnovo della flotta autobus

Le ipotesi di investimento per il periodo 2024-2033 consentiranno di **rottamare 103 autobus vetusti** (su una flotta di 158 mezzi nella disponibilità dell'azienda al 31/12/2023), di **mantenere il valore di età media** del parco veicolare (**in termini di media per il periodo 2024-2033**) al di sotto del dato medio europeo pari a 7 anni, di **ridurre** in maniera determinante **le emissioni di NMVOC, Nox, PM10 e CO2**, grazie alla trasformazione ecologica della flotta autobus, che conterà l'**80% dei mezzi full electric** ed il **12% di mezzi ibridi** al 2033.

Con le ipotesi di immatricolazione dei nuovi autobus e di rottamazione di quelli vetusti è stato possibile stimare la **riduzione delle emissioni di inquinanti** che sarà possibile registrare a fine investimento. Si stima una **diminuzione del 79% delle emissioni dei composti organici volatili non metanici (NMVOC)**, del **96% degli ossidi di azoto (Nox)**, dell'**87% delle polveri sottili (PM10)** e del **68% di anidride carbonica (CO2)**.

Stima riduzione delle emissioni inquinanti (periodo 22-32)



- Fonte: Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (dati Ispra - modello Copert IV) e ADEME/RATP per i fattori di emissione relativi agli autobus Euro VI
- Per i veicoli elettrici, non sono considerate le emissioni prodotte nella fase di produzione del combustibile o dell'elettricità
- Per i veicoli Ibridi i fattori di emissione relativi agli inquinanti NMVOC e CO2 sono stati considerati pari ai veicoli Euro VI
- La stima delle riduzioni delle emissioni è stata calcolata sulla base di una percorrenza media per veicolo pari a circa 50 mila km all'anno

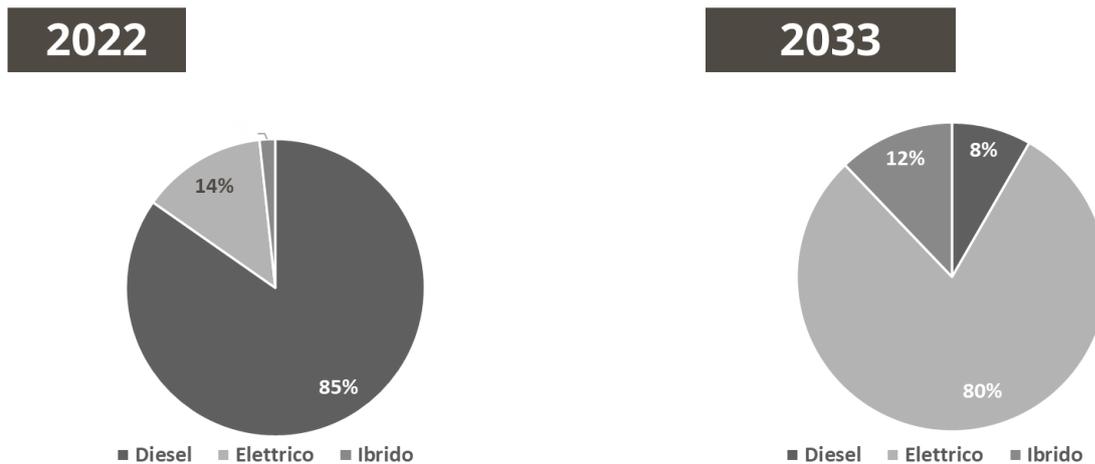
Nel 2024 l'età media degli autobus risulta essere pari a **5 anni**, valore al di sotto della media nazionale italiana pari a 10,3 anni². L'immatricolazione dei nuovi autobus che verranno acquistati con le diverse fonti di finanziamento (PSNMS, PNRR, e altri finanziamenti pubblici) e la rottamazione degli autobus più vetusti consentirà di mantenere (a livello medio) l'attuale

² Dato MIT aggiornato a settembre 2022

l'età media del parco autobus, con un valore pari a 5,3 anni per il periodo 2024-2033, **ben al di sotto dell'obiettivo europeo dei 7 anni**.

Le **ipotesi di investimento per il periodo 2024-2033** consentiranno di completare la transizione energetica del parco autobus, che conterà **l'80% dei mezzi full elettrici ed il 12% di mezzi ibridi al 2033**.

Rinnovo *green* della flotta



1.7 Il piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano

Il piano tariffario attuale del TPL urbano di Messina è rinvenibile sul sito web della Società, all'interno di apposita sezione dedicata.

Si rimanda pertanto al relativo contenuto e alla relativa pagina per la presa visione dello stesso: https://www.atmmessinaspa.it/tariffario_tpl.php

1.8 Gli obiettivi di mobilità pubblica da conseguire

Come già evidenziato in altri paragrafi della presente relazione, obiettivi fondamentali dell'affidamento in questione consistono espressamente nei seguenti.

Crescita del numero dei passeggeri.

Principale obiettivo del presente affidamento è, infatti, la fidelizzazione dell'utenza e la successiva crescita del numero dei passeggeri.

Evoluzione del parco mezzi in chiave sostenibile

Come messo in luce nel precedente par. 1.6, ATM – in qualità di soggetto attuatore di diversi investimenti dell'amministrazione affidante – provvederà a un progressivo abbassamento dell'età media dei bus, oltre ad un miglioramento in termini ecologici degli stessi mediante il rinnovo della flotta in chiave ecosostenibile.

Crescita delle performance

Ulteriore obiettivo fondamentale dell'affidamento è il miglioramento delle performance in merito ai fattori di qualità del servizio, con particolare riferimento alla regolarità e alla puntualità dello stesso.

Sistema di bigliettazione elettronica

L'azienda, grazie all'utilizzo di fondi pubblici, nel corso degli ultimi anni si è dotata di numerosi sistemi per l'implementazione della bigliettazione elettronica. In particolare, sono state installate numerose macchinette per la vendita dei biglietti sia a bordo dei mezzi che nei principali capilinea. Inoltre, verranno implementati i servizi offerti tramite app e tramite l'uso delle tessere Rfid ricaricabili e utilizzabili per l'acquisto dei vari servizi. Particolarmente utile per i cittadini sarà anche la possibilità di acquistare i biglietti a bordo dei mezzi tramite carta di credito con sistema "Tap and Go".

1. I servizi accessori e le integrazioni con il TPL

Nell'ambito del perimetro dei servizi oggetto di affidamento rientrano altresì una serie di servizi accessori comprendenti la rimozione veicoli, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle fermate autobus/tram inclusa la relativa segnaletica orizzontale e verticale, la gestione integrale delle "Z.T.L." del centro cittadino compresa la gestione della sosta a pagamento nella "Z.T.L.", nonché:

- nelle zone limitrofe al mercato 'Vascone',
- nel Parcheggio "Villa Dante",
- nelle zone limitrofe allo "Ex mercato ittico" (via A. Valore),
- nelle zone limitrofe alla "Stazione ferroviaria" (Via Calabria),
- lungo il marciapiede lato mare della via La Farina, da viale Europa a via Cannizzaro;
- nel parcheggio cosiddetto "La Farina", munito di struttura modulare prefabbricata;

- nei Parcheggi di interscambio a raso:
 - “Annunziata ovest”, in adiacenza del terminale nord della tramvia,
 - “Annunziata est”, in adiacenza del terminale nord della tramvia,
 - “Campo delle Vettovaglie”,
 - “Gazzi sud”, in adiacenza del capolinea sud della tramvia,
- nei Parcheggi di interscambio multipiano:
 - “Cavallotti”,
 - “Villa Dante”
 - “Mercato Zaera”

Nei Parcheggi di interscambio a raso previsti nel Programma straordinario per la realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio, finalizzata al miglioramento della funzionalità e della sostenibilità ambientale della mobilità urbana nel territorio del Comune di Messina, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 67/C del 16.04.2019, una volta che siano stati realizzati utilizzando gli appositi finanziamenti erogati dalla Regione siciliana.

L’unitaria gestione dei servizi di TPL urbano e dei relativi servizi accessori consente un efficientamento della gestione dei medesimi, considerato che l’interlocuzione avverrebbe con un solo operatore e peraltro si tratterebbe di un soggetto con obiettivi sostanzialmente coincidenti con quelli dell’Amministrazione, in forza della natura giuridica dell’operatore in house. Peraltro, la gestione associata di tutti i servizi in questione consente all’Ente affidante di avere una rapida e onnicomprensiva informazione, tale da generare importanti effetti positivi in merito alla viabilità e alla mobilità cittadina.

2. Il quadro normativo di riferimento

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

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

L’art. 2 del predetto Regolamento definisce:

- “autorità competente”: un’amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- “operatore interno”: un soggetto giuridicamente distinto dall’autorità competente, sul quale quest’ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;
- “obbligo di servizio pubblico”: l’obbligo definito o individuato da un’autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- “diritto di esclusiva”: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- “compensazione di servizio pubblico”: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un’autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;
- “operatore interno”: un soggetto giuridicamente distinto dall’autorità competente, sul quale quest’ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

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

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l’operatore deve assolvere e le zone interessate;
- b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L’art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto.

Ai sensi del predetto articolo, le autorità competenti hanno facoltà di fornire i servizi di trasporto direttamente ovvero tramite un operatore interno (*“in house providing”*), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ed al ricorrere delle condizioni ivi enunciate (art. 5 par. 2).

IL REGOLAMENTO N. 181/2011

Il Regolamento (che modifica il precedente Regolamento CE n. 2006/2004) reca la disciplina dei «Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus - Formazione del personale sulla disabilità» ed è in vigore dal 1° marzo 2018 in virtù del disposto di cui all'art. 18 del D.Lgs. 4 novembre 2014, n. 169.

La disciplina dei diritti dei passeggeri, inoltre, è integrata dalle misure di regolazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per quanto applicabili.

LA L. 99/2009

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

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

IL D.L. 78/2009

L'art. 4 bis del d.l. 78/2009 (come convertito con L. 102/2009) recante *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico”* dispone che *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si*

avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatarie di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano”.

A tal proposito, giova evidenziare che ATM S.p.A. provvederà ad affidare tramite idonea procedura il 10% del monte complessivo dei servizi affidati tramite apposita procedura che contemplerà un incremento progressivo delle percorrenze al relativo affidatario, fino al raggiungimento della suddetta soglia.

D.M. MIT N. 157/2018

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

D.LGS. 201/2022

Successivamente all'avvio del procedimento amministrativo per l'affidamento in house del servizio di TPL, avvenuto a seguito della pubblicazione dell'avviso di preinformazione in GUUE e dell'“atto di indirizzo” del 30.12.2022 (Delibera di Giunta Comunale n. 522), è stato emanato il citato decreto con il quale si è avviato il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, entrato in vigore il 31.12.2022.

Le disposizioni del decreto si applicano a tutti i servizi di interesse generale di livello locale la cui procedura di affidamento abbia avuto avvio successivamente alla citata data, integrando

le normative di settore e prevalendo sulle stesse, fermo restando le specifiche norme di salvaguardia e prevalenza delle discipline di settore in esso espressamente previste.

LA L.R. n. 19/2005

La legge regionale 22 dicembre 2005, n. 19, recante “Misure finanziarie urgenti e variazioni al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 2005. Disposizioni varie”, disciplina le disposizioni dedicate al trasporto pubblico all'art. 27, comma 6.

Nella Regione Autonoma Siciliana, non è stata ancora stata adottata per vero una Legge Regionale di riordino complessivo della materia, in conformità ai principi stabiliti nel D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422 e in virtù delle materie rimesse alla competenza residuale delle Regioni.

Il succitato articolo della L.R. attribuisce l'esercizio delle funzioni di affidamento dei servizi di trasporto e di relativa sottoscrizione dei contratti di servizio agli Enti locali per i servizi di rispettiva competenza.

Trattandosi di un intervento legislativo risalente al 2005, tale *corpus* normativo va necessariamente coordinato con le sopraggiunte disposizioni comunitarie e nazionali di cui si è detto prima che hanno inciso profondamente, come già rilevato, la disciplina di settore.

LE MISURE DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

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

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

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

3.1 Il quadro regolatorio

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

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

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

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

3.2 La Procedura di Consultazione avviata

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

1. Pubblicazione in data 14 luglio 2023 sul sito istituzionale del Comune della documentazione di supporto, descrittiva delle tematiche in consultazione;
2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi da trasmettere entro e non oltre il 4 agosto 2023.

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

4. La disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera n. 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti “**essenziali**” i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

1. condivisibilità,
2. non sostituibilità,
3. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
4. dominanza.

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

5. non condivisibilità,
6. non sostituibilità,
7. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

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

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

4.1 Il materiale rotabile

Il materiale rotabile al 31 dicembre 2023 è composto da:

1. n. 158 autobus
2. n. 15 tram

L’età media è di circa 5 anni e sono appartenenti a classi eterogenee di emissioni (da Euro 3 a Euro 6, nonchè n. 16 autobus elettrici).

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

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

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

Per quanto riguarda il titolo di disponibilità, il materiale rotabile di proprietà del Comune sarà messo a disposizione dell'affidatario mediante comodato d'uso gratuito; per quelli già di proprietà del gestore (58 autobus), non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità, in quanto già esistente.

4.2 Infrastrutture, impianti e reti

Il complesso delle infrastrutture si compone di:

1. Rete e impianti tramvia (costituita da 1 rete);
2. N. 3 Depositi (Via La Farina, S. Margherita, Villafranca);
3. N. 4 Autostazioni (ZIR, Villa Dante, Cavallotti, Annunziata)

Tutte le precedenti strutture sono di proprietà del Comune di Messina e in uso ad ATM. Due dei depositi sono utilizzati tramite contratto di locazione gestito da ATM.

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

5. Personale preposto all'erogazione del servizio

Trattandosi di un affidamento al gestore uscente di una rete già esistente e non configurandosi, quindi, un trasferimento di personale da altri operatori in favore del gestore

(con conseguente necessaria disciplina della clausola sociale), la Relazione si limiterà a dar conto del perimetro del personale attualmente in essere e necessario all'erogazione del servizio.

Il personale allo stato impiegato per l'erogazione del servizio al 1 ottobre 2023 consiste in totale in n. 524 risorse, articolati come seguono:

Personale operatore di esercizio n. 286;

Personale a supporto esercizio n. 24;

Personale manutenzione n. 87;

Personale amministrativo n. 52;

Personale area commerciale n. 75.

Dirigenti n. 2;

6. Le condizioni di qualità e certificazioni

6.1 Le Condizioni minime di qualità del servizio

In un apposito allegato al Contratto di Servizio saranno individuate e fissate le "Condizioni minime di qualità del servizio" (CMQ), con gli indicatori di qualità del servizio erogato, gli standard da rispettare, le modalità di rilevazione, monitoraggio e rendicontazione e, in un distinto allegato, è individuato il relativo sistema di penali.

In particolare, in aderenza alla Delibera ART n. 154/2019, tali condizioni minime - da misurare attraverso indicatori e livelli sia qualitativi e quantitativi - sono state stabilite in relazione ad una serie di fattori di qualità determinati dall'Autorità all'Annesso 7 e in particolare:

1. l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
2. l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza);
3. i canali di vendita (accessibilità commerciale);
4. la pulizia dei veicoli;
5. la sicurezza del viaggio e del viaggiatore;
6. l'accessibilità, anche delle PMR.

Nell'affidamento di cui si tratta, i livelli qualitativi e quantitativi minimi del servizio sono individuati secondi i fattori di qualità e gli indicatori di seguito indicati in tabella:

Fattore di qualità	Indicatore
Capacità – Offerta posti	Conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio
Regolarità	Conformità del servizio erogato al programma di esercizio
Puntualità	Rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle fermate intermedie rilevanti e in quelle di destino
Informazione all'utenza – g (fermate)	Tabella informativa sulla linea in transito
Informazione all'utenza – Durante il viaggio (a bordo)	Disponibilità durante il viaggio delle seguenti informazioni: 1. Estratto del regolamento di viaggio contenente informazioni sulle sanzioni e sulle modalità di pagamento, sui contatti e informazioni e reclami; 2. Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza 3. Identificativo della linea e direzione (display all'interno ed esterno del mezzo) 4. Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
Informazioni all'utenza – Carta di qualità	Avvenuta pubblicazione e divulgazione della Carta di Qualità dei servizi e aggiornamento della stessa
Trasparenza – sito web e/o web APP	Previsione dell'obbligo del gestore di pubblicare sui rispettivi portali web e aggiornare:

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Informazioni relative a orari e tariffe, linee servite, percorsi e fermate, punti vendita 2. Informazioni in tempo reale sul servizio; 3. Carta di qualità in vigore in versione integrale; 4. Moduli reclami;
Trasparenza – Call Center	Tempi medi di attesa conformi all'indicatore indicato in contratto
Accessibilità commerciale – Rete vendita	<p>L'accessibilità commerciale è garantita attraverso l'obbligo di:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete in proporzione al numero di popolazione residente: b) disponibilità/funzionamento di sistemi di biglietteria telematica; c) disponibilità/funzionamento di biglietterie automatiche.
Accessibilità Commerciale Reclami	– Tempo di risposta conforme all'indicatore stabilito in contratto
Pulizia veicoli	<p>Conformità degli interventi di pulizia interna ed esterna del materiale rotabile misurata dai seguenti indicatori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pulizia esterna (compresi finestrini esterni); 2. Pulizia interna (Pedane, gradini, porte, plafoniere, pavimento e pareti, sostegni, maniglie e pulsanti, sedili, finestrini interni)
Sicurezza	Adozione del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria"
Accessibilità Comfort e servizi aggiuntivi	<p>– Conformità rispetto agli standard fissati in relazione a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Climatizzazione dei mezzi; 2. Allestimento dei mezzi (Porte, Sedute, Plafoniere illuminazione, Pulsante chiamata fermata); 3. Obliteratrici 4. Informazioni audio e/o video a bordo.

Aspetti relazionali e comportamentali	Dotazione del cartellino di riconoscimento all'autista
Accessibilità PMR	Utilizzo di materiale rotabile omologato accessibile e fruibile alle PMR nelle corse programmate (presenza posti e pedane disabili)

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

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

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

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

6.2 Le certificazioni obbligatorie

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

1. certificazione del sistema di gestione per la qualità aziendale conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015 per le attività della sede centrale e delle sedi periferiche (biglietterie);

2. certificazione del sistema di gestione ambientale secondo lo standard previsto dalla norma UNI EN ISO 14001:2015 per le attività della sede centrale e delle sedi periferiche (biglietterie);
3. certificazione del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori conforme alla norma ISO 45001/2018 per le attività della sede centrale e delle sedi periferiche (biglietterie);
4. certificazione del sistema di gestione di sicurezza delle informazioni conforme alla norma ISO/IEC 27001:2013.

7. Gli obiettivi di efficienza ed efficacia

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

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

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

1. miglioramento dell'efficacia e della qualità del servizio, mediante l'aumento delle percorrenze, con conseguente migliore soddisfazione della domanda e degli interessi della collettività a cui la prestazione è rivolta;
2. miglioramento dell'efficienza del servizio attraverso un efficientamento dei costi per l'erogazione del servizio e un'ottimizzazione delle strategie manutentive nella gestione della flotta;
3. individuazione e perseguimento di standard di qualità migliorativi, mediante l'investimento in nuovi rotabili a basso impatto ambientale ed attraverso un potenziamento e miglioramento del servizio tranviario, nonché un incremento

significativo della digitalizzazione del servizio attraverso la diffusione di sistemi di bigliettazione elettronica, di infomobilità e di sviluppo dei MaaS;

4. ottimizzazione delle procedure di monitoraggio e controllo del fenomeno dell'evasione tariffaria che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione di deterrenza e dell'azione amministrativa volta al recupero delle sanzioni elevate con un conseguente aumento dei ricavi.

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

Si rinvia per il dettaglio sugli obiettivi individuati e sugli indicatori utilizzati per ogni anno di durata dell'affidamento all'apposita sezione contenuta nel PEF recante *"Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia - Affidamento in house"*.

I target dei predetti indicatori di efficienza, efficacia e qualità risultano fissati in misura tale da generare un progressivo e graduale miglioramento delle performance del servizio; in ogni caso, anche dal confronto con i dati e le informazioni relative al periodo precedente e riportati nella tabella sottostante, è possibile misurare tale progressivo incremento atteso degli indicatori.

I target dei predetti indicatori di efficienza, efficacia e qualità risultano fissati in misura tale da generare un progressivo e graduale miglioramento delle performance del servizio.

SET MINIMO INDICATORI DELIBERA ART 154/2019	FORMULAZIONE	MODALITA' DI TRASPORTO	2024	2023	CAGR 2024-2033
Efficienza operativa					
Costo operativo per vett-km	costo operativo/bus-km (PEA)	AUTOLINEE	4,28	4,09	-0,5%
Costo operativo per vett-km	costo operativo/treno-km (PEA)	TRAM	10,51	11,63	1,1%
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	AUTOLINEE	0,086	0,071	-2,1%
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	TRAM	0,055	0,061	1,1%
Efficienza - produttività					
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	AUTOLINEE + TRAM	35.250	36.377	0,4%
Produzione per numero di addetti operativi	bus-km (PEA)/n. addetti operativi	AUTOLINEE	20.668	19.803	-0,5%
Produzione per numero di addetti operativi	treno-km (PEA)/n. addetti operativi	TRAM	12.202	12.448	0,2%
Produzione per numero di addetti totali	bus-km (PEA)/n. addetti totali	AUTOLINEE	11.693	12.158	0,4%
Produzione per numero di addetti totali	treno-km (PEA)/n. addetti totali	TRAM	9.868	9.976	0,1%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	bus-km (PEA)/bus-km totali	AUTOLINEE	98%	98%	0,0%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	treno-km (PEA)/treno-km totali	TRAM	99%	99%	0,0%
Efficienza - redditività					
Ricavi da traffico per bus-km	ricavi da traffico/bus-km (cons)	AUTOLINEE	0,58	0,65	1,2%
Ricavi da traffico per treno-km	ricavi da traffico/treno-km (cons)	TRAM	0,37	0,47	2,8%
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	AUTOLINEE + TRAM	12%	14%	1,8%
Efficacia - qualità					
Puntualità	n. corse in orario/n. corse effettive	AUTOLINEE + TRAM	95%	95%	0,0%
Scostamenti da orario	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	AUTOLINEE + TRAM	0%	0%	0,0%
Regolarità corse	n. corse effettive/n. corse programmate	AUTOLINEE + TRAM	97%	97%	0,0%
Load factor	pax-km/posti-km	AUTOLINEE + TRAM	14%	14%	0,1%
Sostenibilità ambientale	n. veicoli max standard "Euro"/n. veicoli totali	AUTOLINEE + TRAM	93%	100%	0,8%
Efficienza energetica	consumo energetico/posti-km	AUTOLINEE + TRAM	0,0005%	0,0003%	-7,5%
Sicurezza	n. segnalazioni/n. corse effettive	AUTOLINEE + TRAM	0,005%	0,005%	0,0%
Monitoraggio					
Velocità commerciale (effettiva)	vett-km (cons)/h servizio	AUTOLINEE	14,9	14,9	0,0%
Velocità commerciale (effettiva)	vett-km (cons)/h servizio	TRAM	11,8	12,0	0,2%
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	AUTOLINEE + TRAM	100%	100%	0,0%
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	AUTOLINEE + TRAM	100%	100%	0,0%

Si segnalano di seguito le principali evidenze in relazione alla variazione annua del periodo di affidamento 2024-2033:

1. In termini di efficienza operativa, per il servizio autolinee, si registra un decremento annuo del **costo operativo per bus-km** pari a **-0,5%** e una diminuzione del **costo operativo per posto-km** del **-2,1%**.
2. Aumenta la **produttività per addetti totali** con un incremento annuo dello **+0,4%** per il servizio autolinee e dello **+0,1%** per il sistema tranviario in virtù dell'attività di razionalizzazione del personale che l'azienda intende perseguire nel periodo 2024-2033, che consentirà un potenziamento del personale diretto che indiretto TPL nonché un miglioramento delle performance conseguente al turnover legato ai futuri pensionamenti e alle nuove assunzioni.
3. Le previsioni di crescita dei ricavi da traffico conseguenti all'aumento dei passeggeri trasportati e ai maggiori introiti dalle misure messe in campo per contrastare l'evasione garantiscono una crescita annua dei **ricavi unitari** del **+1,2%** per le autolinee e del **+2,8%** per il tram. Si prevede inoltre, una crescita media annua dell'indicatore **coverage ratio** (rapporto ricavi da traffico su costi operativi) pari al **+1,8%**. Tale rapporto risulta in crescita rispetto all'ultimo dato disponibile (anno 2022) pari a 11,1%, tenuto conto che l'annualità 2023, per le motivazioni espresse nel

paragrafo 1.5, risulta viziato da misure che, ad oggi, non sono oggetto di finanziamento e che non troveranno applicazione nel periodo temporale che sarà oggetto del presente affidamento.

4. Gli indicatori relativi alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica riflettono l'andamento degli investimenti previsti per il rinnovo della flotta. Gli investimenti previsti per l'acquisto di autobus full electric consentirà il raggiungimento del **100% degli autobus a basso impatto ambientale** sul totale autobus e un miglioramento delle performance energetiche.
5. L'efficientamento della viabilità tranviaria, anche conseguente all'introduzione della priorità semaforica, porterà ad un incremento annuo della **velocità commerciale del tram dello +0,2%**.
6. L'indicatore load factor cresce dello 0,1% se prendiamo a riferimento i valori 2024 e 2033, ovvero il primo ed ultimo anno dell'affidamento. Durante l'arco dell'affidamento, l'indicatore registra delle oscillazioni fra un valore minimo toccato fra il 2026 ed il 2027 del 12,8% ed un valore massimo del 14,2% a fine contratto. Dall'analisi del numeratore (pax km) e del denominatore (posti km) dell'indicatore suddetto, emerge che:
 - Sia il valore dei pax km che dei posti km risultano avere un trend crescente per tutta la durata dell'affidamento; tale andamento rispecchia sia l'aumento dei passeggeri (domanda) che si intende perseguire con il nuovo affidamento, sia l'incremento dell'offerta, in termini di servizio di trasporto pubblico locale.
 - I posti km risultano avere un andamento crescente più marcato rispetto all'indicatore dei pax km con l'effetto di portare inizialmente ad una diminuzione del KPI "Load factor".

Come richiesto dall'ART, per tale indicatore si fornisce anche un dettaglio relativo all'annualità 2023. Anche in questo caso, fra il 2023 ed il 2024 si registra una variazione negativa corrispondente ai forti investimenti messi in campo nel 2024 per potenziare l'offerta del servizio e che non determinano nell'immediato una risposta

positiva in termini di nuova utenza, tenuto conto dell'inelasticità della domanda alla quantità di servizio offerto.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Load factor (%)	15,3%	14,1%	13,7%	12,8%	12,8%	13,2%	13,1%	13,5%	13,4%	13,8%	14,2%
pax km (mln)	53	54	55	56	58	60	62	64	65	67	69
posti km (mln)	347	385	405	442	455	455	472	472	489	489	489

8. Criteri di redazione del PEFS per i servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)

Il PEFS è stato redatto in conformità alle disposizioni di cui alla Delibera Art 154/2019 e sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 di "Conto economico regolatorio", "Stato patrimoniale regolatorio" e "Piano finanziario regolatorio simulato" al fine di consentire:

- la determinazione del **corrispettivo contrattuale** per lo svolgimento degli obblighi di servizio oggetto dell'affidamento;
- la **verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario** del contratto di servizio per tutta la durata dell'affidamento.

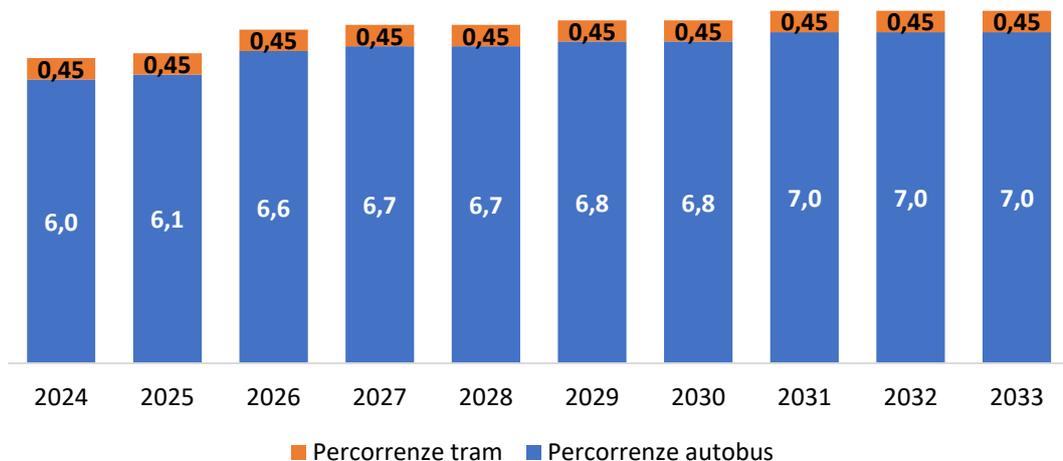
Gli schemi sono stati articolati per tutti gli anni di durata dell'affidamento (arco temporale di **10 anni, 2024-2033**), considerando un unico lotto oggetto di affidamento del servizio, della dimensione di oltre **6,45 mln di vetture*km**, e una duplice modalità di trasporto, autolinee in ambito urbano e una linea tranviaria.

Per la predisposizione del PEFS secondo gli schemi di cui alla Delibera ART 154/2019 sono state formulate le seguenti assunzioni di carattere generale che saranno trattate in maniera più approfondita nei paragrafi successivi:

1. una **durata dell'affidamento pari a 10 anni**, in conformità all'art. 4, par. 3 del Reg. (CE) 1370/2007, a far data dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2033;
2. Affidamento mediante procedura di gara ad evidenza pubblica, a soggetti terzi di una quota incrementale dei servizi autolinee che a fine periodo di affidamento sono quantificati in 645.000 km annui (**10% delle percorrenze 2024**);

2. un **incremento** significativo della **produzione chilometrica autolinee**, pari al +17%, che passa da un valore di circa 6.000.000 di bus*km nel 2024 ad un quantitativo pari a circa 7.000.000³ di bus*km a fine contratto (anno 2033);
3. una ripresa delle percorrenze tram programmate nel periodo pre Covid nell'arco della durata del contratto di servizio pari a 450.000 treno*km⁴;

Produzione chilometrica complessiva (vetture*km); valore in milioni

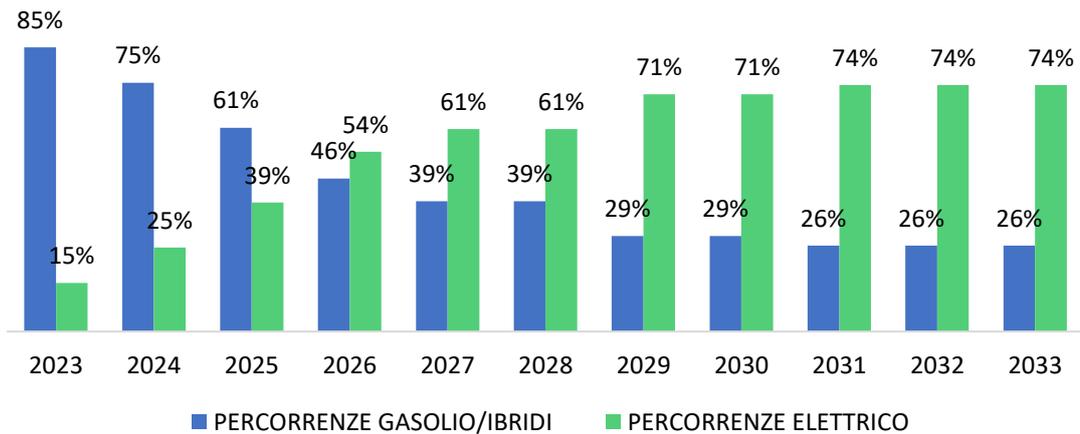


4. Un'importante crescita della produzione chilometrica esercita in modalità *full electric* in conseguenza degli importanti investimenti in tale forma di alimentazione che si realizzeranno durante il periodo di affidamento;

³ Le percorrenze totali sono comprensive dei km affidati a terzi.

⁴ I lavori di riqualificazione del sistema tranviario che sono stati aggiudicati entro dicembre 2022 consentiranno di recuperare il volume di percorrenze preventivato in fase pre-Covid. Le lavorazioni per cui si stima una durata pari ad oltre 2 anni a decorrere dall'avvio delle attività, comporteranno una riduzione del servizio tranviario con conseguente necessità di servizi sostitutivi su gomma.

Produzione chilometrica autolinee (%; 2024-2033)



5. Al fine di adeguare i valori di costo registrati a consuntivo nel 2022 all'annualità corrente, si è utilizzato il valore del TIP tasso di inflazione programmata definito per il 2023 dal Documento di economia e finanza, pari al 5,4%. A decorrere dal 2024, si è stimato un livello medio annuo di inflazione generale pari all'1% per il periodo 2025-2033;
6. Stima del piano ingressi-uscite del personale, prevedendo in particolare:
 - rivisitazione organigramma aziendale che prevede l'inserimento di una nuova figura dirigenziale nel 2024 e di un'ulteriore figura nel 2025 per un totale di 6 dirigenti, compreso il direttore generale;
 - dinamica di entrate/uscite legate al turnover del personale al fine di garantire un'integrale sostituzione del personale indiretto prossimo alla pensione;
 - potenziamento della dotazione organica nei primi anni dell'affidamento con l'inserimento delle seguenti unità di personale:
 - 7 figure apicali par 250/230;
 - 12 figure di personale indiretto (operatori di ufficio par. 140);
 - 5 risorse di personale indiretto nel 2025;
 - Per quanto riguarda i servizi diversi dal TPL sono stati previsti 23 autisti dal 2024 impiegati esclusivamente nel ramo di business della rimozione

- potenziamento personale di guida tenuto conto dell'incremento delle percorrenze autolinee per il periodo 2024-2033.
7. Adeguamento del costo del personale tenuto conto del rinnovo del CCNL relativo al periodo pregresso i cui effetti si avranno durante il periodo di affidamento;
 8. Incremento dei ricavi da traffico conseguente alla dinamica positiva relativa ai passeggeri trasportati tenuto conto dell'aumento della qualità e quantità dell'offerta.

8.1 Conto economico regolatorio servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)

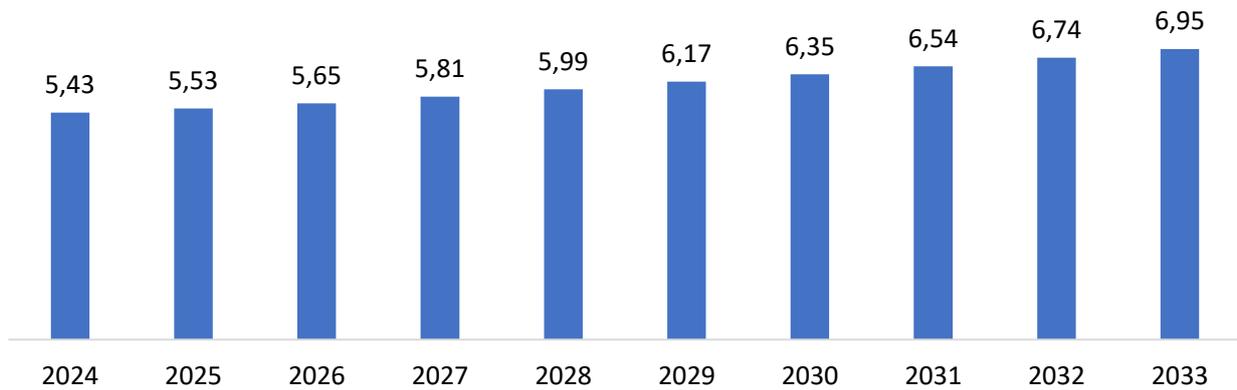
Le ipotesi relative ai ricavi

Sotto il profilo dei ricavi tariffari, è stata stimata una evoluzione in crescendo rispetto ai dati storici pre -Covid 2019 registrati per il servizio TPL nella città di Messina, in ragione della maggior qualità e capillarità del servizio che consentirà di intercettare parte della domanda potenziale di trasporto pubblico locale, e degli effetti positivi legati alla lotta all'evasione tariffaria che l'Azienda intende contrastare con decisione attraverso un piano d'azione specifico. Concorrono alla crescita dei passeggeri trasportati le misure agevolative sia a carattere nazionale (es. bonus trasporti) sia finanziate da fondi europei (es. progetto Move me).

Con riferimento alle tariffe, non sono previsti incrementi degli attuali livelli tariffari che risultano allineati ai valori registrati nelle città metropolitane per caratteristiche del servizio e dimensioni assimilabili alla città di Messina, fermo restando la possibilità di prevedere variazioni in conformità della misura 27 della delibera ART n. 154/2019 relativa al price cap alla luce dell'andamento nei prossimi anni dei livelli dell'inflazione ad oggi di difficile previsione.

L'aumento del coverage ratio (cfr. obiettivi di efficienza ed efficacia) è legato principalmente all'incremento dei passeggeri trasportati che crescono da 5,4 milioni nel 2024 a 6,95 milioni nel 2033 (+28%).

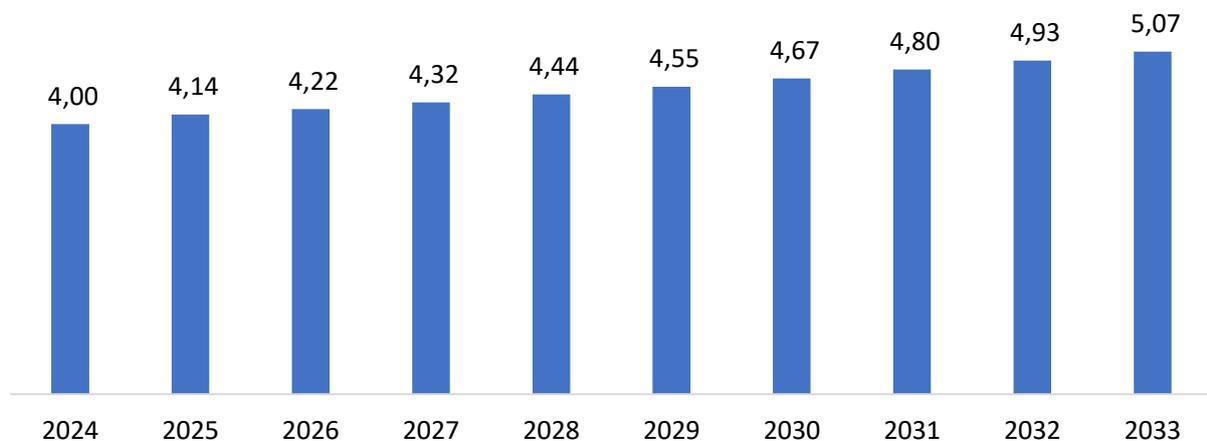
Passeggeri totali (mln; 2024-2033)



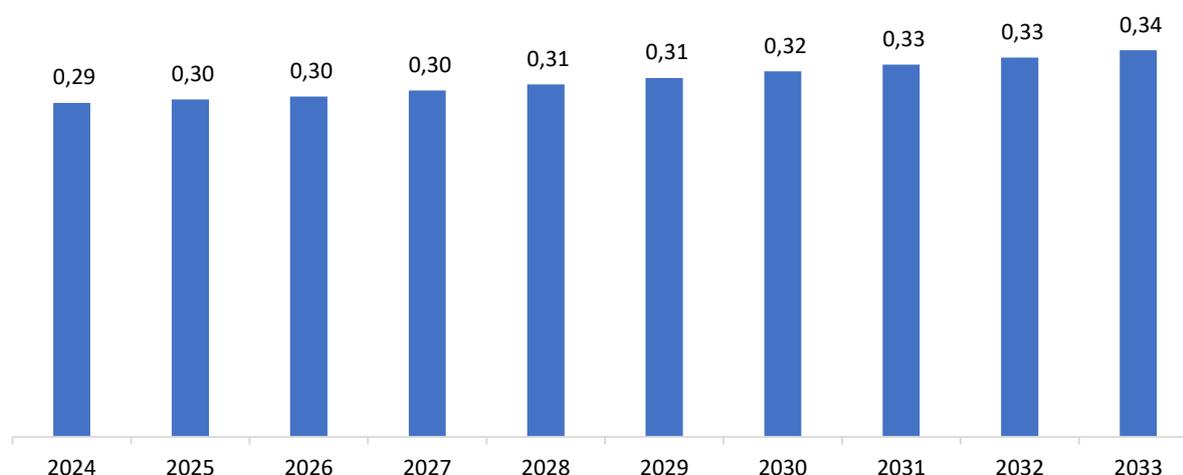
Riguardo agli altri ricavi, il PEFS tiene conto nelle previsioni relative al contributo per il rinnovo del CCNL statale delle variazioni relative alla pianta organica; per quanto riguarda il contributo statale relativo a parte dell'accise per i mezzi euro 5 ed euro 6, le stime del contributo per le annualità future tengono conto del piano di investimenti per il rinnovo del parco autobus.

Si prevede, altresì, un significativo incremento, pari al 5% annuo dei ricavi per multe ai passeggeri conseguente al deciso piano di contrasto all'evasione tariffaria sopramenzionato. Le previsioni sopra riportate comportano un aumento del **totale ricavi** per il servizio autolinee del 21% e per il servizio tranviario del 13%.

Totale ricavi autolinee (mln; 2024-2033)



Totale ricavi tram (mln; 2024-2033)



Lo “Schema 1 - Conto economico regolatorio” prende a riferimento i costi della gestione caratteristica sostenuti per l’adempimento degli obblighi di servizio pubblico e i ricavi generati dall’assolvimento degli stessi.

Sono state definite le seguenti voci di costo previste dall’art. 2425 del Codice Civile per ciascuno degli anni del contratto di servizio:

- Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Costi per servizi;
- Costi per godimento beni di terzi;
- Costi per il personale;
- Costi per ammortamenti;
- Oneri diversi di gestione

I costi considerati nel PEFS sono strettamente necessari e funzionali all’assolvimento degli OSP del CdS e, in caso di costi afferenti a funzioni comuni tra servizi OSP e non OSP (sosta e rimozione) la parte dei costi condivisi è stata allocata in base a specifici driver di riferimento. I costi sono stimati per tutta la durata dell’affidamento in modo da riflettere un regime di recupero di efficienza progressivo nel tempo. Il modello di costo standard di cui al DM

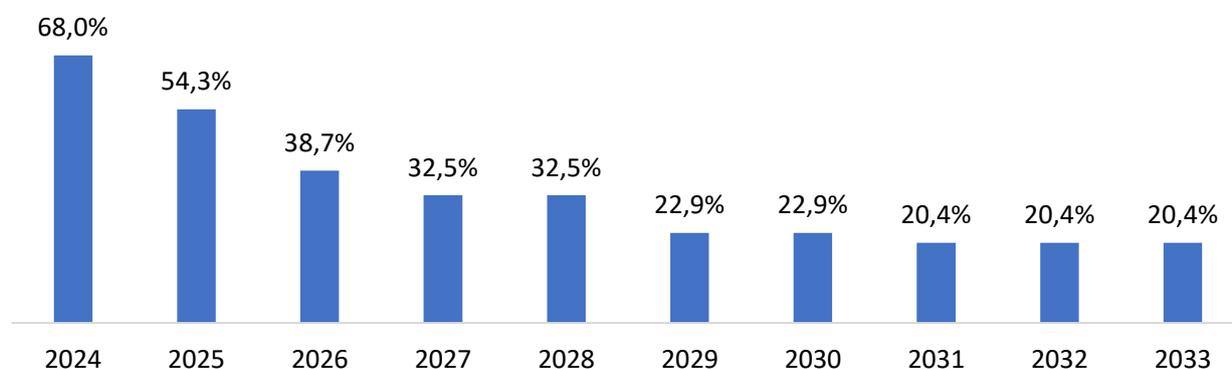
157/2018 è stato utilizzato come benchmark di riferimento per confrontare il valore dei costi effettivi con il riferimento standard, separatamente per la modalità autolinee e tram.

Per il costo del gasolio e dell'energia elettrica ad uso autotrazione è stato considerato il valore unitario più aggiornato registrato a consuntivo dall'azienda nel 2022, adeguato alle previsioni degli andamenti inflattivi. I valori di costo ipotizzati nel PEFS tengono conto dell'incremento delle percorrenze in elettrico legate ai numerosi mezzi *full electric* che entreranno in esercizio nell'arco della durata del contratto di servizio.

Costi per materie prime	Costo unitario (dato anno base)	Unità di misura
Gasolio	0,60	€/km
Energia elettrica	0,20	€/km

Inoltre, per i mezzi con minore impatto ambientale (Euro 5 - Euro 6) è stato considerato un recupero delle accise pari a 0,21 Euro/litro.

Autobus Euro 5 e Euro 6 (%; 2024-2033)

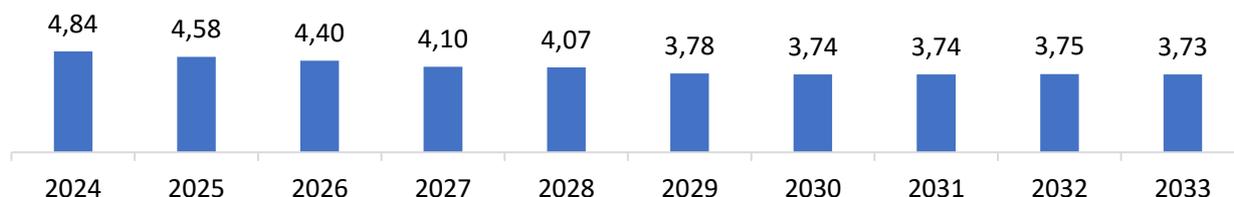


Per il servizio autolinee, il minor costo unitario dell'energia elettrica rispetto al gasolio e l'efficientamento dei consumi al km di energia elettrica ipotizzato⁵ determina, nonostante

⁵ Studio Bocconi - SCENARI E PROSPETTIVE DELL'ELETTRIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU STRADA, 2021.

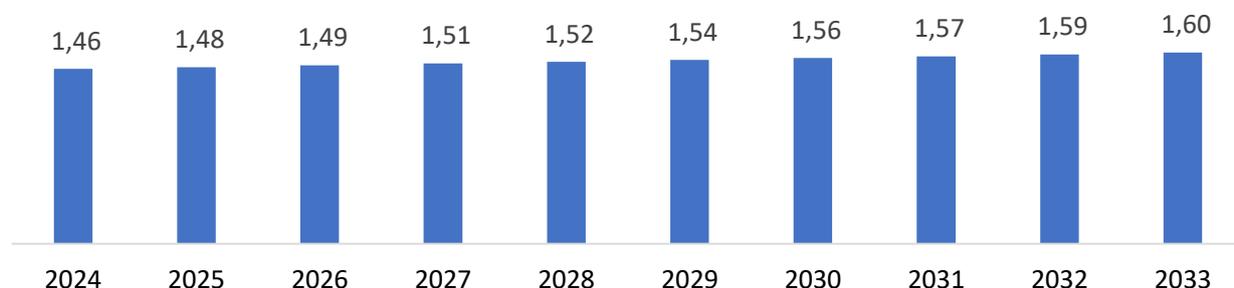
l'aumento delle percorrenze, una diminuzione dei costi per materie prime, come evidenziato dal grafico seguente.

Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (autolinee; mln euro)



In ambito tranviario, i costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci seguono l'andamento dell'inflazione ipotizzata.

Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (tram; mln euro)

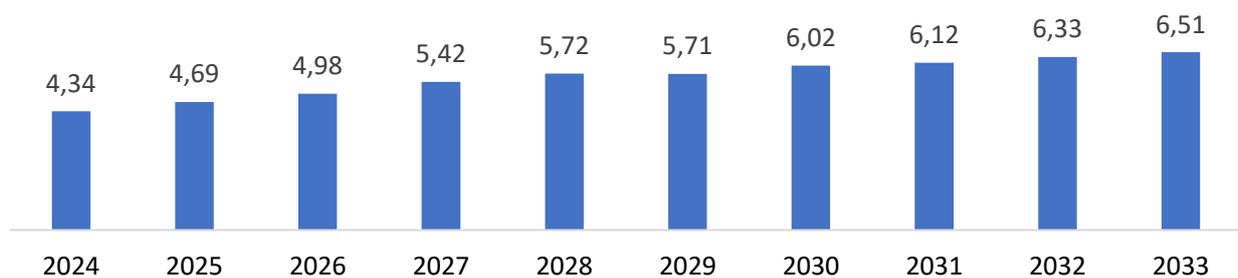


Per quanto riguarda il costo della manutenzione è previsto un significativo aumento in conseguenza delle nuove politiche manutentive legate all'acquisto del servizio di full service per i nuovi autobus elettrici. È stato, altresì, prevista una componente ulteriore di costo legata alla necessità di sostituzione della batteria a metà della vita tecnica utile dei mezzi elettrici, pari a 15 anni.

Costi per servizi	Costo unitario (dato anno base)	Unità di misura
Full service nuovi autobus elettrici	0,21	€/km

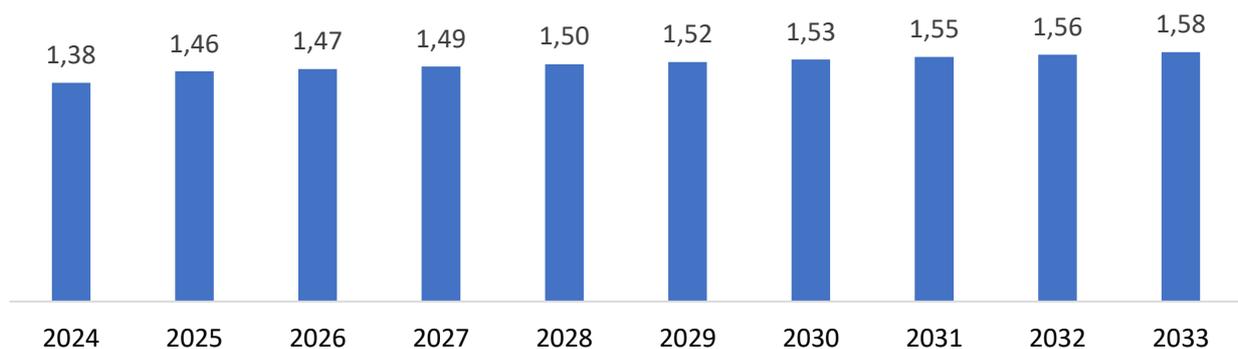
La crescita del costo della manutenzione sopra evidenziato e la quota sempre maggiore di percorrenze affidate a terzi comporteranno, pertanto, per le autolinee un aumento della voce costi per servizi terzi.

Costi per servizi di terzi (autolinee; mln euro)



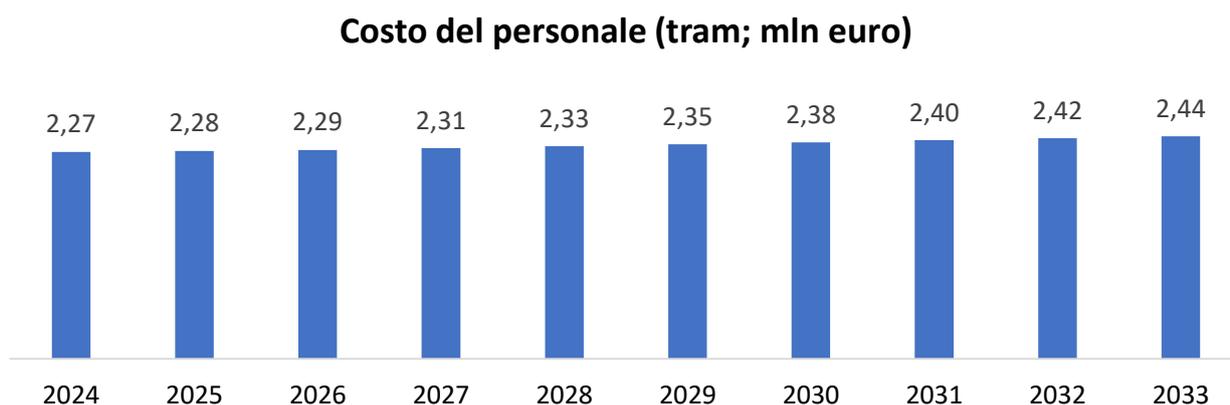
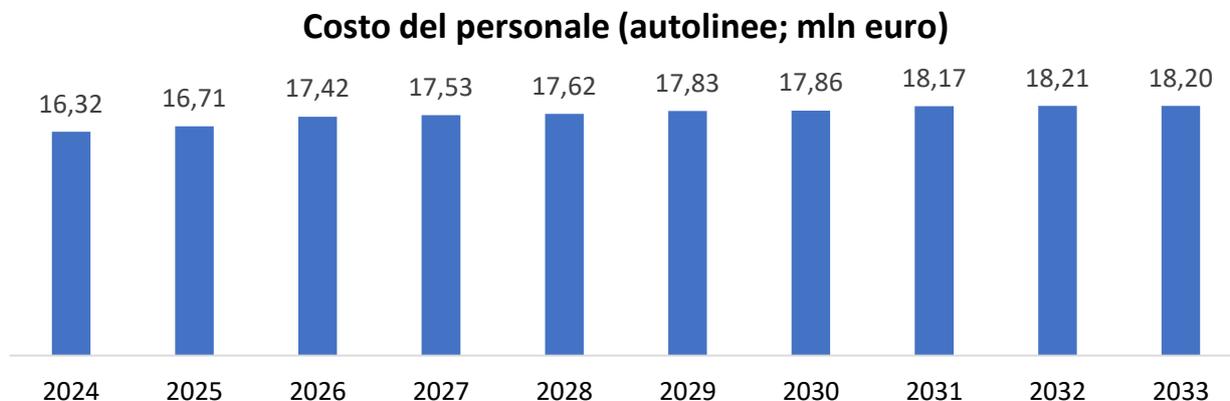
Per il servizio tranviario, l'andamento dei costi per servizi segue l'andamento dell'inflazione programmata.

Costi per servizi di terzi (tram; mln euro)



Il costo del personale è stato calcolato prendendo in considerazione il numero di figure necessarie a garantire l'incremento della produzione chilometrica per le autolinee e la ripresa delle percorrenze tram programmate nel periodo pre-Covid per il relativo costo

aziendale medio così come desunto dalla contabilità aziendale e tenuto conto di eventuali rinnovi del CCNL di riferimento.



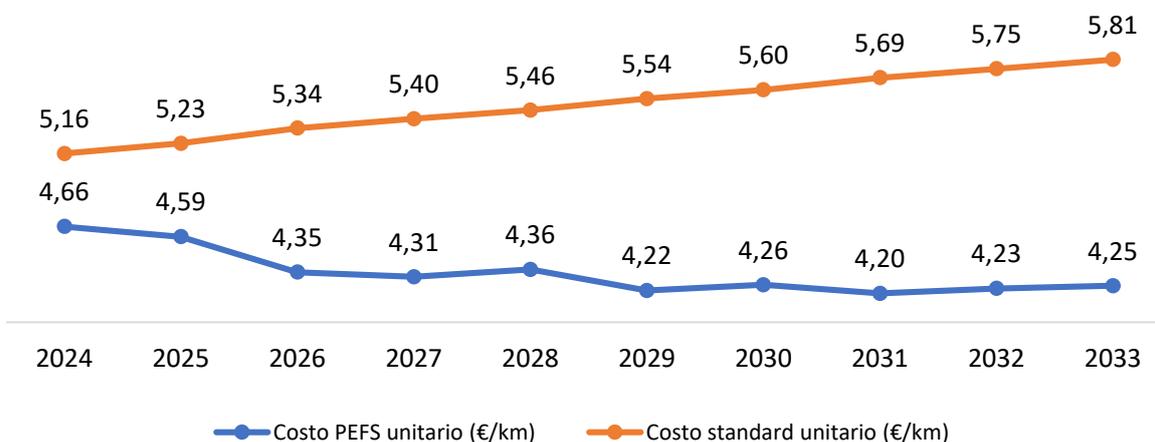
Valutazione della congruità economica dell'affidamento

Il costo standard così come definito dal decreto ministeriale n. 157 del 2018 "Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione" è stato identificato quale elemento di riferimento per la determinazione della congruità della compensazione economica per lo svolgimento di obblighi di servizio pubblico.

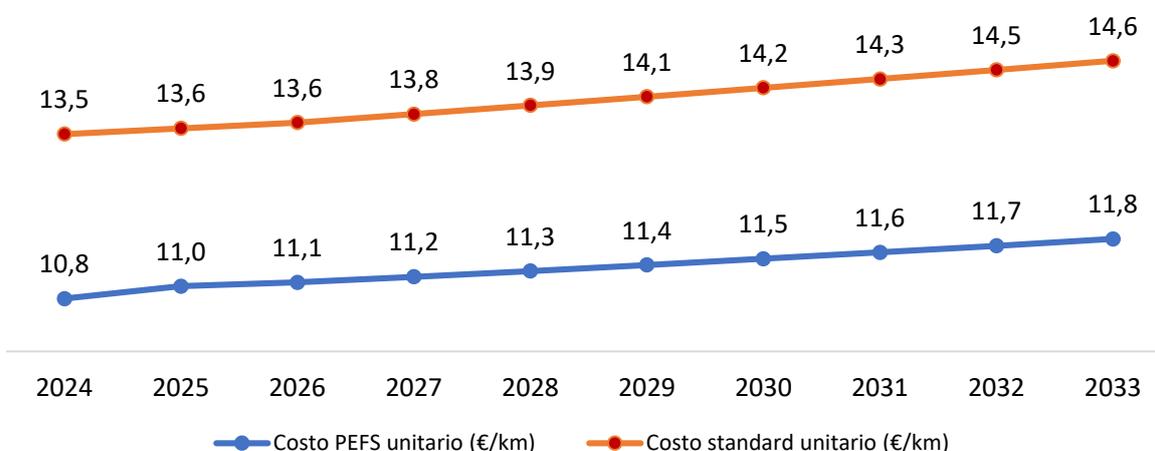
I risultati evidenziano la congruità del corrispettivo unitario determinato ai fini dell'equilibrio economico finanziario del Pefs: il costo economico del Pefs risulta per tutto il periodo

temporale preso in esame inferiore al costo standard macro previsto per entrambe le modalità di trasporto (autolinee e tram).

Confronto costo PEFS con costo standard - Autolinee (€/km)



Confronto costo PEFS con costo standard - Tram (€/km)



8.2 Stato patrimoniale regolatorio servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)

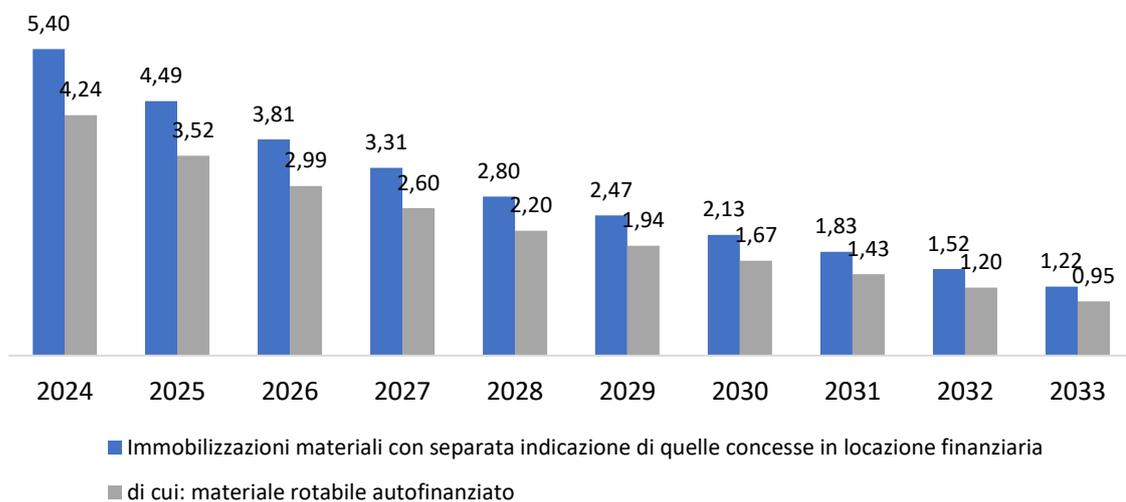
La valorizzazione dello “Schema 2 - Stato patrimoniale regolatorio” ex delibera n. 49/2019 dell’Autorità di regolazione dei trasporti consente di determinare il CIN (Capitale investito netto) che rappresenta la componente essenziale per il **calcolo del “ragionevole margine di utile”**, ovvero sia il prodotto fra il WACC definito annualmente dall’ART (valore del tasso di

remunerazione di settore del CIN, definito per il periodo 12 marzo 2023-11 marzo 2024 con delibera n. 49/2023) ed il predetto CIN.

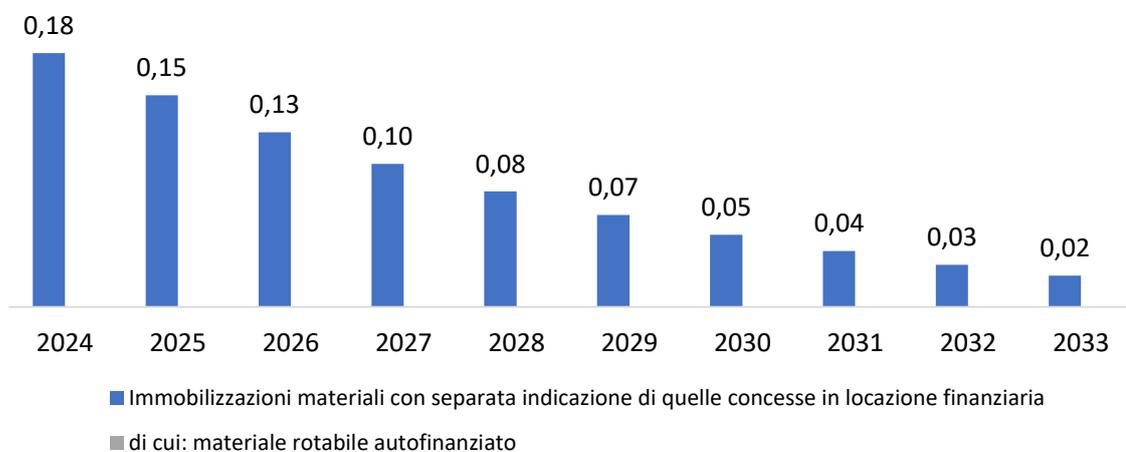
Fra le principali evidenze relative all'attivo patrimoniale si segnala:

1. L'evoluzione della voce relativa alle **immobilizzazioni materiali** (modalità autolinee) la cui dinamica risulta fortemente legata agli effetti del robusto piano di investimenti messo in campo da ATM Messina caratterizzato da quote rilevanti di contributo pubblico in conto investimenti. Ciò comporta una significativa riduzione delle quote relative al materiale rotabile autofinanziato, legata in parte anche al progressivo ammortamento del materiale rotabile attualmente in esercizio.

Immobilizzazioni materiali (autolinee; mln euro)

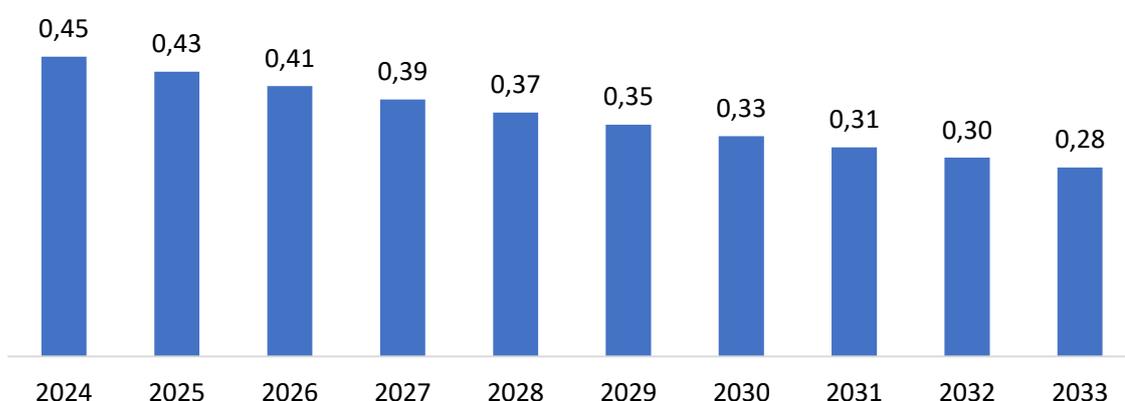


Immobilizzazioni materiali (tram; mln euro)

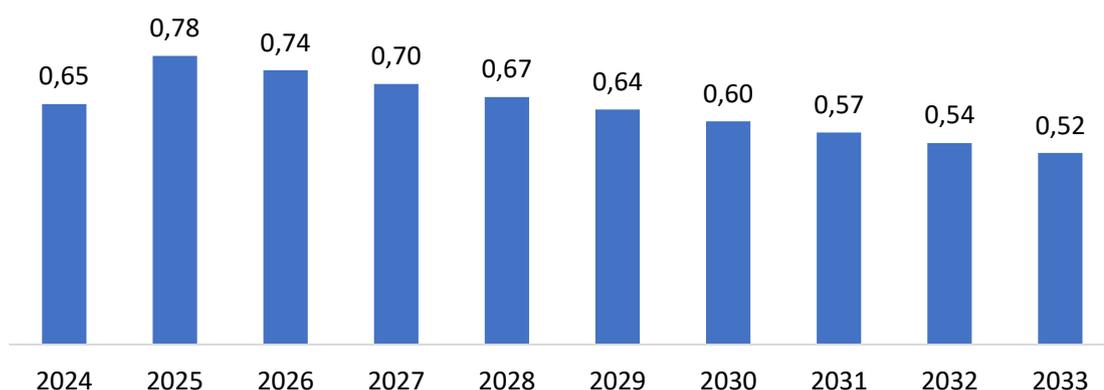


2. Una dinamica positiva della voce relativa alle **rimanenze** per la modalità autolinee in conseguenza degli obiettivi di efficientamento della gestione magazzino auspicati dall'azienda per i prossimi anni ed in conseguenza all'arrivo dei nuovi mezzi per cui si prevede una gestione della manutenzione in modalità full service. Per la modalità tram, si registra nel primo periodo dell'affidamento un incremento di tale voce in conseguenza della necessità di incremento delle scorte relative alle attività manutentive.

Rimanenze (autolinee; mln euro)

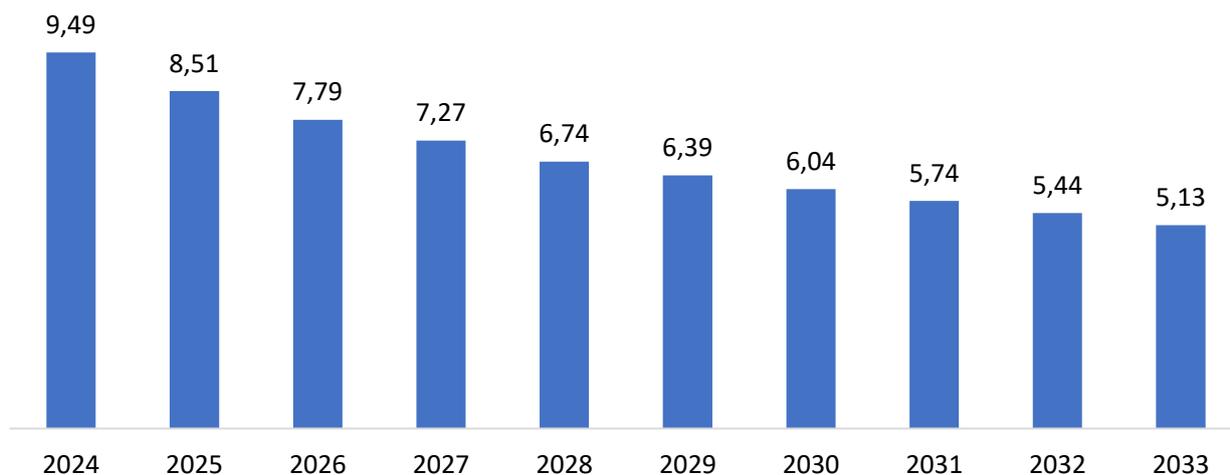


Rimanenze (tram; mln euro)

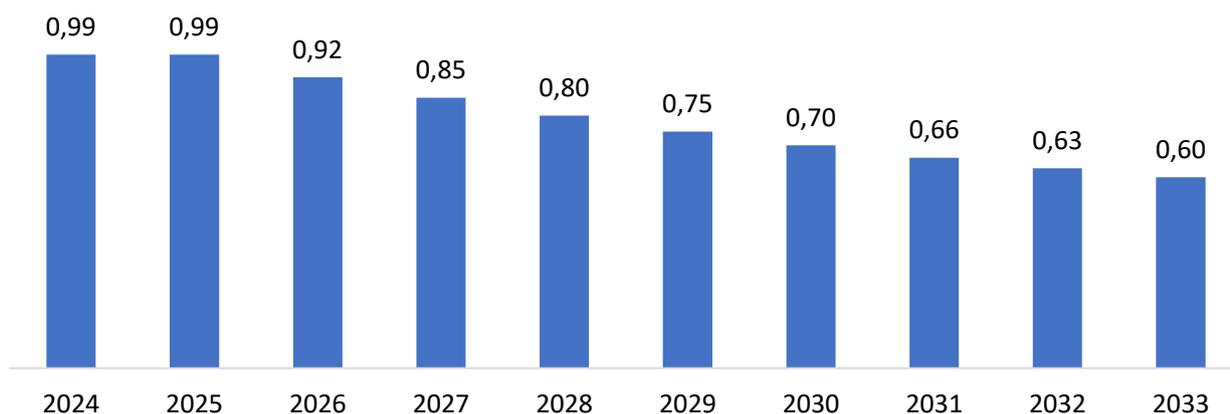


Si riportano i valori di dettaglio CIN (Capitale investito netto) regolatorio, determinato quale differenza fra le componenti relative all'attivo, afferente le immobilizzazioni e l'attivo circolante, ed il totale debiti, per entrambe le modalità di trasporto (autolinee e tram).

CIN regolatorio (autolinee; mln euro)



CIN regolatorio (tram; mln euro)



8.3 Piano finanziario regolatorio simulato servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram)

Lo “Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato” di cui alla Delibera 154/2019, annesso 5 si alimenta con i dati di conto economico e di stato patrimoniale al fine di determinare il **corrispettivo per lo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico** di trasporto pubblico locale, quantificabile come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole margine di utile.

È stato assicurato il rispetto delle condizioni di equilibrio richieste dalla Delibera n. 154/2019:

- 1) l'equivalenza finanziaria per tutta la durata del contratto tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando come tasso il Wacc. Conseguentemente, il valore attuale netto (Van) dei ricavi è risultato pari al valore attuale netto (Van) dei costi.
- 2) Il valore attuale netto (Van) delle poste figurative è risultato pari a zero.
- 3) Il tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto (Cin) corrisponde al tasso interno di rendimento (Tir) dei flussi operativi pre-tax ($Wacc=Tir$).

Per la predisposizione dello schema 3 dell'annesso 5 della Delibera ART 154/2019 è stato utilizzato il **WACC nominale pre-tax** indicato nella delibera ART 49/2023, pari al **7,26%** per i servizi su strada.

Lo schema consente di determinare sia un effetto finanziario netto inteso come valore della compensazione variabile per ciascun anno di durata del Cds, sia un valore della compensazione costante per tutta la durata dell'affidamento, calcolata in funzione del valore attuale netto della compensazione variabile, tenuto conto del numero degli anni in cui è articolato il Pef e del tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa del risultato in termini di compensazione costante ed in termini di compensazione unitaria per l'arco dell'affidamento, suddiviso per le due modalità di trasporto.

9. PEFS sosta e servizi accessori

L'ATM SpA gestirà, per conto del Comune di Messina, oltre alle attività di trasporto pubblico locale, diversi servizi che saranno disciplinati nell'alveo del contratto di servizio. Le attività principali per dimensioni economiche sono la gestione della sosta a pagamento e il servizio di rimozione.

Come già specificato precedentemente, si ribadisce che le ipotesi relative alla quantificazione della compensazione per i servizi di TPL (autolinee + tram) ex Delibera ART 154/2019 sono al netto delle partite relative ai servizi della sosta e degli altri servizi accessori. Anche per queste attività è stato sviluppato un PEF, seppur semplificato, per valutare la sostenibilità economica delle gestioni e, ove necessario, prevedere una compensazione laddove i ricavi non assicurino l'equilibrio economico del servizio erogato. Si rimanda all'allegato per maggiori dettagli relativamente ai PEF sviluppati per tali attività accessorie.

10. Compensazioni per obblighi di servizio pubblico

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Compensazione costante autolinee	24.353.910									
<i>di cui quota Comune di Messina</i>	<i>17.943.325</i>									
<i>di cui quota Regione Sicilia</i>	<i>6.410.584</i>									
Compensazione costante tram	4.765.289									
<i>di cui quota Comune di Messina</i>	<i>3.506.559</i>									
<i>di cui quota Regione Sicilia</i>	<i>1.258.730</i>									
Compensazione costante servizio rimozione²	1.588.490									
<i>di cui quota Comune di Messina</i>	<i>1.588.490</i>									
Compensazione costante totale	30.707.690									
<i>di cui quota Comune di Messina</i>	<i>23.038.375</i>									
<i>di cui quota Regione Sicilia³</i>	<i>7.669.314</i>									

Il calcolo della compensazione costante è effettuato secondo la metodologia definita dall'ART nella Delibera n.154/2019 calcolata in funzione del valore attuale netto della compensazione variabile, tenuto conto del numero degli anni in cui è articolato il PEFS e del tasso di congrua remunerazione.

La compensazione relativa al servizio rimozione pari a 1.588.490 euro annui è stata quantificata tenendo conto della necessità di assicurare l'equilibrio economico del servizio erogato.

La quota del contributo di competenza della Regione Sicilia è stata quantificata tenendo conto dei decreti d'impegno 2023 a favore del Comune di Messina e dell'integrazione annua di euro 1.818.181,82 (relativa al servizio autolinee al netto dell'IVA) ai sensi della L.r. 2/2023, art. 26. co 36 (Legge regionale di stabilità 2023-2025).

11. Piano di accesso al dato

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

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

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

- Servizio erogato (Mensile, Semestrale, Annuale)
- Ricavi tariffari (Mensile, Semestrale, Annuale)
- Frequentazioni (Semestrale, Annuale).
- Processi interni (Semestrale, Annuale)

I dati real time dovranno essere forniti dal gestore in modalità open data su piattaforma accessibile pubblicamente a terzi.

MODALITA' DI RILEVAZIONE	CONTENUTO
<p>Modalità di rilevazione del dato: automatica (<i>real time</i>)</p>	<p>L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione in modalità open data della istantanea, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification).</p>
<p>Modalità di rilevazione del dato: manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito)</p>	<p>Le Relazioni di Rendicontazione (Mensile, Semestrale e Annuale) relative ai seguenti dati.</p> <p><u>Servizio svolto:</u> Dati relativi alle corse e le relative percorrenze, classificate nelle seguenti tipologie (in numero assoluto e percentuale sul totale):</p> <p>effettuata: effettuata secondo la programmazione (entro una franchigia da definire). Il dato va articolato in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. puntuale: corsa partita dal capolinea secondo gli standard previsti. 2. non puntuale: corsa partita dal capolinea fuori dagli standard previsti

	<ul style="list-style-type: none"> - non effettuata: corsa e relativa percorrenza programmata, ma non erogata; - parzialmente soppressa: corsa e relativa percorrenza programmata, ma erogata solo in un tratto del percorso; - deviata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma; - limitata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso limitato; - straordinaria: corsa e relativa percorrenza effettuata in orario non programmato (servizi "bis" non programmati). <p>Tutti i dati di cui all'elenco precedente dovranno riportare se la corsa è rendicontata in modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - automatica: corsa effettuata con la copertura completa del sistema AVM, comprensiva dell'invio in tempo reale dei dati della vettura in formato GTFS e la registrazione dei dati AVM; - manuale: corsa e relativa percorrenza per la quale è effettuata la registrazione manuale, o
--	--

per la quale esiste una parziale registrazione AVM completata manualmente.

I dati sul servizio erogato dovranno essere disponibili per:

3. Aggregazione giornaliera
4. Aggregazione settimanale
5. Aggregazione mensile
1. Aggregazione annuale

Dati relativi alle frequentazioni di tutte le linee

previste dal Programma di esercizio sia dal sistema conta-passeggeri che sulla base di rilevazioni dei saliti e dei discesi ad ogni fermata che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l'anno. I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Ente affidante.

Dati relativi ai ricavi tariffari

Dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (excel, pdf, access, etc.) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:

2. totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno,

	<p>settimana, mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo e per tipologia di supporto utilizzato, con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale complessivo;</p> <p>3. numero totale ed importo complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito alle validazioni.</p>
--	--

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

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

12. La modalità di affidamento prescelta

Come già manifestato nell'atto di indirizzo contenuto nella delibera di consiglio comunale n. 522 del 30.12.2022, l'Amministrazione ha scelto di affidare i servizi in oggetto mediante affidamento *in house providing* in favore della società ATM S.p.A. su cui l'amministrazione esercita il controllo analogo, nel rispetto delle disposizioni legislative di settore.

12.1 La compatibilità con il quadro normativo

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

A. La normativa comunitaria

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

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

Il titolo in questione prevede, in deroga alle ordinarie norme in materia di concorrenza, una liberalizzazione limitata, soggetta *“a norme sue proprie”* (l'espressione è mutuata da: Consiglio di Stato, Sez. VI, 31 maggio 2017, n. 2626).

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

In attuazione della richiamata direttiva, il legislatore nazionale all'art. 2 del D.lgs. 59/2010 ha espressamente escluso *“i servizi di interesse economico generale assicurati alla collettività in regime di esclusiva da soggetti pubblici o da soggetti privati”*, nonché, proprio con riferimento ai servizi di trasporto, al successivo art. 6 del medesimo decreto ha espressamente sottratto alla liberalizzazione disposta per altri settori economici *“i servizi di*

trasporto aereo, marittimo, per altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente”.

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

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

Tutto quanto sopra evidenziato trova autorevole affermazione in una rilevante pronuncia con cui il Consiglio di Stato ha chiarito che il servizio TPL si caratterizza per una *“liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie e non contempla affatto una liberalizzazione integrale”* (Cons. Stato - sez. VI, 31 maggio 2017, n. 2626).

Tale orientamento è stato poi ribadito dal Tar Lazio, laddove ha statuito che *“può ritenersi assodato che l'ambito dell'affidamento delle concessioni del servizio di trasporto pubblico locale è contraddistinto da una disciplina speciale di fonte euro-unitaria, caratterizzata da una liberalizzazione non integrale, trattandosi di settore non soggetto per intero al regime della concorrenza. Tale affermazione trova fondamento nell'art. 106, comma 2, TFUE, ai sensi del quale “Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*

(cfr. in termini Consiglio di Stato, VI, 31.5.2017, n. 2626)” (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

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

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

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

Il riferimento è al *considerando* n. 18 *“Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara”*.

Tale conclusione è stata confermata anche dal giudice amministrativo il quale ha affermato *“1) che l’affidamento in house costituisce modalità ordinaria e nient’affatto eccezionale di affidamento della concessione dei servizi di TPL; 2) che i presupposti della scelta di tale modulo organizzativo del servizio di T.P.L. consistono esclusivamente nel ricorrere dei requisiti previsti dal citato art. 5.2 del Regolamento n. 1370/2007, senza alcun onere motivazionale “rinforzato” circa le ragioni del mancato ricorso al mercato; 3) che la decisione di avvalersi*

della forma di gestione in house costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, sindacabile dal giudice amministrativo soltanto laddove sia inficiata da un travisamento dei due sopra citati presupposti di fatto, e/o da manifesta illogicità". (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020)

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

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

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

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

B. La normativa nazionale

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

Il Nuovo codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023) all'art. 7 ha prescritto che per i servizi di interesse economico generale si applica il d.lgs. 201/2022 e, in particolare, il combinato disposto con la specificazione contenuta alla lett. c) del c. 1 dell'art. 14 del cit. D. Lgs., per cui si può ricorrere all'affidamento a società in house *“nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea”*.

L'art. 17 del cit. d.lgs. 201/2022, inoltre, nel definire le condizioni per l'affidamento *in house* dei servizi di interesse economico – generale, richiama altresì l'art. 16 del Testo Unico sulle Società Partecipate di cui al Decreto Legislativo numero 175 del 19 agosto 2016, per cui: *“1. Le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo o da ciascuna delle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo congiunto solo se non vi sia partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prescritta da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società controllata”*.

Anche il d.lgs. 201/2022, in relazione alle decisioni di avviare procedure di affidamento di servizi pubblico locali assunte posteriormente al 31.12.2022, ha confermato l'individuazione, tra quelle ordinariamente esperibili, dell'*in house providing* e, inoltre, per il TPL ribadisce la valenza delle previsioni del Diritto UE e delle modalità di affidamento in esso previste (come visto in precedenza, disciplinate all'art. 5, Reg. 1370/2007).

Inoltre, il D.L. 78/2009 e s.m.i., all'art. 4 bis *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico”* dispone che *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo*

regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatarie di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.”

In conclusione, l'affidamento “in house providing” costituisce una delle normali forme organizzative dei servizi pubblici, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione del servizio di gestione della sosta, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano i requisiti sopra elencati – costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano.

C. La normativa regionale

In materia di affidamento dei servizi di TPL dispone anche il legislatore regionale. Nel caso di specie il legislatore regionale ha unicamente adottato, per quanto qui di interesse, la L.R. 19/2005 che, pur non costituendo una legge di riforma del TPL – sulla falsariga di quanto effettuato dalle altre regioni – attribuisce l’esercizio delle funzioni di affidamento dei servizi di trasporto e di relativa sottoscrizione dei contratti di servizio agli Enti locali per i servizi di rispettiva competenza.

In conclusione, l'affidamento “*in house providing*” costituisce una delle ordinarie forme organizzative dei medesimi, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano (in questo senso, *ex plurimis* Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

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

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

12.2 ATM S.p.A. quale ente affidatario in house

ATM S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica, il cui socio unico è il Comune di Messina, sottoposta a "controllo analogo" dell'amministrazione comunale.

In particolare, l'art. 23 dello statuto, rubricato "Esercizio del controllo analogo", attribuisce all'unico socio pubblico un potere di controllo, di ingerenza e di condizionamento nell'assunzione delle decisioni più importanti, superiore a quelli previsti dal diritto comune per i soci di controllo, attraverso un penetrante potere autorizzativo preliminare sulle decisioni strategiche da assumersi da parte dell'organo amministrativo.

Essa inoltre esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione socia e tale vincolo è espressamente sancito all'art. 3 dello Statuto.

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

1. ATM è una società interamente controllata dal Comune di Messina;

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

12.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento

Alla luce degli esiti istruttori e in considerazione degli obiettivi strategici che l'ente affidante intende perseguire, l'affidamento diretto *in house providing* alla società soggetta al controllo analogo dell'amministrazione rappresenta un modello gestionale che risponde pienamente alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento e agli obiettivi di politica della mobilità sopra descritti, come già dato atto nell'atto di indirizzo espresso in Delibera di Giunta Comunale n. 522 del 30.12.2022.

12.3.2. Valutazioni in ordine alla qualità della precedente gestione

Occorre rimarcare che ATM è gestore della mobilità nella città di Messina dal 1 giugno 2020, e pertanto ha sviluppato e possiede un consolidato *know how* in materia di mobilità urbana applicata al particolare territorio urbano di Messina ed alle esigenze di quella collettività.

La consolidata esperienza di offerta sul territorio cittadino consente di intercettare più efficacemente la domanda attuale e potenziale dell'utenza cittadina e rispondere adeguatamente alle mutevoli esigenze della stessa, proprio in virtù della consolidata conoscenza del territorio e delle abitudini dell'utenza, e pertanto, permette di adeguare l'offerta di servizio con procedure, modalità e tempistiche più efficienti.

Contemperando in pieno, da un lato, le esigenze sociali di accesso al servizio (ad esempio: servizi speciali, collegamenti a bassa frequenza, modifiche temporanee al programma etc.) dall'altro quelle di eco-sostenibilità del servizio stesso; possibilità che, in presenza di un gestore terzo ed esterno al perimetro dell'amministrazione, e quindi avente obiettivi

economici e di profitto non coincidenti con quelli comunali, potrebbe essere di più ardua attuazione.

Peraltro, dall'analisi dei dati di *benchmark* di riferimento, ATM ha offerto negli ultimi anni prestazioni in favore dell'amministrazione che hanno consentito a quest'ultima di poter contare su una struttura specializzata di riferimento nel campo della mobilità e che è stata in grado di predisporre in particolare:

4. Progettazione Sistema Smart Parking
5. Servizio di rimozione forzata dei veicoli
6. Istituzione del Numero verde
7. Pianificazione delle campagne di Marketing e Comunicazione
8. Implementazione delle pensiline
9. Modernizzazione dei canali di vendita
10. Attivazione del servizio di Metroferrovia

12.3.2 Valutazioni in ordine alle caratteristiche dei servizi e alle economie di processo

Tale *know how* conseguito dal gestore ha consentito alle strutture dell'amministrazione comunale di poter beneficiare – senza ulteriori oneri per l'erario pubblico – dell'utilizzo delle strutture del gestore per l'acquisizione di dati, informazioni, procedure nella definizione del programma di esercizio del servizio; in tale veste, ATM è divenuto un braccio operativo dell'amministrazione al fine di definire i fabbisogni di mobilità pubblica e tradurre in azioni e leve operative e progettuali gli obiettivi del Comune di Messina.

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

L'affidamento *in house* al gestore attuale ATM consente di proseguire il percorso di efficientamento e sviluppo del servizio pianificato dall'amministrazione, nell'ambito di processi aziendali già esistenti e dunque idonei a perseguire i contenuti nel piano di mobilità. Per converso, l'affidamento ad un soggetto terzo comporterebbe un necessario esame delle modalità attuative del predetto piano di gestione della mobilità e le esigenze organizzative, che contemplerebbero le legittime aspettative di profitto del gestore in contrapposizione con l'interesse della collettività ad ottenere servizi di maggiore quantità e qualità.

Essendo ATM S.p.A. soggetto attuatore e beneficiario di numerosi progetti per conto del Comune di Messina ha permesso la realizzazione rapida, efficace ed efficiente di tutti i fondi previsti con numerosi vantaggi per l'implementazione del servizio pubblico locale.

Sotto ulteriore e concorrente profilo si rammenta, altresì, che ATM è gestore integrato del TPL e della sosta e dei servizi accessori.

Tale *partnership* in riferimento alla gestione della mobilità complessiva a livello cittadino consente al Comune di poter contare su di un'interfaccia a livello gestionale, che possa monitorare e fornire all'amministrazione tutte le informazioni in tempo reale sulla mobilità con celerità e unitarietà, consentendo di evitare processi di concertazione necessaria e procedimenti amministrativi complessi tra diversi gestori (accordi di programma, conferenze di servizi, etc...).

Nel corso degli anni, come già sottolineato, l'amministrazione ha inteso strutturare il servizio di sosta come complementare al TPL, attraverso l'istituzione di parcheggi in corrispondenza delle linee di trasporto pubblico, nell'ambito di una comune ed integrata politica di mobilità pubblica, finalizzata al perseguimento dello spostamento di passeggeri/utenti dal mezzo privato a quello pubblico.

ATM nel corso degli anni ha avviato varie collaborazioni per rendere sempre più integrata la mobilità cittadina, in particolare vi sono due iniziative in atto di bigliettazione integrata. La prima, attiva dal primo maggio 2021, permette con un unico biglietto o abbonamento di viaggiare sui mezzi ATM e sulle tratte delle metroferrovia gestite da Trenitalia; la seconda,

attiva dal 1 ottobre 2023 permette di viaggiare sui mezzi di ATM, di Atam e di Liberty lines tra le due sponde dello Stretto.

L'obiettivo dell'Ente locale, per come rappresentato anche nei più volte citati strumenti di pianificazione urbanistica, è quello di aumentare le aree di sosta e di interscambio, in modo da rendere concreta ed effettiva l'attrattività per l'uso del mezzo di trasporto pubblico mediante "abbandono" del mezzo privato.

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

A questo proposito sono state attivate numerose iniziative per favorire l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico in particolare sono state avviate delle tariffe particolari per i parcheggi di interscambio che comprendono anche l'acquisto del biglietto per il mezzo pubblico, l'implementazione del servizio di rimozione forzata per la corretta gestione degli stalli e maggiori collegamenti tra il percorso delle varie linee e i parcheggi di interscambio che si stanno realizzando a ridosso del centro cittadino.

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

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

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

12.3.3 Valutazione in ordine agli investimenti programmati, all'efficienza e al costo sostenuto dal Comune

In relazione agli investimenti programmati, come già evidenziato, l'amministrazione ha previsto il rinnovo della flotta autobus, mediante acquisto di nuovi mezzi a emissioni zero. L'Amministrazione ritiene, quindi, strettamente necessario adottare un modello di *governance* e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa oggetto di finanziamento.

Giova constatare poi per la realizzazione degli investimenti è previsto un ingente utilizzo di risorse finanziarie derivanti dai canali di finanziamento pubblico statali (es PNNR, Pon Metro) che saranno impiegati per l'acquisto di veicoli a *zero emission* a cui affiancare la realizzazione di apposite infrastrutture di ricarica.

Nel dettaglio, sono stati stanziati in due diverse fasi: 2.587.514,58 euro per l'acquisto di 10 bus e le relative colonnine di ricarica e 39.930.000,00 per l'acquisto di ulteriori 78 bus e relativi dispositivi di ricarica.

Si tratta di un processo di transizione e riconversione del parco di ingente portata che andrà ad affiancarsi con azioni operative che dovranno tenere conto dell'evoluzione della componente del parco mezzi.

A fronte di tali ingenti investimenti, l'Amministrazione ritiene il modulo dell'*in house providing* la modalità più idonea a preservare l'interesse pubblico sia a garanzia del controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento del programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete.

Sotto il primo aspetto, la garanzia del controllo sugli investimenti assume ancora più rilevanza se solo si considera che si tratta di fondi di finanziamento legati a programmi nazionali, rispetto ai quali il controllo esercitato sulla società permette l'ottimale gestione finanziaria, la massima trasparenza e la minor dispersione dei fondi, oltre che la coerenza con gli obiettivi generali di investimento. Gli ingenti finanziamenti pubblici disponibili per gli investimenti, inoltre, affievoliscono il fabbisogno di ulteriori investimenti privati rendendo tale eventualità non dirimente ai fini dell'interesse pubblico se non attraverso la dismissione anticipata degli stessi mezzi di trasporto già finanziati con risorse pubbliche.

Per quel che concerne il secondo aspetto inerente al sistematico adattamento del programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete, la forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e il gestore dei servizi consente, infatti, all'Amministrazione di poter operare mediante uno strumento condiviso e flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne le previsioni negoziali in ragione del completamento dei progetti di sviluppo e rinnovo avviati, nonché in ragione degli eventuali riallineamenti dei cronoprogrammi di trasferimento delle risorse finanziarie o di acquisto dei mezzi.

L'Amministrazione ritiene in sostanza di dover mantenere, attraverso la propria azienda sottoposta a controllo analogo, una costante verifica sul rispetto degli interventi programmati e sulla relativa gestione.

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

i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente.

Il costo del servizio oggetto di affidamento, per come risultante dal PEF, è stato determinato in conformità alle previsioni di cui al D.M. 157/2018, che costituisce il riferimento per la definizione delle compensazioni degli OSP nei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 27 D.L. 50/2017, circostanza che pone in luce che la compensazione economica prevista non eccede quanto necessario a garantire la copertura oneri di servizio pubblico di un'impresa mediamente efficiente del settore e degli standard di mercato per la tipologia di servizio oggetto di affidamento.

Inoltre, come già evidenziato nella presente relazione, anche l'andamento dei **parametri di efficienza ed efficacia** in corso di contratto e dei relativi obiettivi – espressamente previsti in attuazione delle misure di regolazione di cui alla Delibera ART n. 154/2019 ed oggetto di monitoraggio in corso di gestione secondo le previsioni del contratto di servizio – testimoniano che la forma di affidamento prescelta lungi dal compromettere o affievolire il perseguimento di tali principi, al contrario, costituisce uno strumento idoneo al loro raggiungimento.

In particolare, l'obiettivo perseguito dall'Amministrazione con il nuovo affidamento è l'incremento dei passeggeri mediante l'implementazione delle politiche di mobilità prima citate e già parzialmente in atto, ed il conseguente *shift* di parte della domanda di sosta in favore del TPL; a tal fine, come dimostrano gli indicatori di efficienza ed efficacia, a fronte di un significativo impegno per migliorare l'efficacia del servizio, mediante l'aumento delle percorrenze e delle frequenze di corsa, il risultato atteso è la crescita dei passeggeri (cfr. par. 1.8) e dei ricavi, tenendo altresì sotto controllo l'andamento dei costi del servizio.

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

progressivo innalzamento di tali parametri, sempre nella prospettiva del miglioramento di qualità ed efficacia del servizio.

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

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

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

13. Durata e tipologia del contratto di servizio

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

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

La tipologia contrattuale per l'esercizio del servizio di Trasporto Pubblico locale urbano avrà le caratteristiche del contratto "a costo netto" ("*net cost*"), prevedendo che ATM S.p.A., quale Impresa Affidataria, a fronte della corresponsione della compensazione economica del

corrispettivo contrattuale individuato dal Comune quale Ente Affidante (EA), manterrà la titolarità dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e da attività accessorie e sopportando un rischio operativo tale da qualificare eventuali scostamenti di ordine economico finanziario non puramente trascurabili.

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

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

Si specifica che, il sistema di remunerazione considerato nel PEF TPL non contempla i ricavi realizzati nell'ambito dell'affidamento del servizio di gestione dei parcheggi di scambio e della sosta tariffata su strada, in quanto oggetto di PEF *ad hoc* definito nell'alveo dei rapporti con il Comune di Messina.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore, nelle forme e nella misura che verranno definite più specificamente nel contratto di servizio e nella matrice dei rischi.

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

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

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

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

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente e di tale confronto si fornisce evidenza nella relazione al PEF.

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

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

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

15. Modifiche introdotte

15.1 Le osservazioni dell'ART

In ottemperanza alle disposizioni regolatorie, in data 9.11.2023 il Comune di Messina ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi della Misura n. 2 della Delibera n. 154/2019, lo schema di relazione di affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale, della sosta e servizi accessori nel Comune di Messina al fine di consentire l'espressione delle relative osservazioni da parte dell'Autorità.

In data 7 dicembre 2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con nota protocollo n. 76539/2023, acquisita al prot. n. 355204/2023, ha trasmesso il documento recante: *"Relazione illustrativa dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale della Città di Messina (prot. ART n. 64482 del 9 novembre 2023) - Richiesta integrazioni e chiarimenti"*.

A fronte delle osservazioni formulate dall'Art, nel proseguo si darà conto delle integrazioni adottate alla Relazione trasmessa.

§ Sulla pubblicazione della Relazione di affidamento.

In merito alla pubblicazione della RdA sul sito istituzionale del Comune di Messina con indicazione del relativo link web, si rappresenta che l'approvazione formale da parte degli organi istituzionali del Comune non potrà che avvenire a valle della conclusione del procedimento avviato da codesta Autorità e che, pertanto, il contenuto dello schema originario risultava precario. Resta fermo che, come prescritto dalla delibera n. 154/2019, il Comune procederà, **contestualmente all'invio della presente**, alla pubblicazione del testo della Relazione dando evidenza delle integrazioni introdotte a seguito delle osservazioni pervenute dall'Autorità.

§ Sugli atti amministrativi con i quali è stata definita la perimetrazione dell'affidamento, nonché sulle prescrizioni di cui agli articoli 14 e 17 del d.lgs. 201/2022.

Circa i riferimenti agli atti adottati dalla Regione Siciliana in ordine alla perimetrazione degli affidamenti, nonché alle relazioni di cui alle previsioni normative richiamate, si riferisce che, ai sensi dell'art. 27, comma 6, L.R. 19/2005, i Comuni sono i soggetti competenti all'affidamento dei servizi urbani. Non risulta a questa amministrazione che siano stati approvati ulteriori provvedimenti amministrativi in relazione alle materie di cui alla richiesta dell'Autorità. Tuttavia, in forza della competenza amministrativa sopra richiamata, il Comune ritiene ineludibile procedere all'affidamento dei predetti servizi, anche in virtù del disposto di cui all'art. 48, comma 5, D.L. 50/2017 il quale dispone: *“Nelle more della definizione de i bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, gli enti locali devono comunque procedere al nuovo affidamento nel rispetto della vigente normativa, dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto, ovvero scadrà tra la predetta data e l'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo”*. Circa i contenuti delle Relazioni di cui agli artt. 14 e 17 del decreto citato, nel rappresentare che il procedimento di affidamento dei servizi di tpl urbani risulta avviato in data antecedente all'avvenuta approvazione delle previsioni normative richiamate, si rappresenta che i contenuti delle medesime relazioni sono stati considerati, in particolare, al par. 12.3 del presente schema di Relazione.

§ Sulla applicazione dell'art. 4-bis D.L. 78/2009

Per quanto riguarda l'applicazione del disposto di cui all'articolo 4-bis del DL n. 78/2009 oggetto di richiesta di integrazione si specifica che, con l'obiettivo di mantenere l'unitarietà di rete garantita dalle attuali linee che offrono servizi di trasporto pubblico locale e la piena salvaguardia dell'integrazione di questi nella rete del servizio di trasporto pubblico urbano, i servizi di TPL da esternalizzare (cd. 10%) saranno subaffidati con procedura ad evidenza pubblica e sono costituiti da alcune linee periferiche (collegamenti da e per i borghi collinari) le cui percorrenze, nell'arco del periodo temporale oggetto dell'affidamento, verranno progressivamente incrementate in relazione all'aumento delle frequenze del servizio, come

già indicato in precedenza. Per l'affidamento della quota del 10% di cui all'art. 4-bis cit., ATM è stata operativamente individuata quale stazione appaltante della procedura ad evidenza pubblica per il sub-affidamento della quota di servizi.

Tale scelta risulta supportata in ragione del fatto che tanto il sistema di bigliettazione quanto il sistema di tariffazione sono posti in capo ad ATM; conseguentemente, in ogni caso, l'affidamento in questione – qualsiasi sia il soggetto committente e la specifica modalità individuata – costituirebbe un affidamento di tipo *gross cost*.

Alla luce di quanto sopra, tale modalità è risultata quella che si presta in misura migliore a garantire una massima apertura del mercato e che consente a livello operativo la massima integrazione nella gestione dell'esercizio.

Quanto alla fonte di legittimazione della delega in favore di ATM, la stessa discende dalla natura di ATM quale società *in house providing* dell'amministrazione. La Società, infatti, operando nell'ambito del rapporto di delegazione interorganica, agisce alla stregua di una *longa manus* della stessa PA.

Conclusivamente, nell'ambito degli obblighi cui è tenuta ATM figura anche quello di esperire la procedura di gara in questione.

Altresì, si chiarisce che il valore del costo standard, di cui alla sezione della presente relazione di affidamento "Valutazione della congruità economica dell'affidamento", ricomprende nel perimetro dei servizi anche i chilometri che saranno subaffidati, affinché il valore sia confrontabile con le risultanze del PEF che ricomprendono tali servizi nella voce 3bii) del conto economico. Per completezza si specifica che la voce 3bii) ricomprende, oltre al costo per subaffidamento (10% ex art. 4-bis del DL n. 78/2009), i costi per servizi relativi alle provvigioni per vendita titoli di viaggio; utenze della sede e dei depositi/officine; servizi pulizia; consulenze e servizi software; assicurazioni, etc.

Al fine di agevolare la lettura della voce in questione, si è provveduto ad integrare lo schema di conto economico regolatorio con il dettaglio relativo alla voce di costo per subaffidamento

ex art. 4-bis del DL n. 78/2009, riportato nell'allegato alla relazione "PEFS servizi di trasporto pubblico locale (autolinee + tram), della sosta e servizi accessori nella Città di Messina".

§ Sulle tabelle relative all'elenco delle singole linee

Le informazioni ulteriori relative alle tabelle di cui al par. 1.4 sono state direttamente integrate della RdA nel paragrafo di pertinenza.

§ Sulle informazioni relative ai passeggeri e all'andamento della domanda

Le informazioni relative ai passeggeri e all'andamento della domanda sono state direttamente integrate della RdA nel paragrafo di pertinenza.

§ Sui ricavi derivanti dai servizi accessori

Per quel che concerne le fonti di ricavi non derivanti dal TPL, si chiarisce che all'interno del PEFS non sono stati considerati i ricavi riconducibili a servizi diversi dal TPL quale la sosta o l'attività di rimozione, ai fini della quantificazione della compensazione adeguata a garantire l'equilibrio economico-finanziario della gestione del servizio autolinee e tranviario neanche in forma di esternalità positiva. Pertanto, si è proceduto a rivedere, in tal senso, il paragrafo di riferimento.

§ Sulla matrice dei rischi

Per quanto riguarda la matrice dei rischi dei servizi oggetto di affidamento, si trasmette l'Allegato al contratto di servizio denominato "Matrice dei rischi".

§ Sugli indicatori di "coverage ratio" e "load factor"

Da ultimo, la RdA è stata integrata al capitolo 7 "Gli obiettivi di efficienza ed efficacia" con i valori relativi al servizio attuale (dato consuntivo 2023) relativamente agli indicatori "coverage ratio" e "load factor" al fine di consentire di apprezzare le dinamiche positive di

tali KPI che si intendono perseguire nell'arco dell'affidamento. In particolare, il suddetto capitolo è stato, altresì, integrato con un dettaglio inerente la dinamica evolutiva dell'indicatore "*load factor*" per ciascun anno di affidamento, con relativa nota esplicativa che consente di chiarire gli aspetti che determinano l'evoluzione dell'indicatore in questione.