

Città Metropolitana di Genova

DIREZIONE TERRITORIO E MOBILITA'

SERVIZIO AMMINISTRAZIONE TERRITORIO E TRASPORTI

UFFICIO TRASPORTI

**Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei
requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta
(ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)**

INFORMAZIONI DI SINTESI

La legge regionale n.33 del 7/11/2013, con le modifiche apportate dalla successiva L.R. 19 del 9 agosto 2016, ha disposto che le funzioni di gestione ed affidamento del servizio di trasporto pubblico locale dell'ATO afferente il territorio di competenza vengano integralmente svolte dalla Città Metropolitana.

L'oggetto dell'affidamento, riguarda lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale del territorio dell'A.T.O. di competenza della Città Metropolitana di Genova.

Il servizio comprende l'ambito urbano genovese, prima di competenza del Comune di Genova e porzioni di territorio delle Province limitrofe.

Estende oltre i propri confini territoriali con riguardo anche ad alcuni Comuni della provincia di Spezia (Bonassola,Carro, Deiva Marina, Framura, Levanto, Maissana e Varese Ligure) nonché della provincia di Savona (Urbe).

L'assetto attuale del servizio è articolato su 2 bacini, uno urbano esercito dal A.M.T. S.p.A., società appartenente al Comune di Genova ed uno extraurbano esercito dal A.T.P. Esercizio S.r.l..

Ad oggi, entrambe le Aziende continuano ad effettuare il servizio di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 18/2014 che ha disposto la prosecuzione degli affidamenti fino al 31/12/17.

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Città Metropolitana di Genova

Direzione Territorio e Mobilità

Tel - 010 54991 Fax 010 5499244

P.E.C.: pec@cert.cittametropolitana.genova.it

Data compilazione: 30/11/2017

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma 20 d.l. n. 179 del 2012, convertito in legge che prevede: "Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".

In estrema sintesi la normativa di settore di riferimento è la seguente:

D. Lgs. 422/97 e s.m.i.;

Regolamento CE n.1370/2007;
Legge n.99 del 23/7/2009 art.61;
D.L. 138 del 18/08/2011 così come modificato dalla Legge di conversione n.148 del 14/09/2011 e
successivamente modificato;
L.R. n°33/2013 e s.m.i.;L.R. n°18 del 5/8/2014 s.m.i.;D.L. 50/2017 così come convertito in Legge
Deliberazioni dell'ART n°49/2015 e 83/2016

La suddetta normativa definisce le modalità per l'affidamento dei servizi, stabilisce le linee guida in merito ai contenuti del Contratto di servizio, i ricavi da traffico e la possibilità di sub concedere porzioni di servizio.

In particolare nel corso dell'ultimo anno sono intervenute sostanziali modifiche normative e pianificatorie che hanno radicalmente mutato il quadro di riferimento sia a livello generale che a livello locale.

Innanzitutto, l'approvazione della Legge Regionale 09.08.2016 n. 19, con cui è stata modificata la L.R n. 33/2013, ha radicalmente mutato il quadro di riferimento per l'assegnazione dei servizi.

Con tali modifiche, la governance del trasporto pubblico locale prima affidata all'Agenzia Regionale, è stata riassegnata alla Città Metropolitana ed alle Province.

Le nuove disposizioni non prevedono più, per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale un bacino ottimale su scala regionale ma quattro ambiti territoriali omogenei (ATO), coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona (un unico ATO è rimasto per i soli servizi ferroviari).

Tale nuova articolazione, che per le altre 3 province ha confermato la situazione preesistente l'approvazione della L.R. 33/13, ha investito la Città Metropolitana anche del compito di dover programmare ed assegnare il servizio sia in ambito extraurbano che urbano del Comune di Genova.

Il CEE n. 1370/2007 *“relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70”*, normativa di settore per la disciplina dei servizi pubblici di trasporto su strada, il quale

- oltre ad indicare la durata e il contenuto dei contratti di servizio del trasporto pubblico e a dettare i criteri per la determinazione delle compensazioni degli oneri di servizio pubblico, disciplina, all'art. 5, le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su autobus nel caso in cui il contratto aggiudicato assuma la forma di una “concessione di servizi”; ,
- prevede che l'affidamento dei contratti si conformi ai contenuti del medesimo a decorrere dal 03.12.2019, concedendo quindi agli Stati un periodo transitorio durante il quale adottare le misure necessarie per conformarsi gradualmente alle disposizioni comunitarie;
- all'art. 5, comma 5, dispone che *“L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico*

aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni”;

L’art. 61 della L. 23.07.2009, n. 99, il quale, al fine di armonizzare il quadro legislativo nazionale con quello comunitario, prevede che le Autorità competenti all’aggiudicazione del contratto di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, *“possono avvalersi delle previsioni di cui all’art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all’articolo 8 paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007”;*

L’art. 3 bis del decreto legge 13.08.2011, n. 138, il quale ha introdotto una disciplina unitaria per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, disponendo che le Regioni individuino *“ambiti o bacini territoriali ottimali”*(A.T.O.) in termini tecnici ed economici *“tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio”* e ha previsto per ogni ambito/bacino l’individuazione di un Ente di Governo/Autorità di Ambito responsabile della pianificazione e organizzazione del servizio.

La Legge Regionale 07.11.2013, n. 33 (B.U.R. n. 17/2013), con la quale, in attuazione dell’art. 3 bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, Regione Liguria ha riformato il *“sistema di trasporto pubblico regionale e locale”*; in particolare la riforma:

- prevedeva l’individuazione dell’Ambito Territoriale Ottimale denominato *“Bacino Unico Regionale dei Trasporti”* (BURT), che coincideva con il territorio regionale;
- attribuiva a Regione Liguria l’organizzazione e la gestione del BURT mediante l’istituzione di un’Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale (ATPL) , avente tra l’altro, il compito di espletare la procedura ad evidenza pubblica per l’affidamento del servizio da realizzarsi in un unico lotto relativo all’intero territorio regionale e con possibile estensione anche al trasporto ferroviario;

La Legge Regionale 09.08.2016 n. 19, con la quale è stata modificata la L.R n. 33/2013, prevedendosi, un nuovo sistema di *“governance”* del trasporto pubblico regionale; in particolare:

- le nuove disposizioni non prevedono più, per l’esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale un bacino ottimale su scala regionale ma quattro ambiti territoriali omogenei (ATO), coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona (un unico ATO è rimasto per i soli servizi ferroviari);
- la Città metropolitana di Genova e gli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona sono individuati qual *“Enti di Governo”* degli A.T.O.;

A partire dal 09/08/2016 l’Ente ha dovuto organizzarsi per:

- Effettuare una prima ricognizione sulla situazione esistente, in considerazione del fatto che il servizio urbano è sempre stato di stretta competenza del Comune di Genova;
- Creare un accordo con gli uffici del Comune di Genova finalizzata alla pianificazione ed assegnazione del servizio nell’ATO metropolitana;
- Procedere alla progettazione del nuovo servizio integrato d’ambito;
- Avviare la ricognizione delle risorse funzionali a garantire la provvista economica a sostegno del contratto di servizio;
- Garantire contestualmente la prosecuzione dei servizi in essere onde non causare interruzioni al servizio pubblico.

Innanzitutto con Determinazione del Sindaco Metropolitano n° 113/2016 del 20 luglio 2016 la Città Metropolitana ha approvato le seguenti linee di indirizzo per la gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, nel bacino metropolitano, di cui al DDL regionale n° 93 del 08/06/2016, nel dettaglio:

- a. acquisire preliminarmente lo studio di fattibilità a suo tempo effettuato dalla Autorità Regionale del quale sarà necessario effettuare il conseguente adeguamento per riarticolare la gara sul bacino del territorio Metropolitano, anziché su quello unico regionale;
- b. avviare le attività di studio e predisposizione del nuovo Accordo di Programma da proporre successivamente a tutti i Comuni del territorio metropolitano attraverso il quale si individueranno gli impegni economici, la quantità e la qualità dei servizi da porre in gara, predeterminando le risorse economiche disponibili a copertura della conseguente spesa nel periodo di durata dell'affidamento;
- c. organizzare le modalità di coordinamento ed integrazione del lavoro degli uffici metropolitani e di quelli del comune capoluogo al fine di meglio definire gli aspetti tecnici e giuridici dell'intero procedimento sia con riguardo al trasporto extraurbano che a quello urbano;
- d. anticipare un crono programma di massima degli adempimenti successivi.
- e. svolgere una analisi in ordine alla convenienza ed alla possibilità di indire la gara per un lotto unico o per più lotti;

Sulla base di quanto indicato dalle linee guida gli uffici hanno provveduto a:

- a. acquisire dalla Regione Liguria la documentazione di progettazione del servizio su gomma predisposto per la gara regionale con i relativi dati;
- b. sollecitare la Regione Liguria ad avviare l'iter per la predisposizione del nuovo Accordo di Programma per il trasporto pubblico locale;
- c. definire con il Comune di Genova la collaborazione tra i due Enti finalizzata all'effettuazione della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi in ambito metropolitano. A tal fine è stato predisposto un Protocollo operativo per la disciplina delle modalità di collaborazione tra i due Enti, approvato con determinazione del Sindaco metropolitano n° 212/2016;
- d. predisporre la Deliberazione del Consiglio metropolitano n°45/2016 del 25/11/2016 con la quale è stata approvata l'indirizzo relativo alla possibilità di un unico lotto sul bacino genovese. Tale orientamento dovrà poi essere suffragato dalle analisi svolte dall'Advisor per conformarsi a quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- e. pubblicare in data 13/01/17 l'avviso per la procedura negoziata per l'affidamento di servizi di progettazione e di supporto alla gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di persone nell'Ambito Territoriale Ottimale di competenza della Città Metropolitana di Genova di cui alla L.R. 33/13 s.m.i.;
- f. raccogliere le manifestazioni di interesse a partecipare alla gara per la progettazione del servizio e tutte le attività connesse;
- g. invio, in data 27 aprile 2017 a cura dell'ufficio gare, delle lettere di invito a presentare un'offerta la cui scadenza è stata fissata il 6/6/17.
- h. con atto dirigenziale n. 3542 del 22.12.2016 e con atto dirigenziale n. 2289 del 24.10.2017, ha avviato e concluso la procedura ad evidenza pubblica volta all'affidamento dell'incarico di progettazione del servizio di trasporto pubblico locale nell'A.T.O. metropolitano di Genova (progettazione che ricomprenderà, integrandoli, gli ex bacini "G urbano" e "TG extraurbano");

- i. è in corso di redazione da parte della Città Metropolitana il “Piano di Bacino dell’A.T.O. metropolitano” secondo le previsioni dell’Atto di Programmazione regionale sopra citato (D.C.R. Liguria n°7 del 27/06/2017)

A tutt’oggi permangono le criticità già evidenziate nell’informativa presentata al Sindaco Metropolitano, atto n°3 del 20/06/17, trasmessa anche a Regione Liguria, riguardanti le risorse funzionali a definire l’ammontare dei servizi acquisibili. In particolare quelle relative a:

- a. Deliberazione del Consiglio Regionale n° 7 del 27/06/2017, ha approvato il “L’Atto di Programmazione in materia di trasporto pubblico locale regionale e locale ai sensi dell’art. 6, comma 3, lettera a) e c) della L.R. n. 33/2013”, con il quale a) sono stati definiti i criteri per la ripartizione del Fondo Regionale Trasporti tra i diversi A.T.O. b) si è provveduto all’individuazione dei servizi minimi di trasporto pubblico locale; c) sono stati indicati i criteri di politica tariffaria regionale e i livelli tariffari all’interno dei quali devono essere stabilite le tariffe dei principali titoli di viaggio e d) sono stati definiti gli obblighi a carico degli Enti di governo in relazione alla redazione dei piani di bacino ed alle procedure di affidamento dei servizi nonché tutti gli obblighi inerenti la gestione del Contratto di servizio;
- b. Accordo di Programma ex art. 12 della L.R. 33/2013, relativo al periodo 2018-2027 in data 10.10.2017 Regione Liguria ha trasmesso all’Amministrazione metropolitana una prima bozza, la quale dovrà essere approvata e sottoscritta oltre che dall’Amministrazione metropolitana anche dai 74 Comuni chiamati a finanziare “i servizi aggiuntivi” di trasporto pubblico locale nell’ambito metropolitano di Genova;

A tale situazione si sono sovrapposte le novità normative introdotte dal D.L. 50/17 che, seppur stabilizzando gli importi del fondo nazionale trasporti, ha introdotto una serie di vincoli e criteri di erogazione che nei fatti rendono meno certe le risorse economiche degli affidamenti futuri.

In particolare:

- l’art. 27 individuano un percorso che progressivamente muta la natura del Fondo Nazionali Trasporti ampliando la suddivisione delle risorse secondo criteri premianti a scapito della certezza insita nei criteri storici;
- l’art. 39 prevede una riduzione nell’erogazione dei fondi verso le Regioni inadempienti che può arrivare fino al 20% del fondo trasporti;

Infine, nella stessa legge, in particolare al comma 12 quater, aggiunto dalla la Legge di conversione 21 giugno 2017 n° 96, è prevista la separazione tra le funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo da quelle di gestione che nel caso della Città Metropolitana di Genova si traduce nell’individuazione di una differente stazione appaltante.

Fermo restando tutte queste incertezze che rendono problematica la realizzazione di un PEF sostenibile nel lungo periodo esiste una ulteriore criticità riguardante l’erogazione delle risorse, la scelta effettuata ad oggi da Regione in A.d.P. sulla tempistica di erogazione delle risorse, sommandosi alle discontinuità derivanti dall’erogazione delle risorse premianti, è fortemente pregiudizievole sulla possibilità di un qualunque medio operatore

SEZIONE B

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

In attesa dell'approvazione del "Piano di Bacino dell'A.T.O. metropolitano" secondo le previsioni dell'Atto di Programmazione regionale sopra citato (D.C.R. Liguria n°7 del 27/06/2017) il servizio viene mantenuto nelle forme e nei livelli esistenti, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili in fase di definizione per l'anno 2018.

Sinteticamente i principali indicatori del bacino metropolitano sono i seguenti:

1. Servizio reso:

Servizio NAVEBUS (anno 2016 fonte AMT)

Percorso	Miglia marine	Corse	Tot. Percorrenza (mm)
Genova Pegli - Porto Antico	6,39	3418	21.841,02

Ferrovia a cremagliera Principe - Granarolo

Dislivello	Lunghezza del percorso	Capacità vetture
194 m	1136 m	(due cabine) 45 passeggeri

Fonte: AMT

Ascensori

Impianto	Dislivello	Capacità vetture	Anno di realizzazione
Castelletto levante	57 m	25 pax	1909
Castelletto ponente	61 m	27 pax	1910
Castello d'Albertis Montegalletto	72 m	(2 cabine) 23 pax	1929
Ponte Monumentale	23 m	(2 cabine) 18 pax	1959
Piazza Manin – Via Contardo	32 m	15 pax	1941
Quezzi	76 m	(1 cabina) 25 pax	2015
Via Crocco	49 m	(2 cabine) 30 pax	1933
Via Montello	43 m	(2 cabine) 10 pax	1967
Via Mura degli Angeli	46 m	(2 cabine) 10 pax	1963
Villa Scassi	26 m	-----	1977
Via Imperia	34 m	(2 cabine) 10 e 12 pax	1954
Via Bari	12 m	-----	2010

Fonte: AMT

Funicolari

Impianto	Dislivello	Lunghezza del percorso	Capacità vetture	Anno di realizzazione
Fun.Sant'Anna	54,18 m	357 m	(due cabine) 30 pax	1891
Fun.Zecca – Righi	279 m	1428 m	(due cabine) 150 + 1 pax	1895/1897

Fonte: AMT

Servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	AMT	ATP	
Num. Linee	127	154	281
Num. Percorsi	637	1.781	2.418
Num. Corse/anno	3.956.184	750.840	4.707.024
Percorrenze/anno (vett*km)	23.334.835	8.909.643	32.244.478

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

2. Personale anno 2015

- Personale dedicato al servizio urbano 2229 (fonte sito AMT)
- Personale dedicato al servizio extraurbano 480;

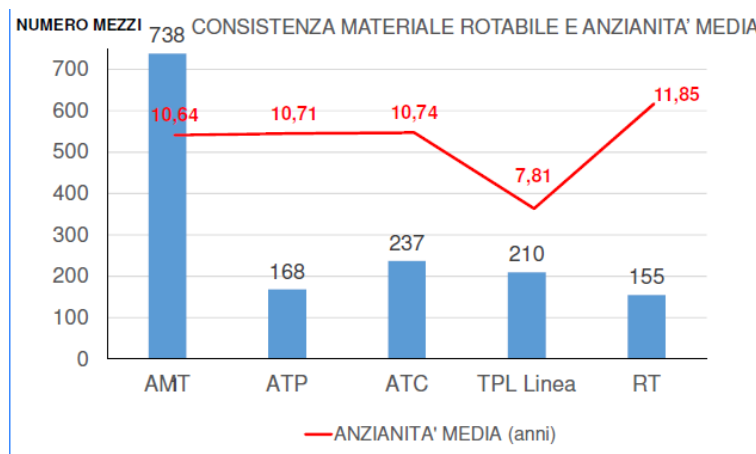
di cui dedicato alla guida:

- Personale dedicato al servizio urbano 1.465 (fonte studio FILSE)
- Personale dedicato al servizio extraurbano 358 (fonte studio FILSE);

3. Mezzi:

- Mezzi servizio urbano (fonte sito AMT):
 - 679 autobus-filobus
 - 18 veicoli di metropolitana
 - 2 veicoli per ferrovia a cremagliera
 - 4 veicoli per funicolari
 - 23 servizi integrativi (di cui 6 linee Taxibus)
 - 3 zone servite da servizio a chiamata (Drin Bus)
- Mezzi Servizio extraurbano:
 - 266 autobus

Anzianità media del parco veicolare figure all'anno 2014 (fonte studio FILSE)



4. Passeggeri

- Passeggeri servizi urbano 133.000.000
- Passeggeri servizio extraurbano 7.500.000

5. Produzione giornaliera tipica nel giorno feriale invernale

					INDICATORI		
	Pass*km	Vetture*km	Saliti	N.Corse	Paxkm/Vkm	Saliti/Vkm	Saliti/Corsa
Urbano	1.512.019	75.831	610.976	12.269	19,9	8,1	49,8
Extraurbano	282.393	27.830	39.057	2.309	10,1	1,4	16,9

Essendo:

Pass*km: Quantificazione della domanda, n° di persone trasportate x lunghezza dello spostamento;

Vetture * km: Quantità di servizio resa, totale dei km percorsi;

Saliti: Numero di persone salite;

N° Corse: Numero di corse giornaliere effettuate;

Paxkm/Vkm: indicatore che esprime il fattore di carico;

Saliti/Vkm: Saliti/Vetture*km

Saliti/Corsa: Saliti/N°Corsa

I dati del servizio programmato nel 2016 sono descritti nella seguente tabella:

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	AMT	ATP	
Num. Linee	127	154	281
Num. Percorsi	637	1.781	2.418
Num. Corse/anno	3.956.184	750.840	4.707.024
Percorrenze/anno (vett*km)	23.334.835	8.909.643	32.244.478

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

Il servizio oggi eserciti risulta così articolato:

Bacino Urbano:

- Servizi Urbani su gomma - 23.300.000 km + 700.000 km servizi integrativi;
- Servizio Metropolitana del Comune di Genova – 1.100.000 km;
- Servizi su impianti speciali (Ascensori, funicolari, cremagliera) – 1.050.000 km;
- Servizio Navebus;

Bacino Extraurbano:

- Servizi Extraurbani su gomma - 8.750.000 km

6. Popolazione servita

Totale della popolazione servita dal TPL dell'ATO di competenza: 880.472 ab (fonte sito Regione Liguria anno 2015)

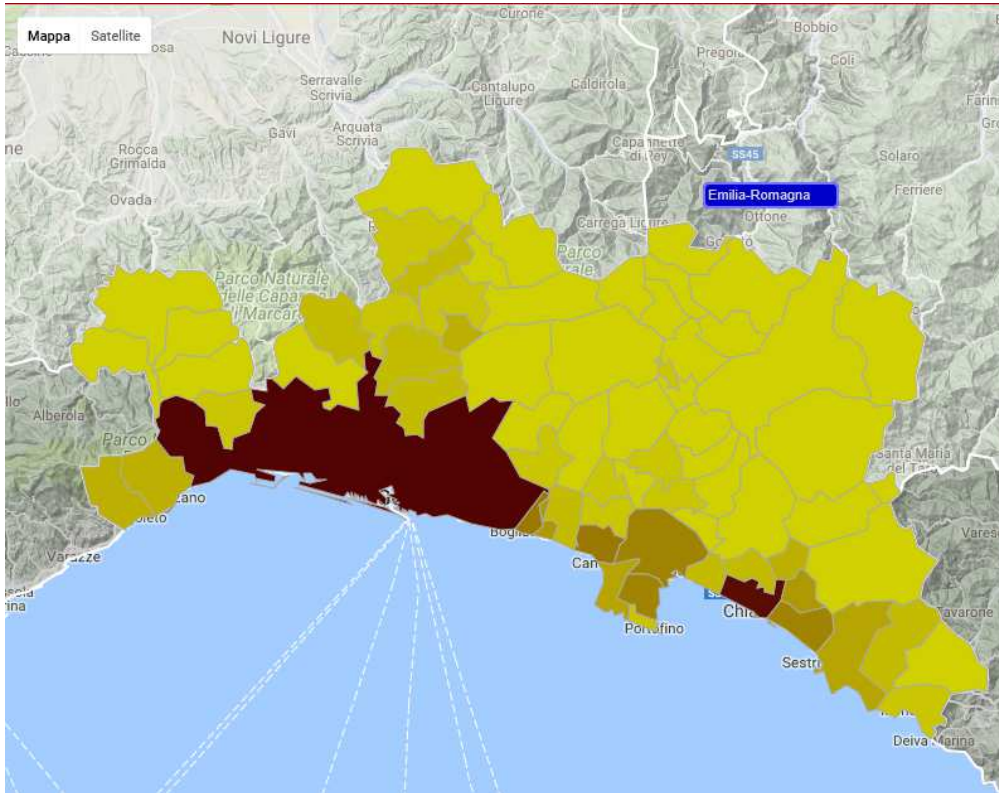
di cui:

- Popolazione residente nel Comune di Genova **596.958 ab**
- Popolazione residente in tutta la Città Metropolitana di Genova (escluso il Comune di Genova) **271.088 ab**

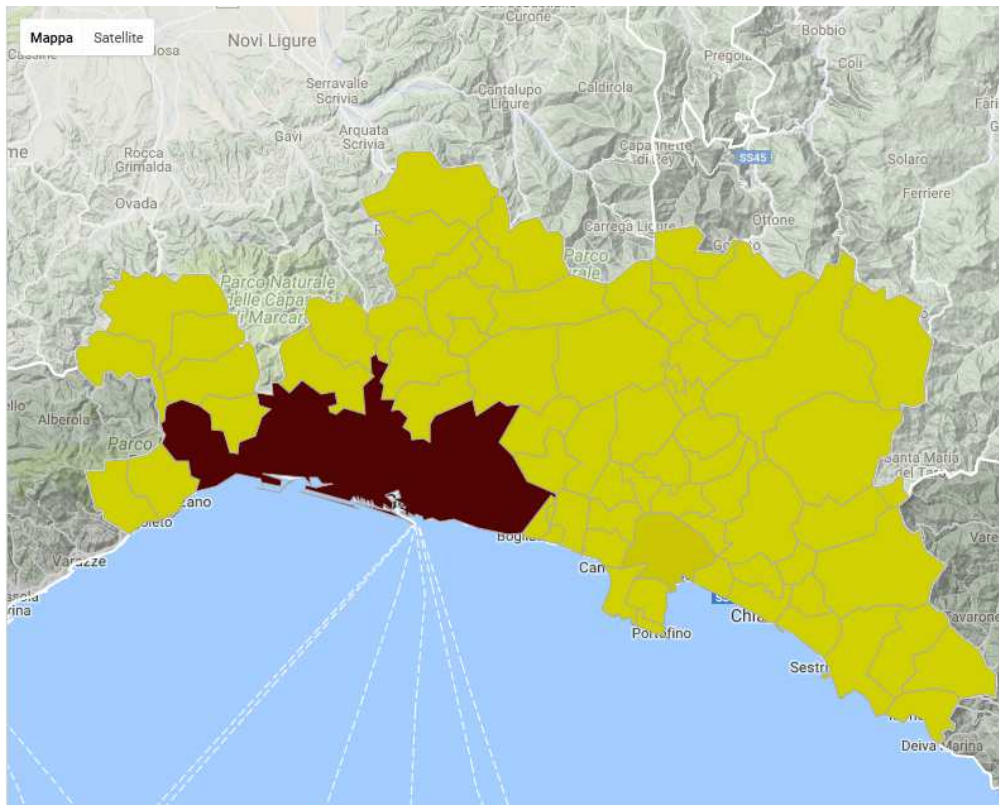
- Popolazione residente nei Comuni fuori dal territorio della Città Metropolitana ad oggi serviti: **12.426 ab**

Al fine di inquadrare puntualmente la tipologia di utenza propria dell'ambito territoriale di riferimento si riportano di seguito alcuni indicatori territoriali:

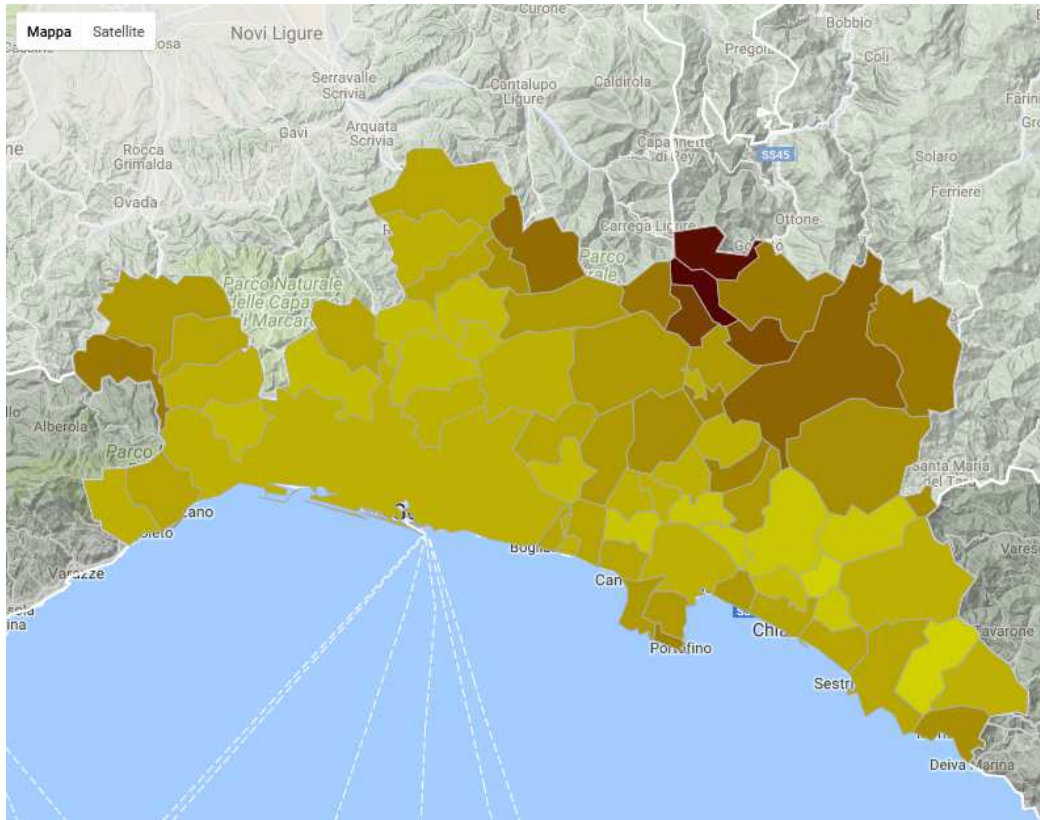
1. Densità Demografica



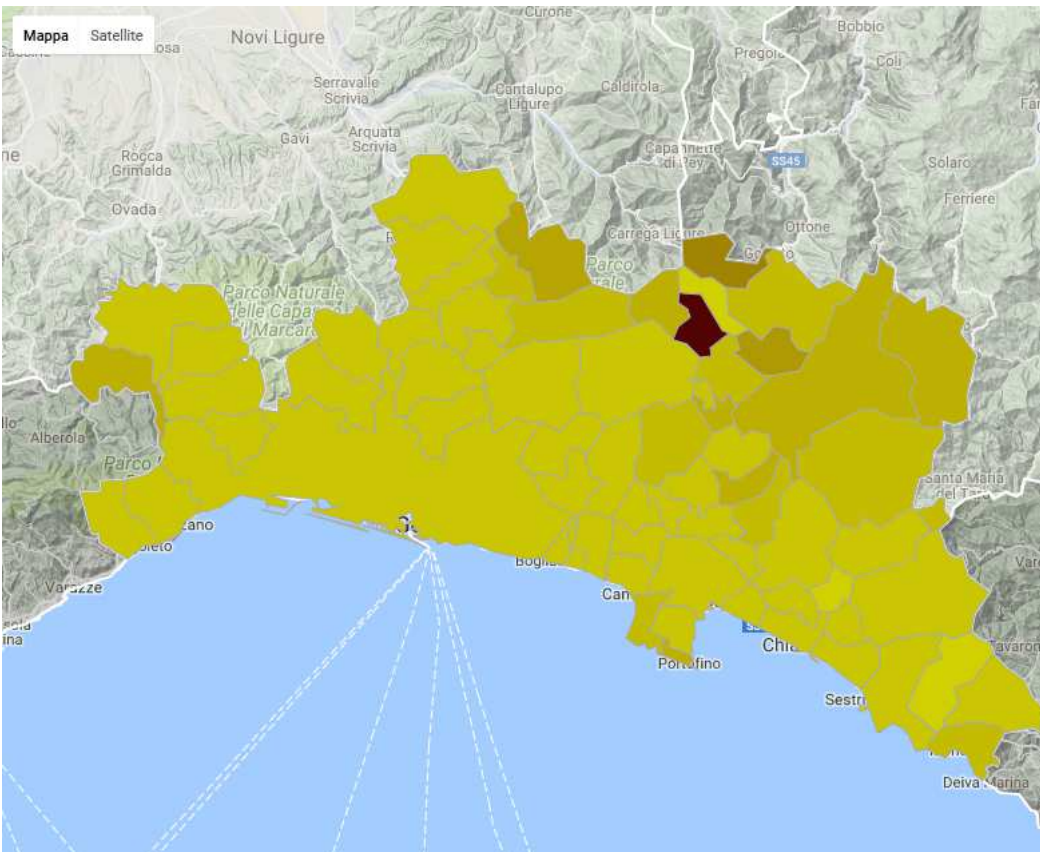
2. Dimensione demografica



3. Età Media



4. Indice di vecchiaia (Popolazione > 65 anni / Popolazione 0-14 anni) * 100



Tale configurazione evidenzia un territorio vasto, con popolazione di età media molto elevata che al di fuori del capoluogo ha una densità abitativa estremamente bassa.

5. Sistema tariffario

Il sistema tariffario in vigore attualmente è condizionato dalla preesistente suddivisione in 2 bacini separati.

Attualmente tale condizione non consente:

- all'utenza l'intercambiabilità dell'operatore se non a fronte del pagamento di una tariffa ordinaria ulteriore rispetto alla "zona" urbana;
- al concessionario del servizio extraurbano, per via del riconoscimento dei diritti di esclusiva, non è consentito

Ad oggi, nelle more della definizione del piano di bacino da parte della Città Metropolitana, nel breve/medio periodo permarranno due distinti sistemi di bigliettazione.

L'obiettivo dell'amministrazione sarà quello di individuare un sistema unico integrato che possa essere anche implementato nel nuovo sistema di bigliettazione elettronica che Regione Liguria sta promuovendo.

AMT - servizio urbano:

Tariffa a zona unica e titoli di viaggio differenziati per specifici utilizzi.

I principali sono:

Biglietti

- Biglietto ordinario "AMT" (€1,50): vale 100 minuti su tutta la rete "AMT" (ad esclusione di Navebus e Volabus);
- Biglietto integrato "AMT" - Trenitalia (€ 1,60): vale 100 minuti su tutta la rete "AMT" (ad esclusione di Navebus e Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Biglietto integrato "AMT" - Navebus (€ 1,60): vale una corsa su Navebus e 60 minuti sulla rete "AMT" (ad esclusione del Volabus);
- Biglietto di corsa semplice per ascensori e funicolare Sant'Anna (€ 0,90);

Abbonamenti

- Abbonamento settimanale (€ 17): vale dal lunedì alla domenica su tutta la rete AMT (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Abbonamento mensile (€ 46): vale nel mese di convalida su tutta la rete "AMT" (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Abbonamento annuale (€ 395): vale 365 giorni con la possibilità di scegliere il giorno di inizio della validità; consente di viaggiare su tutta la rete "AMT" (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;

ATP - Servizio extraurbano:

Tariffazione articolata su di un sistema a "zone" e validità temporale.

Le tariffe sono definite sulla base del numero di zone attraversate, la validità temporale è predefinita a decorrere dalla prima timbratura:

- la tariffa minima (tariffa A) è pari ad € 1,80 e consente la libera circolazione, anche con cambio autobus, all'interno di 4 zone consecutive, validità temporale inferiore ai 75 minuti;
- La tariffa B (€ 3,00) consente la libera circolazione, anche con cambio autobus, all'interno di 8 zone consecutive entro un arco di tempo inferiore ai 120 minuti;
- La tariffa massima (tariffa C) pari a € 4,50 consente la libera circolazione, entro 150 minuti, sull'intera rete (da nove zone contigue in poi).

Abbonamenti:

- Abbonamenti di Libera Circolazione Carta Verde (mensile € 45,00 – annuale € 405,00), abbonamento riservato ai giovani sino ai 26 anni, consente la libera circolazione sull'intera rete "ATP" ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.
- Carta Blu (mensile € 40,00 – annuale € 360,00), abbonamento riservato a ultrasessantenni o invalidi oltre il 60%, consente la libera circolazione sull'intera rete ATP ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.
- Carta Libera (mensile € 50,00 – annuale € 450,00), abbonamento indifferenziato che consente la libera circolazione sull'intera rete "ATP" ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.

Esistono poi dei titoli di viaggio integrati urbano o extraurbano

TARIFFA	ZONE contigue attraversabili	VALIDITÀ TEMPORALE (min.)	BIGLIETTO ORDINARIO	BIGLIETTO ORDINARIO INTEGRATO AMT
A	4	75	€ 1,80	€ 2,00
B	8	120	€ 3,00	€ 3,50
C	Oltre 8	150	€ 4,50	€ 5,00

*=per i titoli integrati vale 100 minuti complessivi – rete AMT+ATP

6. Fonti di Finanziamento

Il servizio di TPL è finanziato attraverso 2 distinte fonti:

- Regione Liguria che, attraverso l'ex fondo nazionale trasporti finanzia i servizi minimi di cui all'articolo 4) L.R. 33/13;
- Comuni che finanziano i servizi aggiuntivi di cui all'art. 5) L.R. 33/13;
- Ulteriori finanziamenti non destinati a servizio

La valutazione dei fondi disponibili per finanziare i diversi servizi, non essendo ancora avviata la sottoscrizione dell'Accordo di Programma da poco proposto in bozza da Regione Liguria, si basa sui dati comunicati dalla stessa Regione per le risorse di propria competenza e dagli impegni storici delle singole Amministrazioni derivanti dai vecchi Accordi di Programma.

In particolare per il bacino extraurbano l'Accordo di Programma 2009-2011 sottoscritto da tutti i Comuni dell'ATO.

Per l'ambito Urbano il riferimento è dato dagli importi esistenti nel bilancio triennale del Comune di Genova.

In particolare Regione Liguria nella trasmissione di bozza dell'A.d.P. ha quantificato il proprio impegno economico per la gomma con un totale regionale pari a 117.000.000,00 € per servizi e 19.000.000,00 € quale contributo per il CCNL.

Inoltre, in base all'articolo 29 comma 1 quater della L.R. 33/13, gli Enti deputati all'affidamento ed alla gestione della delega, finanziano lo svolgimento della delega attingendo fino al 2% degli importi trasferiti dalla Regione Liguria.

Su tali importi, applicando il criterio di suddivisione storico, si ottengono i seguenti importi:

Bacino G-Urbano

Per i servizi:

	Importo Lordo	Note
Regione Liguria	€ 63.871.306,20	Servizi Minimi gomma
Regione Liguria	€ 100.000,00	Servizio Navebus, disponibilità bilancio Regione da implementarsi fino a 270.000,00 come attualmente in uso
Regione Liguria	€ 852.153,50	Genova - Granarolo conto esercizio
Comune di Genova	€ 17.387.571,68	Importo parte per servizi aggiuntivi parte per socialità parte per altro
Totale	€ 82.211.031,38	

Contributi CCNL:

	Importo Contributo	Note
Regione Liguria	€ 10.677.885,93	Contributo CCNL (Stimato)
Comune di Genova	€ 4.200.000,00	Contributo CCNL
Totale	€ 14.877.885,93	

A tali importi andranno detratti i seguenti importi lordi:

Canone uso infrastruttura metropolitana	€ 1.220.000,00
Attuazione PUMS	€ 400.000,00
Spese gestione delega	€ 300.000,00

Bacino TG - Extraurbano

	Importo Lordo IVA ove prevista	Note
Regione Liguria	€ 15.951.639,60	Servizi Minimi gomma
Città Metropolitana di Genova	€ 125.000,00	Servizi Aggiuntivi
Comuni	€ 4.144.608,20	Servizi Aggiuntivi
Totale	€ 20.221.247,80	

Regione Liguria	€ 2.214.270,03	Contributo CCNL (Stimato)
------------------------	----------------	---------------------------

A tali importi andranno detratti i seguenti:

Spese gestione delega	€ 60.000,00
------------------------------	-------------

7. Quadro economico di riferimento ed azioni preliminari obbligatorie

Definiti gli importi costituenti le fonti di finanziamento del servizio ai fini dell'affidamento serve inquadrare tutti gli elementi del quadro normativo vigente che ne condizionano l'erogazione e di cui si deve necessariamente tenere conto per avere un quadro economico finanziario completo.

Gli atti ad oggi approvati prevedono:

- 1) "Programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale":
 - diversa ripartizione delle risorse, da applicarsi a valle del primo affidamento regionale, che applicato progressivamente nell'arco di un triennio comporterà a regime la riduzione di circa € 1.000.000,00 annua (art. 2);
 - Applicazione delle riduzioni derivanti dai criteri premianti di distribuzione del FNT anche nel caso l'ATO abbia raggiunto gli obiettivi prefissati (art. 7.4);
- 2) D.L. 50/17:
 - Distribuzione delle risorse del fondo nazionale trasporti tra criteri storici e premianti che nell'arco di un triennio passerà da un rapporto 80%/20% ad un rapporto 60%/40% (Art. 27);
 - Devono essere ancora emanati i decreti attuativi di cui al comma 6) art. 27 atti a definire i criteri per il raggiungimento dei livelli di servizio adeguati (Art. 27);
 - Devono essere previste adeguate risorse per gli investimenti destinati all'esercizio (Art. 27);
 - Si prevede che in caso di mancata certificazione da parte delle Regioni di aver provveduto a erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio le risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite l'erogazione del 20% del FNT è deliberato dal Consiglio dei Ministri (art. 39).
- 3) Deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
 - attivazione di una consultazione volta all'individuazione dei beni essenziali ed indispensabili e modalità di loro messa a disposizione (Delibera ART 49 Titolo I);
 - attivazione delle azioni previste dalla Delibera ART 48/17 in particolare per l'individuazione delle possibili tipologie di trasporto, soprattutto negli ambiti a domanda debole, degli obblighi di servizio pubblico e dell'identificazione delle possibili articolazioni della rete e della redditività potenziale.

B.2 INDIVIDUAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

In via preliminare gli obblighi di servizio pubblico vengono mantenuti immutati rispetto a quanto finora è stato effettuato.

I contratti di servizio manterranno la distinzione tra servizio urbano e servizio extraurbano con la prospettiva di pervenire ad una progressiva fusione dei servizi garantendo l'interoperabilità delle 2 reti esistenti.

1. LA RETE

La rete di trasporto pubblico esistente, può essere suddivisa in due macrotipologie:

1. Servizio Base, ovvero il servizio che soddisfa la principale domanda di mobilità, e che:
 - garantisce le esigenze di connettività tra le polarità di mobilità principali del territorio regionale;
 - soddisfa i principali spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro.

Il Servizio di Base è a sua volta strutturato su tre livelli funzionali:

- Rete di Forza che rappresenta la rete portante del servizio;
- Rete di rinforzo o secondaria che rappresenta i collegamenti di rinforzo alla rete di forza soprattutto nelle ore di punta;
- Rete di Distribuzione che soddisfa le esigenze di mobilità nelle porzioni di territorio a domanda debole.

2. Servizio Complementare, ovvero il servizio secondario che garantisce la capillare offerta di trasporto, che:
 - migliora il “presidio” territoriale del TPL (copertura esigenze di spostamento in ambito locale)
 - massimizza la “funzione sociale” del TPL

Da tale suddivisione si può evidenziare che:

- In ambito urbano i servizi di base, ad alta frequentazione sono concentrati lungo le principali direttrici di traffico, mentre i servizi complementari sono marginali e concentrati sulle linee collinari e sulle più brevi linee di collegamento interne;
- in ambito extraurbano i servizi di base sono concentrati sulla linea costiera del levante, sui servizi locali della Valle Scrivia e lungo la Val Bisagno-Trebbia su cui si attestano anche i collegamenti provenienti dalla Val Fontanabuona, mentre i servizi complementari sono estesi con concentrazione variabile, su tutto il territorio extraurbano. In particolare, è evidente come in quasi tutto l’arco dell’entroterra (compreso l’estremo ponente costiero) i servizi esistenti siano quasi completamente classificati come rete secondaria.

Emerge una distribuzione tra i due ambiti (urbano ed extraurbano) molto diversificata con il servizio urbano composto per il 76% da servizio base mentre nell’extraurbano la proporzione è quasi paragonabile (58% servizio di base e 42% servizio complementare). Ciò è dato soprattutto dai più esigui flussi di traffico sparsi su un territorio molto frammentato.

Tale differenza è evidente nell’ambito della progettazione della rete dei servizi, ove l’urbano è composto per quasi il 93% da rete di forza mentre nell’extraurbano la rete di forza è pari ad appena il 29%. Ciò naturalmente è insito nella natura stessa della tipologia di servizi ma evidenzia quanto la maggior parte dei servizi extraurbani venga effettuata in zone a domanda debole.

2. LA DOMANDA

Innanzitutto, la distribuzione territoriale della domanda evidenzia la presenza di due poli attrattori di mobilità, con dimensione proporzionale alla densità abitativa, corrispondenti al Comune capoluogo ed ai Comuni appartenenti all’arco del Tigullio. Essi risultano essere interconnessi attraverso la direttrice costiera ed in parte anche dalla val Fontanabuona.

In termini di domanda di trasporto emerge evidente la differenza tra i volumi interni al Comune di Genova ed i volumi che insistono sul resto del territorio. Le principali direttrici di mobilità urbana del capoluogo hanno un livello di domanda pari a 10-20 volte quello delle principali direttrici extraurbane.

In secondo luogo, per quanto riguarda il rapporto tra domanda di mobilità ed offerta, si rileva una forte concentrazione della prima ed, in particolare,:

- in ambito urbano le prime 15 linee sviluppano il 40% della produzione giornaliera e soddisfano il 50% della domanda complessiva,
- in ambito extraurbano la distribuzione giornaliera della domanda sulla rete evidenzia la concentrazione degli spostamenti lungo la costa nell'area del Levante/Tigullio Occidentale e bassi livelli nel Tigullio Orientale e nelle Valli. Le prime 10 relazioni extraurbane in termini di passeggeri cumulano il 26% della domanda complessiva.

Parallelamente sono numerose le linee a minore efficacia:

- in ambito urbano rispondono alla soglia di $<10 \text{ pax} \cdot \text{km} / \text{veicolo} \cdot \text{km}$ circa 17969 $\text{veicolo} \cdot \text{km}$. Le linee con meno di 2 saliti/km sono 3.462 $\text{veicolo} \cdot \text{km}$. Le linee con meno di 20 saliti/corsa rappresentano 10.043 $\text{veicolo} / \text{km}$
- In ambito extraurbano le porzioni di rete a minore efficacia sono estremamente diffuse su tutto il territorio, soprattutto nell'entroterra del levante. Le linee con meno di 0.70 saliti/km sviluppano il 25% delle percorrenze, le linee con meno di 10 saliti/corsa sviluppano in 24% ed in totale le linee "critiche" rappresentano il 20% della produzione soddisfacendo il 5% della domanda giornaliera.

In termini di confronto macronumerico si ha che, nel giorno feriale medio invernale,:

- in ambito urbano la rete sviluppa 76.000 $\text{veicolo} \cdot \text{km}$ e registra 600.000 passeggeri giornalieri saliti;
- in ambito extraurbano la rete sviluppa 28.000 $\text{veicolo} \cdot \text{km}$ e registra 39.000 passeggeri giornalieri saliti.

Ovvero, in termini macro, il raffronto tra servizio extraurbano ed urbano evidenzia che nell'extraurbano, a fronte di una produzione giornaliera pari ad 1/3 dell'urbano, si registra un livello di passeggeri trasportati pari ad 1/15.

In generale, su tutto il territorio dell'ATO, è estremamente ridotto il numero di linee che sostengono l'intero sistema della mobilità pubblica. Sommando le risultanze tra urbano ed extraurbano, 25 relazioni soddisfano il 76% della domanda.

I programmi di esercizio e la relativa quantità di produzione per la durata dell'affidamento diretto di cui all'art. 5 comma 5 REG CEE 1370/2007 rispecchieranno la produzione di servizio effettuata nel corso dell'anno 2017.

Vengono descritti in relativi Programmi di Esercizio nella documentazione allegata al Contratto di Servizio e sono costituiti da:

- a) grafo delle reti fornito su cartografia regionale in scala 1:5.000, con l'indicazione di tutte le fermate obbligatorie e delle polimetriche;

b) elenco delle linee costituenti la rete dei servizi di trasporto pubblico locale, con relativo programma di esercizio, con l'indicazione della loro lunghezza, della loro periodicità, dei relativi orari e fermate obbligatorie e della produzione annua delle stesse, con esclusione dei trasferimenti tecnici, espressa in chilometri per i servizi automobilistici.

I programmi di esercizio, allegati al contratto di servizio, in accordo tra le parti, potranno essere oggetto di rimodulazione o riduzione sia in relazione ad intervenute mutate condizioni economiche, tali da non assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizio e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari che per la progressiva integrazione del servizio tra i due concessionari nell'ottica di pervenire ad un servizio complessivo integrato.

Nell'eventuale aggiornamento dei programmi di esercizio, le parti dovranno inoltre tenere naturalmente conto:

- delle modificazioni rilevate e previste della domanda di servizio;
- dei cambiamenti strutturali e infrastrutturali della viabilità e della mobilità;
- dell'integrazione modale con altri servizi di trasporto pubblico locale;
- dell'andamento del rapporto ricavi/costi;
- dei problemi di inquinamento atmosferico e ambientale del territorio servito.

SEZIONE C

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

Riepilogo analitico dell'evoluzione normativa e degli atti adottati

07/11/2013 Viene approvata la L.R. 33/13 con cui ha disposto la creazione dell'Agenzia Regionale per il trasporto Pubblico Locale a cui era delegato il compito dell'effettuazione della gara per l'affidamento del servizio di TPL.

22/12/2015 viene approvata la L.R. 24/15, di modifica della L.R.18/14, con la quale si fissa il termine per pervenire all'affidamento al 31/12/2017.

08/06/2016 La Giunta Regionale ha approvato il D.D.L. regionale n°93 in cui veniva disposto tra l'altro ha disposto, tra l'altro, l'abolizione dell'agenzia regionale, la creazione di 4 ATO corrispondenti al territorio delle 3 Province e della Città Metropolitana, e l'attribuzione a C.M. e Province delle funzioni di affidamento dei servizi (art.7).

26/07/2016 il Sindaco Metropolitano ha adottato la determinazione n° 113/2016 "Linee di indirizzo per la gara di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale disponendo:

- acquisire studio fattibilità gara regionale;
- svolgere analisi sui lotti;
- avviare predisposizione del nuovo Accordo di Programma;
- coordinamento ed integrazione del lavoro con il Comune di Genova;
- cronoprogramma degli adempimenti.

09/08/2016 approvato il DDL 93/2016 e con L.R. 9 agosto 2016 n. 19 ha modificato la L.R. 33/13.

25/11/2016 Con deliberazione n° 45 del 25/11/16 il Consiglio Metropolitan ha approvato la definizione preliminare dei lotti di gara esprimendo una preferenza per il lotto unico.

16/12/2016 determinazione del Sindaco Metropolitan n° 212 del 16/12/2016 la Città Metropolitana ha approvato il protocollo operativo con il Comune di Genova per l'affidamento del servizio di TPL

22/12/2016 Deliberazione della Giunta Comunale 322/2016 anche il Comune ha approvato lo stesso protocollo operativo.

22/12/2016 Con provvedimento dirigenziale 3542 del 22/12/2016 è stato dato l'avvio alla ricerca di un soggetto esterno (ADVISOR) per il supporto a tutte le attività necessarie all'affidamento dei servizi di TPL.

07/04/2017 viene approvata l'informativa al Sindaco Metropolitan sullo stato dell'arte del trasporto pubblico locale e venivano messe in evidenza le problematiche connesse all'espletamento della gara. In particolare l'incertezza delle risorse e il ritardo sulla stipula degli A.d.P. Alla stessa data, il Sindaco Metropolitan ha trasmesso a Regione l'informativa evidenziando le criticità.

24/04/2017 Viene approvato il Decreto 50/17 in cui all'art.27, tra l'altro, venivano previste penalizzazioni ai trasferimenti statali nel caso non venissero emanati i bandi entro la fine dell'anno. Non vengono penalizzati gli affidamenti effettuati prima del 30/9/17

21/06/2017 L. 21 giugno 2017, n. 96 è stato convertito con modificazioni il Decreto 50/17 ed è stata inserita l'incompatibilità tra stazione appaltante e proprietà/affidamento in house con l'attuale gestore

27/06/2017 Regione Liguria, con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 7, ha approvato il "*L'Atto di Programmazione in materia di trasporto pubblico locale regionale e locale ai sensi dell'art. 6, comma 3, lettera a) e c) della L.R. n. 33/2013*"

27/09/2017 con Deliberazione n. 20, il Consiglio Metropolitan di Genova ha approvato un atto di indirizzo con il quale ha individuato nell'in house la modalità di affidamento più confacente all'interesse pubblico in ragione della peculiarità del servizio da svolgersi nell'ambito di competenza.

10/10/2017 Regione Liguria ha trasmesso all'Amministrazione metropolitana una prima bozza dell'Accordo di Programma ex art. 12 della L.R. 33/2013, relativa al periodo 2018-2027, la quale dovrà essere approvata e sottoscritta oltre che dall'Amministrazione metropolitana anche dai 74 Comuni chiamati a finanziare "i servizi aggiuntivi" di trasporto pubblico locale nell'ambito metropolitano di Genova.

24/10/2017 Città Metropolitana di Genova, conclude la procedura ad evidenza pubblica volta all'affidamento dell'incarico di progettazione del servizio di trasporto pubblico locale nell'A.T.O. metropolitano di Genova (progettazione che ricomprenderà, integrandoli, gli ex bacini "G urbano" e "TG extraurbano").

In tale complicato contesto la Città Metropolitana deve:

- Completare il piano di bacino "*Piano di Bacino dell'A.T.O. metropolitano*" secondo le previsioni dell'Atto di Programmazione regionale sopra citato (D.C.R. Liguria n°7 del 27/06/2017);

- Recepire gli impegni economici di tutti i finanziatori del servizio di trasporto pubblico locale attraverso l’approvazione e la sottoscrizione dell’Accordo di Programma 2018-2027;
- Recepire le disposizioni del D.L. 50/17 che all’art. 27 individua un percorso che progressivamente muta la natura del Fondo nazionale Trasporti ampliando la suddivisione delle risorse secondo criteri premianti a scapito della certezza insita nei criteri storici ed all’art. 39 prevede una penalizzazione nell’erogazione dei fondi verso le Regioni inadempienti che può arrivare fino al 20% del fondo trasporti;
- Tenere conto che lo stesso D.L. 50/17 all’articolo 27 comma 2 lettera d) prevede una differente distribuzione dei fondi sfavorendo le procedure non ad evidenza pubblica;
- L’Allegato A alla Deliberazione n° 49 del 17/05/15 dell’ART – Titolo I, richiede che siano individuati tramite consultazione pubblica i beni essenziali ed indispensabili al servizio, gli schemi di gestione e/o modalità di trasferimento;
- L’Allegato A alla Deliberazione n° 48 del 30/03/17 dell’ART dispone che vengano definiti i criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atti a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli ed il loro finanziamento, oltre ad individuare gli ambiti di integrazione per il progetto di rete. Estendendo anche ad una analisi tecnico economica sulla differente articolazione del bacino di traffico.

A tali previsioni normative vanno inoltre aggiunte:

- La necessità di individuare un sistema tariffario unico ed integrato applicabile sia nella fase iniziale che nella successiva implementazione del sistema elettronico di bigliettazione programmato da Regione Liguria, atto a garantire la remunerazione degli operatori ma non ribaltarne sull’utenza tutti i costi;
- La necessità di individuare una forma contrattuale che implementi le disposizioni di cui all’art. 29 del D.L. 50/17 ed il “Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale” con particolare attenzione alla compatibilità di tale previsione sul PEF nel medio periodo.
- La necessità di individuare quali criteri di implementazione dei servizi di trasporto pubblico locale adottare alla luce delle eventuali integrazioni della rete previsti dal PUMS in fase di definizione.

Alla luce di quanto sopra esposto, al fine di mantenere l’equilibrio economico/finanziario del sistema di trasporto pubblico locale, effettuare tutti i percorsi di consultazione pubblica individuati dall’ART necessari per eseguire l’indirizzo espresso dal Consiglio Metropolitan e completare la definizione del percorso di integrazione dell’ATO di competenza gli uffici della Città Metropolitana ritengono di porre in atto il seguente percorso:

1. Procedere all’affidamento diretto nei confronti di AMT S.p.a della concessione del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio ricompreso nell’ex “bacino G urbano” per il periodo dal 01.01.2018 al 03.12.2019 ai sensi degli art. 5, comma 5, del Regolamento CEE 1370/2007;
2. Procedere all’affidamento diretto nei confronti di ATP ESERCIZIO S.R.L della concessione del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio dell’ex “bacino TG” per il periodo dal 01.01.2018 al 03.12.2019 ai sensi degli art. 5, comma 5, del Regolamento CEE 1370/2007;
3. Emanare un bando di dialogo competitivo volto a definire attraverso la consultazione degli stakeholder del settore i parametri cui far riferimento per la prosecuzione delle attività di affidamento del servizio;
4. Completare la predisposizione del piano di bacino dell’A.T.O. di competenza.

Dai primi approfondimenti effettuati nell'ambito dell'incarico di progettazione del servizio di trasporto pubblico locale nell'A.T.O. metropolitano di Genova ed anche a seguito dei nuovi indirizzi emanati è emerso che l'avvio di un bando con una procedura di dialogo competitivo basata su 2 lotti di gara, rispettando la suddivisione storica, già dimostratasi idonea, si ritiene possa essere la migliore sintesi atta a garantire la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie.

Ciò attuazione di quanto previsto dall'art. 14 comma 4. della L.R. 33/13 che prevede Gli enti affidanti definiscono lotti di gara di dimensioni che garantiscano la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie.

Sono pertanto individuati i seguenti LOTTI:

LOTTO 1:

comprende i seguenti servizi:

- Servizi Urbani su gomma - 23.300.000 km + 700.000 km servizi integrativi;
- Servizio Metropolitana del Comune di Genova – 1.100.000 km;
- Servizi su impianti speciali (Ascensori, funicolari, cremagliera) – 1.050.000 km;
- Servizio Navebus 21.841,02 Mn.

Riguardante il territorio del Comune di Genova appartenente all'ATO di competenza della Città Metropolitana.

Il cui valore a base di gara è stimato in:

Euro 74.000.000,00 Oltre IVA 10%, che costituisce il "corrispettivo" annuo a titolo di compensazione degli oneri di servizio.

Tale importo è suscettibile di variazioni in ragione delle risorse che saranno rese disponibili dagli enti locali per i servizi aggiuntivi di cui all'art.5 della l.r. 33/2013.

Oneri per il rinnovo del CCNL di cui al decreto legge 355/03; decreto legge 16/05 :

- € 10.000.000,00 riconoscimento compensazione CCNL (Importo stimato);

Requisiti di partecipazione.

Oltre ai requisiti tecnico professionali di legge, data la varietà di sistemi di trasporto presenti in ambito urbano e la necessità di individuare un operatore capace di gestire il servizio in un complesso urbano connotato anche da una variegata articolazione di servizi su gomma, si ritiene necessario stabilire requisiti di partecipazione riservati ad imprese con analoga capacità tecnica rispetto al soggetto attualmente esercente il servizio, ed in particolare:

Requisiti di capacità tecnico professionale.

- Aver svolto un servizio di trasporto pubblico locale su gomma analogo a quello oggetto del bando per un quantitativo pari ad almeno 20.000.000 km come media dell'ultimo triennio;
- Aver svolto un servizio su Servizi su impianti speciali (Ascensori, funicolari, cremagliera) pari ad almeno 500.000 km come media dell'ultimo triennio

Requisiti di capacità economico finanziaria.

- richiedere, che negli ultimi tre esercizi antecedenti la pubblicazione del bando della presente procedura di gara, di aver gestito uno o più servizi analoghi per un ammontare almeno pari 90.000.000,00€.

LOTTO 2:

comprende i seguenti servizi:

- Servizi Extraurbani su gomma – 8.750.000 km;

Riguarda tutto il territorio dell'ATO di competenza della Città Metropolitana con alcuni servizi effettuati anche al di fuori di essa.

Il cui valore a base di gara è stimato in:

Euro 18.000.000,00 Oltre IVA 10%, che costituisce il "corrispettivo" annuo a titolo di compensazione degli oneri di servizio.

Tale importo è suscettibile di variazioni in ragione delle risorse che saranno rese disponibili dagli enti locali per i servizi aggiuntivi di cui all'art.5 della l.r. 33/2013.

Oneri per il rinnovo del CCNL di cui al decreto legge 355/03; decreto legge 16/05 :

- € 2.000.000,00 riconoscimento compensazione CCNL (Importo stimato);

Requisiti di partecipazione.

Oltre ai requisiti tecnico professionali di legge, data l'estensione del territorio servito, e la sua peculiarità che comprende sia servizi in ambito urbano che servizi in zone a domanda estremamente debole ed un'ampia e variegata distribuzione sul territorio delle aree dedicate alla sosta e manutenzione, si ritiene necessario individuare soggetti con elevata capacità gestionale stabilendo requisiti di partecipazione riservati ad imprese con analoga capacità tecnica rispetto al soggetto attualmente esercente il servizio, ed in particolare:

Requisiti di capacità tecnico professionale.

Aver svolto un servizio di trasporto pubblico locale su gomma analogo a quello oggetto del bando per un quantitativo pari ad almeno 8.000.000 km come media dell'ultimo triennio;

d) Requisiti di capacità economico finanziaria.

d.1) è richiesto, negli ultimi tre esercizi antecedenti la pubblicazione del bando della presente procedura di gara, di aver gestito uno o più servizi analoghi per un ammontare almeno pari 18.000.000,00€.

SEZIONE D

MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

Città Metropolitana di Genova, con atto dirigenziale n. 3542 del 22.12.2016 e con atto dirigenziale n. 2289 del 24.10.2017, ha avviato e concluso la procedura ad evidenza pubblica volta all'affidamento dell'incarico di progettazione del servizio di trasporto pubblico locale nell'A.T.O. metropolitano di Genova (progettazione che ricomprenderà, integrandoli, gli ex bacini "G urbano" e "TG extraurbano").

E' in corso di redazione da parte della Città Metropolitana il "*Piano di Bacino dell'A.T.O. metropolitano*" secondo le previsioni dell'Atto di Programmazione regionale sopra citato (D.C.R. Liguria n°7 del 27/06/2017);

E' altresì ancora in corso di definizione dell'ammontare complessivo delle risorse destinate al finanziamento dei servizi minimi e dei servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale, il quale costituirà la base finanziaria per procedere all'affidamento del servizio; la fase relativa alla pianificazione del servizio e all'individuazione delle risorse dovrà comunque tener conto dei recenti interventi normativi atteso che l'art. 27 del Decreto Legge 24.04.2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli Enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", convertito con modificazioni nella L. 21.06.2017, n. 96, oltre a ridefinire i criteri di riparto tra le Regioni del Fondo Nazionale dei Trasporti, prevede che le Regioni dovranno provvedere alla riprogrammazione dei servizi entro e non oltre 120 giorni dall'avvenuta pubblicazione di un decreto (ad oggi non ancora approvato) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze (MEF), con conseguente necessità per l'Amministrazione regionale di verificare la conformità del proprio atto di programmazione (D.C.R. 7/2017) ai contenuti dell'emanando Decreto;

In tale contesto economico/finanziario l'Ente ha potuto maturare solamente una conoscenza parziale e minimale del bacino urbano e delle sue caratteristiche.

Ad oggi, i dati di bilancio mostrano che:

Per il servizio extraurbano, storicamente di competenza della Provincia/Città Metropolitana di Genova, l'ammontare della contribuzione pubblica evidenzia che nel corso degli ultimi anni l'importo riconosciuto per il Contratto, a parità di quantità di servizi, ha mostrato una costante contrazione.

I dati di bilancio del Comune di Genova, Amministrazione storicamente investita della competenza sul servizio urbano, mostrano analogamente una progressiva contrazione delle risorse a fronte della stabilità del servizio reso.

In tale contesto si ritiene che confermare gli affidamenti in essere ai sensi del ai sensi degli art. 5, comma 5, del Regolamento CEE 1370/2007, garantendo la stabilità del sistema di trasporto pubblico locale offerto ai cittadini, conferma altresì il trend discendente dei costi sostenuti dalle Amministrazioni.

Nel frattempo l'Amministrazione può effettuare i necessari sondaggi del mercato avviando la procedura aperta di dialogo competitivo che consentirà di individuare, in modo condiviso, le modalità di implementazione delle previsioni normative nel rapporto Affidatario/gestore, potrà fornire all'Amministrazione tutti gli elementi oggettivi funzionali al futuro affidamento e consentirà di approfondire gli aspetti conoscitivi specifici dell'ambito urbano.