

RELAZIONE EX ART. 14, COMMI 2 E 3 DEL D. LGS. N. 201/2022 PER L’AFFIDAMENTO IN HOUSE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELLA PROVINCIA DI IMPERIA

Sommario

1. Introduzione.....	2
2. Contesto giuridico e indicatori di riferimento	
2.1. Contesto giuridico.....	
2.1.1. Normativa europea.....	
2.1.2. Normativa nazionale.....	
2.1.3. Normativa regionale.....	
2.1.4. Giurisprudenza di riferimento.....	
2.2. Indicatori di riferimento.....	
3. Descrizione del Servizio.....	
3.1. Caratteristiche tecniche ed economiche del servizio.....	
3.2. Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni.....	
3.2.1. Obblighi di servizio pubblico/servizio universale.....	
3.2.2. Eventuale compensazione degli obblighi di servizio.....	
3.2.3. Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato.....	
4. Modalità di affidamento prescelta.....	
4.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta	
4.2. Sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti	
4.2.1. Normativa.....	
4.2.2. Partecipazione pubblica.....	
4.2.3. Controllo analogo.....	
4.2.4. Rapporto prevalente con l’Ente affidante.....	
5. Motivazione economico-finanziaria della scelta.....	
5.1. Risultati attesi.....	
5.2. Comparazione con opzioni alternative.....	
5.3. Esperienza della gestione precedente.....	

5.3.1. Qualità del servizio.....
5.3.2. Costi di produzione.....
5.4. Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio.....
6. Strumenti per la valutazione di efficienza, efficacia ed economicità.....
6.1. Piano economico finanziario.....
6.2. Monitoraggio.....

1. Introduzione

La Relazione contenuta nel presente documento è redatta al fine di assolvere gli obblighi informativi prescritti dall'art. 14 del D. Lgs. n. 201/2022, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*.

Il predetto art. 14 dispone, in particolare, ai commi 2 e 3, dispone che ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'Ente locale e gli altri Enti competenti tengono conto:

- delle **caratteristiche tecniche ed economiche del servizio** da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali;
- della situazione delle **finanze pubbliche**;
- dei **costi** per l'Ente locale e per gli utenti;
- dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle **diverse alternative**, anche con riferimento a esperienze paragonabili;
- dei risultati della eventuale **gestione precedente** del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'Ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati.

L'Ente competente è tenuto a dar conto degli esiti della suddetta valutazione *“in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzioni”*.

La presente Relazione:

- individua, nel rispetto delle finalità prescritte dalla richiamata disposizione legislativa, i **principi oggettivi** e le **motivazioni** dell'affidamento *in house* del servizio di cui trattasi;
- persegue l'obiettivo di rendere **trasparente** il procedimento finalizzato all'affidamento del servizio in oggetto, al fine di esplicitare la conformità dell'esercizio della discrezionalità amministrativa dell'Ente affidante alla normativa di riferimento.

Vengono perciò illustrati con la presente Relazione i presupposti amministrativi, articolati in presupposti di legge, gestionali ed economico-finanziari, posti alla base della preferenza espressa dall'Ente per la modalità di affidamento *in house* dallo stesso prescelta, nel rispetto della normativa applicabile e del principio di economicità dell'azione amministrativa di cui all'art. 97 della Costituzione.

È utile a questo proposito premettere che, con specifico riferimento al servizio di trasporto pubblico locale, in base agli artt. 4 e 5 della Legge Regionale Liguria n. 33/2013, recante *“Disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT)”* sono **“servizi minimi”** quelli che *“consentono il raggiungimento delle finalità di cui all'articolo 1 e sono organizzati in reti che si sviluppano negli Ambiti Territoriali Ottimali di cui all'articolo 9”*, mentre sono

“servizi aggiuntivi” quelli che “integrano i servizi minimi e che comportano oneri a carico del bilancio degli enti locali”.

Per quanto sopra, la Provincia di Imperia è l’Ente di Governo dell’Ambito Territoriale Ottimale della Provincia di Imperia che:

La Provincia di Imperia e tutti i Comuni dell’ATO della Provincia, oltre al Comune di Andora, hanno approvato apposito “Accordo di Programma 2025-2034 per la determinazione dei livelli di quantità e standard di qualità del servizio di trasporto pubblico locale nel Bacino I” ai sensi dell’articolo 34 del D.Lgs. 267/2000 con le modalità previste dall’art. 15 della L. n. 241/1990 e s.m.i.

- in data 06/02/2025, ha stipulato con l’Unione dei Comuni dell’Alta Valle Arroscia una Convenzione con cui i Comuni hanno conferito una delega, ai sensi dell’art. 30 del D.Lgs 267/2000, alla Provincia di Imperia, per l’esercizio associato dei servizi e delle relative funzioni amministrative del servizio di trasporto pubblico locale innovativo (Tpl) a chiamata della Area Interna Arroscia, per la durata di quattro anni (2025, 2026, 2027 e 2028);

Elementi	Informazioni di sintesi
Oggetto dell’affidamento	Servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana ed extraurbana dell’Ambito Territoriale Ottimale ed Omogeneo (“ ATOO ”) coincidente con il territorio dell’Ente di area vasta di Imperia.
Importo dell’affidamento	Il corrispettivo costante annuo previsto, che si aggiunge ai ricavi tariffari che sono di competenza dell’Impresa Affidataria, è pari ad euro 14.362.305 (al netto dell’IVA)
Ente affidante	Provincia di Imperia C.F.: 00247260086
Tipo di affidamento	Concessione ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società in house (art. 14, comma 1, lett. c),D.Lgs. 201/2022)
Solo in caso di affidamento in house	Impresa affidataria: Riviera Trasporti S.p.A. , società in controllo pubblico, RT risulta attualmente controllata e soggetta all’attività di direzione e coordinamento della Provincia di Imperia (99,917%), affiancata, in seno alla compagine proprietaria, dai Comuni di Imperia (0,022%), Sanremo (0,022%) e Ventimiglia (0,039%). Codice fiscale: 00142950088 La Società svolgerà oltre l’ottanta per cento del fatturato nello svolgimento dei compiti a essi affidati dall’ente pubblico socio, in conformità all’art. 16, comma 3, D.Lgs. 175/2016.
Durata dell’affidamento	L’affidamento ha durata quinquennale a partire dal 01.07.2025
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare	Il servizio oggetto dell’affidamento interessa il Bacino I dell’Ambito Territoriale Ottimale “ATO” della Provincia di Imperia

Elementi	Informazioni di sintesi
Nominativo	RUP . Dott.ssa Rosa Puglia

Ente di riferimento	Provincia di Imperia
Area/Servizio	Settore: Trasporto Pubblico Locale - Uff. Gestione e Controllo
Telefono	0183 7041 – Centralino
Email/PEC	protocollo@pec.provincia.imperia.it
Data di redazione	12/06/2025

2. Contesto giuridico e indicatori di riferimento

2.1. Contesto giuridico

2.1.1. Normativa europea

La normativa europea di riferimento è identificabile nel Regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo ai “*servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia*” che, come noto, prevede distinte modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), qualificate primariamente dai requisiti soggettivi del soggetto affidatario.

In particolare, l’art. 5 par. 2 del Regolamento prevede che le Autorità pubbliche competenti hanno la possibilità di fornire “*esse stesse*” il servizio o di procedere “*all’affidamento in favore di un operatore su cui le Autorità stesse esercitano un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi*”.

Al fine di stabilire la corrispondenza della forma organizzativa prescelta con il modello previsto dall’art. 5 par. 2 del Regolamento, devono essere presi in considerazione, ai sensi della richiamata disposizione normativa, elementi quali il livello della rappresentanza dell’Ente in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza della Società, le relative disposizioni negli statuti, l’assetto proprietario, l’influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche.

Giova altresì osservare che ai sensi dell’art. 7, par. 2, Reg. CE/1370/2007 “*Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell’inizio della procedura di gara o un anno prima dell’aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell’Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell’autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall’aggiudicazione*”.

2.1.2. Normativa nazionale

La normativa nazionale trova il suo principale riferimento nel D.Lgs. n. 422/1997 che, nell’ambito del conferimento alle Regioni e agli Enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di TPL, prevede all’art. 18, quale forma ordinaria per l’individuazione del gestore del servizio, il ricorso alle procedure concorsuali sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all’art. 19 e in conformità alla “*normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio*”.

Tuttavia, va anche rilevato come il successivo art. 61 del D. Lgs. n. 99/2009, recante “*Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia*”, abbia espressamente previsto, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con la normativa comunitaria, che le Autorità competenti all’aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possano 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.

Con riferimento alla normativa prevista dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici, si rileva che, ai sensi dell'art. 149 del D. Lgs. n. 36/2023, le disposizioni in esso contenute non si applicano alla fattispecie in argomento.

Infatti, in base ai commi 3 e 4 dalla disposizione normativa poc'anzi menzionata *“le disposizioni del codice non si applicano per l'affidamento di contratti concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana”* né alle *“concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*.

Ad ogni buon conto, si evidenzia che anche l'art. 7 comma 2 del Codice dei Contratti Pubblici conferma che *“le stazioni appaltanti e gli Enti concedenti possono affidare direttamente a società in house lavori, servizi o forniture, nel rispetto dei principi di cui agli articoli 1, 2 e 3. Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano per ciascun affidamento un provvedimento motivato in cui danno conto dei vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche. In caso di prestazioni strumentali, il provvedimento si intende sufficientemente motivato qualora dia conto dei vantaggi in termini di economicità, di celerità o di perseguimento di interessi strategici”*.

Infine, l'affidamento *in house* è disciplinato anche dal c.d. Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (D. Lgs. 175/2016) che, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *“le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo”*, ai sensi della normativa nazionale e comunitaria sino a questo momento richiamata.

Il modello organizzativo dell'affidamento *in house* è, pertanto, consentito nel settore del TPL in base alle disposizioni comunitarie, le quali assumono natura di norme speciali rispetto alla legislazione nazionale.

L'affidamento *in house* è poi disciplinato dagli artt. 14, 17 e 32 del D.Lgs. 201/2022, di cui la presente Relazione è diretta attuazione.

2.1.3. Normativa regionale

Per quanto attiene al livello regionale può poi apprezzarsi come l'art. 14 della L.R. Liguria n. 33/2013, affida agli Enti di governo (e cioè agli Enti di area vasta) l'espletamento delle procedure per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, limitatamente all'ambito di competenza, nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

2.1.4. Giurisprudenza di riferimento

Da ultimo, occorre dar conto del fatto che secondo la giurisprudenza l'affidamento *“in house providing”* costituisce una *“modalità ordinaria di affidamento dei servizi, perfettamente alternativa al ricorso al mercato, secondo quanto previsto dall'art. 32 del D.Lgs. n. 201/2022”* (T.A.R. Lazio Roma, Sez. V, 15/07/2024, n. 14395).

2.2. Indicatori di riferimento

L'affidamento avverrà nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019 e dei relativi Annessi.

In merito ai costi di produzione che, al netto dei ricavi da traffico incassati direttamente dal concessionario, devono essere presi a riferimento per l'individuazione delle basi d'asta, si applica il D.M. 157/2018 (che attua

l'art. 1, comma 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai "costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi").

3. Descrizione del Servizio

3.1. Caratteristiche tecniche ed economiche del servizio

Il Bacino I come definito da regione Liguria copre tutta la Provincia di Imperia con alcune estensioni nella Provincia di Savona, il cui punto più importante è costituito dal Comune di Andora.

Il territorio è caratterizzato da una fascia costiera fortemente urbanizzata e su cui si concentrano i maggiori Comuni ed un vasto territorio interno, montuoso e scarsamente antropizzato. I centri litoranei si estendono lungo la SS1 Aurelia, che rappresenta la principale via di comunicazione lungo la costa, mentre nell'entroterra i centri si dispongono lungo le vie che dalla SS1 si inoltrano all'interno lungo le varie valli e si diramano poi dai fondo valle alle alture in una tipica configurazione ad albero o ventaglio.

Il Bacino I raccoglie complessivamente 68 comuni per circa 216.000 abitanti su una superficie di 1408 kmq, con una densità di 153 ab/kmq. Si evidenzia però come la stragrande maggioranza della popolazione si accentri nei comuni costieri, mentre l'entroterra mostra generalmente un basso numero di abitanti e una bassa densità. La lunghezza della rete del trasporto pubblico del Bacino I assomma a 1090 km.

La domanda risulta piuttosto sostenuta sulla fascia litoranea, dove assume le caratteristiche tipiche dei piccoli centri urbani. Data la specifica conformazione del territorio, un numero molto limitato di linee soddisfano una quota rilevante della domanda. Questa stessa area costiera, essendo fortemente turistica, presenta una domanda lungo tutto l'arco dell'anno, in parte costituita dalla classica mobilità sistematica locale, e in altra parte da domanda turistica, con caratteristiche però molto differenti tra di loro.

La vasta area interna è contraddistinta da una domanda debole, limitata spesso a quella studentesca e in parte lavorativa, quindi temporalmente molto concentrata e diretta dall'entroterra verso la costa. Gli obblighi sociali di servizio impongono quindi lunghe percorrenze per raggiungere centri dispersi sul territorio, in ambiti spesso montuosi e quindi con tempi di percorrenza elevati a fronte di un'utenza molto ridotta.

Il servizio oggetto dell'affidamento prevede una rete di trasporto pubblico ampia e complessa, caratterizzata da un servizio **urbano** e uno **extraurbano** in grado di collegare l'intera Provincia di Imperia; e i suoi Comuni principali Imperia, Sanremo e Ventimiglia. Il servizio urbano riguarda i Comuni di Imperia, Sanremo, Ventimiglia Bordighera e Ospedaletti.

La tabella seguente riporta la sintesi del servizio oggetto dell'affidamento in house

Servizi	N. Linee	N. corse	Bus-km	Ore prod.
URBANI	41	226.836	1.520.622	88.178
INTERURBANI	35	208.556	3.851.606	158.518
TOTALE	76	435.392	5.372.228	246.696

Il servizio urbano copre i principali centri della fascia costiera e risulta così articolato.

Comune	N. Linee	N. corse	Bus-km	Ore prod.
Ventimiglia	3	33.170	106.016	8.295
Bordighera	3	8.958	81.417	4.062
Ospedaletti	1	4.066	30.776	1.611
Sanremo	15	89.348	692.942	44.290
Imperia	18	91.294	609.470	29.920
Totale	40	226.836	1.520.622	88.178

Il servizio di ambito extraurbano della Provincia di Imperia è costituito da 38 linee che coprono come visto tutto il territorio del Bacino I, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 3.851.606 bus-km.

Nel comprensorio della Valle d'Arroschia verrà infine erogato dalla metà del 2025 un servizio misto, costituito da corse ad orario nelle fasce orarie di punta del periodo invernale, in cui si registra un picco di domanda, ed un servizio DRT nelle altre fasce orarie e nel periodo estivo, durante il quale resterà attiva con servizio ad orario una sola linea. La percorrenza annua media stimata per il servizio DRT è attorno ai 50.000 bus km.

La velocità commerciale media sul bacino è di 22,62 km/h, ma va rimarcato che essa è fortemente differenziata tra la zona costiera, dove si registra una velocità compresa tra i 16 e i 20 km/h a seconda delle località e l'entroterra, dove la velocità raggiunge quasi i 25 km/h.

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 4 *bis* del D.L. 78/2009 un minimo del 10% del servizio verrà affidato ad altro soggetto terzo mediante procedura concorsuale ad evidenza pubblica.

La Provincia di Imperia ha già individuato il servizio e le modalità di esercizio per l'affidamento, che sarà operato con un contratto gross cost, e riguarderà un lotto funzionale, comprendente linee di collegamento tra Imperia e il suo entroterra e alcune linee del comprensorio di Diano Marina, cui corrisponde una percorrenza media annua di 547.066,76 bus-km (al netto dei chilometri eseguiti per i cosiddetti vuoti di servizio), che rappresenta il 10,2% del servizio affidato.

In termini economici il bacino, in linea con la domanda espressa, si caratterizza con una redditività piuttosto buona sulla fascia costiera ed estremamente bassa su tutto l'entroterra. La coverage ratio complessiva è attorno al 20% dei costi. Bisogna sottolineare che nel passato si è registrato un tasso di evasione molto elevato, stimato attorno al 20%. Nell'ambito del vasto piano di azioni intrapreso dalla Provincia e dall'Azienda per il miglioramento dell'assetto gestionale in funzione del nuovo affidamento, è stata iniziata una vasta campagna di controlleria e sensibilizzazione dell'utenza che ha già portato i primi risultati tangibili e che proseguirà fino al raggiungimento di un tasso fisiologico (tra il 4 e il 6%).

Il costo operativo unitario di esercizio nel 2025 si attesta a 3,53 €/bus km.

3.2. Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

3.2.1. Obblighi di servizio pubblico/servizio universale

Il Servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extra urbano della Provincia di Imperia richiede di:

- assicurare un prezzo di trasporto per il passeggero (obbligo tariffario) che renda competitivo il TPL rispetto alle altre modalità di trasporto, nel rispetto delle strategie di mobilità presenti nel territorio e che favorisca le fasce più deboli;

- imporre un obbligo di servizio costituito da un sistema di offerta su tutto il bacino che nelle vaste aree a domanda debole garantisca almeno la soddisfazione della mobilità sistematica scolastica e lavorativa e il collegamento dei centri minori ai servizi ;
- garantire l'accessibilità al servizio attraverso un adeguato sistema logistico, di informazione all'utenza e di canali di vendita;
- soddisfare le richieste di tutela delle persone handicappate sia in termini di accessibilità dei servizi sia in termini di facilitazioni tariffarie;
- garantire in generale un adeguato livello qualitativo del servizio in particolare per quanto riguarda la manutenzione e la pulizia dei mezzi e la puntualità delle corse.

I servizi individuati implicano, quindi, obblighi di servizio pubblico (OSP) espressi in termini di percorrenze chilometriche da svolgere, orari e frequenze, di informazione da garantire all'utenza, livelli di manutenzione, pulizia e qualità del servizio, nonché dall'imposizione di obblighi tariffari.

3.2.2. Eventuale compensazione degli obblighi di servizio

Il contratto di servizio prevede una compensazione annua costante per tutta la durata dell'affidamento pari a € 14.362.305. Essa comprende i contributi regionali in conto esercizio e i corrispettivi riconosciuti dai Comuni del comprensorio mediante accordo di programma con la Provincia e la Regione, per integrare i servizi minimi coperti con il contributo regionale. Tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025 è stato sottoscritto un nuovo Accordo di Programma che ha permesso un adeguamento del corrispettivo chilometrico, che era fermo al 2017, e la ristrutturazione del servizio. Il corrispettivo previsto dall'accordo di programma è di € 3.425.281,97 al netto dell'IVA.

Il valore della compensazione è stato determinato dalla Provincia attraverso un processo articolato, consistente in;

- verifica dei costi aziendali e della loro congruità rispetto alle condizioni di mercato e di erogazione del servizio nella specificità del territorio
- analisi delle disponibilità finanziarie delle Amministrazioni coinvolte
- redazione del PEF ai sensi della delibera ART 154/2019 e successive modifiche e verifica della congruità della compensazione prevista calcolata come prescritto dalla Misura 17 della delibera 154/2019 e dalla delibera 177/2024
- verifica della congruità della compensazione prevista a PEF e da contratto secondo la metodologia dei costi standard calcolati sia in accordo con quanto indicato dal d.m. MIT 157/2018 sia secondo il metodo prescritto dalla Regione Liguria in seno al "Programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale" approvato con del. C.R. Liguria 7/2017.

Rimandando alla Relazione di Affidamento per l'analisi di dettaglio, riportiamo di seguito le principali risultanze.

- La compensazione determinata con l'applicazione della metodologia basata sull'EBIT margin, (come prescritto dalla citata normativa) prevede l'applicazione di un tasso variabile tra il 50% e l'80% del tasso di riferimento del mercato identificato da ART per il 2025 nel 9,78%. In questi due casi limite l'applicazione della metodologia di calcolo porta alla determinazione di una compensazione costante per il periodo di affidamento pari a:
 - € 14.720,121 con tasso al 50% del valore di mercato
 - € 15.388.849 con tasso all'80% del valore di mercato

Il CdS prevede una compensazione costante pari a € 14.362.305,00 €/anno. In entrambi i casi il corrispettivo contrattuale derivante dall'affidamento in house risulta quindi significativamente inferiore a quello che sarebbe dovuto per un affidamento in regime concorrenziale (tra il 2,4 e il 6,7%).

- L'analisi comparativa della compensazione chilometrica prevista a PEF e contrattuale con i corrispettivi derivanti dai costi standard calcolati secondo la metodologia MIT sopra richiamata evidenzia un minor costo per l'Ente Affidante di più del 5% rispetto al PEF. Considerando che il corrispettivo contrattuale poi è di 2,67 €/bus km, il vantaggio sale a più del 6%.

Differenziale tra corrispettivo contrattuale standard e corrispettivo contrattuale e da PEF

Corrispettivo standard €/bus-km - 2024	€	2,85
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€	2,69
Differenziale monetario €/bus-km	-€	0,16
Differenziale percentuale €/bus-km		-5,5%
Corrispettivo contrattuale €/bus-km - 2025 - 2029	€	2,67
Differenziale monetario €/bus-km	€	0,18
Differenziale percentuale €/bus-km		6,2%

- La stessa analisi comparativa con i costi standard calcolati secondo la citata metodologia di Regione Liguria restituisce risultati analoghi, con un il corrispettivo previsto dal PEF per l'affidamento inferiore di quasi il 5% rispetto a quello previsto dal corrispettivo a costi standard; il differenziale sale al 5,5%, con un ulteriore maggior vantaggio per l'Ente Affidante, prendendo a riferimento il corrispettivo contrattuale.

Differenziale tra corrispettivo contrattuale standard e corrispettivo contrattuale e da PEF

Corrispettivo standard €/bus-km - 2024	€	2,82
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€	2,69
Differenziale monetario €/bus-km	-€	0,13
Differenziale percentuale €/bus-km		-4,8%
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€	2,67
Differenziale monetario €/bus-km	€	0,15
Differenziale percentuale €/bus-km		5,5%

- Sul versante della contribuzione, sempre facendo riferimento ai costi standard, poiché il 35% dei costi chilometrici, ai sensi del Dlgs 422/1997, dovrebbe essere coperto dai ricavi tariffari, il massimo contributo chilometrico secondo la metodologia di calcolo dei costi standard confrontato con il contributo risultante da PEF e da contratto si presenta come mostrato nella seguente tabella.

	2025	2026	2027	2028	2029
Contributo km come da PEF	2,69	2,69	2,69	2,69	2,69
Contributo km previsto a CdS	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
Contributo max. ex DM 157/2018 rivalutato	2,88	2,93	2,98	3,04	3,09
contributo max ex del CR 7/2017 rivalutato	2,86	2,91	2,96	3,02	3,07

Come si vede il contributo chilometrico è stabilmente inferiore a quello standard.

3.2.3. Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato

I Servizi d'Interesse Generale possono definirsi come i "servizi forniti dietro retribuzione, che assolvono missioni d'interesse generale e sono quindi assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico" (cfr. Commissione Europea).

Si tratta di servizi che le autorità pubbliche ritengono di interesse generale e che, se affidati al mercato, potrebbero non essere garantiti. Il riconoscimento di un'attività come di interesse economico generale

comporta il suo assoggettamento ad una disciplina regolatoria in misura e con modalità correlate e proporzionali all'obiettivo che l'autorità pubblica ha assegnato al servizio.

Secondo la sentenza Altmark del 2003 della Corte di giustizia della Comunità europea (CGCE), i cui contenuti sono espressamente richiamati dal Regolamento 1370/2007, la compensazione del servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato se sussistono cumulativamente le quattro condizioni seguenti:

- l'impresa beneficiaria incaricata deve definire in modo chiaro gli obblighi di servizio pubblico;
- il metodo di calcolo della compensazione deve essere definito previamente, obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere i costi pertinenti e un utile ragionevole, cioè non si deve verificare sovracompensazione;
- la scelta dell'impresa da incaricare deve avvenire tramite una procedura di appalto pubblico, oppure il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, "gestita in modo efficiente" del settore interessato.

Solo qualora una o più delle suddette condizioni non siano soddisfatte, la compensazione del servizio pubblico verrà esaminata in base alle norme sugli aiuti di Stato.

Essendo verificate per l'affidamento oggetto della presente Relazione tutte e quattro le condizioni, si ritiene l'affidamento stesso conforme ai requisiti per la non applicabilità della normativa sugli aiuti di Stato

4. Modalità di affidamento prescelta

4.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta

La modalità di affidamento è tramite operatore interno (c.d. "in house") ai sensi dell'art. 5, paragrafo 2 Regolamento (CE) 1370/2007, dell'art. 16 del D.Lgs. 175/2016 nonché dell'art. 17 del D.Lgs. 201/2022.

4.2. Sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti

4.2.1. Normativa

L'art. 5 paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007 come già evidenziato prevede espressamente 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 sui propri servizi"*.

La normativa europea contempla, pertanto, l'affidamento secondo il modello dell'*in house* a condizione che detto affidamento avvenga in favore di un soggetto distinto, su cui l'Autorità competente esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

Tale modulo organizzativo è stato, nell'elaborazione giurisprudenziale, qualificato con riferimento a *"quelle imprese che si inscrivono all'interno di quel fenomeno multiforme di autoproduzione di beni e servizi tale per cui la pubblica amministrazione è legittimata ad attingere all'interno della propria compagine organizzativa attraverso affidamenti diretti all'ente in-house come proprio organo senza ricorrere al mercato [...] Se infatti l'attività dell'ente che opera in house e dei suoi organi è riconducibile ad un soggetto privato dotato di autonoma soggettività ma resta sostanzialmente imputabile alla Pubblica Amministrazione, il rapporto di servizio è immanente alla formula organizzativa dell'in house providing"* (Cass. Civ., Sez. Unite, n. 30978/2017).

Nella medesima prospettiva, la stessa giurisprudenza di legittimità ha poi individuato i caratteri distintivi dell'affidamento *in house*, affermando che *“queste Sezioni Unite, con sentenze nn. 26283 del 2013 e 5491 del 2014, enucleati i criteri individuanti la società in house sulla base della definizione formulata dalla Commissione Europea nel libro bianco del 1998 e della giurisprudenza comunitaria - e cioè una società costituita da uno o più enti pubblici, soci esclusivi della stessa e quindi detentori integrali del capitale sociale, che per statuto espliciti la propria attività prevalente per soddisfare le finalità pubbliche demandate all'Ente costituente e partecipante, sì che l'eventuale attività accessoria non implichi una significativa presenza sul mercato e rivesta una valenza meramente strumentale, e la cui gestione sia per statuto assoggettata a forme di controllo analoghe a quello esercitato dagli Enti pubblici sui propri uffici, con modalità e intensità di comando non riconducibili alle facoltà spettanti al socio ai sensi del codice civile (Cass. Civ. Sez. Unite, Ord. 22 luglio 2014, n. 16622).*

In tali sedi, dunque, sono stati definiti quali elementi caratterizzanti della società *“in house”* (i) la partecipazione totale di capitale pubblico, (ii) la presenza di una attività prevalente in favore dei soci pubblici, dal cui discende (iii) un **controllo analogo** a quello che gli Enti pubblici esercitano sui propri uffici.

Tale elaborazione ha poi trovato il suo punto di arrivo con l'adozione del c.d. Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (D. Lgs. 175/2016), laddove lo stesso, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *“le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo”* ai sensi della normativa nazionale e comunitaria.

Sulla scorta di tali premesse può, pertanto, procedersi all'illustrazione dei requisiti soggettivi della società a partecipazione pubblica nei cui confronti si intende procedere all'affidamento *in house*.

4.2.2. Partecipazione pubblica

Si è già avuto modo di evidenziare che, a norma dell'art. 5, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, *“la proprietà al 100% da parte dell'Autorità pubblica competente ... non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri”*.

Nel caso di specie, Riviera Trasporti S.p.A. è composta al 99,917% dalla Provincia di Imperia, al 0,022% dai Comuni di Imperia, al 0,022% dal Comune di Sanremo e al 0,039% dal Comune di Ventimiglia.

L'esclusiva partecipazione pubblica, ancorché non espressamente richiesta dal legislatore europeo quale condizione imprescindibile per la legittima applicazione della tipologia di affidamento di cui trattasi, è pertanto assicurata.

4.2.3. Controllo analogo

Per quanto attiene invece al requisito prescritto dalla normativa comunitaria con riferimento al *“controllo analogo a quello che l'Autorità [affidante]”* esercita verso *“i propri uffici”*, deve rilevarsi come l'art. 34 dello Statuto sociale di Riviera Trasporti S.p.A., rubricato per l'appunto *“Controllo analogo”*, preveda che *“Gli Enti Pubblici Soci esercitano sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture organizzative nelle seguenti forme e modalità:*

- *mediante l'approvazione della Relazione Previsionale Aziendale da parte dell'Assemblea dei soci;*
- *tramite l'esame e l'approvazione in Assemblea della relazione semestrale sullo stato di attuazione degli indirizzi ed obiettivi strategici;*
- *mediante le decisioni riservate all'Assemblea dei Soci ai sensi del presente Statuto;*

- *mediante la definizione dei disciplinari di esecuzione dei servizi affidati alla società, effettuata in conformità alle discipline di settore; Il vincolo di delegazione interorganica è esercitato per le finalità inerenti la regolazione programmazione e gestione dei servizi oggetto di affidamento in house”.*

Secondo unanime giurisprudenza, nel caso di affidamento *in house* conseguente alla istituzione da parte di più Enti locali di una società di capitali da essi interamente partecipata per la gestione di un servizio pubblico, il controllo, analogo a quello che ciascuno di essi esercita sui propri servizi deve intendersi assicurato *“anche se svolto non individualmente, ma congiuntamente dagli Enti associati ... dovendo il requisito del controllo analogo essere verificato secondo un criterio sintetico e non atomistico, sicché è sufficiente che il controllo della mano pubblica sull’ente affidatario, purché effettivo e reale, sia esercitato dagli Enti partecipanti nella loro totalità, senza che necessiti una verifica della posizione di ogni singolo Ente”* (Cons. Stato, Sez. VII, 2 novembre 2023, n. 9452).

In proposito, infatti, lo Statuto all’articolo summenzionato prevede espressamente che gli Enti Soci:

- 1) *“esercitano attività di indirizzo, controllo, e preventiva e vincolante approvazione dei documenti e relative modifiche in corso d’esercizio relativi alle strategie ed agli obiettivi da perseguire”;*
- 2) *“richiedono e ricevono dalla società report periodici sul generale andamento della gestione economica, finanziaria e patrimoniale, sullo specifico andamento della gestione dei singoli servizi affidati, nonché su ogni altra operazione ritenuta rilevante”.*

E ancora, secondo l’art. 34 dello Statuto di Riviera Trasporti S.p.A., la società si impegna a consentire agli Enti Locali Soci l’esercizio di poteri ispettivi e a garantire loro l’accesso a documenti e informazioni connessi agli incarichi affidati, oltre a garantire, a titolo esemplificativo, diverse e molteplici informazioni circa il fatturato e il bilancio.

Non si riscontra, pertanto, alcun elemento ostativo alla sussistenza del requisito di cui trattasi.

4.2.4. Rapporto prevalente con l’Ente affidante

Con riferimento, infine, al requisito afferente i rapporti prevalenti con l’Ente affidante, deve rilevarsi come ai sensi dell’art. 17 del D. Lgs. n. 201/2022, rubricato *“Affidamento a società in house”*, *“gli Enti locali e gli altri Enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016”.*

Il predetto art. 16 del D. Lgs. n. 175/2016 stabilisce a sua volta, al comma 3, che ai fini dell’affidamento *in house* *“gli statuti delle società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l’ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall’Ente pubblico o dagli enti pubblici soci”.*

Giova premettere, a questo riguardo che, a norma dell’art. 2 dello Statuto di Riviera Trasporti S.p.A., la Società ha per oggetto, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, l’attività di produzione di servizi strettamente necessari al perseguimento delle finalità istituzionali delle amministrazioni pubbliche socie, con specifico riguardo all’organizzazione e alla gestione della mobilità pubblica nelle aree urbane ed extraurbane.

Con il prospettato affidamento *in house* Riviera Trasporti S.p.A. eseguirà le suddette attività in via prevalente in favore della Provincia di Imperia; ne consegue che la condizione del rapporto prevalente con l’Ente affidante deve intendersi, nel caso di specie, integralmente realizzata.

5. Motivazione economico-finanziaria della scelta

5.1. Risultati attesi

L'affidamento in house prevede per tutta la durata del quinquennio una stabilità economica e finanziaria dell'azienda che non implichi rischi di carattere finanziario, derivanti da eventuali perdite di esercizio, per la Provincia che, oltre ad essere ente affidante è come noto proprietaria per la quasi totalità delle azioni dell'Azienda stessa.

L'affidamento in house è a favore della stessa azienda che ha esercito nel passato il servizio, ma che ha visto, nell'ultimo anno, una profonda opera di ristrutturazione tecnica, amministrativa, gestionale (rinnovamento degli organi amministrativi, approvazione del nuovo statuto, sottoscrizione del nuovo accordo di programma con i Comuni, nuovo programma di esercizio, investimenti in nuovo materiale rotabile, avvio del piano di recupero dell'evasione e di incremento dell'utenza, ecc.). Si può quindi affermare che, benché il soggetto giuridico sia lo stesso, dal punto di vista operativo si tratti di una realtà imprenditoriale differente.

IL contratto di servizio prevede inoltre una serie di azioni di miglioramento progressivo nell'arco dei cinque anni di affidamento che riguardano la dotazione strumentale dell'azienda (sistema AVM e di bigliettazione elettronica), investimenti in nuovi bus, la ristrutturazione del sistema logistico dell'azienda, la rilevazione della domanda, il miglioramento dell'intermodalità, nuovi strumenti di informazione all'utenza, la formazione del personale. Esse assicureranno un costante soddisfacimento delle esigenze di mobilità del territorio lungo tutto l'arco della durata dell'affidamento.

5.2. Ragioni dell'affidamento in house e comparazione con opzioni alternative

L'affidamento in house a RT è motivato e giustificato come richiesto dalla normativa da importanti elementi che vengono qui di seguito sommariamente illustrati:

Il primo elemento riguarda l'economicità dell'affidamento e si riflette direttamente nella tutela della socialità del servizio. Come emerge dal PEF, l'affidamento in house a condizioni condivise tra EA e IA, consente, a parità di servizio programmato, un risparmio di oltre € 1 milione all'anno (circa € 5,3 milioni per la durata contrattuale) rispetto alla base d'asta utilizzabile per l'eventuale affidamento alternativo con gara; in altri termini, a parità di risorse pubbliche destinate al settore, l'affidamento in house consente una produzione chilometrica annua di circa 360.000 km superiore rispetto a quella utilizzabile a riferimento per l'alternativo affidamento competitivo. Una tale riduzione del volume di attività finirebbe per pressoché azzerare il servizio nell'entroterra, dove la domanda è più debole, con evidenti riflessi negativi per la collettività e il territorio. Pertanto, l'affidamento in house trova una propria forte motivazione nella tutela di un livello di servizio il più possibile rispondente alle esigenze di mobilità del territorio, compatibilmente con le risorse pubbliche disponibili.

Il secondo elemento è di carattere gestionale e riveste una particolare importanza nella prospettiva di apertura completa al mercato. In virtù della partnership strategica e del rapporto collaborativo che lega tra loro l'EA e l'IA, l'affidamento in house consente, nel corso del rapporto contrattuale, di monitorare sistematicamente le performance del servizio e di introdurre all'occorrenza tutte le modifiche progettuali e programmatiche che possano soddisfare, con i più elevati livelli di efficacia e di efficienza, i bisogni della collettività e del territorio serviti, preparando un quadro chiaro di riferimento per ogni successivo affidamento. Questa opportunità sarebbe difficilmente sfruttabile nel caso di un affidamento competitivo, a seguito del quale il rapporto tra EA e IA sarebbe di natura prettamente commerciale e potenzialmente antagonistico in ipotesi di modifiche progettuali o programmatiche al servizio definito contrattualmente. L'indicata opportunità sarà oltretutto favorita dall'avvio, previsto entro l'anno, del progetto Smart Ticket Liguria, che consentirà di disporre di dati granulari, a livello di singola linea e corsa, relativi al coverage ratio

ed al load factor del servizio, sinora oggettivamente mancanti per l'assenza del necessario sistema informativo di supporto.

Il terzo elemento riguarda la carenza sul mercato di soggetti disponibili ad assumersi l'onere del servizio. La Provincia ha infatti svolto un'analisi in merito, da cui è emerso da un lato l'impossibilità dei principali operatori economici presenti sul mercato ligure a partecipare a eventuali gare, dall'altro lato lo scarso interesse di altri operatori qualificati per le limitate sinergie attivabili e le caratteristiche del servizio affidato. A conferma di tali circostanze occorre evidenziare che la Provincia ha pubblicato ben due avvisi di preinformazione sulla G.U.U.E., ex art. 7, paragrafo 2, Reg. CE/1370/2007 in data 25/11/2021 e 01/10/2024, senza che alcun operatore economico del settore abbia sollevato contestazioni o abbia formulato diverse alternative affinché la Provincia potesse riprendere in considerazione il ricorso al mercato.

In questo quadro è stato previsto l'affidamento in house a Riviera Trasporti S.p.A. per un periodo di 5 anni senza facoltà di proroga, compiendo nelle more tutti gli adempimenti necessari per l'espletamento di una procedura ad evidenza pubblica.

Il periodo di affidamento in house sarà quindi funzionale ad un processo di graduale normalizzazione che la Provincia ha già intrapreso e che perseguirà diversi scopi:

- Il mantenimento dei livelli di servizio nel bacino tutelando anche le aree territoriali più deboli in maniera compatibile con le disponibilità finanziarie degli Enti
- la messa in sicurezza dell'azienda, e quindi della Provincia, dalle potenziali ripercussioni della crisi finanziaria
- la crescita delle capacità gestionali della Provincia in termini di pianificazione e controllo
- il risanamento economico e il miglioramento gestionale dell'azienda che potrà essere in grado di competere per le future procedure di affidamento
- la preparazione di una procedura di gara per l'affidamento del servizio, opportunamente pianificato, da esperire in tempi utili per il termine dell'affidamento in house.

5.3. Esperienza della gestione precedente

Riviera Trasporti S.p.A., a partire dal 2002, ha esercito continuamente il servizio di trasporto pubblico locale nel bacino I, a seguito dell'affidamento attraverso procedura concorsuale ad evidenza pubblica indetta dalla Provincia di Imperia e in virtù del contratto Rep n. 20591 del 25/09/2002, per il periodo 01/10/2002 – 31/12/2007 e successivamente più volte prorogato/rinnovato.

La Società, a partire dal 2002 ha però patito un progressivo deterioramento della situazione patrimoniale dovuta in parte alla riduzione delle risorse destinate al trasporto pubblico, in parte all'impossibilità di riscossione di alcuni crediti; la situazione è andata progressivamente aggravandosi, con un'elevata esposizione finanziaria, fino al 2019 quando, con gli effetti dell'epidemia di Covid-19, essa si è rivelata non ulteriormente sostenibile.

Per fronteggiare tale situazione di crisi, sfociata in un deficit patrimoniale di poco inferiore a € 4 milioni al 31/12/2020, e per contrastare l'azione esecutiva intrapresa da un creditore aziendale, la Società ha presentato, in data 27/09/2021, ricorso per ammissione con riserva alla procedura di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, l.f. (cd. "concordato in bianco"). Tale istanza è stata accolta dal Tribunale di Imperia, che, con decreto in data 07/10/2021, ha proceduto alla nomina dei Commissari Giudiziali ed alla concessione alla Società del termine di 120 giorni, successivamente prorogato di ulteriori 60 giorni, per il deposito della proposta e del piano concordatario.

In data 28/03/2022, nel rispetto del termine assegnato, la Società ha depositato la proposta e il piano concordatario, ai sensi degli artt. 161, comma 1, e 186 bis l.f., corredati della prescritta attestazione di un professionista indipendente. Il Tribunale di Imperia, ritenendo ammissibile la proposta, con decreto in data 08/07/2022 ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo con continuità aziendale e fissato per il 19/12/2022, con successivo differimento al 06/02/2023, l'udienza di convocazione dei creditori propedeutica all'omologazione del concordato. In data 23/12/2022, i Commissari Giudiziali hanno depositato la propria relazione ai sensi dell'art. 172, comma 1, l.f., concludendo che "la proposta concordataria (...) costituisce (...) l'alternativa più vantaggiosa per i creditori rispetto alle opzioni del fallimento/liquidazione giudiziale ovvero dell'amministrazione straordinaria".

Il Tribunale di Imperia, prendendo atto che il 70,84% dei creditori chirografari ha espresso parere favorevole alla proposta concordataria, ha fissato per il 17/04/2023, con successivo differimento al 20/07/2023, l'udienza per l'omologazione del concordato, il cui decreto è stato emanato in data 03/08/2023.

Il piano concordatario individua diversi interventi di tipo patrimoniale afferenti a tre principali categorie:

- alienazione di beni;
- ricapitalizzazione della Società;
- ricontrattazione dei mutui ipotecari;

buona parte dei quali già conclusi e altri in via di sviluppo.

In particolare, la ricapitalizzazione della Società è stata sottoscritta solamente dalla Provincia di Imperia, ed è avvenuta mediante conferimento di un bene immobile. Ciò ha portato all'attuale situazione societaria che vede la Provincia proprietaria a più del 99% del capitale.

La procedura concordataria prosegue regolarmente il suo iter con risultati anche migliori di quelli previsti e il suo termine è previsto dal decreto di omologa per il 3 agosto 2026.

L'Azienda, beneficiando dell'accordo raggiunto con i creditori ha potuto regolarmente proseguire le sue attività e gestire in continuità il servizio. Attualmente l'Azienda opera in virtù di una proroga dell'affidamento emergenziale ai sensi dell'art. 5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007 e ai sensi della Comunicazione 2023/C222/01 della Commissione Europea. Il regime di affidamento emergenziale, per scongiurare la minaccia di interruzione del servizio pubblico e in pendenza dell'evoluzione della procedura concordataria è stato adottato per la prima volta il 30 marzo 2022 con decreto del Presidente della Provincia n. 43 ed è stato successivamente prorogato fino al 30/06/2025 (con Determine dirigenziali n. 986 del 29/12/2023 e n. 893 del 26/06/2024), termine dal quale decorrerà il regime di affidamento in-house.

In virtù della continuità di gestione aziendale ottenuta e del positivo sviluppo registrato dalla procedura concordataria, Riviera Trasporti S.p.A. ha intrapreso un processo non solo di risanamento finanziario e patrimoniale ma anche di miglioramento gestionale, culminato con la preparazione e l'adozione di un nuovo piano industriale sulla cui base è stata sviluppata l'ipotesi di affidamento in-house e sono state redatte le tabelle del PEF.

5.3.1. Qualità del servizio

La Delibera ART 53/24 stabilisce le CMQ (Condizioni Minime di Qualità), e le connesse misure regolatorie, dei servizi di TPL di passeggeri su strada oggetto di Obbligo di Servizio Pubblico.

Le misure previste dall'atto regolatorio si applicano esplicitamente anche agli affidamenti diretti o in house.

I requisiti di qualità previsti dall'affidamento sono individuati nelle CMQ che fanno parte del contratto di servizio. Esse definiscono gli indicatori, i livelli qualitativi e quantitativi, individuano obblighi e/o prestazioni (minime) che garantiscono il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità degli utenti e definiscono i criteri di rilevamento dei livelli qualitativi erogati.

I livelli minimi qualitativi e quantitativi dei servizi sono stati individuati in modo da soddisfare gli OSP, che sono definiti almeno in termini di relazioni o aree da servire, orari, periodicità, offerta di posti, disponibilità di posti a sedere e accessibilità dei mezzi per le PMR, tariffe e relative agevolazioni/esenzioni, in maniera da determinare un'offerta adeguata rispetto alle esigenze dell'utenza,

Il contratto di servizio, nello specifico prevede i seguenti fattori di qualità.

- a) Integrazione (multi)modale;
- b) Conformità del materiale rotabile (disponibilità di posti);
- c) Regolarità, puntualità e affidabilità;
- d) Accessibilità commerciale;
- e) Contrasto all'evasione tariffaria;
- f) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR);
- g) Sostenibilità ambientale;
- h) Informazione all'utenza;
- i) Trasparenza;
- j) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico;
- k) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale.

Per ciascuno dei fattori di cui sopra la Provincia di Imperia ha definito gli indicatori e i rispettivi livelli minimi. Le risultanze di questa analisi sono state riportate negli allegati al CdS e costituiscono nel loro insieme il quadro di qualità che nell'ambito degli OSP l'Impresa Affidataria sarà tenuta a rispettare.

Analogamente sono riportati nel CdS e negli allegati gli obblighi di verifica e di rendicontazione che l'IA dovrà adottare nel corso del periodo contrattuale. Infine la Provincia di Imperia ha previsto e si è obbligata alla esecuzione di una serie di verifiche ispettive a cadenza trimestrale, semestrale ed annuale per la verifica del rispetto delle condizioni contrattuali. Evidenza degli esiti del monitoraggio, delle verifiche ispettive saranno sottoposte, almeno su base annua agli stakeholders del servizio.

5.3.2. Costi di produzione

Il costo totale di produzione chilometrica negli anni di piano, come calcolato applicando la metodologia di redazione del PEF, risulta pari a 3,88 €/bus km 2025 per salire fino a 4,28 €/bus km nel 2029, con un aumento medio annuo del 2,5%.

Confrontando il costo totale chilometrico di affidamento con l'andamento dei costi standard attualizzati al tasso di inflazione programmata per il 2025 (1,8%) proiettato su tutti gli anni dell'affidamento, si ottiene la seguente tabella.

	2025	2026	2027	2028	2029
Costo km come da PEF e PEA	3,88	4,01	4,13	4,20	4,28
Costo standard ex DM 157/2018 rivalutato	4,43	4,51	4,59	4,67	4,76
Costo standard ex del CR 7/2017 rivalutato	4,40	4,48	4,56	4,64	4,72

Come si vede il costo totale di produzione previsto è stabilmente sotto i limiti dei costi standard, per una percentuale che va dal 10% al 12%, quindi piuttosto significativa.

Per la valutazione della congruità dei costi di produzione è poi stata condotta un'analisi comparativa con i valori medi di mercato, sulla base della recente indagine ASSTRA "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale" del 2024, che esaminava i dati di ben 92 aziende tra il 2021 e il 2023.

I costi operativi unitari per vettura km rilevati nel rapporto per il servizio misto nel Nord Ovest, come nel caso di RT, e che si riferiscono al 2023, hanno un valore mediano compreso tra 3,3 e 3,6 €/vett. Km. Il costo RT è stato stabilmente attorno tra 3,01 e 3,05 €/vett. Km. tra il 2022 e il 2024, quindi stabilmente inferiore anche ai valori minimi registrati dall'indagine. Anche nel periodo di piano, per il 2025 il costo si attesta attorno ai 3,5 €/vett. Km scontando vari aumenti tra cui quello del CCNL, del carburante e dell'RCA auto.

Il costo operativo per passeggero nel 2023 è stato di 4,34 €/passeggero, anche in questo caso inferiore ai valori registrati da ASSTRA, che variano tra 6,8 e 5,5 €/passeggero. Nel periodo di affidamento il costo a passeggero tende a calare da 4,33 nel 2025 fino a 3,79, in virtù dell'aumento dei trasportati.

Anche su scala nazionale, il costo chilometrico di RT si è posizionato nel 25° percentile, mentre il costo per passeggero sale invece nella fascia tra il 50° e il 75° percentile a causa della bassa frequentazione che il servizio registra nell'area dell'entroterra, fenomeno peraltro comune a tutta l'area del nord-ovest.

Nel Piano industriale è inoltre previsto di procedere, a partire dal 2025, ad una progressiva azione di efficientamento della programmazione dei turni e della loro composizione (nastro, soste, riposi, straordinari, turni spezzati, assenteismo, ...) con il supporto di strumenti e modelli di ottimizzazione della programmazione. Con la progressiva messa in esercizio del sistema di monitoraggio della flotta (parte del progetto Smart Ticket Liguria, in corso di realizzazione da parte della Regione), verrà avviata una verifica della programmazione dei turni sulla base di un completo e dinamico monitoraggio di tutte le corse (e delle velocità di esercizio che permetterà una programmazione dei turni commisurata alle reali velocità in strada del servizio) con l'obiettivo di ottenere recuperi di produttività e quindi un minor costo unitario di produzione.

5.4. Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio

La durata quinquennale è compatibile con quella ammessa dal Regolamento (CE) 1370/2007. Si ritiene che tale arco temporale, oltre ad essere congruo con quello previsto dalla normativa, consenta di proiettare un periodo nel quale realizzare e conseguire gli obiettivi prefissati nei PEFs e nel Piano Industriale.

Inoltre, visto il parere dell'AGCM ai sensi dell'art. 21-bis, L. 287/1990, pervenuto il 10/04/2025 a cui la Provincia di Imperia ha riscontrato in data 29/05/2025, nonché le osservazioni dell'ART ex Misura 2 dell'Allegato A, D.Lgs. 154/2019 del 30/04/2025, la Provincia di Imperia "*al fine di contemperare l'interesse alla concorrenza con quello dell'immediata prosecuzione del servizio di TPL, [...] intende procedere con un **affidamento in house** del servizio di TPL a Riviera Trasporti S.p.A., per la durata di 5 anni, senza facoltà di proroga, compiendo nelle more tutti gli adempimenti necessari per l'espletamento di una procedura ad evidenza pubblica*".

6. Strumenti per la valutazione di efficienza, efficacia ed economicità

Il contratto di servizio include strumenti per il controllo della efficienza ed efficacia dell'esercizio lungo tutto il periodo di affidamento. Si tratta in particolare di una serie di indici di efficienza (KPI) e di un preciso schema di condizioni minime di qualità (CMQ) di cui è previsto l'andamento durante tutto il periodo di affidamento.

Le CMQ sono definite secondo la metodologia prevista da ART nella Delibera 53/2024; sono analizzati tutti gli indicatori previsti e per quelli rilevanti ai fini dell'affidamento in questione, tenuto conto della realtà specifica, viene indicato l'obiettivo contrattuale minimo e il miglioramento previsto rispetto alle gestioni precedenti. Sono inoltre indicate la frequenza e le modalità di rilevamento dei dati ai fini del controllo. All'osservanza delle CMQ è legato un sistema di penali specificato nel contratto di servizio, elaborato secondo quanto previsto dalla metodologia ART di cui alla delibera 53/2024. Il contratto di servizio include anche un dettagliato elenco di impegni aziendali in merito alla realizzazione nell'arco del quinquennio di specifiche azioni di miglioramento, che sono già state individuate e programmate, che porteranno i miglioramenti contrattualmente previsti.

I KPI permettono di monitorare quantitativamente l'andamento dei principali parametri di efficacia ed efficienza aziendali. Ai fini di un più esaustivo controllo dell'efficienza gestionale il sistema di monitoraggio (si veda il successivo punto 6.2), specificamente normato nel contratto di servizio, prevede l'elaborazione periodica di report che includono un insieme esaustivo di indici economici e produttivi

Infine, in merito alla valutazione dell'economicità, in sede di affidamento è stata eseguita un'analisi di economicità dei costi di produzione e di gestione aziendale, riportata nella relazione di affidamento e qui sinteticamente richiamata al punto 5.3.2, , anche in confronto con i valori medi di comparto dei principali indicatori economici, riportati negli studi di settore delle associazioni di categoria.

IL contratto di servizio include il PEF elaborato secondo le metodologie indicate dalla delibera ART 154/2029 e ss.mm.ii.; esso prevede quindi costi che sono risultati non solo congrui ma anche in taluni casi inferiori alle medie. Il contratto di servizio prevede un meccanismo annuale di verifica del PEF sulla base dei risultati gestionali ottenuti, che sarà lo strumento di verifica del mantenimento durante il periodo di affidamento della economicità di gestione.

6.1. Piano economico finanziario

Criteri generali di redazione

Il PEF simulato è stato elaborato in conformità alle disposizioni di cui alla Delibera ART 154/2019 e s.m.i. e sulla base degli schemi regolatori di cui all'annesso 5.

Gli schemi sono stati articolati per tutti gli anni di durata contrattuale (2025-2029), considerando un unico lotto della dimensione di 5.372.228,01 bus-km di cui però il 10,60%, quindi circa 547.000, affidati ad altro operatore in conformità all'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009.

In merito bisogna quindi rimarcare che costi e ricavi relativi ai servizi affidati a soggetto terzo entrano a far parte del conto economico di RT: i ricavi in quanto riscossi direttamente da RT, e i costi che compaiono a conto economico come servizi di terzi.

I valori delle varie poste economiche e patrimoniali sono stati calcolati tenendo conto dai driver suggeriti nell'annesso 3 della delibera 165/2019 e ss.mm., e gli stessi criteri saranno utilizzati per la redazione dei conti economici e stati patrimoniali regolatori periodici durante il periodo di affidamento

Il PEF simulato evidenzia, per un verso, la congruità del corrispettivo contrattuale rispetto alla produzione chilometrica oggetto di affidamento alle condizioni ipotizzate e, per altro verso, l'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per l'intera sua durata.

Commenti alle tabelle

Tabella 1 – Conto economico regolatorio

I costi indicati sono quelli strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli OSP previsti dal CdS. I driver utilizzati per l'aggiudicazione dei costi sono i seguenti.

- I ricavi sono quelli derivanti da tariffazione, dai contributi per mancati introiti legati alla pandemia, dal CdS, da sanzioni e dai rimborsi per adeguamento CCNL, per malattia L 266/2006, e per accise.
- I costi per materie prime sono principalmente relativi a carburanti ed energia elettrica. Essi sono attribuiti all'area TPL sulla base delle percorrenze (vett. Km) eseguite a valere sul CdS e su altre attività.
- La parte di costi di materie prime relative ai ricambi è stata così suddivisa: dai costi totali sono sottratti quelli relativi alle manutenzioni conto terzi eseguite, desunti dai fogli di lavorazione a consuntivo. La parte restante dei costi relativa alle manutenzioni dei mezzi interni è suddivisa sulla base delle percorrenze come sopra illustrato.
- I costi di servizi di terzi comprendono i servizi di manutenzione del materiale rotabile (grandi interventi eseguiti all'esterno) allocati ancora sulla base delle percorrenze. Questa voce include peraltro i costi di affidamento del 10% del servizio a soggetto terzo, interamente afferenti all'area TPL e al CdS.
- I costi per godimento di beni di terzi; comprendono i costi di affitto delle infrastrutture (depositi/rimesse/uffici e biglietterie)
- I costi relativi al personale addetto all'area TPL sono imputati sulla base delle effettive prestazioni (turni e fogli lavorazione) per quanto riguarda il personale diretto di guida e di manutenzione; il personale impiegatizio addetto al movimento è imputato all'area TPL, mentre per le altre figure l'imputazione è proporzionale al personale diretto allocato. La tabella al cap. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** riporta l'allocazione utilizzata per tutta la durata dell'affidamento.
- La variazione delle rimanenze di materie prime è legata ai carburanti ed alle parti di ricambio strettamente necessari all'esercizio ed è imputata secondo i principi già illustrati per i costi delle materie prime

Gli oneri diversi di gestione sono relativi a delle spese amministrative generali, nonché di imposte e tasse ammesse.

Il conto economico mostra la stabilità gestionale lungo tutto l'arco del periodo di affidamento; l'assottigliarsi del risultato economico è dovuto principalmente all'attualizzazione dei costi a corrispettivo di CdS costante.

Tabella 2 - Stato patrimoniale regolatorio

Le immobilizzazioni materiali e immateriali sono state calcolate al netto dei contributi ricevuti da terzi, proporzionalmente al n. di km percorsi per il CdS TPL rispetto ai km afferenti ad altri servizi. Analogamente per le rimanenze, costituite da ricambi, carburanti e materiali di consumo.

I crediti inclusi sono di carattere commerciale e a breve; sono stati inclusi nella loro interezza in quanto inferiori al 30% dei valori delle voci 3 e 5 dello schema 1A.

I debiti commerciali sono stati inseriti solo per la quota che pareggia i crediti commerciali, essendo il loro ammontare superiore a questa soglia

Sono poi stati contabilizzati, per ogni anno, gli altri debiti con scadenza entro l'anno (tra cui le quote di TFR residue ante 2007 che saranno saldate nell'anno)

Non sono stati inclusi i debiti di tipo finanziario né la variazione di cassa a breve derivante, in quanto durante il periodo di affidamento si prevede una situazione di stabilità finanziaria.

Il valore del CIN è quindi stato calcolato su queste basi.

Tabella 3 - Determinazione della compensazione

La determinazione della compensazione è stata elaborata utilizzando la metodologia indicata nell'Annesso 5B della Delibera 154/2019 e ss.mm.

La compensazione è stata determinata come prescritto dalla Misura 17 della delibera 154/2019 e dalla delibera 177/2024. La condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR indica l'applicazione della metodologia basata sull'EBIT margin.

Questo metodo prevede l'applicazione di un tasso variabile tra il 50% e l'80% del tasso di riferimento del mercato identificato da ART per il 2025 nel 9,78%, e le risultanze dell'analisi, che sono state già riportate al par. 3.2.2. di questa relazione, mostrano la congruità della compensazione prevista.

Tabella 4 - Rendiconto finanziario

Il rendiconto finanziario mostra un notevole impegno di risorse nei primi anni legato agli impegni della procedura concordataria; in particolare entro agosto 2025 è prevista la liquidazione dei creditori privilegiati, compresa una parte consistente di debito bancario e di una quota consistente di TFR arretrato. Nel 2026 è prevista la liquidazione per oltre 2.000.000 € dei creditori chirografari con conseguente conclusione della procedura concordataria. Negli anni successivi la situazione finanziaria va infatti migliorando fino a produrre un flusso di cassa positivo al terzo anno.

Ipotesi di piano e commenti

Questo capitolo riassume sinteticamente le assumptions adottate dall'EA per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario simulato e alcuni indicatori, in gran parte già illustrati in altri punti della relazione, come richiesto dagli schemi di cui all'Annesso 5 e le finalità di cui alla Misura 15 della delibera n. 154/2019.

1. Volume di produzione di riferimento, incluse le percorrenze "a vuoto"

La produzione chilometrica annua è pari a 5.372,228 vetture chilometro come riportato nel Programma di Esercizio di cui alla RdA. Il 10,20 % circa di questa produzione sarà affidata già nel corso del 2025 a soggetto terzo esterno mediante procedura a evidenza pubblica. Le percorrenze a vuoto rappresentano circa il 2% della produzione chilometrica.

2. Velocità commerciale;

Come riportato nella RdA la velocità commerciale media è pari a 22,62 km/h ed è la media pesata tra le percorrenze extraurbane dell'entroterra (25 km/h) e quella urbana e delle linee costiere (19 km/h).

3. Produttività del personale di guida (h di servizio/anno)

Le ore di servizio annue offerte al pubblico sono 246.696 di cui 220.546 svolte internamente da RT e la restante parte svolta dall'affidatario del servizio esternalizzato. La produttività si attesta a 22.870 vett km / autista anno e al 69,2% di rapporto tra ore guidate e lavorate.

4. I driver di calcolo del costo della manutenzione (attrezzatura, ricambi e personale)

I costi relativi alla manutenzione sono calcolati utilizzando i driver illustrati al punto 0 per il conto economico regolatorio. La tabella seguente riporta il dettaglio dei costi di rotolamento su base chilometrica. La rilevazione è stata effettuata sui valori a consuntivo 23-24.

	€/vett. Km
Carburanti	0,325
Ricambi	0,061
Pneumatici	0,029
Lubrificanti e altri beni	0,007
Materiali pulizia bus	0,006
Servizi manutenzione da terzi e correlati	0,022
Personale officina e lavaggio	0,252
Costo totale rotolamento / vett km	0,702

5. il rapporto tra personale di guida e altro personale non di guida (inclusi profili dirigenziali)

L'organico al 31 /12/24 era composto da 288 unità, di cui 267 imputate all'area TPL e quindi al contratto di servizio. I driver di imputazione del personale sono stati illustrati al punto 0.

Il personale di guida rappresenta l'81% del totale. Gli addetti alla manutenzione e pulizia rappresentano il 9% della forza lavoro e gli impiegati il 10%. Una dettagliata analisi del personale è riportata al punto **Errore**. **L'origine riferimento non è stata trovata.** della relazione.

6. I fattori di produttività del personale non di guida

L'incidenza del personale di manutenzione e pulizia determina una produttività di 211.908 km pro-capite; tenendo conto dell'intero organico del personale, di guida e non (incluso il personale amministrativo) la produttività risulta di 18.017 bus km pro-capite.

7. I ricavi previsti

La tabella riporta

- i ricavi da compensazione degli OSP, con riferimento agli importi iscritti nel bilancio pluriennale dell'EA e le assunzioni per i periodi successivi;
- ricavi da traffico previsti per il servizio di TPL su strada.

	2025	2026	2027	2028	2029
Compensazione OSP	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211

L'importo per la Compensazione degli OSP tiene conto delle Contribuzioni del FNT e dell'Accordo di Programma Regione Liguria. Provincia di Imperia, Comuni del Territorio recentemente approvato.

Il ricavo da traffico è stato stimato sulla base dei dati storici e sulla base delle valutazioni effettuate nel Piano Industriale, e rispecchiano uno degli obiettivi primari dell'EA e dell'Azienda cioè il recupero di utenza.

8. Numero di passeggeri trasportati

Non esistono ad oggi valori del numero dei passeggeri derivati da rilevazioni puntuali. Il numero dei passeggeri stimato nel 2024 è pari a 3.865.134 . A partire dal 2026 grazie all'entrata in servizio dello SBE si disporrà di un conteggio puntuale a partire dalle validazioni a bordo e della valutazione comparativa dei conta-passeggeri.

Sulla base delle valutazioni storiche e per la quantificazione dei ricavi (tenendo anche conto della diversificazione dei titoli di viaggio, si è ipotizzato il seguente andamento dei passeggeri trasportati negli anni.

2025 = 4.372.146

2026 = 4.547.032

2027= 4.774.384

2028 = 5.000.847

2029 = 5.415.106

Il notevole recupero nel primo anno è attribuibile anche agli effetti della campagna di recupero dell'evasione; poi i miglioramenti qualitativi tenderanno a recuperare utenza secondo dinamiche fisiologiche, per arrivare nel 2019 ad una situazione confrontabile con quella pre-pandemia.

9. Stima dell'evasione/elusione tariffaria nel tempo

Sulla base degli interventi di contolleria effettuati nel corso del 23-24 si stima che l'evasione sia intorno al 18% dei trasportati. Gli interventi previsti nel corso del periodo di vigenza contrattuale mirano a riportare gradualmente negli anni di affidamento il valore ad un fisiologico 4-6%.

10. Tariffe: descrizione del sistema tariffario vigente e delle modalità di adeguamento/aggiornamento previste dall'EA nell'ambito del CdS

Il sistema tariffario è basato su uno schema a 4 zone, ed è descritto nel dettaglio al punto **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** di questa relazione. L'entrata in vigore del sistema di bigliettazione elettronico di Regione Liguria offrirà, oltre che un miglior monitoraggio dell'utenza e ulteriori possibilità di pagamento, la possibilità di valutare l'introduzione di un sistema basato su tempo/percorrenze. Uno degli obiettivi aziendali in corso di affidamento è proprio lo studio del nuovo sistema che, in caso di valutazione positiva, entrerebbe in vigore nel corso della durata temporale del CdS.

Il CdS prevede compensazioni dalla Provincia di Imperia per € 115.000 €/anno (più IVA) per agevolazioni tariffarie non coperte dal corrispettivo a favore di portatori di handicap.

11. Ricavi da altre attività

Negli anni di affidamento sono previsti i seguenti ulteriori ricavi, prudentemente stimati complessivamente in € 2.094.206, tenendo conto dei dati medi registrati nel biennio 2023-2024, relativi a contributi finanziamento CCNL (€ 1.661.919), contributi copertura oneri malattia (€ 41.782), recupero accise su gasolio ed energia elettrica (€ 236.591), nonché, per la quota parte ascrivibile al servizio TPL, sulla base della relativa produzione, fitti attivi (€ 90.000) e proventi e recuperi diversi (€ 63.914).

	2025	2026	2027	2028	2029
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206

12. Andamento dei costi

I costi operativi base 2025 sono di €3,53 €/vett. Km per crescere poi negli anni di affidamento con una dinamica dovuta in maggior parte all'inflazione, con aumenti annui compresi tra l'1,7% e il 2,3%.

L'ammontare complessivo dei costi operativi (esclusi gli ammortamenti delle immobilizzazioni) registra la prevalente incidenza, nell'ordine del 70%, dei costi di personale, seguiti dai costi per servizi (15%), nel cui ambito gioca un ruolo rilevante l'ipotizzato subaffidamento di almeno il 10% del servizio, e dai costi per materie prime, sussidiarie e di consumo (11%), all'interno dei quali prevalgono i costi relativi ai carburanti; relativamente marginali si presentano, invece i costi per godimento beni di terzi (1%) e oneri diversi di gestione (2%).

Gli incrementi previsti oltre il tasso di inflazione sono relativi a:

- Rinnovo CCNL 2025 (stimato nel 12% dell'attuale costo);
- RCA stimato nel 20%;
- Volatilità dei costi dei carburanti e dell'energia.

Il costo procapite del personale si attesta per il 2025 a circa 49.000 €, avendo ipotizzato nel primo anno gli oneri relativi al rinnovo contrattuale e/ all'eventuale allineamento del salario d'ingresso. Negli anni di piano

si ipotizza un aumento annuo costante del 2%. Come già illustrato il piano prevede un leggero aumento dell'organico nel 2025 per integrare il personale di guida a livelli fisiologici e poi un regime di costanza della forza lavoro. Questa situazione si rende possibile grazie all'affidamento a terzi del 10,6% del servizio come sopra illustrato.

13. Investimenti

Gli investimenti previsti a CdS sono illustrati nel dettaglio al punto **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** della relazione: si tratta dell'acquisto di 19 nuovi autobus a basse/nulle emissioni. Sono inoltre previsti gli investimenti necessari per attrezzare i nuovi depositi/officine a seguito della rimodulazione del sistema logistico conseguente alle dismissioni indotte dalla procedura concordataria.

Per gli investimenti in materiale rotabile è stata adottata un'aliquota del 12,5% annuo; tale aliquota corrisponde a quella utilizzata ai fini della redazione del bilancio d'esercizio della Società, pare in linea con quella ordinariamente applicata in ambito settoriale e favorisce un sistematico rinnovo del parco autobus, funzionale all'efficienza ed efficacia del servizio, essendo commisurata ad una vita utile di 8 anni; sul piano formale, tale aliquota si colloca in posizione intermedia tra quella prevista dal d.m. 31/12/1988 (per il Gruppo 18 – Industrie dei trasporti e delle telecomunicazioni, Specie VI, VII, VIII e IX – Autoservizi per viaggiatori, urbani, extraurbani e di linea), pari al 25% (cui corrisponde una vita utile di 4 anni), e quella prevista dal d.m. 157/2018, pari al 6,67% (cui corrisponde una vita utile di 15 anni).

Gli investimenti in immobili sono stati ammortati in 33 anni ad una aliquota quindi del 3%.

Per le attrezzature, a seconda della tipologia, sono state adottate aliquote comprese tra il 5% e il 10% annuo.

Il metodo contabile adottato è basato sul costo storico. Specificamente, le immobilizzazioni sono iscritte a bilancio, al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi, al costo di acquisto o di costruzione. Nel valore di iscrizione in bilancio si tiene conto degli oneri accessori e dei costi diretti ed indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Gli ammodernamenti e le migliorie che prolungano la vita economica delle immobilizzazioni sono capitalizzati ad incremento del cespite a cui si riferiscono. I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Il valore contabile netto degli investimenti esistenti al 31/12/2024 è coperto per ca. il 24% da contributi pubblici, a fronte dei quali non è richiesta, quindi, una specifica remunerazione. La restante parte degli investimenti trova, invece, la propria remunerazione attraverso i corrispettivi contrattuali e i ricavi da traffico.

14. Eventuali fattori straordinari considerati.

Come ampiamente argomentato nel corso della relazione la procedura concordataria influenza l'andamento patrimoniale e finanziario dell'azienda nei primi due anni (2025 e 2026) riflettendosi in una elevata richiesta di cassa per il saldo dei debiti e, dopo un'iniziale decremento del patrimonio dovuto alle dismissioni, una graduale ripresa grazie ai margini operativi.

15. Dinamiche inflattive

Tutti i costi sono stati attualizzati in maniera omogenea durante il periodo contrattuale con un tasso di inflazione previsto del 2% annuo. Per il personale sono state invece ipotizzati aumenti relativi ai futuri CCNL; nell'arco del quinquennio si prevede un aumento di circa l'8%.

Tabelle di PEF

Schema 1A - Conto Economico Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (escl. contributi pubblici per investimenti)	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
2	Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007, All., par. 2, p. 2)	-	-	-	-	-
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.101.905	2.111.569	2.190.095	2.235.573	2.282.000
3.b	Costi per servizi di terzi	2.904.737	2.996.283	3.045.309	3.071.251	3.100.543
3.c	Costi per godimento beni di terzi	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
3.d	Costo del personale	13.362.944	13.630.203	13.902.807	14.180.863	14.464.480
<i>3.d.i</i>	<i>di cui: personale operativo (di guida)</i>	<i>10.941.783</i>	<i>11.160.619</i>	<i>11.383.831</i>	<i>11.611.508</i>	<i>11.843.738</i>
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	67.068	22.731	22.027	21.344	20.682
3.f	Oneri diversi di gestione	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
3	Totale costi operativi (al netto dei costi capitalizzati)	18.950.821	19.334.954	19.794.404	20.143.199	20.501.873
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	- 12.651.515	- 12.867.443	- 13.108.228	- 13.181.505	- 13.199.455
5	Totale ammortamenti e svalutazioni relativi a investimenti autofinanziati	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)	- 13.264.549	- 13.507.445	- 13.796.413	- 13.914.400	- 13.973.996
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP (di cui alla voce B4) di S.P.)	-	-	-	-	-

Schema 2A - Stato Patrimoniale Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Immobilizzazioni immateriali	197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	10.272.948	10.196.604	10.082.760	9.837.666	9.567.573
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)</i>	8.611.439	8.501.439	8.391.439	8.281.439	8.171.439
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario autofinanziato</i>	1.458.473	1.492.129	1.488.285	1.353.191	1.193.097
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato (inclusi beni in leasing)</i>	1.316.579	1.283.730	1.164.631	1.021.861	836.984
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>	104.073	104.073	104.073	104.073	104.073
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>	98.963	98.963	98.963	98.963	98.963
1	Totale immobilizzazioni	10.470.027	10.374.683	10.241.839	9.977.746	9.688.652
2.a	Rimanenze	774.004	750.010	726.760	704.230	682.399
2.b	Crediti	1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
2.b.i	di cui: commerciali (nel limite del 30% dei costi regolatori delle voci 3 e 5 dello Schema 1)	1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
2.b.ii	di cui: altri crediti					
2	Totale attivo circolante	2.115.380	2.145.041	2.191.542	2.256.900	2.343.756
3.a	Debiti	4.407.697	3.242.648	3.058.039	2.811.180	2.694.050
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori (nel limite del 30% dei costi regolatori delle voci 3 e 5 dello Schema 1)	1.341.376	382.529	383.787	312.440	483.930
3	Totale debiti	4.407.697	3.242.648	3.058.039	2.811.180	2.694.050
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	8.177.710	9.277.076	9.375.343	9.423.465	9.338.357

Componenti economiche/Valori calcolati		2025	2026	2027	2028	2029
dati di Input						
A	ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-
C=A+B	RICAVI + EFFETTI POSITIVI DI RETE	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
D	Costi generati dall'assolvimento de egli OSP	18.950.821	19.334.954	19.794.404	20.143.199	20.501.873
E	Ammortamenti	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
F=D+E	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP +ammortamenti	19.563.855	19.974.955	20.482.588	20.876.093	21.276.414
G	Utile ragionevole (WACC*CIN)	596.973	677.227	684.400	687.913	681.700
H=F+G	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR						
I	Tasso di riferimento del settore ART	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%
J	Soglia di riferimento ART per verifica condizione	50%	50%	50%	50%	50%
K=I*J	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%
L=C+(H-C)	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
M=G/L	Rapporto utile ragionevole/(ricavi + effetti di rete + compensazioni)	2,96%	3,28%	3,23%	3,19%	3,10%
Verifica condizione di applicazione [=SE(M<K;"SI";"NO")]		SI	SI	SI	SI	SI
T	Soglia di riferimento ART per calcolo compensazione	80%				
U=T*I	Tasso garantito all'IA	7,81%				
V	Compensazione [(-C+F+(U*C))/(1-U)] (4)	14.921.467	15.199.180	15.531.141	15.682.455	15.775.955
CONDIZIONI DI VERIFICA DELLA COMPENSAZIONE COSTANTE/EFFETTIVA (4)						
Z	VAN N	61.755.400	Formula Excel =VAN(U; NAnno 1 : NAnno n)			
X	Compensazione costante	15.388.849	Formula Excel =RATA(U; ANNI PEF; O)			
Y=X-V	Poste figurative (comp costante - com. variabile)	467.382	189.669	- 142.292	- 293.606	- 387.106
X'	Compensazione effettiva	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
Y'=X'-V	Poste figurative (comp effettiva - com. variabile)	- 559.162	- 836.875	- 1.168.836	- 1.320.150	- 1.413.650

Schema 4 - Rendiconto Finanziario		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Incassi da tariffa	4.179.346	4.346.520	4.563.846	4.837.676	5.176.314
1.b	Incassi da corrispettivo	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.c	Altri incassi	2.628.692	2.607.331	2.898.948	2.880.090	2.880.090
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	2.083.993	2.093.575	2.171.431	2.216.522	2.262.553
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	2.235.665	2.299.088	2.405.529	2.435.348	2.469.017
1.f	Pagamenti al personale	13.394.101	13.661.983	13.935.223	14.213.928	14.498.206
1.g	Altri pagamenti	9.928.210	4.371.230	2.648.216	2.012.457	2.569.132
1.h	Imposte sul reddito pagate	61.792	210.123	163.106	165.699	78.609
1	Flusso di cassa dell'attività operativa	- 6.533.419	- 1.319.845	501.593	1.036.116	541.191
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	300.000	300.000	200.000	200.000
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	1.880.000	1.000.000	-	-	-
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento	1.880.000	700.000	- 300.000	- 200.000	- 200.000
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-
3.b	Decremento mezzi di terzi	10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	-	-	-	-
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria	- 10.200.000	- 272.643	- 272.643	- 272.643	- 272.643
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità Liquide	- 14.853.419	- 892.488	- 71.050	563.473	68.547

6.2. Monitoraggio

Il processo di monitoraggio è stato definito nel contratto di servizio nei suoi vari aspetti e fa riferimento agli obiettivi e agli elementi contrattuali sopra menzionati. Le attività di monitoraggio saranno continue, eseguite dall'apposito Ufficio Controllo e Gestione dell'Amministrazione Provinciale, costituito nel rispetto dell'art.6 comma 3 della L. 201/2022, e quindi separato dalle funzioni di pianificazione e regolazione del TPL in carico ad altro Ufficio.. L' Ufficio Controllo e Gestione, i alle dirette dipendenze del Direttore Generale. dispone di due funzionari a tempo pieno. Per le attività di monitoraggio la provincia potrà nel prossimo futuro avvalersi del supporto del sistema di bigliettazione automatica (SBE) e di gestione del servizio (AVM) in via di realizzazione nell'ambito di un progetto diretto da Regione Liguria.

Le azioni di monitoraggio previste sono le seguenti.

Monitoraggio del servizio

Consiste nella rendicontazione periodica mensile del servizio svolto confrontato con quello programmato e consiste in un report mensile da produrre entro il termine del mese successivo, contenente almeno le seguenti informazioni

- Per ogni linea
 - Elenco delle corse eseguite con orario di partenza e di arrivo al capolinea con scostamento rispetto al programmato
 - Parametro di puntualità complessivo (ritardo medio delle corse in partenza e in arrivo ai capilinea),
 - Elenco delle corse non eseguite e relativa motivazione
 - Elenco delle corse in variazione temporanea eseguite e relativa differenza chilometrica rispetto al programmato (percorsenze eseguite – percorsenze programmate)
 - Ore complessive guidate
 - Turni uomo complessivi allocati
 - Turni macchina complessivi dedicati
 - Tipo di autobus dedicato
 - Posti km offerti
 - Velocità commerciale
 - Eventuali deviazioni e motivazione
- Per servizio DRT
 - N. e tipo corse eseguite
 - N. ore di servizio offerte
 - Velocità commerciale media
 - N. utenti per corsa
- Elenco dei mezzi in servizio e per ognuno di essi
 - Marca e modello
 - Posti a sedere e capienza complessiva
 - Interventi di manutenzione eseguiti
- Elenco dei sinistri registrati nel mese
 - Mezzo coinvolto
 - Luogo del sinistro
 - Coinvolti passeggeri/terzi

- Sintesi dei reclami degli utenti o degli EE.LL. pervenuti nel mese

In caso di necessità EA potrà chiedere dettagli relativi a singoli aspetti dei dati sopra riportati.

In assenza di sistema SBE/AVM i report saranno compilati dall'IA sulla base di rilevazioni dai fogli di servizio e di lavorazione o dai dati provenienti dal proprio sistema informativo. Essi saranno resi in formato xlsx o csv per i dati numerici e in formato PDF/Word per i testi, secondo uno schema da concordare all'emissione del primo report.

In presenza di sistema SBE/AVM funzionante, i dati saranno derivati dal sistema stesso per quanto possibile e integrati all'occorrenza dall'azienda come sopra descritto. IA presenterà comunque report nello stesso formato sopra definito. IA si impegna a rendere accessibile a EA tramite applicazione web i dati di servizio prodotti dal sistema AVM, eventualmente integrato a carico di IA. In particolare EA dovrà poter visualizzare tutti i dati relativi alle singole corse eseguite e ai dati cumulativi per linea e gli indicatori previsti a CdS.

IA sarà comunque tenuta a rendere disponibili i dati, inclusi quelli in tempo reale, previsti dal Pano di Accesso al Dato allegato al CdS; i formati per la pubblicazione di questi dati saranno oggetto di separato accordo, sentita anche la Regione Liguria nell'ambito del Progetto regionale Smart Ticket,

I dati saranno certificati dal Direttore di Esercizio dell'IA.

Monitoraggio della frequentazione e delle vendite

In presenza di sistema SBE/AVM funzionante e conta passeggeri IA produrrà un report mensile, assieme a quello dedicato al servizio e con le stesse modalità contenente le seguenti informazioni.

- Per ogni linea e ogni corsa
 - Numero obliterazioni (in salita e in discesa)
 - Dati da conta-passeggeri organizzati per linea / corsa
- Per ogni linea
 - Frequentazione complessiva nel mese
 - Frequentazione media / corsa (load factor)
 - Valutazione incasso mensile per linea
 - Coverage ratio linea

In assenza di sistema SBE/AVM funzionante IA sarà tenuta a eseguire almeno 2 campagne di rilievo di frequentazione (saliti e discesi) per ogni linea per almeno una settimana e almeno sulle fermate principali di linea, una in periodo scolastico e una in periodo estivo turistico restituendo a EA i dati rilevati ricostruendo per quanto possibile una stima del load factor e del coverage ratio.

In termine di vendite, con la stessa cadenza mensile sia in presenza sia in assenza di sistema SBE/AVM IA produrrà un report sul venduto consistente in:

- Lista dei titoli di viaggio venduti per ogni tipologia con quantità e incasso
- N. delle rivendite di titoli di viaggio attive

Monitoraggio dell'andamento economico

Con cadenza trimestrale, entro il mese successivo a quello di scadenza, IA sottoporrà a EA una trimestrale contenente

- conto economico
- stato patrimoniale

- consistenza dell'organico
- parco mezzi
- Investimenti effettuati nel periodo.

Fornirà inoltre almeno i seguenti indicatori economici e gestionali aggregati:

- Costo medio personale
- Ricavo totale / addetto
- Costo operativo e costo totale / addetto
- Ricavo da bigliettazione / addetto
- Km vettura totali offerti al pubblico
- Km vettura totali guidati (inclusi trasferimenti)
- Ricavo da bigliettazione / km offerto al pubblico
- Ore totali offerte al pubblico
- Ore totali erogate turni autisti e personale addetto alla guida
- Velocità commerciale media totale, per servizio urbano e suburbano
- N. sinistri
- Km guidati/ autista
- ore guida al pubblico / autista
- ore guida / ore lavorate autista
- Km medi / turno

Dovrà inoltre essere consegnato uno schema di dettaglio dei costi di manutenzione secondo uno schema da concordare.

Monitoraggio dei KPI

Con cadenza semestrale IA elaborerà (se del caso derivati dal sistema di gestione AVM) i KPI contrattualmente previsti di riportati nell'allegato "KPI – Indici di efficienza gestionale" e se ne analizzerà l'andamento per valutare significativi scostamenti degli indici di efficienza/efficacia e ricorrere ad eventuali misure di aggiustamento.

Monitoraggio delle CMQ

Le CMQ contrattuali prevedono una serie di rilievi e rapporti che l'azienda dovrà redigere con periodicità definita dallo schema CMQ stesso che saranno sottoposti all'analisi della Provincia che, se necessario, dovrà poter analizzare tramite accesso diretto ai dati raccolti dal sistema AVM. Sulla base dei rapporti si verificherà la congruenza dei risultati raggiunti rispetto alle condizioni contrattuali. Il controllo della qualità sarà però eseguito anche con altri strumenti e cioè:

- Verifiche ispettive almeno semestrali sui mezzi e sugli impianti ai fini di verificare i livelli di pulizia, equipaggiamento e manutenzione dei mezzi;
- Analisi dei reclami e delle segnalazioni degli utenti con verifica in contraddittorio presso l'azienda; i reclami saranno gestiti secondo le modalità disciplinate dalla delibera dell'Autorità n. 28/2021 (Misura 7) e saranno analizzati i suggerimenti di miglioramento pervenuti;
- Rilievi in linea dei transiti e degli orari del servizio e dell'equipaggiamento delle fermate e delle altre attrezzature informative e commerciali.

Semestralmente EA e IA analizzeranno i risultati delle indagini per verificare i margini di miglioramento.

I risultati delle analisi di monitoraggio della qualità e dell'adeguatezza delle condizioni minime di qualità saranno analizzate dall'EA con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Le risultanze delle analisi condotte in contraddittorio con l'azienda, determineranno l'applicabilità delle penali previste contrattualmente.

Sulla base dei risultati del monitoraggio e delle relative analisi EA predisporrà un piano di miglioramento della qualità che pubblicherà sul proprio sito istituzionale. . Le condizioni di CMQ potranno essere sottoposte a verifica e adeguamento alla fine del terzo anno contrattuale.

Esecuzione indagini ICS e IPD

EA con cadenza almeno biennale eseguirà un'indagine campionaria di soddisfazione dell'utenza del servizio (customer satisfaction) cui IA sarà tenuta, su richiesta di EA, a collaborare. L'obiettivo sarà quello di valutare la qualità percepita da parte della clientela e l'adeguatezza del servizio reso.

I risultati delle indagini saranno pubblicati sul sito istituzionale dell'EA e potranno concorrere alla valutazione della modifica delle CMQ come contrattualmente previsto.

Con la stessa cadenza EA eseguirà un'indagine IPD per analizzare le motivazioni di non utilizzo del trasporto pubblico ed acquisire elementi utili alla programmazione del servizio.

Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

Con cadenza annuale IA compilerà la contabilità regolatoria come previsto dalla normativa e l'aggiornamento del PEF vigente. Questa documentazione sarà dovuta entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio annuale da parte dell'IA. La documentazione sarà analizzata verificando eventuali scostamenti del PEF previsionale da quello corrente; si analizzeranno le cause degli eventuali scostamenti e se necessario, secondo quanto previsto dal CdS, si calcoleranno eventuali compensazioni tenendo conto delle penali applicate e modifiche al contratto stesso, in conformità con quanto previsto dalla misura 26 della delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii.