CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

Deliberazione del Consiglio Metropolitano
Direzione Territorio e mobilità

N. 45/2016 del registro delle Deliberazioni del Consiglio Metropolitano

ADUNANZA DEL 25/11/2016

Oggetto: L.R. 33/13 - GARA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA - DEFINIZIONE PRELIMINARE DEI LOTTI DI GARA

L'anno 2016 addì 25 del mese di novembre alle ore 14:00 nella sede della Città Metropolitana di Genova, nel Salone del Consiglio, si è riunito il Consiglio appositamente convocato.

All'appello risultano:

DORIA MARCO	Presente	LODI CRISTINA	Assente
GHIO VALENTINA	Presente	OLCESE ADOLFO	Presente
ANZALONE STEFANO	Presente	OLIVERI ANTONINO	Assente
BAGNASCO CARLO	Assente	PASTORINO GIANPIERO	Presente
BIORCI MARIA LUISA	Assente	PIGNONE ENRICO	Presente
BUCCILLI GIAN LUCA	Presente	REPETTO LAURA	Assente
BUSCAGLIA ARNALDO	Presente	SALEMI PIETRO	Assente
COLLORADO GIOVANNI	Presente	SENAREGA FRANCO	Presente
GIOIA ALFONSO	Presente	VASSALLO GIOVANNI	Presente
LEVAGGI ROBERTO	Assente		

Assenti: 7, Bagnasco Carlo, Biorci Maria Luisa, Levaggi Roberto, Lodi Cristina, Oliveri Antonino, Repetto Laura, Salemi Pietro.

Partecipa il SEGRETARIO GENERALE ARALDO PIERO.

Accertata la validità dell'adunanza il Sig. DORIA MARCO in qualità di SINDACO METROPOLITANO ne assume la presidenza, dichiarando aperta la seduta e invitando il Consiglio a deliberare in merito all'oggetto sopra indicato.

Su relazione del Consigliere OLIVERI ANTONINO, viene presentata al Consiglio la seguente proposta di deliberazione.

Vista la legge 7 aprile 2014 n. 56 e sue s.m.i. recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni";

Visto il d.lgs. 267/2000 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" e s.m.i.;

Visto il vigente Statuto della Città metropolitana di Genova;

Visto il Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 "Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70";
Vista la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento CE n. 1370/2007 2014/C 92/01;
Visto il Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali

copia informatica per consultazione

di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e ss. mm. e ii.
Vista la legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 "Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale";
Vista la legge regionale 5 agosto 2014, n. 18 "Disposizioni urgenti di prima applicazione della legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale)";
Vista la legge regionale 22 dicembre 2015 n. 24 "Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale) e alla legge regionale 5 agosto 2014, n. 18 (disposizioni urgenti di prima applicazione della legge regionale 7 novembre 2013, n. 33)";
Vista la Legge regionale 9 agosto 2016 n. 19 "Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico locale) ed altre modifiche normative in materia di trasporto pubblico locale" recante, tra l'altro, le seguenti disposizioni:

- l'individuazione di quattro Ambiti Territoriali Ottimali ed omogenei (ATO) per l'esercizio dei servizi di trasporto coincidenti con i territori degli enti di area vasta Savona, Imperia, La Spezia e della Città Metropolitana di Genova;
- l'unificazione, nel territorio della Città Metropolitana di Genova, dell'attuale bacino urbano a quello extraurbano;
- l'abolizione dell'Agenzia Regionale per il Trasporto Pubblico Locale;
- l'attribuzione alla Città Metropolitana di Genova e agli enti di area vasta dell'esercizio delle funzioni di espletamento delle procedure di affidamento del servizio, dell'individuazione dei lotti da porre a gara ed della gestione dei futuri Contratti di Servizio;
- il mantenimento della scadenza per il completamento di tutte le procedure di affidamento e di assegnazione del servizio al nuovo gestore entro il 31 dicembre 2017.

Visto in particolare l'articolo 14, comma 4, della l.r. 33/2013 e ss. mm. e ii. in cui si stabilisce che è compito degli Enti affidanti la definizione dei lotti di gara;
Richiamata la Determinazione del Sindaco Metropolitano 20 luglio 2016, n. 113 "Linee di indirizzo per la gara di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel bacino metropolitano di cui al D.D.L. regionale n°93 del 08/06/2016" che dava agli uffici mandato di:

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

copia informatica per consultazione

- anticipare un cronoprogramma di massima degli adempimenti successivi.

Atteso che il quadro normativo in merito non risulta essere ancora completamente definito in quanto:

- lo schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale prevedrebbe, all'articolo 14, che sia l'Autorità di Regolazione dei Trasporti a definire i criteri per la definizione dei lotti di gara;
- l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), iniziava, con propria delibera n. 49/2015, un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento ma procedeva a differire con delibera n° 83/2016, i termini della conclusione della procedura al 30 novembre 2016;
- l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) con proprio provvedimento n. 24697 del 10 dicembre 2013 avviava un'indagine conoscitiva delle condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale approvando un Executive Summary nel quale esprime un parere nel merito dell'apertura al mercato delle procedure concorrenziali.

Atteso che il comma 2 dell'articolo 7 del Reg. (CE) 1370/2007 prevede che l'Autorità competente, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, pubblichi 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;

Ritenuto, pertanto, necessario ed opportuno al fine di procedere all'affidamento della progettazione della rete ed alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea delle informazioni d'obbligo di cui al Reg. (CE) 1370/2007, esprimere, quantomeno in via preliminare, una linea di indirizzo verso cui orientare la progettazione della rete;

Richiamato il termine del 31dicembre 2017, di cui all'articolo 1, comma 3, della l.r. 18/2014 e ss. mm. e ii., entro il quale l'Ente d'Ambito deve provvedere al completamento di tutte le procedure ad evidenza pubblica e all'assegnazione del servizio al nuovo gestore, pur nelle more di una definizione più compiuta della normativa di settore;

Ritenuto necessario avviare la procedura di definizione degli elementi da porre a gara procedendo con le varie fasi che conducono alla progettazione della rete dei servizi;

Dato atto che, sulla base dei dati ad oggi disponibili e alla luce della normativa vigente, per quanto incompleta in alcune sue parti, gli uffici della Città Metropolitana di Genova sono in grado di effettuare un'analisi tecnica sulle opportunità di definizione dei lotti di gara, legata principalmente alla rete dei servizi ed alla domanda di mobilità del territorio;

Vista la "Relazione sul Trasporto Pubblico Locale, bacino metropolitano. Gara di assegnazione del servizio, analisi della suddivisione in lotti" allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato 1);

Atteso che dalla suddetta relazione emerge che, attualmente, si rende preferibile procedere verso un'integrazione più spinta dei servizi e quindi procedere definendo in prima istanza come preferibile il lotto unico coincidente con il territorio dell'ATO di competenza;

copia informatica per consultazione

Ritenuto che tale linea di indirizzo deve necessariamente essere supportata da un'analisi tecnico/economica aggiornata che fornisca gli ulteriori elementi di approfondimento atta ad evidenziare tutti gli aspetti connessi alla definizione dei lotti di gara in conformità alle prime linee guida elaborate dall'ART, ed in particolare:

- determinare la soglia minima di produzione del servizio alla quale si conseguono economie di scala;
- Il grado di concorrenza potenziale;

Ritenuto che, alla luce delle innegabili criticità evidenziate dal sistema, l'analisi tecnico/economica aggiornata, nonché la progettazione della rete dei servizi debba essere effettuata anche attraverso il contributo di un advisor individuato attraverso una gara ad evidenza pubblica;

Dato atto che si provvederà ad aggiornare le linee di indirizzo fornite, subordinandole alle eventuali e diverse disposizioni che dovessero intervenire durante la procedura di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale;

Ritenuto opportuno dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, stante l'urgenza di dover procedere con gli ulteriori adempimenti necessari per l'espletamento della gara di affidamento dei servizi entro la scadenza definita dalla L.R. 33/13 s.m.i.;

Richiamata la deliberazione del Consiglio Metropolitano del 23 dicembre 2015, n. 56 con la quale è stato approvato il bilancio di previsione triennale 2016/2018 a seguito di positivo parere da parte della Conferenza metropolitana, come previsto dallo statuto in vigore;

Richiamata la Determinazione del sindaco Metropolitano 13 aprile 2016 n. 55 con la quale è stato approvato il Piano esecutivo di Gestione e delle Performance (PEGP) per l'anno 2016;

Ciò premesso:

Visto il parere espresso ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, in ordine alla regolarità tecnica come da allegato;

Visto il parere in ordine alla regolarità contabile espresso ai sensi dell'art. 49, 1° comma e dell'art. 147 bis del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000 come da allegato;

DELIBERA

per i motivi in premessa indicati:

di prendere atto delle risultanze della "Relazione sul Trasporto Pubblico Locale, bacino metropolitano. Gara di assegnazione del servizio, analisi della suddivisione in lotti" allegata quale parte integrante e sostanziale del presente atto (Allegato 1);

di condividere e definire, allo stato, il lotto unico quale dimensione ottimale del lotto di gara per il TPL nel territorio coincidente con l'ATO della Città metropolitana di Genova;

di subordinare la definitiva decisione circa un unico lotto di gara solo all'esito dell'ulteriore e necessaria integrazione dell'istruttoria relativamente agli aspetti economico finanziari volti a garantire la massima contendibilità della gara;

copia informatica per consultazione

di dare mandato agli uffici affinché esperiscano le procedure volte all'individuazione di un *advisor* che supporti l'amministrazione nella realizzazione di un'analisi tecnico/economica aggiornata circa la dimensione ottimale del lotto unico di gara ovvero ulteriori elementi a supporto della suddivisione in più lotti di gara, nonché fornisca contributo nella fase di progettazione del servizio;

di dare mandato agli uffici affinché, nell'affidamento dell'incarico di progettazione del servizio, venga richiesta un'integrazione volta ad approfondire, attraverso una specifica analisi tecnica, economica e normativa, tutti gli aspetti legati alla suddivisione in lotti di cui alla deliberazione dell'ART ed alle successive ed eventuali integrazioni dovessero intervenire successivamente;

DELIBERA, altresì

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267 - T.U.E.L, per le motivazioni in premessa indicate.

DATI CONTABILI

S/E	Codice	Cap.	Azione		Importo	Prenotazione		Impegno		Accertamento		CUP	CIG
					EURO	N.	Anno	N.	Anno	N.	Anno		
TOTALE ENTRATE:				+									
TOTALE SPESE:				+									

Visto
dal Dirigente
(CUTTICA MAURO)

Proposta Sottoscritta
dal Direttore
(BELLINA PIETRO)

Durante la trattazione entra il Consigliere Antonino Oliveri (presenti 13).

Conclusa la discussione (...omissis…), il Presidente del Consiglio DORIA MARCO sottopone la proposta in oggetto a votazione espressa in forma palese, mediante sistema elettronico, con il seguente esito:

Favorevoli	Contrari	Astenuti
Doria Marco, Ghio Valentina, Anzalone Stefano, Buccilli Gian Luca, Buscaglia Arnaldo, Collorado Giovanni, Gioia Alfonso, Olcese Adolfo, Oliveri Antonino, Pastorino Gianpiero, Pignone Enrico, Senarega Franco, Vassallo Giovanni.		
Tot. 13	**Tot. 0**	**Tot. 0**

Con successiva e separata votazione, la presente deliberazione è stata dichiarata

copia informatica per consultazione

immediatamente eseguibile.

Delle decisioni assunte e votazioni adottate si è redatto il presente verbale, letto, approvato e sottoscritto

Approvato e sottoscritto
Il SEGRETARIO GENERALE
ARALDO PIERO
con firma digitale

Approvato e sottoscritto
Il SINDACO METROPOLITANO
DORIA MARCO
con firma digitale

copia informatica per consultazione

Relazione: Trasporto Pubblico Locale, bacino metropolitano.

Gara di assegnazione del servizio, analisi della suddivisione in lotti.

PREMESSA

Con Determinazione del Sindaco Metropolitano n° 113/2016 del 20 luglio 2016 la Città Metropolitana ha approvato le seguenti linee di indirizzo per la gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, nel bacino metropolitano, ai sensi di quanto disposto dal DDL regionale n° 93 del 08/06/2016 e poi confermato nelle disposizioni della legge regionale 09 agosto 2016 n. 19 “Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013 n. 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico locale) ed altre modifiche normative in materia di trasporto pubblico locale”, nel dettaglio:

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

Ad oggi, gli uffici hanno provveduto ad:

a. acquisire dalla Regione Liguria la documentazione di progettazione del servizio su gomma predisposto per la gara regionale con i relativi dati;
b. avviare, sempre con la Regione Liguria l’iter per la predisposizione del nuovo Accordo di Programma per il trasporto pubblico locale. In tal senso si è iniziato a predisporre una bozza di testo base;
c. avviare gli incontri con il Comune di Genova per definire la collaborazione tra gli Enti finalizzata all’effettuazione della procedura ad evidenza pubblica per l’affidamento dei servizi in ambito metropolitano. E’ stato predisposto un Protocollo operativo per la disciplina delle modalità di collaborazione tra i due Enti, al fine di formulare gli atti istruttori necessari in previsione della gara per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico nel territorio della Città metropolitana di Genova, da porre all’approvazione dei due Enti.

Per quanto concerne la predisposizione del cronoprogramma di cui al punto d), al momento non si ritiene di avere ancora tutti gli elementi per poterne dare una stima sufficientemente attendibile in quanto non si è ancora riusciti a reperire le risorse economiche funzionali all’affidamento dell’incarico di progettazione del servizio.

Si da pertanto esecuzione al mandato di cui al punto e) attraverso una analisi sulla possibile suddivisione in lotti della gara di affidamento del servizio di TPL nell’ATO metropolitano.

copia informatica per consultazione

1. Contesto normativo

La normativa generale di riferimento relativa al trasporto pubblico locale è la seguente:

- Regolamento (CE); 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 “Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70”;
- Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59” e ss. mm. e ii.
- L.R. 07 novembre 2013, n. 33 “Riforma del sistema di trasporto pubblico locale” e ss. mm. e ii.
- L.R. 05 agosto 2014, n. 18 “Disposizioni urgenti di prima applicazione della legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale)”;
- L.R. 22 dicembre 2015 n. 24 “Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale) e alla legge regionale 5 agosto 2014, n. 18 (disposizioni urgenti di prima applicazione della legge regionale 7 novembre 2013, n. 33)”;
- L. R. 9 agosto 2016 n. 19 “Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico locale) ed altre modifiche normative in materia di trasporto pubblico locale”

In particolare si precisa che:

- l’articolo 7, comma 1 della l.r. 33/2013 e ss. mm. e ii. attribuisce le funzioni relative allo svolgimento della gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale e la successiva gestione del Contratto di Servizio alla Città Metropolitana di Genova e agli Enti di area vasta quali enti di governo dell’Ambito Territoriale Ottimale ed omogeneo;
- la nuova formulazione dell’articolo 9, comma 1, lett. b) della L.R. 33/2013 e ss. mm. e ii. prevede l’individuazione di quattro Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) ed omogenei coincidenti con i territori della Città Metropolitana di Genova ed i 3 enti di area vasta Savona, Imperia e La Spezia.

Nel dettaglio agli Enti di governo degli ATO vengono assegnate le seguenti funzioni (art. 7, comma 1 della L.R. 33/2013):

- approvano i piani di bacino di cui al comma 2, in coerenza con gli atti programmatori regionali di cui all’articolo 6, comma 3, lettera a);
- stipulano gli accordi di programma di cui all’articolo 12 per assicurare la necessaria pianificazione ed integrazione del servizio di trasporto nei territori di rispettiva competenza e per reperire le risorse occorrenti per la copertura dei servizi aggiuntivi di cui all’articolo 5, comma 1;
- nell’ambito della gestione dell’ATO espletano le procedure per l’affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale e gestiscono il contratto di servizio stipulato;
- nell’ambito dei contratti di servizio attuano il monitoraggio della domanda, dell’offerta e degli standard di qualità dei servizi.

Tra gli obblighi individuati, in fase di affidamento dei servizi (articolo 14 comma 4 della L.R. 33/2013 e ss. mm. e ii.) è prevista anche la definizione dei lotti di gara in dimensioni che

copia informatica per consultazione

garantiscano la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie.

Attualmente, a livello nazionale, sono in itinere diverse procedure per integrare e modificare i criteri per lo svolgimento delle gare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Sulla base della documentazione disponibile, le indicazioni in merito ai criteri di definizione dei lotti di gara non sono ancora state definitivamente approvate; ad oggi gli orientamenti espressi risultano essere i seguenti:

1) "Schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale" (cosiddetto decreto Madia)
   Tale decreto prevede, all'articolo 14 comma 4), che per garantire la più ampia partecipazione i bacini di mobilità siano articolati in più lotti salvo eccezioni motivate da economie di scala e di altre ragioni di efficienza economica disciplinate dall'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART);
2) Deliberazioni n° 49/15 e 83/16 dell'ART con le quali sono state approvate le misure regolatorie per la redazione dei bandi per l'assegnazione dei servizi di TPL. E' stato, altresì, avviato il procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico ma l'Autorità non ha ancora definito i criteri per l'individuazione dei lotti di gara.
3) Provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) n. 24697 del 10/12/2013, con il quale è stata avviata una indagine conoscitiva delle condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale.

Tale istruttoria ha prodotto un Executive summary "IC47 Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale", che, in particolare nei paragrafi 38, 39 e 40, evidenzia le criticità emerse nelle gare italiane relativamente alla contendibilità delle gare espletate, ai conflitti di interesse tra stazione appaltante e gestori correnti, alle difficoltà di reperimento del materiale rotabile, alle difficoltà di accesso alle infrastrutture necessarie(depositi, siti, rimesse, officine), alle "clausole di protezione sociale" troppo estese, ai vantaggi ingiustificati dell'*incumbent.*

In tale contesto vengono esplicitati gli orientamenti dell'Autorità in merito all'introduzione della concorrenza *nel* mercato e all'utilizzo delle procedure ad evidenza pubblica.

2. Indicazioni normative sull'affidamento

Con riferimento alla normativa vigente ed agli orientamenti espressi di cui al paragrafo precedente, al fine di contestualizzare le successive valutazioni sul merito del rapporto costi/benefici derivante dalle differenti modalità di suddivisione in lotti dell'ATO di competenza, si ritiene opportuno sintetizzare alcuni degli obiettivi espressi dal Governo nella prima fase di definizione della riforma dei servizi pubblici locali (decreto Madia):

- Dal 2018 gli autobus più inquinanti non potranno più circolare. I contratti di servizio stipulati dalle società di trasporto pubblico locale, dopo il 31 dicembre 2017, "non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore appartenenti alle categorie M2 ed M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 ed euro 1".
- Autobus, metro e tram dovranno essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri "ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione". I mezzi di superfice,

copia informatica per consultazione

come i bus, dovranno anche essere dotati di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

- Sarà a carico delle imprese che se ne occupano "l'onere per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti", con esclusione delle manutenzioni straordinarie e delle infrastrutture che dovrebbero rimanere di proprietà pubblica.
- Le aziende di Tpl, saranno obbligate a incrementare il rapporto tra ricavi e costi dei servizi di almeno il 30% per le Regioni del Sud e delle Isole e del 40% per le altre Regioni, con una maggiorazione in entrambi i casi del 10% per i servizi offerti nel territorio delle città metropolitane.

In estrema sintesi:

- la bozza di riforma dei servizi pubblici locali evidenzia la necessità che gli operatori siano economicamente in grado di apportare gli ingenti investimenti necessari al rinnovo del parco veicolare ed all'implementazione delle tecnologie funzionali al servizio;
- si esprime il principio generale che i lotti di gara non debbano corrispondere all'ATO salvo che non sia motivato da economie di scala ed altre ragioni di efficienza economica secondo i principi emanati dall'ART;
- l'ART concluderà presumibilmente il proprio lavoro entro il 30/11/16. Nei primi documenti pubblicati (Misura 7 allegato A delibera n°83 del 21/7/16) demanda ad una analisi delle condizioni di mercato atta a produrre economie di scala e di integrazione. In particolare viene espresso il principio generale che le condizioni di gara consentano la partecipazione di almeno 2 operatori. Fondamentale in tal senso appare la necessità di effettuare ex ante una verifica del mercato potenziale;
- l'AGCM parrebbe esprimere le maggiori riserve sui lotti unici regionali fermo restando il richiamo all'art. 14 del TUSPL sopra richiamato.

3. Dati disponibili

Quale riferimento a supporto della seguente analisi vengono utilizzati, i 2 studi, commissionati in differenti periodi, uno dalla FILSE S.p.A ed il secondo dalla Provincia di Genova che entrano nel merito della progettazione generale della rete dei servizi, analisi di domanda ed offerta, analisi economica generale ed individuazione dei costi standard, oltre ad un confronto tra dimensione locale in rapporto alle principali realtà italiane ed europee.

In particolare:

1) Il primo studio è stato effettuato nell'anno 2015 dal raggruppamento temporaneo TTA s.r.l. LEM Reply s.r.l. e TeMA s.r.l. per conto di FILSE S.p.A. in preparazione della gara regionale sul TPL inizialmente prevista dalla L.R. 33/2013.

   Tale studio è stato commissionato per l'analisi dello stato di fatto, la definizione dei servizi minimi, dei costi standard, dell'integrazione tariffaria e della produzione del progetto di rete di tutto il bacino regionale.

   Questa parte progettuale già ampiamente sviluppata, seppure da aggiornare e ridefinire secondo i confini dell'ATO di competenza, si assume quale fondamento e parte integrante della presente relazione e ad essa si rimanda per tutti i dati di dettaglio non esplicitamente trattati.

copia informatica per consultazione

Nello specifico si richiamano:

- Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini (CIG 5165545694) - PROGETTO DI PROGRAMMA DI ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO del 28 febbraio 2015;
- Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini. (CIG 5165545694) Revisione del Sistema Tariffario Regionale del 27 novembre 2014;
- Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini (CIG 5165545694) - COSTI STANDARD del febbraio 2015;
- Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini (CIG 5165545694) - SERVIZI MINIMI del marzo 2015;
- Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini (CIG 5165545694) - Sistema di bigliettazione elettronica del febbraio 2015;

2) Il secondo studio, commissionato dalla allora Provincia di Genova a Meliorbanca S.p.A nell'anno 2012, è relativo esclusivamente al trasporto extraurbano esercito da A.T.P. Esercizio S.r.l. ed effettua un'analisi prettamente economica del trasporto extraurbano indirizzato soprattutto al confronto con i principali competitor.

Ulteriori elementi di valutazione potranno, inoltre, essere reperiti in una seconda fase dallo studio commissionato dal Comune di Genova sia sulla mobilità urbana che su quella da/per le località esterne al Comune capoluogo.

4. Dati di sintesi del sistema di TPL esistente

Data per acquisita tutta la documentazione di predisposizione del progetto di gara regionale, ai fini di rendere evidente la dimensione del sistema sul quale viene focalizzata l'analisi, si ritiene opportuno estrapolare una scheda sintetica sui principali indicatori del bacino metropolitano:

1. <u>Servizio reso:</u>
   - 26.600.000 km di servizio urbano (fonte sito AMT);
   - 8.900.000 km di servizio extraurbano;

2. <u>Personale anno 2015</u>
   - Personale dedicato al servizio urbano 2229 (fonte sito AMT)
   - Personale dedicato al servizio extraurbano 480;

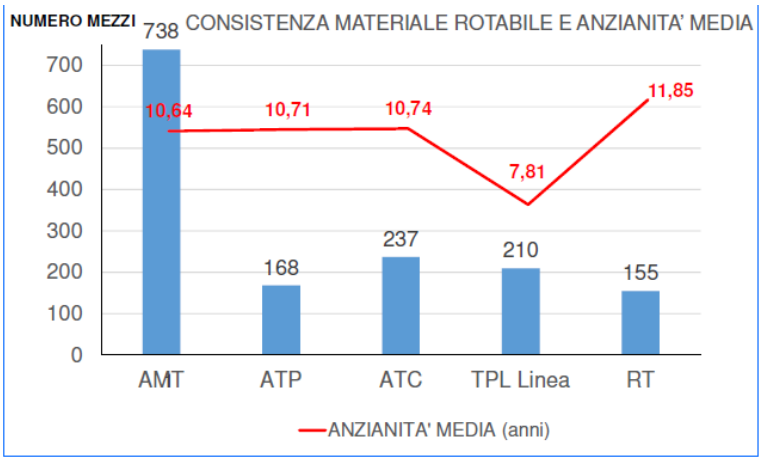
   di cui dedicato alla guida:
   - Personale dedicato al servizio urbano 1.465 (fonte studio FILSE)
   - Personale dedicato al servizio extraurbano 358 (fonte studio FILSE);

copia informatica per consultazione

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

   - Mezzi Servizio extraurbano:
     - **266** autobus

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



4. Passeggeri

   - Passeggeri servizi urbano 133.000.000
   - Passeggeri servizio extraurbano 7.500.000

5. Produzione giornaliera tipica nel giorno feriale invernale

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

Essendo:
Pass*km: Quantificazione della domanda, n° di persone trasportate x lunghezza dello spostamento;
Vetture * km: Quantità di servizio resa, totale dei km percorsi;
Saliti: Numero di persone salite;
N° Corse: Numero di corse giornaliere effettuare;
Paxkm/Vkm: indicatore che esprime il fattore di carico;
Saliti/Vkm: Saliti/Vetture*km
Saliti/Corsa: Saliti/N°Corsa

6. Popolazione servita

copia informatica per consultazione

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

di cui:

- Popolazione residente nel Comune di Genova **596.958 ab**
- Popolazione residente in tutta la Città Metropolitana di Genova (escluso il Comune di Genova) **271.088 ab**
- Popolazione residente nei Comuni fuori dal territorio della Città Metropolitana ad oggi serviti: **12.426 ab**

5. Fonti di Finanziamento

Il servizio di TPL è finanziato attraverso due distinte fonti:

- contribuzione della Regione Liguria che, attraverso l'ex fondo nazionale trasporti, finanzia i servizi minimi di cui all'articolo 4, della L.R. 33/2013 e ss. mm. e ii.;
- contribuzioni dei Comuni che finanziano i servizi aggiuntivi di cui all'art. 5 della L.R. 33/2013 e ss. mm. e ii.

Per l'anno 2016 tali importi risultano essere ancora separati e legati ai bacini di traffico esistenti, G per il servizio urbano di Genova e TG per il servizio extraurbano.

Bacino G-Urbano

- Regione Liguria € 64.211.244,48;
- Comune di Genova € 30.000.000,00 circa (dedotto dal Bilancio 2015 del Comune di Genova)

Bacino TG - Extraurbano

- Regione Liguria € 16.036.538,04
- Comuni € 4.197.202,21
- Città Metropolitana di Genova € 125.000

6. Definizione degli Obiettivi

Una delle maggiori criticità presenti nell'attuale configurazione della rete risulta essere la scarsa integrazione tra i servizi su gomma appartenenti ai due differenti bacini, imputabile, per la maggior parte a quattro fattori:

- una conformazione del territorio "a pettine", ovvero una linea costiera a domanda elevata su cui si attestano lunghe linee a domanda debole di penetrazione nell'entroterra non comunicanti tra loro che si diramano verso quasi tutte le località con almeno 50 ab. (come già precedentemente previsto dalla L.R. 9 settembre 1998, n. 31 "Norme in materia di trasporto pubblico locale", ora abrogata);
- l'assenza di una tariffa unificata; si rileva che, ad oggi, l'intermodalità riveste costi insostenibili per l'utenza essendo la somma di due o più tariffe distinte;
- la suddivisione storica dei bacini di traffico derivante dalla originale configurazione, in due bacini extraurbani ed uno urbano che ha generato sovrapposizioni di servizio con scarsa possibilità di interscambio;

copia informatica per consultazione

- l'impossibilità di effettuare servizio urbano nel territorio del Comune di Genova da parte dei mezzi extraurbani, essendo previsto dalla normativa il diritto di esclusiva per il gestore del singolo bacino di traffico;

In tale contesto, il disegno di rete nell'ATO non può prescindere dal superamento di tali criticità.

Nel progetto di rete derivante dai documenti di cui al paragrafo 3, emerge come sia indispensabile pervenire ad una reale integrazione dei servizi, onde poter ridistribuire sul territorio i risparmi derivanti dall'ottimizzazione della rete.

Parimenti si rende indispensabile valutare i principi emanati dal Governo in rapporto alla situazione esistente nel nostro ambito di riferimento (vetustà del parco rotabile, assenza di bigliettazione elettronica, implementazione AVM da completare, ecc.), in quanto i soggetti aggiudicatari del servizio dovranno essere in grado di porre in atto consistenti investimenti economici tali da garantire il rispetto di tutti i vincoli che necessariamente dovranno essere introdotti.

Contestualmente, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo esplicitato dalla bozza di decreto approvata dal Governo, circa il conseguimento di un rapporto tra ricavi e costi sensibilmente più elevato dell'attuale, sarà necessario agire sia sulla riduzione dei costi di esercizio che sull'aumento degli introiti da tariffa. Tale aspetto dovrà garantire, insieme alla riduzione generale dei costi, un più elevato livello di qualità, miglior fruibilità del servizio attraverso l'integrazione tariffaria e modale, l'infomobilità e la flessibilità di utilizzo.

Una successiva evoluzione del sistema dovrebbe poi prevedere l'integrazione modale e tariffaria con la ferrovia così da conseguire un'ulteriore razionalizzazione dell'offerta di trasporto.

7. Scenari di riferimento

Gli scenari di riferimento, sia per la progettazione della rete che per la successiva suddivisione del servizio in lotti da mettere a gara con procedura ad evidenza pubblica, possono essere sostanzialmente individuati analizzando l'evoluzione dell'offerta di servizio avvenuta negli ultimi venti anni nell'ambito dell'ATO di competenza.

In tale periodo temporale i bacini di traffico definiti dalla normativa nel territorio di competenza hanno subito diverse trasformazioni, alternandosi nel tempo in quasi tutte le possibili articolazioni di organizzazione dei servizi ed, in particolare,:

1) Massima frammentazione dei concessionari, con l'individuazione di una serie di servizi locali da affidare separatamente. Tale conformazione è quella esistente prima degli anni '90 in cui il servizio extraurbano era frammentato tra molteplici operatori pubblici/privati e quello urbano esercito dall'azienda municipalizzata;
2) Suddivisione del servizio in tre lotti, uno urbano e due extraurbani. Tale tipologia era esistente fino alla prima metà del 2000 (AMT S.p.A. su Genova, ALI su extraurbano genovese e TPT sul Tigullio)
3) Suddivisione del servizio in due lotti secondo due modalità:
    a. 1 lotto Extraurbano nel bacino del Tigullio ed 1 lotto urbano+extraurbano nel bacino genovese (modalità esistente nei primi anni duemila).
    b. 1 lotto Extraurbano ed 1 lotto urbano di Genova (modalità attuale);

Ad essi si aggiunge l'ultimo scenario:

4) Lotto unico, corrispondente all'ATO di competenza della Città Metropolitana di Genova.

copia informatica per consultazione

In questa suddivisione in macro aree è possibile individuare specifiche zone di servizio di TPL non strettamente connesse al resto della rete, come ad esempio l'intero servizio ricadente sui Comuni appartenenti alla Provincia della Spezia, che hanno valenza strettamente locale ed il cui polo di attrazione è essenzialmente concentrato su un singolo punto (nel caso specifico il Comune di Sestri Levante). Si rileva, tuttavia, che la marginalità nel numero di passeggeri trasportati non rende tale servizio autonomamente sostenibile e, pertanto, non è estrapolabile dal resto della rete.

8. Scelta degli indicatori

Ai fini di una corretta valutazione è indispensabile definire anzitutto gli obiettivi principali da perseguire nella costruzione della rete dei servizi e del soddisfacimento della domanda di mobilità.

In particolare, si ritiene utile procedere secondo tre principali filoni di azione da esplicitare con dei parametri di riferimento sulla base dei quali effettuare le valutazioni, al fine di individuare la migliore conformazione del servizio da affidare.

Per ogni tipologia di azione sono stati pertanto individuati tre parametri, ovvero:

A. Azioni economiche:
   - Contenere i costi entro i livelli standard;
   - Garantire la capacità di investimento;
   - Pervenire quanto prima ad un rapporto tra ricavi da tariffa e contribuzione pubblica pari ai più recenti riferimenti normativi (Decreto Madia).
B. Azioni sulla rete dei servizi:
   - Mantenere e/o ampliare la densità della/e rete/i di trasporto pubblico per km² di superficie comunale così come oggi articolate nei diversi Comuni della Città Metropolitana.
   - Rete dei servizi funzionale alla domanda di mobilità;
   - Mantenere e/o ampliare l'offerta di vetture-km attuale (programma di esercizio esistente).
C. Azioni verso l'utenza:
   - Aumentare l'offerta di posti-km (uso integrato di diverse tipologie di trasporto pubblico);
   - Garantire la completa integrazione dei servizi (Integrazione modale e tariffaria);
   - Garantire un livello di servizio accettabile in termini di confort, puntualità, capillarità ed infomobilità.

9. Analisi del progetto di rete nell'ATO Metropolitano e degli scenari di suddivisione

Il progetto di rete predisposto per la gara regionale evidenzia, innanzi tutto, quali siano gli elementi di criticità esistenti nell'attuale assetto del TPL nell'ATO di competenza, mettendo in relazione domanda ed offerta attuali attraverso indicatori puntuali ed areali.

1. LA RETE

Con riferimento al progetto elaborato per la gara regionale, viene innanzi tutto ridisegnata la rete di trasporto pubblico, assegnando alle linee differenti livelli di importanza e suddividendole in due macrotipologie:

1. Servizio Base, ovvero il servizio che soddisfa la principale domanda di mobilità, e che:

copia informatica per consultazione

• garantisce le esigenze di connettività tra le polarità di mobilità principali del territorio regionale;
• soddisfa i principali spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro.

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

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

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

Da tale suddivisione si può evidenziare che:

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

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

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

2. LA DOMANDA

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

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

copia informatica per consultazione

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

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

Parallelamente sono numerose le linee a minore efficacia:

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

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

- in ambito urbano la rete sviluppa 76.000 vetture*km e registra 600.000 passeggeri giornalieri saliti;
- in ambito extraurbano la rete sviluppa 28.000 km e registra 39.000 passeggeri giornalieri saliti.

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

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

3. L'ANALISI

Stante la situazione macro dell'ATO, sia come progettazione di rete che come livelli di domanda, si può entrare nel merito dell'analisi riferita alle cinque possibili alternative di suddivisione in lotti (paragrafo 7), attraverso i nove parametri (paragrafo 8), quali obiettivi dell'affidamento da porre ad evidenza pubblica.

A tal fine, per una migliore lettura, si riporta nella Tabella 1, allegata al presente documento, lo scenario della alternative individuate e le rispettive valutazioni.

Ad ogni parametro e per ogni singola tipologia di formazione dei lotti di gara è stato attribuito un punteggio con un valore variabile da 1 a 5 (1 peggior punteggio, 5 miglior punteggio).

L'attribuzione dei punteggi è stata pesata esclusivamente valutando gli aspetti legati alla gestione del Contratto di Servizio, alla necessità di rispettare quelli che saranno gli obblighi ed i parametri di

copia informatica per consultazione

riferimento che il Governo si appresta a trasformare in Legge e, soprattutto, il servizio che potrebbe essere reso all'utenza.

Un elemento fondamentale nelle valutazioni è stata la possibilità di avere un concreto riferimento basato sugli scenari che negli anni si sono via via succeduti e che hanno condotto ad un progressivo deterioramento del servizio offerto.

Per una migliore comprensione di quanto rappresentato con un numero, ogni valore attribuito è accompagnato da una sintetica descrizione degli elementi (positivi e/o negativi) che hanno condotto a tale valutazione.

In estrema sintesi:

Scenario 1 - Estrema frammentazione dei lotti.

Seppure questo scenario rappresenta quello che consente la massima apertura dell'affidamento al maggior numero di soggetti, non risponde pienamente alle esigenze del territorio, ciò per diversi elementi:

- lo "spezzettamento" della rete in innumerevoli lotti renderebbe difficile le relazioni di lunga percorrenza tra i due poli attrattori, relazioni che, soprattutto in ambito extraurbano, rispondono sostanzialmente alla maggior parte di domanda di mobilità. L'utenza stessa sarebbe soggetta a frequenti trasbordi, per di più in assenza di aree adatte all'interscambio dei passeggeri;

- uno dei presupposti minimi per poter garantire l'interscambio dovrebbe essere l'esistenza consolidata di un sistema tariffario unificato, scenario ad oggi non ancora esistente;

- la strutturazione dei lotti sarebbe estremamente complessa data la conformazione del territorio a "pettine" con linee forti costiere ed ampie linee di penetrazione nell'entroterra a domanda estremamente debole soprattutto nella zona del Tigullio;

- nessuna area dell'entroterra del genovesato pare avere caratteristiche tali da consentire l'individuazione di lotti economicamente contendibili.

Scenario 2 - Suddivisione in tre lotti.

La suddivisione in tre lotti potrebbe fornire una risposta alle esigenze di mobilità locale essenzialmente per la parte costiera del Tigullio. Il servizio interzonale tra i Comuni di Santa Margherita Ligure e Sestri Levante è soggetto ad un discreto livello di domanda interna.

Potrebbe mantenersi l'attuale assetto del servizio urbano di Genova ma solo a fronte di interventi sostanziali in quanto il raggiungimento degli obiettivi prospettato dallo schema di decreto governativo imporrebbe un intervento sia dal punto di vista dell'aumento dei ricavi che di riduzione dei costi di esercizio.

A fronte degli aspetti potenzialmente positivi, emergono elementi di criticità particolarmente rilevanti ed in particolare:

- a Ponente la rete extraurbana è essenzialmente attestata su Genova; le diverse direttrici (Arenzano-Cogoleto ad ovest; Valle Stura/Orba, Valle Scrivia/Polcevera e Bisagno/Trebbia a nord), tra di loro indipendenti, operano su lunghe distanze e senza la disponibilità di

copia informatica per consultazione

adeguati spazi per la manutenzione/rimessaggio dei mezzi. Non si rilevano dati di carico tali da garantire la sostenibilità economica delle singole relazioni;

- a levante, tolta l'area costiera del Tigullio, tutte le linee dell'entroterra sono di tipo complementare a domanda debole. Inoltre, il servizio locale costiero è un servizio essenzialmente urbano effettuato con mezzi dedicati mentre quello verso l'entroterra ed è effettuato con mezzi extraurbani; la presenza di un parco veicolare così diversificato rende estremamente costosa la manutenzione e contestualmente elimina le possibili sinergie che si potrebbero avere con mezzi e manutenzione proprie dell'ambito urbano di Genova;

- si moltiplicherebbero le sovrapposizioni soprattutto in ambito urbano con le linee di penetrazione, e nel collegamento tra Tigullio e Genovesato (innesto della SP 225 sulla SS45 e Recco) che sono anche le due principali direttrici di collegamento tra i due poli attrattori di mobilità.

Scenario 3 - Suddivisione in due lotti secondo due differenti modalità.

Modalità 3a

Rispetto al secondo scenario si risolverebbe il problema delle sovrapposizioni tra servizio del genovesato e quello urbano di Genova e sarebbe consentita una gestione più flessibile delle linee collinari urbane.

Per contro verrebbe spezzato il collegamento tra Tigullio e Genova, senza che sia possibile individuare opportuni spazi di interscambio, oggi non presenti. Nella zona di innesto della SP 225 sulla SS45 potrebbe essere individuata un'area da attrezzare, ma sulla costa non sono rinvenibili aree adatte che non richiedano ingenti investimenti economici.

Si rileva che continuano a non essere perseguibili le possibili ed auspicate sinergie di gestione del parco veicolare: a Ponente è marginale quello dedicato all'extraurbano, a Levante è l'opposto per i veicoli di tipo urbano .

Modalità 3b

Lo scenario in questione risulterebbe sostanzialmente identico al precedente, del quale risolve il problema della rottura di carico tra i due poli di attrazione della mobilità ma non affronta né chiarisce le problematiche esistenti nel genovesato, sia in termini di sovrapposizione delle linee di penetrazione, che in termini di gestione delle linee collinari urbane.

Entrambi gli scenari 3a e 3b, pressoché equivalenti, rispecchiano sostanzialmente le esperienze già effettuate negli ultimi dieci anni di gestione, e hanno evidenziato nel tempo significativi limiti nel saper rispondere alle esigenze del servizio. Nonostante riescano ad essere scenari più flessibili nel rispondere alle necessità di mobilità, risultano non essere funzionali alle esigenze di economicità e comunque non migliorerebbero in modo sensibile i livelli di servizio resi all'utenza.

Scenario 4 - Lotto unico.

L'ultimo scenario che configura il lotto unico, è quello che maggiormente consente di superare la divisione del servizio, sia tariffaria che oraria, garantendo la migliore interoperabilità del servizio.

copia informatica per consultazione

Tale scenario garantirebbe l'eliminazione delle sovrapposizioni in ambito urbano all'interno del territorio del capoluogo favorendo l'ingresso di un soggetto gestore in grado di effettuare gli investimenti indispensabili a ripristinare un adeguato livello di servizio oltre che a rispondere a quanto presumibilmente imporrà la normativa nazionale (blocco mezzi euro 0 e euro 1, investimento in sistemi AVM, rapporto ricavi/costi 40% e 50% in ambito urbano).

Una parte dei servizi urbani a domanda debole potrebbe transitare nelle ore di morbida sui mezzi extraurbani che integrerebbero l'offerta di mobilità urbana. Parimenti l'utenza di provenienza da fuori Genova disporrebbe di una maggior offerta di servizi a tariffe accessibili.

La gestione del servizio urbano nel Tigullio beneficerebbe delle sinergie con quello urbano del capoluogo.

Lo scenario in questione consentirebbe lo studio circa l'estensione del servizio urbano di Genova oltre i confini cittadini nelle ore di punta e la riduzione nelle ore di morbida tramite l'integrazione con i mezzi extraurbani oggi in sosta ai capolinea.

L'individuazione di un gestore unico in grado di operare una completa riorganizzazione delle aree di sosta e di manutenzione consentirebbe di ridurre considerevolmente le corse "tecniche".

L'individuazione di un lotto unico per l'affidamento del servizio su gomma, renderebbe, altresì, più semplice procedere verso l'integrazione con il trasporto ferroviario. Attualmente nella direttrice costiera, in quella della valle Stura/Orba e in quella della valle Scrivia vengono effettuati anche servizi paralleli la linea ferroviaria. Ciò, in parte, si rende necessario nelle zone densamente abitate, ove è richiesta una miglior capillarità dei servizi. Invece, per i collegamenti di lunga distanza, soprattutto quelli autostradali, i trasporti vengono effettuati in concorrenza con la ferrovia.

La gestione unitaria dei servizi, unitamente ad un unico ed indispensabile ambito tariffario, permetterebbe una miglior capacità di ottimizzazione degli orari attraverso l'intensificazione delle corse locali verso le ferrovie in ore di punta e la sostituzione dei servizi ferroviari in ore di morbida.

Tale configurazione del lotto unico potrebbe presumibilmente comportare una maggiore rigidità di gestione dei servizi ed imporre al soggetto gestore un'attenta valutazione dell'ubicazione dei poli manutentivi, onde minimizzare le corse tecniche.

10. Conclusioni

Lo stato della normativa, in fase di evoluzione, unitamente alla necessità di rispettare i tempi dettati dalla nuova articolazione della L.R. 33/2013 e ss. mm. e ii., rende indispensabile procedere con la massima celerità nella definizione dei principali aspetti su cui si dovrà articolare la gara per l'affidamento dei servizi.

Gli elementi oggi disponibili, elencati al paragrafo 3, delineano già una configurazione della rete di trasporto pubblico locale sufficientemente sviluppata a cui poter fare riferimento.

copia informatica per consultazione

Attraverso l'analisi effettuata nella presente relazione si è cercato di mettere quanto più possibile in evidenza il rapporto costi/benefici, in termini di servizio, connesso ai differenti scenari di suddivisione in lotti dell'affidamento del servizio, data una determinata rete di servizi.

I dati disponibili ed elaborati per conto della Regione Liguria per la prevista gara regionale, evidenziano tutti gli elementi di criticità e di possibile integrazione e fanno propendere la scelta verso la definizione di un lotto unico di gara.

Analogamente, l'esperienza maturata negli anni di gestione del Contratto di affidamento dei servizi di TPL nel bacino Provinciale ha consentito all'Amministrazione di verificare direttamente gli elementi di criticità e/o di efficacia insiti nelle singole organizzazioni dei servizi, così come meglio esplicitato al paragrafo 9.

Allo stato dei fatti, l'analisi effettuata prende in considerazione unicamente gli aspetti legati al servizio da tre punti di vista:

- integrazione dell'offerta di trasporto;
- soddisfacimento della domanda di mobilità;
- necessità di investimenti per migliorare la qualità dell'offerta e rispondere agli obiettivi normativi.

Tutti questi elementi fanno propendere la scelta verso l'assegnazione del servizio in un lotto unico. Ciò consentirebbe di:

- Ottimizzare i servizi integrando urbano ed extraurbano anche in ottica della costante riduzione dei fondi disponibili per i servizi;
- Attrarre competitor in grado di effettuare gli ingenti investimenti necessari nel parco veicolare;
- Creare le condizioni ottimali per pervenire alla realizzazione di un unico ambito tariffario su gomma;
- Rendere conseguentemente più semplice il processo di integrazione con il servizio ferroviario;

Esistono ulteriori aspetti, di importanza non secondaria, legati alla necessità di dimostrare le effettive economie di scala legate alla gestione unitaria o meno del servizio nell'ATO di competenza; alla necessità di verificare se l'utenza potenziale consenta il raggiungimento degli obiettivi di redditività prefigurati dal quadro normativo in via di modificazione ed all'analisi della contendibilità dei lotti di gara.

A completamento dell'analisi è comunque necessario procedere sia ad un aggiornamento dei dati (quelli disponibili sono riferiti all'anno 2013) che all'effettuazione un ulteriore approfondimento legato a due aspetti che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nella descrizione della Misura 7 dello schema di atto di regolazione, considera indispensabile verificare al fine di determinare i lotti da porre a gara:

1) determinare la soglia minima di produzione del servizio alla quale si conseguono economie di scala;
2) Il grado di concorrenza potenziale.

ciò anche in ragione del fatto che la deliberazione n°83/2016 dell'ART è ancora in fase istruttoria, e che, pertanto, potrebbero mutare o essere meglio specificati i criteri da adottare ai fini

copia informatica per consultazione

dell’assunzione della decisione definitiva. Analogamente, nelle more delle procedure preliminari alla predisposizione degli atti di gara per l’affidamento del servizio, potrebbero essere emanati da parte del Governo i decreti di regolamentazione del settore.

Pertanto, nella successiva fase di progettazione, oltre ad approfondire i suddetti temi economici e normativi, si ritiene si debba tenere conto di tutti gli elementi messi in evidenza al fine di pervenire ad una complessiva valutazione sulla migliore articolazione dell’affidamento, tale da garantire il rispetto delle normative, le necessità di investimento, contestualmente alla miglior articolazione dei servizi.

copia informatica per consultazione

TAB. 1 dell'Allegato 1 - Valutazione scenari

				SCENARI DI RIFERIMENTO PER LA SUDDIVISIONE IN LOTTI									
				1		2		3a		3b		4	
				Note	Punteggio	Note	Punteggio	Note	Punteggio	Note	Punteggio	Note	Punteggio
VALUTAZIONE PARAMETRI	Azioni economiche	Contenere i costi entro livelli standard	+		1		2		3		3	La gestione unificata del servizio consente una migliore logistica, un utilizzo più efficiente del personale (corse collinari) oltre che rendere concorrenziale una unica centrale di manutenzione pesante	4
			-	L'estrema frammentazione moltiplica i costi di gestione		Modello di gestione già utilizzato che non ha dimostrato di poter ridurre i costi di esercizio		Modello di gestione già utilizzato che non ha dimostrato di poter ridurre i costi di esercizio		Modello di gestione già utilizzato che non ha dimostrato di poter ridurre i costi di esercizio		Aspetti logistici fondamentali per ridurre costi corse fuori linea per manutenzione	
		Garantire la capacità di investimento	+		1		2	La maggior dimensione del bacino genovese potrebbe attirare soggetti sufficientemente solidi per investimenti	3	La dimensione del bacino genovese solo urbano potrebbe attirare soggetti sufficientemente solidi per investimenti, nell'extraurbano potrebbe essere più problematico	3	Un bacino di traffico di dimensioni pari ad un lotto unico dovrebbe interessare soggetti più strutturati ed in grado di effettuare investimenti, sinergia tra urbano di Genova e urbano del Tigullio	5
			-	La bassa redditività, soprattutto nelle zone interne, non consente investimenti. Ciò soprattutto in relazione alla vetustà del parco veicolare esistente. Implementazione AVM difficile		Modello che ha garantito investimenti solo per le zone ad alta redditività, appare improbabile soddisfare le condizioni prospettate dal cosiddetto decreto Madia, dal 2018 fermi bus euro 0 o 1		Gli unici investimenti effettuati nel periodo di gestione sono avvenuti tramite fondi regionali, appare improbabile attrarre nell'extraurbano del Tigullio soggetti in grado di soddisfare le condizioni di investimento prospettate dal cosiddetto decreto Madia		Gli unici investimenti effettuati nel periodo di gestione sono avvenuti tramite fondi regionali, appare improbabile attrarre nell'extraurbano soggetti in grado di soddisfare le condizioni di investimento prospettate dal cosiddetto decreto Madia		L'imponente parco mezzi di tutta l'ATO potrebbe comportare riduzione dei competitor per l'elevato livello di investimenti necessario	
		Pervenire quanto prima ad un rapporto tra ricavi da tariffa e contribuzione pubblica pari ai più recenti riferimenti normativi (Decreto Madia)	+	Obiettivo ricavi/costi facilmente raggiungibile nei centri abitati costieri con forte domanda di mobilità	2	Nei lotti extraurbani appare difficile raggiungere gli obiettivi di redditività prospettati, maggior possibiità nel lotto urbano ove occorre comunque un intervento sia sui costi che sui ricavi	3	Nel lotto extraurbano del Tigullio appare difficile raggiungere gli obiettivi di redditività prospettati, maggior possibiità nel lotto del genovesato ove occorre comunque un intervento sui costi integrando i servizi e sui ricavi	3	Situazione attuale che oggi non raggiunge i livelli di redditività prospettati. Nel lotto extraurbano appare difficile raggiungere gli obiettivi di redditività prospettati, maggior possibiità nel lotto urbano ove occorre comunque un intervento sia sui costi che sui ricavi	3	L'integrazione completa dei serivzi e la centralizzazione dei costi potrebbe migliorare sensibilmente il rapporto costi/ricavi rendendo più agevole il raggiungimento dei limiti ricavi/costi in via di definizione secondo il decreto Madia	3
			-	Le zone a domanda debole non potranno mai raggiungere il livello di rapporto ricavi/costi in via di definizione da parte del Governo		Modello che ha garantito, nell'extraurbano, un rapporto costi/ricavi poco sopra il 30%. Necessita sostanziosi interventi tariffari per rispettare quanto previsto dal Decreto Madia		Modello che ha garantito, nell'extraurbano, un rapporto costi/ricavi poco sopra il 30% Necessita sostanziosi interventi tariffari per rispettare quanto previsto dal Decreto Madia		Modello che ha garantito, nell'extraurbano, un rapporto costi/ricavi poco sopra il 30% Necessita sostanziosi interventi tariffari per rispettare quanto previsto dal Decreto Madia		Incognita derivante dalla applicazione clausola sociale che raggrupperebbe 2 condizioni oggi molto differenti (AMT - ATP)	
	Azioni sulla rete servizi	Mantenere e/o ampliare la densità della/e rete/i di trasporto pubblico per km² di superficie comunale.	+		1		2		2		2	Si può ipotizzare un marginale aumento dell'offerta soprattutto nelle tratte oggi in sovrapposizione. Opportunità di implementazione servizi a chiamata con unica centrale di coordinamento. Utilizzo dei turni guida in sosta nel capoluogo per servizio urbano	3
			-	Sistema con minor spazio di perequazione tra zone a domanda debole e forte e quindi spostamento dei servizi sulla domanda forte		Modello che ha aumentato i servizi a legati ai criteri premianti della R.L. da cui è derivato un rilevante aumento dei costi		Modello che ha progressivamente ridotto i servizi proporzionalmente alla riduzione dei trasferimenti		Modello che ha progressivamente ridotto i servizi proporzionalmente alla riduzione dei trasferimenti		L'implementazione del servizio potrebbe riguardare maggiormente le zone ad elevata domanda mentre nelle zone a domanda debole l'implementazione dovrebbe avvenire con sistemi di trasporto alternativo	
		Rete dei servizi funzionale alla domanda di mobilità;	+	Servizio disegnato su piccola realtà quindi più funzionale alla domanda locale	3	Servizio che ha dimostrato di essere funzionale alla domanda con adeguata flessibilità	4	Servizio che ha dimostrato di essere funzionale alla domanda con adeguata flessibilità	4	Servizio che ha dimostrato di essere funzionale alla domanda con adeguata flessibilità	4	Sistema più complesso ed integrato che potrebbe risultare meno flessibile ed immediato a rispondere alle mutate esigenze (vedi variazioni orari plessi scolastici)	3
			-	Servizio che non risponde alle esigenze di mobilità sulle lunghe distanze (vedi ad esempio linea chiavari-Ge via Fontanabuona o servizi autostradali)		Rete extraurbana estremamente capillare con elevati costi di produzione		Rete extraurbana estremamente capillare con elevati costi di produzione		Rete extraurbana estremamente capillare con elevati costi di produzione		La rete dei servizi nei territori a domanda debole potrebbe essere ripensata sulla base di modelli di trasporto alernativo (chiamata, prenotazione NCC), transizione che richiede un grande sforzo di comunicazione e gestione	
		Mantenere e/o ampliare l'offerta di vetture-km attuale.	+	Un servizio locale consentirebbe un miglior utilizzo dei mezzi nel servizio	3	Possibili ampiamenti di offerta solo sulle linee principali	2	Possibili ampiamenti di offerta solo sulle linee principali	2	Rete extraurbana estremamente capillare con elevati costi di produzione possibile ampiamento solo sulle tratte a domanda elevata	2	Integrazione dei servizi nelle tratte in sovrapposizione consente ampliamento dell'offerta. Utilizzo congiunto dei bus urbani/extraurbani	4
			-	Aumento dell'offerta solo locale che comporta maggiori spese per l'utenza pendolare su lunghe distanze		Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente		Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente		Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente		Aumento dell'interscambio alla cintura del capoluogo	
	Azioni verso utenza	Aumentare l'offerta di posti-km;	+	Un servizio locale consentirebbe un miglior utilizzo dei mezzi nel servizio	3		2		2		2	Integrazione dei servizi nelle tratte in sovrapposizione dovrebbe consentire l'aumento marginale dei postikm offerti	3
			-			Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente		Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente		Non si prevedono sostanziali miglioramenti rispetto alla situazione esistente			
		Garantire la completa integrazione dei servizi;	+		1		2	Buona integrazione nell'area genovese con possibilità di eliminazione delle sovrapposizioni, unico titolo di viaggio nel genovesato	4	Situazione attuale, buona integrazione su tutta la rete extraurbana	3	Migliore condizione per garantire la realizzazione di un servizio integrato completo sia orario che tariffario. Unico titolo di viaggio nell'area metropolitana	5
			-	Un servizio frammentato impedisce la gestione integrata ed efficiente degli orari		Criticità maggiori si sovrappongono i problemi delle soluzioni 3a e 3b		Criticità interscambi Fontanabuona/Bisagno-Trebbia e costa verso Genova		Criticità sulla corona del capoluogo, ove non c'è integrazione e sovrapposizione linee di penetrazione			
		Garantire un livello di servizio accettabile in termini di confort, puntualità e capillarità.	+	Servizio più capillare ma estremamente localizzato	2	Gestione più diretta ed attenta alle esigenze degli utenti	3	Gestione più diretta ed attenta alle esigenze degli utenti	3	Gestione più diretta ed attenta alle esigenze degli utenti	3	Un unico lotto, nell'immediato, dovrebbe avere marginali miglioramenti mentre nel lungo termine, con maggiori investimenti, dovrebbero esserci maggiori benefici	4
			-	La frammentazione degli affidamenti potrebbe generare sensibili differenze tra i livelli di servizio dei vari gestori, minori scorte in caso di guasto. Scarsa possibilità di investimento in infomobilità e mezzi adeguati		La divisione in più lotti, nell'immediato, non dovrebbe avere conseguenze particolari rispetto all'esistente, marginali miglioramenti nel lungo termine		La divisione in più lotti, nell'immediato, non dovrebbe avere conseguenze particolari rispetto all'esistente, marginali miglioramenti nel lungo termine		La divisione in più lotti, nell'immediato, non dovrebbe avere conseguenze particolari rispetto all'esistente, marginali miglioramenti nel lungo termine			
		Totale			17		22		26		25		34

copia informatica per consultazione

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

Direzione Territorio e mobilità

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Sulla proposta n. 3425/2016 ad oggetto: L.R. 33/13 - GARA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA - DEFINIZIONE PRELIMINARE DEI LOTTI DI GARA si esprime ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica concomitante.

Genova li, 15/11/2016

Sottoscritto dal Dirigente
(BELLINA PIETRO)
con firma digitale

copia informatica per consultazione

Proposta n. 3425/2016

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
E VISTO ATTESTANTE LA COPERTURA FINANZIARIA

Ai sensi dell'articolo 147 bis del decreto legislativo 18 agosto 2000, n.267

Servizio Servizi finanziari

Proponente: Direzione Territorio e mobilità
Oggetto: L.R. 33/13 - GARA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA - DEFINIZIONE PRELIMINARE DEI LOTTI DI GARA

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

[X] Il presente provvedimento non necessita di parere di regolarità contabile in quanto non produce effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e/o sul patrimonio dell'Ente.

[ ] Il presente provvedimento produce effetti indiretti sulla situazione economico-finanziaria e/o sul patrimonio dell'ente per cui si esprime parere: FAVOREVOLE

Annotazioni o motivazioni del parere sfavorevole:

[ ] Il presente provvedimento produce effetti diretti sulla situazione economico-finanziaria e/o sul patrimonio dell'ente, evidenziate nelle imputazioni contabili di seguito indicate, per cui si esprime parere: FAVOREVOLE

Annotazioni o motivazioni del parere sfavorevole:

[ ] VISTO ATTESTANTE LA COPERTURA FINANZIARIA

S/E	Codice	Cap.	Azione		Importo	Prenotazione		Impegno		Accertamento		CUP	CIG
					€	N.	Anno	N.	Anno	N.	Anno		
TOTALE ENTRATE:				+									
TOTALE SPESE:				-									

Genova li, 15/11/2016

Sottoscritto dal responsabile
dei Servizi Finanziari
(TORRE MAURIZIO)
con firma digitale

copia informatica per consultazione

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

Certificato di esecutività

Determinazione del Sindaco/Deliberazione N. 45 del 25/11/2016

DIREZIONE

Direzione Territorio e mobilità

Oggetto: L.R. 33/13 - GARA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA - DEFINIZIONE PRELIMINARE DEI LOTTI DI GARA.

Si dichiara che il provvedimento sopra citato è divenuto esecutivo il giorno 10/12/2016.

Genova li, ${documentRoot.certificato.DATA_FIRMA}

Sottoscritta
dall'Incaricato della Pubblicazione
(${documentRoot.certificato.FIRMATARIO})
con firma digitale

copia informatica per consultazione

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

Certificato di avvenuta pubblicazione

Determinazione del Sindaco/Determinazione N. 45 del 25/11/2016

DIREZIONE

Direzione Territorio e mobilità

Oggetto: L.R. 33/13 - GARA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA - DEFINIZIONE PRELIMINARE DEI LOTTI DI GARA.

Si dichiara l'avvenuta regolare pubblicazione all'Albo Pretorio Online della Città Metropolitana di Genova dal 29/11/2016 al 14/12/2016 per 15gg. consecutivi.

Genova li, 15/12/2016

Sottoscritta
dall'Incaricato della Pubblicazione
(FASCIOLO ALESSANDRO)
con firma digitale

copia informatica per consultazione