



COMUNE DI PALERMO
AREA DELLA PARTECIPAZIONE, DECENTRAMENTO,
SERVIZI AL CITTADINO E MOBILITÀ
UFFICIO MOBILITÀ URBANA
UFFICIO PIANO TECNICO DEL TRAFFICO
Polo Tecnico - Via Ausonia, 69 - 90100 PALERMO
Tel. 091/7401608 – fax 091/7402607
e-mail: mobilitaurbana@comune.palermo.it

Responsabile della U.O. “Attività Amministrative e Contabili”
dr. M. E. Di Marzo email: m.e.dimarzo@comune.palermo.it

prot n° 775063/P del 09/10/2015

giusto.catania@comune.palermo.it

s.maneri@comune.palermo.it

All'Assessore alla Mobilità

**Al Sig. Capo Area della Partecipazione,
Decentramento, Servizi al Cittadino e Mobilità**

Oggetto: Proposta di aggiornamento e rimodulazione del Contratto di Servizio. Relazione propedeutica sulle tematiche connesse alla redazione dello schema di contratto di servizio Amat Palermo spa.

PREMESSO

che il Comune di Palermo nella propria qualità di soggetto che favorisce gli interessi generali della comunità cittadina, con particolare riferimento ai diritti fondamentali e costituzionalmente garantiti alla libera circolazione, all'iniziativa economica ed alla salute, ritiene necessaria una Gestione Integrata dei Servizi di Mobilità Urbana come una attività diretta al precipuo scopo di una politica del traffico urbano che tenda a migliorare costantemente la mobilità del cittadino, a limitare i tassi di inquinamento ambientale e, conseguentemente, intraprendere azioni tendenti ad incentivare la migrazione degli utilizzatori del trasporto veicolare privato verso il trasporto pubblico locale gestito;

che in data 23/06/2005 è stato sottoscritto tra il Comune di Palermo e la Società Amat Palermo il Contratto di Servizio finalizzato a disciplinare i rapporti per la gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale e dei servizi ad esso complementari;

che con deliberazione di Giunta Municipale n. 148 del 10/9/2015 è stato approvato il piano industriale 2015 - 2019 della società partecipata Amat Palermo spa;

che gli interventi finanziari previsti dal piano industriale 2015-2019 hanno come fine il raggiungimento dell'equilibrio economico della società in *house* ed, in quanto tali, presuppongono un aggiornamento e/o una rimodulazione del contratto di servizio;

che, altresì, con atto di indirizzo politico la Giunta Municipale nella seduta del 19.02.2013 ha designato l'azienda AMAT Palermo S.p.A. quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo;

che, pertanto, occorre provvedere al predetto affidamento attraverso lo strumento del contratto di servizio;

che, per le ragioni di cui sopra, occorre pertanto procedere ad un aggiornamento e/o ad una rimodulazione del contratto di servizio.

Per i fini di cui sopra si rassegnano le seguenti considerazioni:

RIFERIMENTI NORMATIVI:

Gli Enti Locali, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali (art. 112 comma 1 TUEL).

Nell'ambito dei servizi pubblici locali rientra la gestione del Trasporto Pubblico Locale e la gestione dei servizi e delle attività complementari della mobilità urbana.

Nel settore del Trasporto Pubblico Locale di linea (Tpl) (interessato da più di un decennio da continue modifiche normative e progetti di riforma organica), la principale legge di riferimento è il D.Lgs. 422/1997 (c.d. decreto Burlando), così come modificato dal D.Lgs. 400/1999, nonché dai decreti legge Bersani sulle liberalizzazioni, che avevano fissato alcune linee guida per il settore, con particolare riferimento:

- alla distinzione tra regolamentazione e gestione dei servizi, la prima da lasciare in capo alle Regioni e agli Enti locali, mentre la seconda da affidare ad aziende dedicate e specializzate;
- alle modalità di affidamento dei servizi attraverso procedure concorsuali ad evidenza pubblica (concorrenza “per il mercato”);
- all'utilizzo del contratto di servizio come strumento per la disciplina dei rapporti tra Ente e operatore.

Nella Regione Sicilia che in tale materia - per effetto dei principi costituzionali di autonomia dei poteri locali - ha competenza esclusiva, non è stata ancora emanata una Legge Regionale organica di riforma del Trasporto Pubblico Locale in attuazione dei principi stabiliti nel D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422.

L'articolo 27, comma 6 della legge regionale 19 dicembre 2005, n. 19 (*Misure finanziarie urgenti e variazioni al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 2005. Disposizioni varie, pubblicata nel supplemento ordinario G.U.R.S. 23 dicembre 2005 n. 56*) disciplina i principi da osservare per la pianificazione del riassetto organizzativo e funzionale del trasporto pubblico locale della Regione.

La riforma del Trasporto Pubblico Locale prevede la predisposizione di un piano di riordino della rete secondo i principi di “economicità” ed “efficienza”; dispone, altresì, elementi di “gerarchizzazione” tra i distinti livelli territoriali, determinando servizi minimi regionali e unità di rete.

Nella riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale coesistono la rete dei servizi minimi, di competenza della Regione Siciliana, quella dei servizi aggiuntivi, decentrata agli Enti locali l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, la razionalizzazione e lo sviluppo delle reti su gomma e su ferro, l'individuazione dell'unità di rete da porre a base delle gare.

La Legge Regionale ha individuato un percorso istituzionale per passare dal regime concessionario a quello contrattuale e programmare le azioni per incrementare la domanda potenziale, sviluppare servizi intermodali e aggiuntivi e realizzare l'integrazione tariffaria.

Nelle more dell'approvazione del piano di “riassetto organizzativo” e “funzionale” del trasporto pubblico locale, al fine di assicurare la “continuità” del servizio pubblico, le concessioni in atto vigenti accordate dalla Regione e dai Comuni sono state trasformate in contratti di affidamento provvisorio della durata di cinque anni (contratti sono stati stipulati con le stesse Aziende già concessionarie dei servizi).

La Regione Sicilia con Delibera di Giunta n. 1992009 e con successivo Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni del 14 agosto 2009 ha provveduto alla proroga della data di scadenza dei contratti di affidamento provvisorio al 31 dicembre 2015.

Per effetto di tali provvedimenti, con riferimento al comune di Palermo, la data di scadenza del contratto di affidamento provvisorio ad Amat Palermo spa è stato prorogato al 28 novembre 2015.

Con nota prot. 47398 del 25/9/2015 l'Assessorato Regionale delle Infrastrutture e Mobilità *“in relazione all'approssimarsi della data di scadenza dei contratti di affidamento provvisorio dei servizi di competenza regionale ... in considerazione che questo dipartimento (Infrastrutture e Mobilità) ha avviato le attività propedeutiche all'emanazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di TPL ed atteso che la relativa informativa deve rimanere in pubblicità per almeno un anno, al fine di garantire la continuità dei servizi, ha dato mandato di procedere al prolungamento dei termini di valenza dei contratti sino al 31 dicembre 2017” ... “lo stesso criterio, per analogia deve intendersi esteso anche per i contratti di affidamento provvisorio dei servizi TPL su gomma di competenza comunale”*.

Per quanto sopra la durata dello schema di contratto di servizio non potrà essere superiore a quella prevista dai contratti di affidamento provvisorio (*ergo* il 31/12/2017) con la previsione e l'inserimento nello schema di contratto di servizio di una clausola che preveda una proroga, con gli stessi termini e condizioni contrattuali pattuite nello schema di contratto, fino a quando il Comune di Palermo non avrà affidato i servizi di mobilità urbana ad un nuovo soggetto a conclusione di procedure di gara.

QUADRO DI SINTESI:

***IL MODELLO DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI:
REQUISITI DI LEGGE PER L’AFFIDAMENTO IN HOUSE***

Il quadro della riconfigurazione complessiva della gestione integrata dei servizi per la mobilità del Comune di Palermo e la qualificazione dei servizi come servizi pubblici locali presuppongono la verifica della sussistenza in capo alla

società partecipata dei presupposti di legge per l'affidamento degli stessi attraverso il modello dell'*in house*.

Il modello gestionale prescelto che, sulla base degli elementi di analisi economica e di contesto, hanno individuato nella società partecipata il soggetto gestore dei servizi integrati di mobilità collettiva, comporta la verifica della sussistenza (nel caso della società partecipata trattasi più che altro di sua una mera verifica) dei requisiti previsti dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house*.

Non vi è dubbio alcuno che in capo alla società partecipata permangono i requisiti prescritti dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house* e nel dettaglio:

a) la **partecipazione pubblica totalitaria** (100% delle Azioni), dovendo escludersi la partecipazione, anche minoritaria, di un'impresa privata al capitale di una società *in house* (Sentenza della Corte di Giustizia Europea 11 gennaio 2005, causa C-26/03, Stadt Halle c. TREA Leuna);

b) al **controllo analogo**, per il quale l'ente affidante deve esercitare sulla società *in house* un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi (il meccanismo deve importare un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e le decisioni rilevanti, e può essere attuato con poteri di direttiva, di nomina e revoca degli amministratori, e con poteri di vigilanza e ispettivi: per controllo analogo si intende un rapporto equivalente, ai fini degli effetti pratici, ad una relazione di subordinazione gerarchica, e tale situazione si verifica quando sussiste un controllo gestionale e finanziario stringente dell'Ente pubblico sull'Ente societario);

c) alla **destinazione prevalente dell'attività** a favore dell'ente affidante.

La verifica della permanenza dei requisiti è stata effettuata tenendo conto anche di quanto disposto dall'art. 17 della Direttiva 23/2014/UE, il quale stabilisce che una concessione aggiudicata da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato non rientra nell'ambito di applicazione della stessa direttiva quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi;

b) oltre l'80 % delle attività della persona giuridica controllata sono effettuate nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore di cui trattasi;

c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione di capitali privati diretti, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di veto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

In conclusione sul punto si può affermare che in capo ad Amat Palermo spa permangono i requisiti previsto dall'ordinamento comunitario per l'affidamento *in house* della gestione dei servizi integrati della mobilità urbana: in quanto la stessa possiede tutte le caratteristiche per essere affidataria "*in house*" dei servizi in questione, in quanto ricorrono le tre condizioni essenziali richieste dalla legge e dalla giurisprudenza anche comunitaria.

I SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Allorquando la prestazione resa dall'appaltatore viene fornita per soddisfare in via immediata le esigenze della collettività o del singolo utente.

Si dividono in:

SERVIZI SENZA RILEVANZA ECONOMICA

Servizi che per obbligo di legge o per disposizione regolamentare del comune prevedono o consentono l'accesso anche a fasce deboli non in grado di contribuire, laddove naturalmente questa fascia di sottocontribuzione sia tale da compromettere una gestione remunerativa del servizio e non sia possibile prevedere eventuali compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi, nei limiti delle disponibilità di bilancio.

I predetti servizi:

- non proiettano l'attività aziendale al solo guadagno o al solo lucro ma al servizio in sé;
- sono per lo più connotati da significativo rilievo socio-assistenziale e gestiti in funzione di mera copertura delle spese sostenute, anziché del perseguimento di profitto d'impresa;

SERVIZI A RILEVANZA ECONOMICA

laddove la tariffa richiedibile all'utente è potenzialmente in grado di coprire integralmente i costi di gestione e di creare un utile di impresa.

In quest'ambito, l'aspetto monetario è determinante nella gestione del servizio, l'organizzazione dello stesso avviene con modalità di tipo imprenditoriale (o societario) e il profitto aziendale è tra gli obiettivi primari di bilancio, ovvero quando l'attività del servizio sia orientata a contenere i costi massimizzando gli utili, per un aumento dei ricavi oltre alla remunerazione del capitale investito a vantaggio della proprietà azionaria.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'Articolo 1, comma 2, del D.L. gs. 422 /1997 stabilisce che *“Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali ed aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio dimensione normalmente regionale o infraregionale”*.

Nel dettaglio il servizio ha per oggetto il trasporto pubblico, in ogni sua forma e con qualsiasi mezzo attuato e/o attuabile, con inclusione, per precipuo interesse del Comune di Palermo, dei collegamenti con i comuni vicini.

Sono servizi pubblici locali - ai sensi dell'art. 112 del T.U.E.L. -, quelli di cui i cittadini usufruiscano *uti singuli* e come componenti la collettività, purché rivolti alla produzione di beni e utilità per le obiettive esigenze sociali.

Non vi è dubbio alcuno che il predetto servizio abbia la connotazione richiesta dal Testo Unico degli Enti Locali sia da un punto di vista soggettivo in quanto attività svolta da un soggetto pubblico diretta a soddisfare un bisogno di interesse generale, non avente carattere autoritativo e sia da un punto di vista oggettivo in quanto attività diretta alla realizzazione di una pubblica utilità ed un pubblico interesse.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EFFETTUATO CON AUTOVEICOLI ECOLOGICI DEDICATI E CON I SISTEMI DENOMINATI “CAR-SHARING” E “BIKE-SCOOTER SHARING”,

Il *Car Sharing* ed il *Bike-Scooter Sharing* si configurano come forma di servizio di interesse generale sulla base della stessa normativa che lo regola, infatti a partire dal Decreto del Ministero dell’Ambiente del 27 marzo 1998 “Mobilità Sostenibile nelle aree urbane” è introdotto il concetto di “[...] servizio di uso collettivo ottimale delle autovetture [...] e forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone [...]”.

Il servizio di *Car Sharing* è un servizio di mobilità flessibile che consente di acquistare l’uso effettivo dell’auto solo per il tempo effettivamente necessario anziché l’auto stessa.

Le vetture si trovano parcheggiate in strada in stalli dedicati e riconoscibili da opportuna segnaletica, l’abbonato può accedervi autonomamente nell’arco di tutte le 24 ore giornaliere, per 365 giorni all’anno, mediante prenotazione telefonica o web, anche in tempo reale.

La vettura viene utilizzata per il tempo della prenotazione e poi rilasciata in qualunque stallo per una eventuale successiva prenotazione.

Le auto *car sharing* possono transitare sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, nelle zone a traffico limitato e parcheggiare gratuitamente nelle aree a sosta tariffata del Comune di Palermo.

Il servizio di *Bike-Scooter Sharing*, nella logica dell’intermodalità dei diversi mezzi di trasporto, si configura quale servizio complementare al TPL per lo svolgimento, soprattutto, degli spostamenti a corto raggio.

Questo sistema vuole essere da una parte un servizio pubblico che rappresenti un’alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall’altra uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità.

Il servizio prevede la localizzazione di cicloposteggi nei pressi dei principali punti di interscambio e poli attrattori, l’utente può accedervi previa registrazione

al sistema, acquistando presso il gestore la propria card/abbonamento. La tariffa è commisurata al tempo di utilizzo del mezzo, il quale può essere prelevato presso una stazione e riconsegnato in qualunque altra.

Entrambi i servizi si configurano come servizi complementari al servizio di trasporto pubblico, che l'Amministrazione può decidere o meno di implementare.

Il modello di servizio di *Car Sharing* e *Bike-Scooter Sharing* rientrano a pieno titolo nella nozione di servizio pubblico di mobilità complementare al TPL.

Le caratteristiche che rendono il modello un servizio pubblico sono le seguenti:

La tutela di importanti interessi di carattere generale: con la promozione di tale servizio, il Ministero dell'Ambiente ed i comuni aderenti all'iniziativa intendono raggiungere due importanti obiettivi di interesse generale. In primo luogo, il Car Sharing dovrebbe contribuire a diminuire il numero di veicoli circolanti nelle aree urbane e, quindi, a decongestionare il traffico cittadino, nonché a ridurre la superficie di spazio pubblico per la sosta, che potrebbe essere utilizzato per altri scopi. In secondo luogo, il Car Sharing dovrebbe soddisfare anche scopi di tutela ambientale, in quanto dovrebbe permettere di ridurre l'inquinamento atmosferico cittadino ed i consumi energetici, tenendo conto che, in base agli "Standard previsti", i veicoli adibiti al servizio devono rispettare i limiti fissati dall'Unione Europea e dalla certificazione "*Blauer Angel*"¹ relativamente ai consumi di carburante ed alle emissioni inquinanti, nonché alla sicurezza.

La tutela di interessi particolari dei singoli utenti: il servizio costituisce una valida alternativa ai trasporti di linea, in termini di maggiore flessibilità e comodità, in quanto l'utente ha la possibilità di utilizzare un'autovettura per periodi di tempo anche limitati e ovviamente per effettuare il percorso e le soste che più gli aggradano. Il beneficio economico per coloro che rinunciano al possesso dell'autovettura per aderire al servizio può essere rilevante dal

¹ *Environmental Label Jury Blauer Angel (Angelo Blu)* è la certificazione ecologica di prodotto tedesca, attiva dal 1978 è il primo marchio ambientale di prodotto presente sul mercato. I prodotti certificati *Blauer Engel* devono rispettare dei criteri restrittivi che tengono in considerazione:

- l'intero ciclo di vita del prodotto (uso di materie prime, produzione, uso e smaltimento);
- tutti gli aspetti di protezione ambientale (contenuto di sostanze pericolose, emissione di inquinanti, rumore, risparmio di energia, materie prime e acqua);
- sicurezza (tutela della salute).

momento che possono sempre fare uso dell'autovettura nel momento in cui si rende necessario senza essere costretti a sostenere i costi fissi di esercizio connessi con la proprietà dell'automobile, ovvero tutti i costi non proporzionali alla percorrenza, che generalmente hanno un'incidenza rilevante sull'ammontare complessivo del costo di esercizio.

APPOSIZIONE, INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE

L'affidamento del servizio ha il precipuo scopo di favorire la mobilità sicura e garantire la fluidità del traffico veicolare mediante la definizione e il mantenimento della segnaletica stradale.

Il servizio, pertanto, può costituire - in tale contesto ed in ottica programmatica ed integrata della mobilità urbana - un servizio di mobilità complementare che conseguentemente, per scelta dell'Amministrazione Comunale, può rientrare nell'alveo dei servizi di cui all'articolo 112 del TUEL.

Ed invero, la rilevanza della segnaletica stradale in ordine alla sicura e corretta fruibilità, da parte dei cittadini, delle strade è stata più volte evidenziata dalla giurisprudenza civile e penale, che ha rilevato come l'attività diretta all'ordinaria "apposizione e manutenzione della segnaletica stradale" non è soggetta a imprevisti di sorta e deve essere realizzata secondo criteri di completezza e adeguatezza per ogni tipo di strada (a prescindere dal fatto che la stessa sia statale o provinciale o comunale, urbana o extraurbana) e con necessità di tener conto, in ogni caso, delle concrete caratteristiche del tratto stradale e delle effettive necessità di segnalazione.

In base a questa analisi è stato affermato il principio di diritto per cui : "in relazione a qualunque tipo di strada, l'ente proprietario o gestore ha sempre la possibilità di collocare la segnaletica prevista dal Codice della Strada, con la conseguenza che, ove si prospetti l'esistenza di un rapporto causale fra l'inidoneità della segnaletica e un sinistro stradale, non può predicarsi l'esclusione dell'applicazione del paradigma dell'art. 2051 c.c., per il solo fatto che la strada sia extraurbana" (Corte di Cassazione, sez. III Civile, sentenza del 12.06.2014 n. 13364/14).

In questa visione “prospettica” l’analisi degli obblighi di servizio pubblico porta alla conclusione che il complesso dei servizi affidati alla società *in house* risponde ad un’unica esigenza di mobilità, che può essere organizzata e gestita unitariamente; in caso contrario si perderebbe la possibilità di sfruttarne le relative sinergie e le economie che ricadono genericamente sull’intero territorio del Comune Palermo e sulla possibilità, per lo stesso, di agire integralmente sul ciclo delle politiche pubbliche della mobilità.

CONTROLLO DELLA SOSTA TARIFFATA SU CARREGGIATA STRADALE ED EVENTUALE GESTIONE DEI PARCHEGGI PUBBLICI, COMPRESA LA GESTIONE DI PARCHEGGI PER FLOTTE PUBBLICHE E PRIVATE CON ANNESSI SERVIZI SU AREE DI PROPRIETÀ COMUNALE E/O GESTIONE DI TERMINAL BUS DEI SERVIZI PUBBLICI EXTRA-URBANI

La prospettiva di ottimizzazione dei servizi per la mobilità si fonda anche sul servizio di gestione della sosta a pagamento, consolidato nei suoi termini di erogazione ai cittadini con un’offerta modulata sull’intero territorio comunale.

Tale servizio è senza dubbio annoverabile tra i servizi pubblici locali (posta la sua fruizione diretta da parte dei cittadini) con rilevanza economica, in funzione degli elevati indici di redditività.

La qualificazione delle attività come servizio pubblico locale è stata sancita dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale con molteplici interventi:

a) Corte di Giustizia CE, Sez. I, sentenza Sentenza 13 ottobre 2005, causa C-458/03, Parking Brixen GmbH c. Gemeinde Brixen, nella quale si rileva che l'attribuzione, da parte di un'autorità pubblica ad un prestatore di servizi, della gestione di un parcheggio pubblico a pagamento, per la quale il prestatore riceve come corrispettivo le somme versate dai terzi per l'utilizzo del parcheggio, costituisce una concessione di pubblici servizi a cui non è applicabile la direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi;

b) Consiglio di Stato, sez. V, sentenza 10 giugno 2005, n. 3066, in base alla quale la gestione di un parcheggio a pagamento su aree comunali configura un servizio pubblico, trattandosi di un servizio a favore della collettività, sia pure a domanda dei singoli interessati e prestato dietro pagamento;

c) Consiglio di Stato, sez. V, sentenza 31 maggio 2011, n. 3250, per la quale, in linea generale, la gestione di un parcheggio su area pubblica, riguardando l'utilizzazione di un bene pubblico, anche quando non comporta il trasferimento di poteri autoritativi, costituisce attività di pubblico servizio assunto dalla pubblica amministrazione e svolta o direttamente dalla stessa o da altro soggetto ad essa collegato ed in favore della collettività indistinta, con la conseguenza che l'ente locale è tenuto a dare corso ad una procedura competitiva per la scelta del concessionario.

Alla luce di tutto quanto sopra, per la gestione della sosta a pagamento risultano ricorrere le caratteristiche sopra evidenziate perché la gestione stessa (nel contesto di una gestione programmatica ed integrata della mobilità urbana) possa ben rientrare, per scelta della Pubblica Amministrazione, nell'alveo dei servizi pubblici a rilevanza economica e quindi nell'art. 112 del TUEL..

| |
|---|
| RIMOZIONE COATTIVA DI VEICOLI IN SOSTA VIETATA E PER MOTIVI DI ORDINE PUBBLICO E SICUREZZA |
|---|

Anche per tale servizio valgono le considerazioni di cui sopra per cui può costituire nel contesto di una gestione programmatica ed integrata della mobilità urbana - un servizio di mobilità complementare che conseguentemente, per scelta dell'Amministrazione Comunale, può rientrare nell'alveo dei servizi di cui all'articolo 112 del TUEL.

L'affidamento di detto servizio risponde alla duplice esigenza di garantire da un lato la piena fruibilità degli spazi da parte dei cd "*utenti deboli*" della mobilità urbana e/o più in generale di soggetti che vedono compromessa la propria libertà di movimento e dall'altro l'esigenza di sanzionare quei comportamenti che quella libertà ledono.

In questa prospettiva anche il predetto servizio può essere fatto rientrare nell'alveo dell'articolo 112 del TUEL in quanto attività diretta a soddisfare un bisogno di interesse generale e diretta alla realizzazione di una pubblica utilità ed un pubblico interesse.

| |
|--|
| GESTIONE DELLE ZONE SOGGETTE A LIMITAZIONE DEL TRAFFICO (ZTL) |
|--|

L'art. 3, comma 1, del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, definisce la Zona a Traffico Limitato un'“*area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli*”;

L'art. 7, comma 9, del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 prevede che “*i Comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio*”;

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale - nell'ambito della gestione integrata della mobilità urbana - è quello di elevare ulteriormente la qualità della mobilità urbana sotto il profilo della efficienza ed efficacia attraverso il miglioramento in termini di sicurezza stradale, di tutela dell'ambiente, ed infine di migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico.

La Z.T.L., infatti, nell'ambito della gestione integrata della mobilità, è un servizio suscettibile di produrre effetti di miglioramento che scaturiscono dalla minor presenza di veicoli a motore e dalle positive ricadute in termini di sicurezza, tutela dell'ambiente, migliore fruibilità del patrimonio culturale, storico e artistico da parte della comunità cittadina.

I fini del servizio, sotto il profilo della produzione di beni ed utilità, sono evidentemente rivolti alla attuazione di esigenze sociali quali la sicurezza della

circolazione, la salute, l'ordine pubblico, il patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

Ed invero, sotto tale profilo la gestione della ZTL può - per scelta della pubblica amministrazione - essere annoverata tra i servizi di cui all'art. 112 del T.U.E.L., ossia quelli di cui i cittadini usufruiscono *uti singuli* e come componenti la collettività, purché rivolti alla produzione di beni e utilità per le obiettive esigenze sociali.

In conclusione

l'insieme dei servizi che possono essere affidati alla società partecipata possono essere inquadrati - per scelta di una Pubblica Amministrazione che ha intenzione di attuare una gestione integrata quale modello di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività - nell'ambito dei servizi pubblici locali, evidenziando come l'insieme di interventi e delle scelte poste in essere è complessivamente rivolto a soddisfare le priorità della collettività e come tale può rientrare nel suddetto ambito di servizi, come sostenuto da diversi riferimenti giurisprudenziali.

Pertanto, il trasporto pubblico locale così come gli altri servizi di mobilità complementare possono essere inquadrati (come sopra detto per scelta di una Pubblica Amministrazione che ha intenzione di attuare una gestione integrata quale modello di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività) come servizi pubblici locali anche tenuto conto sia delle caratteristiche operative dei servizi stessi e sia degli orientamenti prevalenti della giurisprudenza di merito e di legittimità;

Analoghe considerazioni possono essere fatte per la gestione della sosta per la quale esistono diversi riferimenti che consentono alla amministrazione comunale di inserirla tra tali servizi pubblici locali, ed, altresì, la segnaletica e gli impianti adibiti al controllo del traffico perché, in ogni caso, prestano la loro funzionalità all'erogazione di servizi rivolti ai cittadini nel senso sopra indicato e meglio specificato.

E, quindi, risulta comunque evidente la loro funzionalità al “processo di produzione di servizi di interesse generale” quali sono il trasporto pubblico locale, la gestione dei servizi di mobilità complementare.

In tal senso, la loro riconduzione nell'ambito della gestione da parte della medesima società in *house* è possibile, con il richiamo all'orientamento formulato dalla giurisprudenza della Corte dei Conti (*ex multis* la deliberazione n. 411/2013 della Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per la Lombardia).

I CORRISPETTIVI PER L'ESPLETAMENTO DEI SERVIZI

Il finanziamento del sistema del Trasporto Pubblico Locale avviene principalmente attraverso due canali: da un lato i **ricavi** derivanti da biglietti e abbonamenti, che per legge dovrebbe tendere alla copertura di almeno il 35% dei costi, e dall'altro lato i trasferimenti finanziari delle Regioni e degli Enti locali a titolo di garanzia del servizio pubblico.

In tal senso l'Amministrazione Comunale, in collaborazione sinergica con la società affidataria, ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere azioni volte ad implementare l'attività di controllo e repressione del fenomeno dell'evasione tariffaria (cd "portoghesismo") sia attraverso l'utilizzo degli agenti di Polizia Municipale sia in squadre con i verificatori aziendali al fine di ridurre progressivamente il rapporto tra i ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti del servizio di trasporto pubblico locale ed i costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, per garantire e migliorare l'efficienza e produttività del servizio.

I cittadini contribuiscono quindi in due forme: direttamente e in forma regressiva, come utenti dei mezzi di trasporto; indirettamente e in forma progressiva, attraverso il prelievo fiscale a livello locale e nazionale che garantisce il finanziamento della quota rimanente dei costi.

Questo significa anche che i cittadini residenti finiscono per contribuire ai costi del servizio in misura proporzionalmente maggiore rispetto ad altre componenti della domanda, ad esempio legate al turismo e soprattutto al pendolarismo.

I fondi a disposizione della Regione e del Comune vengono a loro volta trasferiti alle aziende erogatrici del servizio, secondo quanto prescrivono i Contratti di servizio.

Il Trasporto Pubblico Locale è un settore d'intervento pubblico che, per motivi di politica sociale e ambientale, è connotato da un basso tasso di redditività in quanto viene fornito all'utenza ad un prezzo inferiore a quello che sarebbe necessario a coprire i costi di produzione.

La necessità di erogare il servizio ad un prezzo cd "politico", assicurandone l'universalità ha generato una tipica ipotesi di "market failure", consistente nella incapacità del mercato di sostenere i costi di erogazione e di gestione del servizio e la necessità per la pubblica amministrazione di assumere, regolare e soprattutto di finanziare il servizio del trasporto pubblico locale.

L'azione di revisione della spesa pubblica nazionale e locale per l'espletamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale ha comportato - negli ultimi dieci anni - a minori risorse finanziarie ed ad una conseguente riduzione dei trasferimenti finanziari da parte della Regione Siciliana per un importo complessivo di €. 13.522.277 nel dettaglio riassunto nella sotto elencata tabella

| | | |
|--------------------------------|------------|-----------------------------|
| Contributo Regionale Anno 2009 | 46.879.817 | |
| Contributo Regionale Anno 2010 | 47.220.371 | 340.554 (incremento) |
| Contributo Regionale Anno 2011 | 44.540.642 | 2.679.729 (minore introito) |
| Contributo Regionale Anno 2012 | 39.406.650 | 5.133.992 (minore introito) |
| Contributo Regionale Anno 2013 | 40.588.850 | 1.182.200 (incremento) |
| Contributo Regionale Anno 2014 | 38.573.207 | 2.015.643 (minore introito) |
| Contributo Regionale Anno 2015 | 37.068.104 | 1.505.067 (minore introito) |

E più in generale i fondi pubblici destinati alla gestione del settore trasporti, per effetto della crisi, si sono drasticamente ridotti di circa € 1.4 miliardi tra il 2010

e il 2012 e lo stesso Fondo nazionale, istituito nel 2012 nel contesto della *spending review*, ha messo a disposizione € 4.9 miliardi annui per il biennio 2013-2014, in grado di coprire solo il 75% dei finanziamenti necessari per la gestione del servizio, secondo le stime della Conferenza delle Regioni e Province autonome, con la conseguenza che un quarto del finanziamento rimane a carico degli enti locali (Regione e Comune), che a loro volta devono fare i conti con le criticità legate al risanamento della finanza pubblica ed alla conseguente revisione della spesa in generale e alla spesa per i servizi pubblici essenziali quali il trasporto pubblico locale;

L'effetto di tale contesto congiunturale l'Amministrazione Comunale pubblica - in carenza di risorse finanziarie - deve contemperare l'esigenza di garantire in ogni caso un'efficiente gestione dell'impresa (*rectius* un'azione di revisione della spesa pubblica con l'obiettivo strategico della riduzione dei costi dei servizi pubblici - trasporto pubblico locale) e con quella di garantire comunque alla comunità locale (anche in considerazione della crescita della domanda di mobilità pubblica) una fornitura di servizi di trasporto pubblico locale di qualità "adeguata".

IL COSTO STANDARD

L'analisi di seguito condotta ha l'obiettivo di supportare, dal punto di vista tecnico, l'iter relativo all'approvazione del Contratto di Servizio tra il Comune di Palermo ed AMAT Palermo S.p.a. attraverso la individuazione di un *costo standard* fondato su parametri oggettivi.

In applicazione a quanto introdotto con la Legge n. 42/2009 (*Federalismo fiscale*) ed ulteriormente rafforzato dal D.L. n.95/2012 (*Spending review*) i nuovi parametri cui ancorare il finanziamento delle spese fondamentali di comuni, città metropolitane e province, al fine di assicurare un graduale e definitivo superamento del criterio della spesa storica si devono riferire al "fabbisogno standard" ed in particolare per il trasporto pubblico al "costo standard".

Il “*costo standard*” si deve intendere come il costo associato al fabbisogno standard (fabbisogno obiettivo) che, valorizzando l’efficienza, l’efficacia e l’omogeneità su tutto il territorio nazionale, costituisce l’indicatore rispetto al quale comparare e valutare l’azione pubblica nonché gli obiettivi di servizio cui devono tendere le amministrazioni regionali e locali nell’esercizio delle rispettive funzioni. Esprimendo tale concetto in termini di trasporto pubblico locale il fabbisogno standard è sinonimo di fabbisogno di mobilità o livello adeguato di servizio e viene inteso come un obiettivo indicatore di bisogno finanziario, da valorizzarsi tenendo conto delle numerose variabili socio economiche che caratterizzano le singole Regioni. Pertanto dall’associazione costo e fabbisogno standard si arriva alla quantificazione di quanto i servizi di trasporto dovranno costare nei diversi territori regionali e quindi **alla determinazione delle risorse pubbliche necessarie a sostenere servizi standard**, e non minimi, cioè garanti di un livello di erogazione apprezzabile ed efficiente. In questo sistema il concetto di costo standard è legato a due fondamentali scopi: ottimizzare ed omogeneizzare i valori produttivi ed attraverso essi valutare gli scostamenti dei costi effettivi e, quindi, lo stato di efficienza del sistema produttivo.

In sintesi l’obiettivo finale è quello fornire elementi conoscitivi, mediante una simulazione quantitativa, finalizzati a definire le compensazioni economiche secondo il principio del costo standard (Articolo 17 del D.Lgs.422/97). Infatti, al fine di armonizzare la normativa di settore del trasporto pubblico regionale e locale con i principi della Legge delega sul federalismo fiscale è stata apportata, con il D.L. n. 135/2012, un’integrazione all’articolo 17, comma 1, del D.Lgs n. 422/1997 volta ad introdurre tale principio anche nell’ambito della definizione dei corrispettivi per il contratto di servizio.

IL MODELLO PER LA DETERMINAZIONE DEL COSTO STANDARD

Il modello opera una suddivisione dei costi per processi aziendali, soluzione che permette di individuare e di valutare il peso e l'evoluzione dei singoli fattori della produzione (personale, mezzi, materie prime) aggregati in funzione delle dinamiche produttive dell'attività di trasporto pubblico locale. La logica che sottende tale ripartizione risiede nell'opportunità di valutare l'efficienza non solo del singolo fattore della produzione ma dell'intera area di processo aziendale. Questo sistema, pur essendo impostato per processi, consente in ogni caso di risalire alla ripartizione dei costi definite dal codice civile e quindi **permette anche una confrontabilità con altri sistemi.**

Le aree individuate sono le seguenti:

- ***Area esercizio;***
- ***Area manutentiva;***
- ***Area marketing, vendita, comunicazione e qualità;***
- ***Area amministrativa.***

L'area esercizio si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale di guida;***
- ***Costo personale di movimento;***
- ***Costo personale di deposito;***
- ***Costo carburante;***
- ***Costo lubrificante;***
- ***Costo pneumatici;***
- ***Costo ammortamento autobus e rimesse;***
- ***Costo Information and technology;***
- ***Costo fisso autobus (Assicurazioni, tasse di possesso e revisione);***
- ***Altri costi***

L'area manutentiva si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale di manutenzione;***
- ***Altri costi manutenzione.***

L'area marketing, vendita, comunicazione e qualità si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale commerciale;***
- ***Altri costi marketing e comunicazione.***

L'area amministrativa si compone delle seguenti voci di costo:

- ***Costo personale amministrativo;***

- **Altri costi (Consumi, Godimento beni di terzi, Oneri diversi di gestione, Altri ammortamenti, etc).**

L'algoritmo di calcolo è dato dalla seguente relazione:

$$C_{std\ km} = \left(\frac{C_{ae} + C_{aman} + C_{amq} + C_{amm} + IRAP}{KM_{totali}} \right) + \left(\frac{U}{KM_{totali}} \right)$$

essendo:

$C_{std\ km}$ = Costo standard unitario chilometrico

C_{ae} = Costo area esercizio

C_{aman} = Costo area manutentiva

C_{amq} = Costo area marketing, vendita, comunicazione e qualità

C_{amm} = Costo area amministrativa

$IRAP$ = Imposta regionale attività produttive

KM_{totali} = Km contratto di servizio + trasferimenti a vuoto

U = Ragionevole margine di utile

Il ragionevole margine di utile costituisce uno degli elementi portanti del sistema di definizione dei costi e fabbisogni standard. Come prima accennato tale concetto è di portata comunitaria definito in primis dalla sentenza *Altmark* e successivamente traslato nel Regolamento Europeo n.1370/2007. La sentenza *Altmark* senza dubbio costituisce il maggior contributo all'ampio dibattito circa la questione se le compensazioni per obbligo di servizio pubblico possano costituire un aiuto di Stato e quindi elemento capace di falsare i meccanismi concorrenziali. La sua rilevanza risiede, in particolare, nell'aver puntualmente definito le quattro condizioni necessarie affinché una compensazione possa essere non considerata aiuto di Stato.

1. L'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;
2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
3. la compensazione non eccede quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;

4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico il livello della necessaria compensazione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

Ragionevole margine di utile

$$CIN * ke$$

essendo:

CIN: capitale investito netto

ke: tasso di remunerazione del capitale investito

Il valore del capitale investito netto è pari al valore degli autobus, dato dal prodotto del numero di autobus standard per il prezzo del singolo autobus, al netto delle quote di ammortamento.

Da indagini effettuate a livello nazionale su un campione di aziende di trasporto pubblico locale il tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, tenendo conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto, è risultato pari all' 11 %.

APPLICAZIONE DEL MODELLO A PALERMO

L'applicazione del modello è finalizzato esclusivamente alla determinazione del valore del costo standard per il trasporto pubblico su gomma della città di Palermo e pertanto esclude ogni tipo di ipotesi previsionale di progetto in merito alla stima dei costi/benefici diretti e indiretti relativi all'intero sistema TPL, (ZTL, Tram, Bike sharing, Car sharing, ecc....).

Nella logica del monitoraggio ed aggiornamento del contratto di trasporto pubblico urbano fornito dalla Società "AMAT Palermo s.p.a.", il modello rappresenta un utile strumento per il raggiungimento del "costo obiettivo". Nella simulazione effettuata sono stati considerati valori di efficienza cosiddetta

“base” che riflettono condizioni di regolare e normale svolgimento dei processi produttivi aziendali sebbene non in assoluto “ottimali” ma comunque elementi di *benchmark* da cui partire per impostare un percorso pluriennale di efficienza e di efficacia. Si vuole in questa premessa precisare che ad oggi, stanti le note difficoltà di finanza pubblica, i contributi pubblici sono stati drasticamente ridotti con pesanti risvolti anche nell’acquisto e dotazione dei mezzi, con conseguente riduzione delle immatricolazioni e innalzamento dell’età media degli autobus che ad oggi ha supera il livello medio nazionale gli 11 anni per l’urbano e i quasi 12 per l’extraurbano, raggiungendo anche i 30 anni di vetustà per alcuni mezzi AMAT.

In assenza di dati progettuali derivanti da una stima della matrice di spostamento legata al trasporto pubblico e finalizzati alla previsione delle linee di trasporto con gli opportuni valori di corsa e frequenza, per la determinazione dei chilometri effettuati da inserire nel contratto di servizio ci si basa sui valori di produzione chilometrica programmati da AMAT Palermo S.p.a. nel Piano Industriale 2015-2019 a partire dal 2016 per un totale di circa 12.000.000 km, al netto delle corse a vuoto, opportunamente dimensionati per soddisfare il livello di domanda di trasporto pubblico del comune di Palermo.

In particolare, da quanto si evince dal Piano Industriale 2015-2019, la produzione chilometrica annua programmata da 15.341.455 km subirà, per effetto di un recupero della produttività, un abbattimento complessivo del 18%, (rispetto all’attuale 24%), raggiungendo a consuntivo, al netto delle corse a vuoto, un valore pari a 11.760.000 km previsti per il trasporto pubblico su gomma. Di seguito si riporta l’elenco delle voci di calcolo finalizzate alla determinazione del costo standard, assumendo una velocità commerciale pari a 11 km/h, in difformità delle previsioni del piano industriale della partecipata, e considerato l’attuale stato della rete stradale urbana che vede un’elevata presenza di cantieri finalizzati alla realizzazione dell’anello e del passante ferroviario, nonché relativi alla fase di metanizzazione, completamento condotte di scarico fognario e implementazione della rete di telecomunicazione.

COSTO AREA DI ESERCIZIO

| | | | |
|---------------------------------|---|-------------|------------|
| Costo Personale di guida | Numero standard personale guida | 566 | 25.454.545 |
| | Costo medio unitario personale guida | € 45.000,00 | |
| | Km da contratto di servizio (esclusi i vuoti) | 11.760.000 | |
| | Velocità commerciale | 11 | |
| | Giornate lavorative annue | 300 | |
| | Ore guida al giorno | 6,30 | |

| | | | |
|-------------------------------------|--|-------------|-----------|
| Costo Personale di movimento | Numero standard personale movimento | 111 | 4.992.226 |
| | Numero standard personale guida | 566 | |
| | Costo medio unitario personale movimento | € 45.000,00 | |

| | | | |
|------------------------------------|---|-------------|-----------|
| Costo Personale di deposito | Numero di bus standard | 458 | 2.750.102 |
| | Numero standard personale deposito | 92 | |
| | Costo medio unitario personale deposito | € 30.000,00 | |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |

| | | | |
|--------------------------|---|------------|------------|
| Costo di Trazione | Consumo unitario gasolio Km/l | 2,00 | 10.664.000 |
| | Prezzo unitario gasolio | € 1,55 | |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |
| | Consumo unitario lubrificanti g/km | 1,50 | 109.392 |
| | Prezzo unitario lubrificanti (€/kg/1000) | 0,0053 | |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |
| | Prezzo unitario pneumatico | € 300 | 330.240 |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |

| | | | |
|-----------------------------------|---|------------|-----------|
| Costo ammortamento autobus | Numero di bus standard | 458 | 7.639.172 |
| | Prezzo bus standard | € 250.000 | |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|---------|-----------|
| Costo ammortamento rimesse | Superficie occorrente per autobus | 85 | 3.246.648 |
| | Numero di bus standard | 458 | |
| | Prezzo unitario mq suolo rimessa | € 2.500 | |

| | | | |
|--------------------------|--|-------|---------|
| Costo fisso mezzi | Costo unitario della tassa di circolazione, oneri di revisione annuale, assicurazione RCA e incendio | 1.200 | 550.020 |
| | Numero di bus standard | 458 | |

COSTO AREA MANUTENTIVA

| | | | |
|---------------------------------|---|----------|-------------|
| Costo personale di manutenzione | Numero standard personale di manutenzione | 138 | € 5.362.699 |
| | Numero bus standard | 458 | |
| | Costo unitario pers. Manutenzione | € 39.000 | |

| | | | |
|-----------------------------|---|------------|-------------|
| Altri costi di manutenzione | Costo medio/manutenzione/km | € 1 | € 6.880.000 |
| | Km da contratto di servizio + trasferimenti a vuoto | 13.760.000 | |

COSTO AREA MARKETING, VENDITA, COMUNICAZIONE E QUALITA'

| | | | |
|-----------------------------|--|-------------|---------|
| Costo personale commerciale | Numero standard personale commerciale | 16 | 644.990 |
| | Costo medio unitario personale commerciale | € 40.000,00 | |
| | Numero standard personale guida | 566 | |

COSTO AREA AMMINISTRATIVA

| | | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------|-----------|
| Costo personale amministrativo | Numero standard personale amm. | 116 | 4.643.931 |
| | Costo medio unitario personale amm. | € 40.000,00 | |
| | Numero standard personale guida | 566 | |

IRAP

| | | | |
|-----------------------|---------------------|--------------|--------------|
| Imposte (IRES e IRAP) | Imposte IRES e IRAP | € 130.000,00 | € 130.000,00 |
|-----------------------|---------------------|--------------|--------------|

MARGINE DI UTILE

| | | | |
|------------------|---|------------|-------------|
| Margine di Utile | Capitale investito | 61.113.379 | € 6.722.472 |
| | Numero di bus standard | 458 | |
| | Tasso di remunerazione del capitale investito | 0,11 | |

Dai dati sopra riportati si ottiene un valore del costo diretto per la produzione del servizio di trasporto più IRAP pari a € **73.397.966** ed un valore del costo standard unitario chilometrico pari a **5,80 €/km** che costituisce il costo associato al fabbisogno standard e contemporaneamente l'indicatore rispetto al quale comparare e valutare l'azione pubblica nonché gli obiettivi di servizio cui deve tendere l'amministrazione.

Dalla stima teorica del costo standard chilometrico, risulta un valore coerente con la media dei valori nazionali, come emerge dal confronto rappresentato nel paragrafo successivo, evidenziando che lo stesso dato risulta in linea rispetto al valore del 2011. AMAT nel corso degli ultimi quattro anni, ha attivato una politica di ottimizzazione dei percorsi e delle risorse disponibili, al fine di ridurre i costi di gestione del servizio, eliminando tratte sottoutilizzate e costose, nel tentativo di incrementare la velocità commerciale e le frequenze. In atto il sistema di trasporto pubblico, così come quello privato, è ulteriormente penalizzato dall'elevato numero di cantieri aperti in città, necessari per l'adeguamento dell'intero sistema di trasporto finalizzato alla realizzazione delle tre linee di tram e la definizione dell'anello ferroviario.

Si riporta di seguito il quadro economico comparativo relativo alle somme finanziate dall'amministrazione comunale ed oggetto di contributo regionale in funzione delle esigenze legate ai costi dell'Azienda, secondo il quadro economico sopra riportato:

| QUADRO COMPARATIVO SOMME FINANZIATE/COSTO AZIENDALE | | |
|--|------------------------------------|------------------------|
| | <i>SOMME FINANZIATE</i> | COSTO AZIENDALE |
| Programma Ordinario di esercizio | € 27.748.600 | |
| Ricavi TPL su gomma | € 8.000.000 | |
| Contributo regionale anno 2015 | € 37.068.104,91 | |
| Totale parziale | € 72.816.705,91 | € 73.397.966 |
| Servizi speciali di trasporto su gomma | € 3.216.513 | € 3.216.513 |
| Segnaletica stradale | € 3.618.000 | € 3.618.000 |
| Totale | € 79.651.217,91 | € 80.232.479 |

Pertanto sulla base del confronto dei costi si conclude che le risorse finanziarie destinate al contratto di servizio risultano inferiori al fabbisogno finanziario dell'azienda affidataria.

Ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni e integrazioni i comuni provvedono a delimitare le zone a traffico limitato (ZTL) tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

Secondo lo stesso articolo, i comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma.

Secondo le Direttive Ministeriali, l'individuazione delle zone a traffico limitato, cioè di quelle aree da cui deve essere completamente eliminato il traffico veicolare di transito, ha come finalità principale quella di privilegiare le esigenze locali e, in special modo, quelle relative all'utenza pedonale.

Le finalità delle ZTL, di seguito elencate, sono sostanzialmente analoghe a quelle delle aree pedonali, ma da queste si differenziano per un minore peso delle limitazioni. Requisiti fondamentali delle ZTL sono, infatti:

- l'eliminazione del traffico di attraversamento e del traffico pesante;
- la circolazione limitata per tutti i veicoli motorizzati (a due o più ruote) o per determinate tipologie, in relazione agli scopi che la limitazione della circolazione vuole ottenere (riduzione degli inquinamenti, particolare salvaguardia della pedonalità in determinati ore del giorno, ecc.);
- l'inserimento all'interno della ZTL di zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP) e di isole pedonali in aree preordinate;
- l'allontanamento (con un controllo rigoroso) della sosta di veicoli in doppia fila e presenti sui marciapiedi;
- l'incentivazione della "mobilità lenta" e la realizzazione di piste ciclabili;
- la regolamentazione dei flussi di traffico nelle aree limitrofe, con la definizione dei cosiddetti itinerari di arroccamento, atti ad accogliere il traffico motorizzato deviato dalla presenza delle ZTL;
- la regolamentazione oraria e/o di calendario degli accessi, avvalendosi, eventualmente, di documenti autorizzativi (pass), comprendendo anche il tema del carico e scarico merci;
- la regolamentazione della sosta (con eventuali provvedimenti di tariffazione e la previsione di spazi di sosta riservati per i veicoli di residenti, disabili, taxi,

istituzioni, ecc.), con l'individuazione di stalli differenziati per veicoli a 2 e 4 ruote;

- la massimizzazione dell'offerta di sosta nelle strade limitrofe alle ZTL, attraverso l'adozione, ove possibile, di stalli ortogonali od obliqui;
- l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici e l'adeguamento delle frequenze e del numero di fermate, in funzione dell'innalzamento della qualità del servizio;
- la massima limitazione di deroghe motivate per l'accesso alla ZTL

Il PGTU prevede inoltre la possibilità dell'introduzione di un sistema di tariffazione degli accessi alle ZTL e ciò in stretto raccordo con le prescrizioni ex art. 7 comma 9 del NCdS e le correlate Direttive del Ministero dei LL.PP. del 12/04/95 e n. 3816 del 21/07/1997.

Il precitato quadro normativo, così come i costanti arresti giurisprudenziali nella materia de qua, riconoscono ai Comuni la facoltà di subordinare a pagamento l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.

Lo strumento della tariffazione degli accessi alle ZTL, come opzione strategica per il miglioramento della mobilità urbana, costituisce precipua e mediata forma di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore ad uso privato, a favore di modalità alternative di trasporto - in particolare il trasporto collettivo - e deve essere attuato nell'ambito delle strategie generali di intervento proprie del Piano Urbano del Traffico.

Il PGTU prevede quindi un intervento sulla domanda di mobilità non limitando la stessa, ma orientandola verso modalità alternative di trasporto, a carattere o spaziale o temporale o modale; pertanto la tariffazione degli accessi non è stata considerata una misura a se stante, ma rientra nell'ambito delle strategie generali d'intervento del Piano Urbano del Traffico. La tariffazione in argomento può configurarsi quindi come misura necessaria per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, così come emerge dalla presente relazione tecnica redatta sull'argomento - parte di questo Piano - e più precisamente può costituire essenziale strumento per:

- a) la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- b) il miglioramento dei flussi di traffico all'interno delle ZTL;
- c) la tutela ambientale del patrimonio architettonico del Centro Storico di Palermo;
- d) la salvaguardia della circolazione delle "utenze deboli";
- e) il risparmio energetico;

In osservanza alle prescrizioni delle predette Direttive Ministeriali n. 3816/1997, detto sistema tariffario sarà, con successivi provvedimenti, specificato e potrà

entrare in esecuzione dopo l'adozione del PGTU e l'istituzione di ciascuna Zona a Traffico Limitato.

L'acquisizione del diritto di accesso e di transito all'interno della ZTL avverrà in base a requisiti di ordine soggettivo (residenza dell'utente, domicilio, ecc.) e di ordine oggettivo, riferiti cioè alle esigenze di ecocompatibilità e quindi ai differenti livelli di impatto ambientale di autoveicoli e motoveicoli (omologazione, cilindrata, ecc.). Può anche essere attivato un sistema di controllo degli accessi alla ZTL mediante l'istituzione di una "white list" dei veicoli autorizzati.

Le tariffe di "accesso" in argomento potranno essere articolate e differenziate in base alla tipologia di permesso, oltre che essere diversificate per ogni singola ZTL.

Sempre in applicazione delle Direttive e dell'ambito di discrezionalità riconosciuto ai comuni, specifiche prescrizioni riguarderanno le categorie di utenza esentata e di utenza agevolata, compatibilmente con la preminente dichiarata finalità di orientamento della mobilità.

Il sistema di controllo degli accessi, al fine di garantire un adeguato livello di efficienza, utilizzerà impianti automatici di rilevazione e ciò sia per avvalersi delle nuove e più efficienti tecnologie telematiche, sia per ovviare alle carenze di organico del personale della Polizia Municipale da impiegare al controllo su strada, demandando al suddetto personale della Polizia Municipale una particolare attenzione al controllo della circolazione dei motocicli e motoveicoli. I proventi derivanti dall'introduzione di un sistema di tariffazione degli accessi alle Zone a Traffico Limitato contribuiranno a costituire il fondo di risorse da reinvestire per il finanziamento delle attività per il finanziamento dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile.

In merito al parco veicolare circolante all'interno delle ZTL, si prevede che una minore percentuale sia destinata alle auto ibride ed elettriche.

In particolare, in merito ai veicoli elettrici le immatricolazioni a livello nazionale registrano numeri e percentuali molto basse sul totale: nel 2012, se ne sono vendute appena 524, con una penetrazione dello 0,037% sull'immatricolato complessivo e anche quest'anno le cose non stanno andando meglio: nel periodo gennaio-maggio i risultati sono stati, rispettivamente, di 251 unità e dello 0,041%.

Il mercato è invece in forte crescita relativamente alle auto ibride. In particolare a gennaio 2015 in Italia sono stati messi su strada 6.441 nuovi veicoli a metano, che pesano per il 4,9% sul mercato. La percentuale è la stessa di gennaio 2014, quando il dato si attestò su 5.880: la crescita relativa è stata quindi "assorbita"

dal maggior numero di vendite complessive di veicoli. Crescita piuttosto marcata anche per il GPL, con 11.990 nuove immatricolazioni rispetto alle 9.775 di un anno fa, con una quota di mercato passata dall'8,2% al 9%.

La restante parte del parco veicolare è composta prevalentemente da autovetture alimentate a benzina o a gasolio, bus e veicoli pesanti. Pertanto si può sinteticamente rappresentare la tipologia di vetture che potranno essere oggetto di diversa tariffazione in quanto sistemi alternativi ai veicoli privati con motori alimentati a benzina/gasolio.

| Tipologia | Distribuzione del parco veicolare circolante ZTL |
|-------------------------|--|
| Veicolo elettrico | 0,1 % |
| Veicolo ibrido | 4 % |
| Veicolo Gas | 8 % |
| Veicoli benzina/gasolio | 62 % |
| Autobus/mezzi pesanti | 11,4 % |
| Altri | 2,5 % |
| Moto | 12% |
| Totale | 100 % |

BENCHMARKING (ANALISI COMPARATIVE)

Al fine di effettuare un'analisi di efficienza produttiva ed efficacia del servizio, è opportuno il ricorso ad analisi comparative (*benchmarking*) con le altre realtà urbane, che tuttavia possono risentire delle diverse condizioni di contesto e delle diverse caratteristiche dei sistemi di Trasporto Pubblico Locale.

È istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico, correlati a quelli regionali, e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

Sono stati altresì definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti

locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

Da uno studio sui costi correnti a partire da valori veicoli uniformi, costo pneumatici con ricostruzione, vita utile veicoli dichiarata dagli operatori, effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell'Università Sapienza di Roma, in relazione a dati forniti dall'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), si è determinato un valore del costo standard unitario a chilometro pari a 3,29 €/km per i percorsi extraurbani e 4,25 €/km per i percorsi urbani.

Di seguito si riporta un “semplice” *benchmark* per meglio rappresentare la realtà italiana, anche nelle sue articolazioni territoriali. I dati sono estratti dai bilanci aziendali riferiti all'anno 2011 e riguardano il confronto tra AMAT ed altre otto tra le più grandi aziende del Paese che offrono, in gran parte, servizi prevalentemente urbani².

Il rapporto tra i km percorsi e gli addetti fornisce un primo indicatore di produttività che, se confrontato tra le varie aziende, restituisce alcune interessanti informazioni: escludendo le aziende che gestiscono linee extraurbane, si nota che l'azienda con il miglior indice è l'ATC di Bologna (oltre 17.000 km per addetto all'anno), seguita dall'ATM di Milano e dalla GTT di Torino, in fondo alla “classifica” le due aziende del Meridione, l'ANM di Napoli e l'AMAT di Palermo, entrambe con un indicatore che si attesta abbondantemente sotto i 10.000 km annui.

Se si osservano poi il costo operativo per chilometro (4,6 euro per l'ATC e 7,2 euro per l'ANM), così come i costi ed i ricavi per addetto, è facile intuire che in una situazione, quale è quella italiana, di profonda crisi, bassa produttività e competitività, alcune “aree” del Paese sono ormai sull'orlo del fallimento e che non è più possibile rimandare serie politiche di ristrutturazione del settore.

I ricavi da traffico, al contrario, solo in pochi casi superano la soglia del 30%, mentre gli “altri ricavi” si diversificano, essenzialmente, in considerazione dei servizi “accessori” che gli Enti pubblici affidano alle aziende (gestione della sosta tariffata, dei parcheggi di interscambio, car sharing, ecc.), nonché delle attività di vendita pubblicitaria, servizi per il turismo, eventi e così via.

² Dati forniti dall'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), sulla base dei bilanci aziendali pubblicati. L'ISFORT è stato costituito nel 1994 dall'Ente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e dalle Ferrovie dello Stato Italiane, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del know-how socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

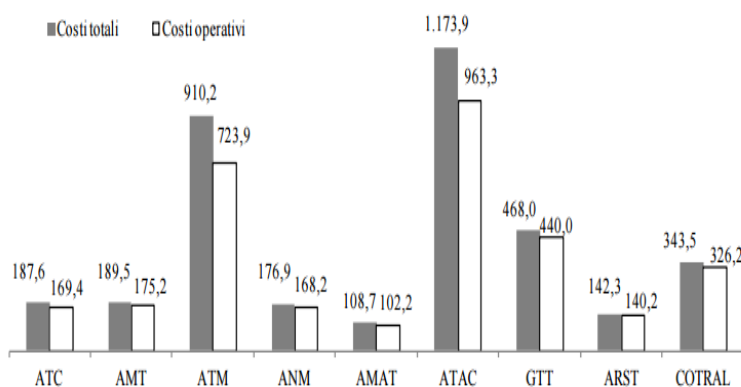
Tab. 5 – Dati produttivi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (anno 2011)

| | Mezzi | Addetti | Km percorsi (mln) | Passeggeri (mln) |
|-----------------|-------|---------|-------------------|------------------|
| ATC - Bologna | 1.251 | 2.159 | 37,2 | 108,4 |
| AMT - Genova | 748 | 2.447 | 29,6 | 154,6 |
| ATM - Milano | 2.995 | 9.379 | 144,7 | 682,0 |
| ANM - Napoli | 873 | 2.490 | 23,4 | 116,0 |
| AMAT - Palermo | 522 | 1.816 | 17,6 | 74,0 |
| ATAC - Roma | 3.481 | 12.212 | 171,7 | 1.515,0 |
| GTT - Torino | 1.548 | 5.338 | 80,3 | 211,2 |
| ARST - Cagliari | 1.075 | 2.122 | 38,4 | 21,5 |
| COTRAL - Roma | 1.642 | 3.565 | 80,2 | 104,0 |

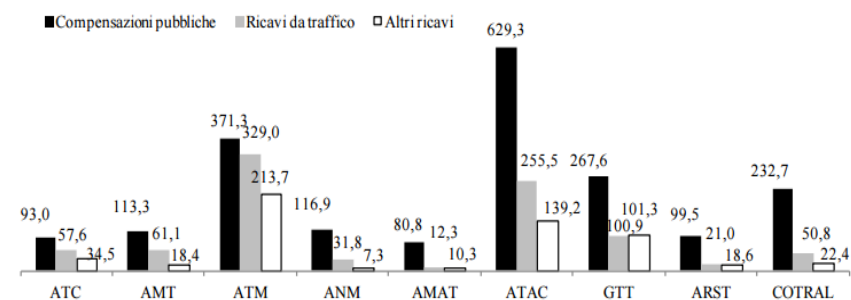
Tab. 6 – Indicatori di produttività ed efficienza economica di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (anno 2011)

| | Km percorsi per addetto | Costi operativi per km (€) | Costi operativi per addetto (€) | Ricavi da traffico per addetto (€) |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| ATC - Bologna | 17.239 | 4,6 | 78.482 | 26.681 |
| AMT - Genova | 12.105 | 5,9 | 71.595 | 24.973 |
| ATM - Milano | 15.423 | 5,0 | 77.181 | 35.082 |
| ANM - Napoli | 9.398 | 7,2 | 67.535 | 12.770 |
| AMAT - Palermo | 9.697 | 5,8 | 56.295 | 6.772 |
| ATAC - Roma | 14.063 | 5,6 | 78.883 | 20.921 |
| GTT - Torino | 15.043 | 5,5 | 82.429 | 18.895 |
| ARST - Cagliari | 18.082 | 3,7 | 66.081 | 9.873 |
| COTRAL - Roma | 22.482 | 4,1 | 91.500 | 14.247 |

Graf. 5 – Costi totali e costi operativi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (milioni di euro, anno 2011)



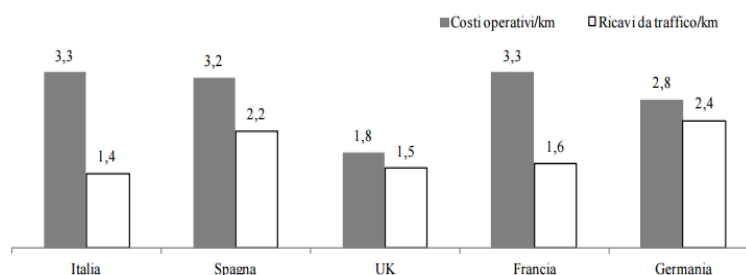
Graf. 6 – Ricavi da traffico, compensazioni pubbliche e altri ricavi di alcune grandi aziende italiane del TPL urbano ed extraurbano (milioni di euro, anno 2011)



Fonte: Nostre elaborazioni su bilanci aziendali

Sul versante dell'efficienza economica il confronto con gli altri sistemi europei non consente di certo di raggiungere risultati più incoraggianti: i costi operativi per chilometro sono tra i più alti (3,3 euro contro, ad esempio, i 2,8 euro registrati in Germania), al contrario dei ricavi da traffico che attestandosi su 1,4 euro per km rappresentano il valore più basso (ben 2,4 euro in Germania), ad ulteriore testimonianza di un modello di tariffazione, quello italiano, particolarmente obsoleto.

Graf. 11 – Costi operativi e ricavi da traffico nel trasporto pubblico nei principali Paesi europei (euro)



Fonte: Bain & Company (2012), *Il trasporto...*, cit.

Alti costi e bassi ricavi da mercato non possono che tradursi in elevata dipendenza dalla contribuzione pubblica. I grafici che seguono disegnano in modo piuttosto chiaro la distanza che ci separa dai principali Paesi europei, infatti se in Italia in media il 38% dei costi operativi è coperto dalle entrate tariffarie (si è già visto, tuttavia, che in questo valore si nascondono realtà profondamente diverse e spesso caratterizzate da un indicatore largamente inferiore al 20%), in Spagna si raggiunge il 58%, il 64% nel Regno Unito e ben l'83% in Germania.

Graf. 12 – Grado di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico nel trasporto locale nei principali Paesi europei (percentuali)



Fonte: Bain & Company (2012), *Il trasporto...*, cit.

DEFINIZIONI

Km contratti di servizio: Km di servizio di linea offerti al pubblico; non comprendono i km dei trasferimenti a vuoto.

Velocità commerciale: rapporto tra le vetture km annue definite nel contratto di servizio e le ore di guida in linea offerte al pubblico come da programma di esercizio; comprende i tempi di fermata e al capolinea.

Giornate lavorate annue: Il numero di giornate lavorate annue viene definito in base alla seguente formula: Giorni totali annui al netto di riposi, ferie, ex festività, festività infrasettimanali, malattie, infortuni, permessi, assenze varie.

Ore guida al giorno: si intendono le ore di guida offerte al pubblico comprensive dei trasferimenti a vuoto e depurate dei tempi di stazionamento e di altri tempi accessori per il personale

Personale di guida: Addetti alla guida (operatori di esercizio).

Personale di movimento: Personale di controllo (Controllo e addetti al movimento), personale turnista e di programmazione.

Personale di deposito: Addetti alle manovre, addetti ai depositi, addetti al rifornimento,

addetti al magazzino, addetti alla pulizia e guardiania.

Personale di manutenzione: Operai di officina (servizi manutentivi), addetti manutenzione impianti

Personale marketing, vendita, comunicazione e qualità: Personale verifica titoli di viaggio, impiegati URP, personale di marketing, relazioni esterne e comunicazione, addetti alle biglietterie, alla distribuzione titoli, addetti alla gestione del contratto di servizio e alla gestione del processo sanzionatorio.

Personale amministrativo: Addetti alle risorse umane e paghe, addetti alla contabilità e controllo di gestione, addetti ai sistemi informatici, addetti agli affari generali/approvvigionamento, addetti centralini e portineria.

Costo unitario del personale (applicabile a ciascuna categoria): è il costo della contrattazione nazionale che varia in funzione dei parametri retributivi. E' dato dalla sommatoria dei seguenti elementi: retribuzione tabellare, contingenza, APA, TDR, Mensa, Valore Cau. Tale valore viene moltiplicato per il numero delle mensilità e del coefficiente degli oneri sociali.

In conclusione sul punto, alla luce di quanto sopra riportato, si può affermare che il costo unitario al km del trasporto pubblico locale per la città di Palermo, sulla base dei km percorsi e delle informazioni riportate nel piano industriale, risulterebbe in linea sia con i dati nazionali sia conforme al costo standard calcolato con il modello di riferimento sopra riportato.

IL SISTEMA TRANVIARIO

Come già evidenziato in sede di premessa in seguito a preciso atto di indirizzo politico della Giunta Municipale (nella seduta del 19.02.2013) la società AMAT Palermo S.p.A è stata designata quale azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo.

Per procedere alla suddetta designazione occorre dal un lato procedere ad una modifica del contratto di servizio vigente (per inserire nel TPL anche il trasporto su rotaia oltre al gommato) e dall'altro al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la gestione dello stesso.

Va da sé che l'avvio del sistema tranviario comporta dei costi già prima dell'inizio dell'esercizio delle linee in conseguenza delle attività di *start-up* necessarie per l'avvio del sistema.

Ed ancora, a tali costi si dovranno aggiungere quelli relativi agli interventi da effettuare sul TPL su gomma e sulle sue infrastrutture al fine di consentire una corretta integrazione dei due sistemi.

Le risorse finanziarie necessarie per la gestione del sistema tranviario - ai fini del raggiungimento di un equilibrio economico complessivo dei servizi del trasporto pubblico locale - dovrebbero provenire sia dai ricavi derivanti da biglietti e abbonamenti sia dai trasferimenti finanziari da parte della Regione.

In questa prospettiva di carenza di risorse finanziarie necessarie per il sostentamento del Trasporto Pubblico Urbano occorre individuare nuove ed innovative fonti di finanziamento, determinate da politiche del traffico, che compensino i minori introiti che provengono sia dai corrispettivi regionali, già denominati contributi in conto esercizio, sia dagli stessi finanziamenti previsti dal Comune di Palermo nell'originario Contratto di Servizio.

Le nuove forme di finanziamento, così come previsto dal PGUT, sono individuate nello schema giuridico-economico-sociale secondo il quale coloro che generano traffico con la guida dei mezzi di trasporto privato, all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) individuate dal Comune di Palermo, sono obbligati al pagamento di una tariffa di accesso, finalizzata al finanziamento del trasporto pubblico in favore della migliore e sostenibile mobilità per l'intera Comunità Cittadina.

Il trasferimento di risorse economiche dai soggetti privati che utilizzano il mezzo di trasporto individuale verso il soggetto che gestisce il trasporto pubblico collettivo, risponde altresì all'esigenza, anch'essa sempre più pressante, di

limitare le conseguenze di natura ambientale che vengono generate dalla insostenibilità dei livelli di inquinamento che vengono prodotti dal traffico automobilistico all'interno delle zone delimitate dalla ZTL.

In questo quadro, l'affidamento alla società partecipata delle attività di riscossione dei proventi della gestione integrata della mobilità urbana, può assolvere anche ad una funzione di co-finanziamento per il trasporto pubblico urbano.

Il tutto anche in considerazione della circostanza i minori introiti dei trasferimenti regionali pari a euro 13.522.277 ai fini del mantenimento del rapporto sinallagmatico delle prestazioni contrattuali trovano una parziale compensazione nelle risorse finanziarie che il comune destina al Trasporto Pubblico Locale e dalle forme di finanziamento alternativo sopra delineate.

A tal fine - in tale contesto - le risorse finanziarie da assegnare all'azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo ai fini delle operazioni di avvio di detto sistema possono trovare per scelta della amministrazione comunale la loro fonte - anche alla luce del Piano Industriale 2015-2019 - in parte nelle risorse finanziarie del trasporto pubblico locale (come diretta conseguenza dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) ed in parte dai ricavi che possono essere realizzati da parte della società affidataria dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana ed di mobilità complementare.

In ogni caso le parti, dopo questa fase di avvio, dovranno necessariamente incontrarsi per rivedere il sistema di finanziamento anche alla luce delle previsioni del piano di esercizio (che l'azienda dovrà presentare entro il 31/12/2015 all'Ufficio competente) e della sua integrazione con il sistema generale della mobilità urbana.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

In conclusione si può affermare

che l'insieme dei servizi con i quali una pubblica amministrazione ha intenzione di attuare una gestione integrata della mobilità quale servizio di mobilità urbana in grado di soddisfare i bisogni della collettività può essere inquadrato – per scelta della pubblica amministrazione – nel sistema dei servizi pubblici locali.

che il costo unitario al km del trasporto pubblico locale per la città di Palermo, sulla base dei km percorsi e delle informazioni riportate nel piano industriale, risulterebbe in linea sia con i dati nazionali sia conforme al costo standard calcolato con il modello di riferimento sopra riportato.

che le risorse finanziarie da assegnare all'azienda esercente del sistema tram della Città di Palermo ai fini delle operazioni di avvio di detto sistema possono trovare sempre per scelta della Amministrazione Comunale la loro fonte - anche alla luce del Piano Industriale 2015-2019 - in parte nelle risorse finanziarie del trasporto pubblico locale (come diretta conseguenza dei minori trasferimenti finanziari da parte della Regione Sicilia) ed in parte dai ricavi che possono essere realizzati dalla gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e di mobilità complementare.

Distinti saluti.

F.T.O.
II DIRIGENTE
Dell'Ufficio del Piano Tecnico del Traffico
Ing. Roberto Biondo

F.T.O.
II DIRIGENTE
Dell'Ufficio Mobilità Urbana
Dott. Antonino Rizzotto