

**PROGETTO**



# **Bilancio preventivo 2016**

## **SOCI**

Provincia di Reggio Emilia  
Comune di Reggio Emilia  
Comune di Albinea  
Comune di Bagnolo  
Comune di Baiso  
Comune di Bibbiano  
Comune di Boretto  
Comune di Brescello  
Comune di Cadelbosco Sopra  
Comune di Campagnola  
Comune di Campegine  
Comune di Canossa  
Comune di Carpineti  
Comune di Casalgrande  
Comune di Casina  
Comune di Castellarano  
Comune di Castelnovo Monti  
Comune di Castelnovo Sotto  
Comune di Cavriago  
Comune di Correggio  
Comune di Fabbrico

Comune di Gattatico  
Comune di Gualtieri  
Comune di Guastalla  
Comune di Luzzara  
Comune di Montecchio  
Comune di Novellara  
Comune di Paviglio  
Comune di Quattro Castella  
Comune di Reggiolo  
Comune di Rio Saliceto  
Comune di Rolo  
Comune di Rubiera  
Comune di S. Ilario d'Enza  
Comune di S. Martino in Rio  
Comune di S. Polo d'Enza  
Comune di Scandiano  
Comune di Toano  
Comune di Ventasso  
Comune di Vetto  
Comune di Vezzano sul Crostolo  
Comune di Viano  
Comune di Villaminuzzo

# **GOVERNANCE**

## **AMMINISTRATORE UNICO**

Dott. Michele Vernaci

## **SINDACO UNICO**

Dott. Ivan Villa

## **CONFERENZA DI COORDINAMENTO E CONTROLLO**

Dott.ssa Lorenza Benedetti – Presidente

Dott. Alessio Mammi

Dott.ssa Claudia Del Rio

## INDICE

RELAZIONE .....	4
RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI 2016 .....	6
Valore della produzione	6
Costi della produzione	6
Differenza fra valore e costo della produzione	7
Proventi ed oneri finanziari	7
Risultato	7
PIANO INVESTIMENTI 2016 – 2018 .....	7
PERSONALE.....	10
GARA EUROPEA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL.....	10
1.    Ambito di riferimento	10
2.    Oggetto della Gara	10
3.    L’aggiornamento del Piano di Riprogrammazione dei Servizi TPL	11
4.    Le risorse economiche	11
5.    La classificazione dei beni strumentali	11
6.    La consultazione per l’individuazione dei beni essenziali	12
7.    Le modalità di trasferimento e condivisione della flotta bus	12
8.    Le modalità di trasferimento e condivisione delle tecnologie	13
9.    La clausola sociale	14
10.   Le modalità di adeguamento delle tariffe	14
11.   Quale normativa di riferimento	14
CONCLUSIONI.....	15

## RELAZIONE

L'Agenzia Locale per la Mobilità ed il trasporto pubblico locale funge da interfaccia tra gli Enti Locali, la Regione Emilia Romagna e il gestore del servizio di trasporto pubblico che sono i suoi naturali interlocutori.

Il suo ruolo è quello di progettare, sviluppare e coordinare i servizi di mobilità collettiva coniugando le strategie di mobilità programmate dagli Enti Locali con le esigenze dei cittadini/viaggiatori e dei gestori dei servizi, in un'ottica di efficacia e sostenibilità.

La forma giuridica di S.r.l. di proprietà pubblica è stata imposta dalla Legge Regionale n. 10/2008 e la struttura particolarmente "snella" consente di ottimizzare le risorse da dedicare al trasporto pubblico locale ed alla mobilità in generale senza gravare sulle risorse necessarie per la produzione del TPL, pur mantenendo il ruolo centrale di progettazione e governo del TPL.

L'Agenzia ha chiuso il bilancio d'esercizio 2015 con una situazione economica complessivamente buona.

L'anno 2016 continuerà ad essere caratterizzato da criticità di tipo finanziario a causa dello sfasamento temporale tra i pagamenti dei contributi di qualificazione dovuti dagli Enti Locali e i termini contrattuali vigenti con l'esercente il servizio. Ad appesantire la situazione vi è, poi, l'esposizione dovuta al credito IVA che, in capo ad un anno, arriva a superare i 2 milioni di Euro.

La necessità di procedere all'esperimento di una nuova gara per l'affidamento del servizio è condizionata dall'incertezza sull'entità delle risorse economiche disponibili per il periodo di riferimento: il recente Atto di Indirizzo triennale (2016–2018) in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale ha individuato le risorse per tali anni, evidenziando una diminuzione a partire dall'esercizio 2016 per € 250.000. Tale diminuzione si attesterà, nel 2017, ad € 500.000.

Di tutto questo si dovrà tener conto nella predisposizione della gara che è in fase di preparazione e che si basa su alcuni fattori chiave:

- L'entità del servizio
- Il livello qualitativo richiesto
- L'entità degli investimenti richiesti
- L'opportunità o meno di suddivisione in lotti
- L'entità del contributo pubblico regionale
- L'entità del contributo pubblico locale
- L'adozione dello schema tariffario base regionale.

Anche il 2016 sarà, comunque, un anno di transizione necessario per misurare il livello di servizio cui si vorrà tendere e tarare, di conseguenza, il livello di contribuzione generale.

Ad Agenzia competono le politiche di investimento sulle infrastrutture del sistema TPL (fermate bus, attrezzature di fermata, autostazioni, depositi, aree di interscambio modale e, in generale, l'accessibilità al sistema): conseguentemente, occorre considerare le risorse necessarie nelle valutazioni economiche degli investimenti per i prossimi anni.

Nell'anno 2016 proseguiranno gli interventi di messa in sicurezza delle fermate asservite ai poli scolastici, iniziati nel corso dell'anno 2014, oltre ad interventi su alcune fermate oggetto di specifiche segnalazioni.

Agenzia persegue gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sicurezza e regolarità dei servizi studiando ed applicando i provvedimenti atti a contenere la crescita del traffico veicolare privato e la conseguente riduzione dell'inquinamento, agendo in accordo con gli Enti proprietari: ogni azione posta in campo andrà in quella direzione, compatibilmente con le risorse disponibili.

La Società ha assunto le funzioni di Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale di cui alla L.R. N. 30/98 e ha per oggetto sociale, fra gli altri:

- La programmazione e progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino di competenza;
- La progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- La gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- Lo svolgimento di ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotraviari;
- La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di TPL;
- L'attività di gestione e monitoraggio del Contratto di servizio con il Gestore aggiudicatario della gara;
- La gestione delle infrastrutture di rete (fermate, autostazioni, depositi) di proprietà.

Nell'anno 2016, in costanza di contribuzione complessiva, non si prevedono ulteriori tagli ai servizi, tuttavia corre l'obbligo specificare che i dati fondamentali del contratto di servizio sono assolutamente da rispettare per garantire l'equilibrio economico della gestione del trasporto pubblico locale.

La realizzazione dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) nei comuni capoluogo oggi è condizione necessaria per poter accedere ai finanziamenti per l'attuazione degli interventi della mobilità urbana, in particolare nel quadro dei POR-FESR 2014-2020. Per tale motivo l'Agenzia provvederà a contribuire con proprie risorse, nel corso del 2016, alla realizzazione del PUMS di Reggio Emilia, garantendo in tal modo l'accesso ai finanziamenti europei.

Fondamentale, quindi, è il mantenimento rigoroso delle percorrenze chilometriche totali entro i limiti previsti dall'Accordo di Programma sui Servizi Minimi di TPL ed il mantenimento del contributo di qualificazione degli Enti Locali.

L'importo complessivo annuo dei contributi a carico degli Enti Locali, in conformità con quanto avvenuto nel 2015, ammonterà ad € 1.933.735,00 senza, pertanto, alcuna variazione rispetto all'anno precedente.

In queste condizioni economiche Agenzia è in grado di assicurare l'equilibrio di bilancio per l'esercizio 2016 e gli impegni sugli investimenti su strutture e impianti di proprietà, contribuendo al miglioramento della sicurezza delle fermate, delle autostazioni e dell'accessibilità al servizio di TPL.

## **RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI 2016**

### **Valore della produzione**

Il valore della produzione previsto è pari a 23,222 milioni di Euro.

Le varie poste che caratterizzano il dato sono le seguenti:

- Ricavi delle vendite e delle prestazioni per 0,597 milioni di Euro composti prevalentemente da affitti degli immobili di proprietà
- Altri ricavi e proventi per 22,625 milioni di Euro composti dai contributi erogati dalla Regione Emilia Romagna (17,692 mln di €) per i servizi minimi di TPL, contributi di qualificazione ex l.r. n.1/2002 (0,250 mln di €), altri ricavi (0,265 mln di €) contributi per il rinnovo CCNL (2,422 mln di €), contributi per abbonamenti agevolati (0,062 mln di €) e contributi erogati dagli Enti locali per la qualificazione dei servizi svolti (1,934 mln di €).

### **Costi della produzione**

I costi della produzione ammontano a 23,091 milioni di Euro e consistono in:

#### **Servizi**

19,579 milioni di Euro prevalentemente composti dal costo del contratto di servizio per la produzione del trasporto pubblico locale.

#### **Altri Costi**

Ammontano a 0,145 milioni di Euro, prevalentemente composti da spese per IMU, contributi associativi, imposte di registro, imposte pubblicità e riaddebiti affitti.

#### **Personale**

Il costo complessivo del personale ammonta a 0,339 mln di Euro, in sostanziale stabilità con lo scorso anno.

Al personale dipendente di Agenzia viene applicato il CCNL degli autoferrotranvieri.

L'organico previsto si attesta a 7 dipendenti a tempo indeterminato ed 1 dipendente a tempo determinato ed è coerente con quanto previsto nel progetto di scissione di ACT.

#### **Ammortamenti**

Gli ammortamenti incidono sui costi della produzione per 0,434 mln di Euro e riguardano gli immobili di proprietà e le infrastrutture di fermata.

La parte più significativa è relativa agli immobili e impianti trasferiti ad Agenzia con l'atto di scissione di ACT ed alle strutture di fermata di recente realizzazione.

## **Differenza fra valore e costo della produzione**

La differenza fra valore e costo della produzione sarà pari a € 130.663.

## **Proventi ed oneri finanziari**

Il risultato della gestione finanziaria si prevede possa essere negativo per € 60.000, in sostanziale stabilità rispetto all'esercizio precedente, generato prevalentemente dall'esposizione finanziaria derivante dal credito IVA che, nel primo anno, si va formando e dall'esposizione finanziaria a breve determinata dai valori conferiti nell'ambito della scissione di ACT.

## **Risultato**

Il risultato dell'esercizio 2016 prima della imposte è previsto pari a € 70.663.

## **PIANO INVESTIMENTI 2016 – 2018**

Agenzia per la Mobilità S.r.l., costituitasi nel gennaio 2013, opera nell'ambito del trasporto pubblico locale mediante le infrastrutture al servizio dello stesso che ha acquisito in proprietà in seguito all'operazione di scissione conclusasi con atto a rogito del notaio Federico Tassinari, repertorio 51683 raccolta 32666, registrato in data 31/12/2012 presso il Registro delle Imprese di Reggio Emilia.

Fra i beni trasferiti ad Agenzia figurano i depositi autobus di Reggio Emilia e di Castelnovo né Monti, nonché le rimesse principali dislocate in provincia e le attrezzature di fermata urbane ed extraurbane, intese come pali di fermata con portaorari e pensiline d'attesa bus dislocate in diversi comuni della Provincia.

Tenuto conto del ruolo di Agenzia e della necessità che il trasporto pubblico possa esprimersi appieno quanto a qualità e fruibilità, oltre ai requisiti di sicurezza per l'incolumità dei passeggeri, si è predisposto il piano degli investimenti per il triennio 2016–2018 in osservanza dei seguenti principi base:

- Mantenimento in efficienza e in buone condizioni di agibilità del patrimonio immobiliare;
- Salvaguardia e miglioramento della sicurezza d'uso del patrimonio;
- Potenziamento e qualificazione dell'accessibilità al trasporto pubblico;
- Estensione e qualificazione del sistema di trasporto pubblico sotto il profilo ambientale, privilegiando scelte e investimenti eco compatibili.

Sulla scorta di tali indirizzi si sono individuate priorità di intervento che tengono principalmente conto dei seguenti elementi:

1. completamento degli interventi avviati nel corso del 2015;
2. rispetto degli accordi e convenzioni sottoscritti o in fase di sottoscrizione con Enti Locali, Regione ovvero altri partner;
3. reperibilità di risorse economiche nell'ambito delle politiche di bilancio di Agenzia;
4. ottenibilità di risorse per il finanziamento delle eventuali opere pluriennali.

Gli obiettivi specifici del piano sono finalizzati al compimento delle scelte strategiche studiate e condivise con gli Enti Locali, sono riassumibili come segue:



- a) potenziamento dell'accessibilità e miglioramento della sicurezza e del comfort delle fermate bus per autisti e passeggeri;
- b) miglioramento della sicurezza nei luoghi di lavoro per le aree destinate alla manutenzione dei mezzi degli insediamenti di proprietà assegnati in uso al gestore;
- c) miglioramento della fruibilità delle aree di piazzale dei depositi mediante riasfaltatura delle zone più deteriorate degli insediamenti di proprietà assegnati in uso al gestore;
- d) salvaguardia ambientale negli impianti di deposito mediante interventi, accorgimenti e tecniche rispettose dell'ambiente.

Il Piano prevede investimenti complessivi nel triennio per € **545.570**, totalmente finanziati da Agenzia.

Lo schema che segue riporta la descrizione dei singoli interventi e l'anno di avvio dei lavori.

L'effettiva realizzazione degli interventi alle fermate al servizio dei poli scolastici, che prevedono anche la contribuzione regionale come previsto dalla Delibera della Giunta Regionale n. 2129/2015, è commisurata all'approvazione dei progetti esecutivi e del relativo quadro economico, con planimetria generale dell'intervento e relazione illustrativa modulare

Nel caso in cui il contributo regionale non fosse corrisposto, ovvero fosse corrisposto solo in parte, a causa di eventuali rimodulazioni operate dalla Regione stessa, si procederà con la realizzazione in proporzione di quota parte degli interventi.

I restanti interventi verranno realizzati secondo il piano predisposto (tavola 1), in autofinanziamento di Agenzia, ovvero, laddove l'entità dei lavori superasse le disponibilità finanziarie della stessa, con il contributo degli enti locali interessati.

Fra gli interventi sugli immobili di proprietà è prevista la fornitura ed installazione di un impianto di depurazione delle acque di lavaggio del deposito bus di Via del Chionso, che, sostituendo il vecchio impianto chimico-fisico, garantirà alti livelli di depurazione con costi energetici contenuti per la tutela dell'ambiente.

Alla fine dell'anno 2016 si prevede il completamento dell'installazione, presso le principali fermate del servizio di TPL, dei pannelli a messaggio variabile, recanti le informazioni dinamiche degli orari di transito dei bus con il relativo tempo di attesa, del progetto GIM.

I restanti interventi riguardano la rete delle fermate che verrà gradualmente riqualificata con installazioni di nuova fornitura o il ricondizionamento di quelle ancora in buono stato.

TAVOLA 1

<b>AGENZIA MOBILITA' REGGIO EMILIA PIANO INVESTIMENTI TRIENNIO 2016 - 2018</b>				
Investimenti	Importo totale	Annualità intervento		
		Importi		
		2016	2017	2018
Sostituzione impianto di depurazione chimico/fisica presso il deposito di Via del Chionso	€ 110.000	€ 110.000		
Interventi strutturali di messa in sicurezza fermate asservite ai poli scolastici Reggio Emilia (fase 2)	€ 150.000	€ 150.000		
Fornitura e installazione sistemi di monitoraggio satellitare bus con PMV alle principali fermate del trasporto pubblico	€ 150.945		€ 150.945	
Manutenzione straordinaria struttura deposito officina di Via del Chionso (RE) Intervento di sistemazione asfalto piazzali e riparazione muro di tamponamento lato sud/ovest capannone officina	€ 80.000		€ 40.000	€ 40.000
Installazione/sostituzione pensiline d'attesa e adeguamento fermate bus secondo programma allegato	€ 54.625	€ 21.500	€ 20.085	€ 13.040
	<b>€ 545.570</b>	<b>€ 281.500</b>	<b>€ 211.030</b>	<b>€ 53.040</b>

## **PERSONALE**

L'organico di Agenzia per l'anno 2016 si attesterà a 8 unità medie, in coerenza con il piano economico stilato durante il processo di scissione di ACT che prevedeva un organico di 8 FTE oltre all'Amministratore Unico.

## **GARA EUROPEA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL**

Dalla fine dello scorso anno, Agenzia di Reggio Emilia, in coordinamento con quella di Modena e secondo quanto previsto dalla vigente normativa regionale, hanno avviato i lavori di predisposizione della gara europea per l'affidamento del servizio di TPL.

### **1. Ambito di riferimento**

La Regione Emilia-Romagna, con deliberazione della Giunta Regionale n° 908/2012, in attuazione dell'art. 25 del D.L. n. 1/2012 (art. 3bis della L. 27/2012 di conversione), ha definito gli ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale autofiloviari, prevedendo un unico ambito ottimale di riferimento per i bacini provinciali di Modena e Reggio Emilia, denominato "Ambito Secchia-Panaro". Con la medesima delibera la Regione ha disposto il divieto di affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori.

Tale organizzazione è stata, peraltro, ribadita e confermata dall'Atto di Indirizzo Triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del TPL regionale e locale, approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale in data 8 settembre 2015.

La gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL nei territori di Modena e Reggio Emilia dovrebbe, quindi, assumere come riferimento il bacino Secchia-Panaro, non divisibile in lotti (cd. lotto unico), con aggiudicazione del servizio in esclusiva dell'intero ambito ad un unico operatore (oppure ad un'Associazione Temporanea di Imprese).

Rispetto a questa impostazione la recente legge della Regione Emilia Romagna di riforma del sistema di governo regionale e locale (L.R.13/2015) ha innescato un'ampia discussione in merito all'articolazione delle aree vaste subregionali e sono stati abbozzati diversi sistemi di riordino territoriale: conseguentemente, anche nel settore del trasporto pubblico locale potrebbe non essere definitivamente stabilizzata la disciplina degli ambiti ottimali sovrabacinali.

### **2. Oggetto della Gara**

Assumendo come riferimento l'ambito Secchia-Panaro, l'oggetto della gara diventa il servizio di trasporto pubblico locale su gomma e filoviario dei due bacini provinciali. Gli attuali servizi TPL, articolati in urbani, urbani filoviari, extraurbani e flessibili, sono l'esito delle gare precedenti e di un lavoro di implementazione/riprogrammazione in ragione delle risorse disponibili. A risorse economiche invariate, si ipotizza di mettere a gara l'attuale servizio utilizzando i criteri di "scostamento" e "flessibilità" collaudati nel bacino provinciale di Reggio Emilia da oltre 10 anni.

L'articolato sistema di trasporto pubblico trae, infatti, la propria origine da un complesso lavoro svolto negli ultimi anni che ha visto come protagoniste principali le dorsali ferroviarie che hanno permesso la realizzazione di un piano di riprogrammazione del TPL ambizioso e fortemente orientato all'efficienza del sistema.

La mobilità delle persone in un bacino territoriale si basa su diverse forme di servizio ed è per questo che, nell'individuazione del perimetro di gara del TPL, si terrà conto anche di alcune

tipologie di trasporto che oggi sono organizzate in ambiti specializzati ma che potrebbero, per la loro intrinseca natura, proficuamente essere riprogrammate nell'ambito del trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 9 comma 1 lettera e) e dell'art. 24 comma 2 della L.R. 30/98 e s.m.i..

### **3. L'aggiornamento del Piano di Riprogrammazione dei Servizi TPL**

Nell'ottobre 2013 la Regione e gli Enti Locali hanno approvato i Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL per il triennio 2013/2015 i cui obiettivi erano:

- Contenimento della produzione chilometrica dei Programmi di Esercizio Base;
- Incremento del numero dei viaggiatori e miglioramento del coefficiente di riempimento delle corse;
- Miglioramento del rapporto ricavi/costi.

Atteso che in ciascun bacino provinciale i Piani sono in fase avanzata di attuazione, occorre che gli Enti Locali Soci, prima dell'avvio delle procedure di gara, definiscano gli indirizzi per l'aggiornamento dei suddetti Piani di Riprogrammazione, tenuto conto delle risorse economiche che saranno rese effettivamente disponibili.

Nel caso si decida di procedere ad un'integrazione totale tra i servizi TPL si dovrà anche redigere un Piano di Riprogrammazione unico d'ambito.

### **4. Le risorse economiche**

Il Regolamento CE n° 1370/2007, relativo ai servizi di trasporto passeggeri su strada, che insieme al D. Lgs. n. 422/97 (cd. "Decreto Burlando") e alla L.R. 30/98 e s.m.e.i. rappresentano il quadro normativo di riferimento in tema di TPL, dispone, in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, che la durata dei contratti di servizio non possa essere superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus. Anche la stessa L.R. 30/1998 e s.m.i. - Disciplina Generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale dell'Emilia Romagna - stabilisce, al suo art. 13, comma 10, che gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri autofilotranviari abbiano una durata di dieci anni

La gara dovrebbe, quindi, essere impostata su una programmazione decennale dei servizi e delle relative risorse economiche.

Tuttavia, il quadro di riferimento appare caratterizzato da elevate incertezze finanziarie e normative, al punto da rendere disponibili alle Agenzie per la Mobilità, nel 2015 e così anche per questi primi mesi del 2016, le risorse economiche per acquistare i servizi di trasporto pubblico con cadenze mensili o bimestrali.

La stessa Regione è in grado di programmare le risorse da destinare ai servizi minimi autofiloviari per periodi non superiori al triennio a fronte, anche, di pesanti incertezze sulla continuità e regolarità di erogazione della quota assegnata dal Fondo Nazionale Trasporti.

### **5. La classificazione dei beni strumentali**

La delibera ART n° 49 del 17 giugno 2015, relativa alle misure per la redazione dei Bandi di Gara per l'assegnazione dei servizi di TPL, ha definito misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione dei servizi stessi.

I beni strumentali sono suddivisi in tre categorie:

- a. beni essenziali per i quali ricorrono la condivisibilità, la non sostituibilità, la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la dominanza;
- b. beni indispensabili, sottocategoria dei beni essenziali, per i quali non ricorre la condizione della condivisibilità;
- c. beni commerciali per i quali si configura un uso concorrente in quanto reperibili sul mercato e duplicabili a costi sostenibili.

Tale classificazione costituisce un'innovazione rispetto all'attuale assetto, conseguentemente gli Enti Locali Soci dovranno fornire indirizzi sul tema alla Stazione Appaltante, tenendo conto che la disponibilità a costi sostenibili dei beni strumentali costituisce un fattore di maggior contendibilità della gara, mentre, viceversa, rappresenta una barriera alla competizione introdurre obblighi di acquisto e/o di affitto a costi elevati.

Alcuni esempi per chiarire le opzioni da scegliere:

La rete ferroviaria, le infrastrutture di fermata, le autostazioni e i terminal, sono certamente beni essenziali.

I depositi bus, i distributori di carburante, gli impianti di lavaggio bus, le officine potrebbero essere inseriti nella categoria dei beni commerciali.

L'eventuale decisione di escludere dal perimetro dei beni essenziali i depositi bus (o parte di essi) e i relativi impianti, rischia di impoverire le Agenzie che si troverebbero a gestire un patrimonio immobiliare costruito con risorse pubbliche da destinare forzatamente a scopi diversi da quelli originari.

## **6. La consultazione per l'individuazione dei beni essenziali**

La citata delibera ART n° 49/2015 (Misura 2, comma 6) stabilisce che l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte degli Enti Affidanti tenga conto degli esiti di un'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di preinformazione della gara, ex art. 7 del Regolamento CE 1370/2007.

Al riguardo occorre assumere precisi orientamenti in merito a:

- a) opportunità per i bacini di Modena e Reggio Emilia di svolgere la consultazione, atteso che entrambe le Agenzie hanno, da tempo, provveduto a pubblicare l'avviso di preinformazione della gara (marzo 2014);
- b) modalità, tempi e soggetti da coinvolgere, in caso di eventuale svolgimento della consultazione.

## **7. Le modalità di trasferimento e condivisione della flotta bus**

Le flotte bus costituiscono il principale strumento di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, esse sono state implementate nel corso degli ultimi anni con tecnologie di bordo all'avanguardia, acquistate prevalentemente con risorse pubbliche (AVM, STIMER MI Nuovo).

Allo stato attuale, per effetto della perdurante crisi economica, le flotte bus di entrambi i bacini provinciali hanno maturato un'età media relativamente elevata, e presentano, nei servizi urbani in particolare, importanti differenziazioni (mezzi ferroviari e a metano a Modena, mezzi alimentati a GPL a Reggio Emilia).

La legislazione vigente (legge di stabilità 2015 n° 190/2014) stabilisce il blocco della circolazione degli autobus euro 0 e pre-euro 0 dal 01/01/2019

Il citato Atto di Indirizzo Regionale 2016-2018 in merito al rinnovo delle flotte bus stabilisce:

- di perseguire tale rinnovo, mediante il ricorso ai fondi POR-FESR 2014/2020 e ai fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- di prevedere l'adozione dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) da parte dei Comuni capoluogo in quanto elemento necessario di coerenza con i finanziamenti POR-FESR 2014/2020, così come richiesto dall'Unione Europea.

L'entità delle risorse disponibili, allo stato attuale, non è noto, e le procedure per adottare i PUMS non sono ancora iniziate.

La programmazione delle risorse per il rinnovo della flotta bus è resa ulteriormente incerta dalla decisione della Regione di non promuovere, nel prossimo triennio, Accordi di Programma con gli Enti Locali, in considerazione del quadro finanziario regionale che evidenzia difficoltà nel sostenere politiche di investimento (citazione testuale).

In tale contesto, gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie devono assumere una decisione in merito alle modalità di trasferimento dell'attuale flotta bus all'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara.

Ad esempio, la flotta bus con anzianità fino a 12 anni può essere classificata bene essenziale e come tale obbligatoriamente trasferibile all'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara; viceversa la quota di flotta bus con anzianità superiore a 12 anni potrebbe essere inserita nella categoria dei beni commerciali, il cui acquisto da parte dell'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara resta discrezionale e negoziabile con il gestore uscente.

Gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie, per garantire reale contendibilità della gara, devono stabilire gli obiettivi qualitativi di rinnovo della flotta da perseguire con la gara, compatibilmente con le risorse disponibili e/o attraverso investimenti propri dei gestori, dandone l'opportuna rilevanza in fase di valutazione delle offerte di gara.

Per quanto riguarda il tema del rinnovo delle flotte bus occorre, inoltre, tenere presente che il gestore effettua le proprie scelte sulla base di parametri di vario tipo: costo del denaro per la parte autofinanziata, extra-costi di manutenzione legati alla vetustà del parco mezzi, valore degli ammortamenti e loro sostenibilità economica a bilancio, rischi avarie in linea e relativi costi di intervento.

## **8. Le modalità di trasferimento e condivisione delle tecnologie**

Le tecnologie di bordo e i relativi sistemi informatici di coordinamento e controllo, sono strumenti strategici per la programmazione operativa, la progettazione e il controllo dei servizi oggetto di gara.

Gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie, per garantire reale contendibilità della gara, devono:

- a. assicurarsi la piena accessibilità, in ogni tempo, ai dati sorgente generati dai sistemi AVM/GIM e STIMER – Mi Muovo (per il bacino di Modena si tratta di una conferma, per il bacino di Reggio Emilia si tratta di un avvio);
- b. fissare i livelli di interoperabilità delle flotte bus nei due bacini provinciali, definendo, nel contempo, gli standard minimi di dotazioni tecnologiche per assicurare l'effettivo monitoraggio dei servizi svolti (un primo livello potrebbe essere costituito dalla flotta extraurbana comune ai due territori);

## **9. La clausola sociale**

I documenti di gara devono disciplinare le modalità di trasferimento del personale e di gestione del trattamento di fine rapporto del personale medesimo all'eventuale nuovo aggiudicatario; la più volte citata delibera ART n° 49/2015 stabilisce che gli Enti Affidanti, per l'individuazione del personale da trasferire, tengano conto degli esiti della consultazione prevista sulla disciplina dei beni essenziali e indispensabili al servizio.

Prima dell'avvio della procedura di gara gli Enti Locali Soci dovrebbero siglare un accordo con le Organizzazioni Sindacali e il Gestore attuale per assicurare il rispetto della clausola sociale.

In tale contesto, uno dei nodi da sciogliere è la continuità degli accordi aziendali, di secondo livello, che, tra l'altro, allo stato attuale, risultano differenti tra i due bacini provinciali.

## **10. Le modalità di adeguamento delle tariffe**

I documenti di gara devono indicare le variazioni degli elementi di ricavo tariffari nel periodo di validità contrattuale.

L'attuale assetto normativo e regolamentare in materia di tariffe dei servizi di TPL attribuisce direttamente alla Regione il potere di definire i livelli tariffari extraurbani, mentre resterebbero di competenza comunale le modalità di adeguamento delle tariffe urbane.

Quindi, per procedere alla pubblicazione della Gara, sarebbe necessario che la Regione aggiornasse gli indirizzi di politica tariffaria al fine di mettere la Stazione appaltante nelle condizioni di specificare nel Capitolato:

- a. I livelli di evoluzione nel tempo (10 anni) delle tariffe extraurbane;
- b. La convergenza di tali tariffe nei due territori provinciali;
- c. I livelli di partenza e le eventuali evoluzioni nel tempo delle tariffe urbane;
- d. Gli eventuali gradi di convergenza tra le tariffe urbane di Modena, Reggio Emilia, Carpi e Sassuolo.

## **11. Quale normativa di riferimento**

La normativa statale e regionale, le direttive, le sentenze, le posizioni degli Enti di controllo, non sono omogenee e spesso in contraddizione. I Comuni capoluogo stanno iniziando, ora, il percorso di redazione e approvazione dei Piani urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). Il quadro di riferimento non è, pertanto, l'ideale per svolgere, con le dovute garanzie di legittimità, questa gara. Occorrerà, quindi, tenere conto di tale situazione e condividere con i Soci delle due Agenzie i diversi passaggi del percorso da seguire, partendo dalle valutazioni sopra riportate.

## CONCLUSIONI

In funzione delle considerazioni sopra elencate, si chiede all'Assemblea l'approvazione del bilancio preventivo 2016.

Il conto economico è nettamente migliorato rispetto a soli due anni fa, ma rimane ancora gravato da oneri finanziari derivanti, in parte, dalla situazione patrimoniale di conferimento da ACT, che presentava consistenti debiti a breve, dall'effetto derivante dai crediti IVA, che matureranno nel corso dell'esercizio, e dalle procedure di liquidazione dei contributi di qualificazione degli Enti Locali, che spostano l'incasso effettivo solo nel corso della seconda parte dell'esercizio, generando la conseguente esposizione finanziaria.

L'abbattimento di € 250.000 del contributo regionale di cui alla l.r. n.1/2002 comporterà un'inevitabile riduzione dei margini di bilancio da destinare alle opere di riqualificazione infrastrutturale.

Gli interventi di minima previsti dal piano degli investimenti 2016–18 sono stati orientati a mantenere, qualificare e migliorare le condizioni d'uso in sicurezza del patrimonio aziendale, a potenziare l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico locale ed a qualificare i nodi d'interscambio tra reti e/o tra modalità di spostamento. E', tuttavia, necessario valutare con lungimiranza ogni possibile ipotesi di qualificazione dei servizi operando in sinergia con le amministrazioni comunali.

Da queste considerazioni originano le ipotesi fondanti del bilancio preventivo:

- **Corresponsione ad Agenzia dei contributi di qualificazione a carico degli EE.LL. entro il mese di settembre 2016 nella medesima entità economica dello scorso esercizio;**
- **Mantenimento del quantitativo chilometrico di servizi minimi di TPL al livello fissato dagli accordi regionali.**

L'Amministratore Unico  
Dott. Michele Vernaci



<b>CONTO ECONOMICO PREVENTIVO 2016</b>			
	Consuntivo 2014	Consuntivo 2015	Preventivo 2016
<b>Valore della produzione</b>	<b>23.625.972</b>	<b>23.935.860</b>	<b>23.221.918</b>
Ricavi delle vendite	693.836	764.860	596.800
Altri ricavi	310.474	558.508	265.194
Contributi servizi minimi TPL	17.701.020	17.692.428	17.692.000
Contributi RER qualificazione TPL	518.682	500.000	250.000
Contributi RER abb. Agevolati	45.117	62.341	62.341
Contributi EELL (qualificazione e progetti minist.)	1.933.735	1.933.735	1.933.735
Contributi rinnovo CCNL	2.421.848	2.421.848	2.421.848
Contributi formazione	1.259	2.141	0
<b>Costi della produzione</b>	<b>23.320.332</b>	<b>23.699.735</b>	<b>23.091.255</b>
Costo dei servizi	19.571.352	19.600.482	19.579.146
Costo del personale	218.806	336.963	338.800
Costi godimento beni terzi	21.549	24.177	23.241
Corresponsione contributi CCNL	2.380.568	2.380.568	2.380.568
Ammortamenti e svalutazioni	441.580	369.411	434.000
Oneri diversi di gestione	163.592	160.829	145.000
Accantonamenti	522.885	827.305	190.500
<b>Differenza</b>	<b>305.640</b>	<b>236.125</b>	<b>130.663</b>
<b>Gestione finanziaria (Interessi passivi)</b>	<b>176.526</b>	<b>50.995</b>	<b>60.000</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>129.115</b>	<b>185.131</b>	<b>70.663</b>

RIPARTO CONTRIBUTO DI QUALIFICAZIONE TPL ANNO 2016

E N T E	% di Riparto	Importo €
PROVINCIA DI REGGIO E.	28,62%	553.435
COMUNE DI REGGIO E.	38,55%	745.455
ALBINEA	1,37%	26.492
BAGNOLO IN PIANO	0,58%	11.216
BAISO	0,28%	5.414
BIBBIANO	0,61%	11.796
BORETTO	0,36%	6.961
BRESCELLO	0,38%	7.348
CADELBOSCO SOPRA	0,70%	13.536
CAMPAGNOLA	0,38%	7.348
CAMPEGINE	0,32%	6.188
CANOSSA	0,28%	5.414
CARPINETI	0,35%	6.768
CASALGRANDE	1,97%	38.095
CASINA	0,34%	6.575
CASTELLARANO	0,65%	12.569
CASTELNUOVO MONTI	1,00%	19.337
CASTELNUOVO SOTTO	0,61%	11.796
CAVRIAGO	0,67%	12.956
CORREGGIO	2,94%	56.852
FABBRICO	0,47%	9.089
GATTATICO	0,39%	7.542
GUALTIERI	0,53%	10.249
GUASTALLA	1,99%	38.481
LUZZARA	0,68%	13.149
MONTECCHIO	1,08%	20.884
NOVELLARA	0,96%	18.564
POVIGLIO	0,53%	10.249
QUATTRO CASTELLA	0,71%	13.730
REGGIOLO	0,63%	12.183
RIO SALICETO	0,36%	6.961
ROLO	0,29%	5.608
RUBIERA	2,30%	44.476
S. MARTINO IN RIO	0,44%	8.508
S. POLO D'ENZA	0,39%	7.542
S. ILARIO D'ENZA	2,20%	42.542
SCANDIANO	3,16%	61.106
TOANO	0,34%	6.575
VENTASSO	0,52%	10.055
VETTO D'ENZA	0,19%	3.674
VEZZANO	0,29%	5.608
VIANO	0,21%	4.061
VILLAMINOZZO	0,38%	7.348
TOTALE	100,00%	1.933.735