

Relazione per la proroga dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale di Mantova e determinazioni conseguenti

Indice

1. Premessa

1.1.Introduzione

1.2. Ammortamenti residui periodo di affidamento

2. Motivazione della richiesta di prorogare

3. Contesto di riferimento

4. Percorso formale proposto

5. Contenuti della proposta di proroga

5.1. Standard qualitativi parco veicolare dei Contratti di Servizio in atto

5.2. Interventi aggiuntivi in corso di affidamento

5.2.1. Rinnovo parco rotabile

5.2.2. Costruzione impianto compressione e distribuzione metano (CNG)

5.2.3. Costruzione nuovo impianto lavaggio autobus

5.2.4. Implementazione sistema di bigliettazione elettronica di bordo (SBE)

5.2.5. Installazione impianti spegnimento incendi su tutti i bus della flotta

5.2.6. Aggiornamento sistema AVM di bordo

5.2.7. Implementazione sistemi di videosorveglianza di bordo

5.3. Interventi ed investimenti previsti nel corso della proroga

5.3.1. Nuova Navetta parcheggi scambiatori

5.3.2. Progetto linea CC Circolare in Città full CNG

5.3.3. Progetto modifica rete urbana area Porto Mantovano

5.3.4. Implementazione linea regionale Rlink Mantova – Brescia

5.3.5. Tabella riassuntiva investimenti previsti in corso di proroga

6. Conclusioni.



1. Premessa

1.1. Introduzione

Nel 2020, il 31 marzo per il servizio interurbano ed il 31 maggio per quello urbano e di area urbana, arriveranno a scadenza i contratti di TPL sottoscritti da Apam Esercizio Spa con l'Agenzia del TPL del Bacino di Cremona e Mantova.

Per tali contratti si è già usufruito dell'opzione, contrattualmente prevista e tutt'ora in corso, di rinnovo per analogo periodo ed alle medesime condizioni contrattuali, per complessivi 4 + 4 anni di servizio assegnato.

Già da tempo Codesta Agenzia ha ventilato la volontà, senza però ancora adottarne gli impegni formali conseguenti, di prorogare a scadenza, per un'intera annualità, i contratti di Mantova, posticipandone il termine al 2021, per consentirne l'allineamento con le scadenze previste nel Cremonese e con l'obiettivo dichiarato di poter bandire un'unica gara per tutti i servizi di TPL in essere nel territorio di Cremona e Mantova.

Risulta quindi indispensabile per Apam Esercizio Spa comprendere chiaramente la successione degli avvenimenti che riguardano o riguarderanno i contratti di TPL di cui è titolare, affinché sia possibile modulare correttamente l'assunzione dei propri impegni sugli investimenti nel parco veicolare e negli impianti, nonché nei contratti di secondo livello che integrano il rapporto datoriale con i propri dipendenti.

1.2. Ammortamenti residui periodo di affidamento (2012 – 2020)

Nella tabella sottostante sono riassunti gli ammortamenti residui inerenti agli investimenti effettuati nell'intero periodo contrattuale 2012 – 2020, riguardanti gli autobus del servizio urbano, quelli del servizio interurbano e gli impianti comuni ai due servizi.

Si evidenzia che anche nel secondo quadriennio contrattuale la Società ha continuato a realizzare gli investimenti utili al mantenimento degli standard qualitativi contrattuali, senza quindi determinare blocchi in tal senso, con la conseguente costituzione di ulteriori ammortamenti, con proiezione al 31/12/2020.



INVESTIMENTI PERIODO 2018-2020 – MANTOVA							
	Residuo 31/12/2018	Invest. 2019	Amm.ti 2019	Residuo al 31/12/2019	Invest. 2020	Amm.ti 2020	Residuo 31/12/2020
COSTI							
Autobus urbani	3.790.000	2.325.000	632.000	5.483.000	750.000	743.000	5.490.000
Autobus interurbani	10.418.000	1.351.000	1.510.000	10.259.000	433.000	1.445.000	9.247.000
Tecnologie e Impianti	975.000	0	220.000	755.000	3.550.000	323.000	3.982.000
Totale Costi	15.183.000	3.676.000	2.362.000	16.497.000	4.733.000	2.511.000	18.719.000
CONTRIBUTI							
Autobus urbani	-1.603.000	-225.000	-176.000	-1.652.000	-750.000	-254.000	-2.148.000
Autobus interurbani	-4.114.000	-406.000	-527.000	-3.993.000	-206.000	-494.000	-3.705.000
Tecnologie e Impianti	-229.000	0	-40.000	-189.000	-1.000.000	-90.000	-1.099.000
Totale Contributi	-5.946.000	-631.000	-743.000	-5.834.000	-1.956.000	-838.000	-6.952.000
AMMORTAMENTI A CARICO APAM							
Autobus urbani	2.187.000	2.100.000	456.000	3.831.000	0	489.000	3.342.000
Autobus interurbani	6.304.000	945.000	983.000	6.266.000	227.000	951.000	5.542.000
Tecnologie e Impianti	746.000	0	180.000	566.000	2.550.000	233.000	2.883.000
Totale Ammortamenti a carico Apam	9.237.000	3.045.000	1.619.000	10.663.000	2.777.000	1.673.000	11.767.000

2. Motivazione della richiesta di proroga

Il contesto incerto nel quale viene a ritrovarsi il trasporto pubblico, relativamente all'instabilità delle risorse pubbliche sia a livello nazionale che locale ed ai possibili conflitti normativi che potrebbero insorgere a valle degli aggiornamenti in corso alla delibera dell'ART e riflettersi nelle future gare, pone Apam Esercizio Spa nella condizione di doversi fare parte attiva nel proporre e ritrovare soluzioni praticabili, che consentano di garantire un servizio di trasporto stabile per il territorio in cui opera e, nel contempo, tutelare gli azionisti e facilitare le valutazioni degli stessi circa il futuro assetto societario.

La richiesta di una proroga significativa dei contratti di TPL in essere, fondata su previsioni normative che consentano a Codesto Ente di poterla considerare e valutare positivamente, appare come una risposta concreta alle incertezze di fondo ed alle necessità suddette, con la prospettiva di garantire un atteso ritorno degli importanti investimenti che la Società ha effettuato nel recente passato e che, soprattutto nell'ambito impianti, la vede impegnata su progetti pluriennali che devono potersi concludere secondo le previsioni effettuate ed avere la possibilità di poter sviluppare e consolidare i propri effetti benefici.



3. Contesto di riferimento

Esistono sul territorio nazionale situazioni e casi a cui potersi riferire per analogia, rispetto alle problematiche riferite ai contratti di Mantova.

Per stabilire però se la suddetta proroga sia configurabile o meno rispetto alle norme di riferimento oggi in vigore, occorre innanzitutto distinguere a quale tipo di proroga è corretto riferirsi: a) proroga "in senso stretto"; b) proroga "in senso lato".

La prima, connessa all'ammortamento di investimenti che l'affidatario ha già effettuato o che intende effettuare, può avere durata non superiore alla metà della durata dell'affidamento principale; la seconda ha carattere emergenziale ed è di durata biennale.

a) Proroga "in senso stretto" - Per questa tipologia non esistono norme nazionali che la disciplinino. Vi è un principio generale, scaturito da un pronunciamento del TAR Lazio 9212/2018, secondo il quale la proroga, anche se in calce agli atti di gara, deve essere adeguatamente motivata per assumere carattere di legittimità.

Interessante, seppur limitato, il passaggio nell'art. 168 del Codice dei Contratti Pubblici ove, riguardo alle concessioni ultra-quinquennali, si precisa che la durata massima non può essere superiore al periodo necessario al recupero degli investimenti, incrementato di un utile ragionevole, sia effettuati all'avvio del contratto, sia "in corso di concessione".

In tale quadro nazionale s'inseriscono le seguenti previsioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, del 23 ottobre 2007:

- il Considerando n. 15, che ammette: *"... la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale"*

- l'Art. 4, comma 4 che, con maggior dettaglio, dispone: *" Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50% se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto."*

La Commissione Europea, con propria comunicazione interpretativa n. 29 del 03/2014, ha ritenuto opportuno osservare che *"... Qualsiasi decisione riguardante la proroga della durata di un contratto di servizio pubblico del 50% dovrebbe essere subordinata alle seguenti considerazioni:*

- Il contratto di servizio pubblico deve obbligare l'operatore ad investire in beni, come per esempio materiale rotabile, strutture per la manutenzione o infrastrutture il cui periodo di ammortamento sia eccezionalmente lungo ..."; - "..... Se è necessario decidere una proroga della



durata mentre il contratto è in corso, perché i previsti investimenti in nuovo materiale rotabile non sono effettuati all'inizio del periodo contrattuale ma, per ragioni tecniche, in una fase successiva, la proroga totale del contratto non deve superare il 50% della durata di cui all'art. 4, paragrafo 4"

Da tale comunicazione si evince che la Commissione Europea conferma che la proroga non richiede investimenti di portata eccezionale, ma una loro durata di ammortamento particolarmente lunga e come tale "eccezionale". Precisa anche che deve essere il contratto di servizio ad imporre tali investimenti e la cosa risulta particolarmente calzante per un piano di rinnovo del parco mezzi finalizzato al mantenimento dell'età media contrattualmente prevista.

A conclusione di questa parte, appare opportuno richiamare anche quanto affermato dal Consiglio di Stato nella propria sentenza n. 318/2018, in relazione ad una proroga prevista negli atti di gara: *"..... la dizione dell'articolo [4.4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007] non fa riferimento alcuno al momento del contratto in cui i beni di entità significativa debbano essere forniti* Per tanto non si può negare che possano essere conferiti anche nel periodo oggetto dell'estensione contrattuale"

In altri termini, il Consiglio di Stato supera l'orientamento secondo il quale gli investimenti che possono legittimare la richiesta di proroga debbano essere quelli previsti come obbligatori nell'arco della durata base del contratto, ammettendo che, implicitamente, la proroga possa servire anche a "coprire" l'ammortamento dei beni forniti successivamente alla scadenza del contratto base.

b) Proroga "in senso lato" - Anche in questo caso non si ha riscontro, in ambito nazionale, di norme che consentano di disciplinare tale provvedimento. Ragionevolmente questo è determinato dalla normativa primigenia di settore, ossia il D.Lgs 422/1997, che stabilisce chiaramente che l'affidamento dei servizi di TPL deve avvenire mediante procedure competitive, indicando quindi implicitamente che la proroga di un contratto in essere non può considerata lo strumento legittimo per l'affidamento di un servizio pubblico.

Dall'altro canto, è la Legge 99/2009, all'art. 61, che, senza definire un ambito temporale di riferimento, rimanda direttamente alla normativa europea: *"..... le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2-4-5-6 e all'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007*", indicando in tal modo che *"... I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico"*, ma sottolineando che *".... I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni."* [Art. 5.5 Regolamento (CE) 1370/2007].

Ne deriva che, per il tramite della citata Legge 99/2009 ed in base alle previsioni del Regolamento (CE) 1370/2007, la proroga consensuale di un contratto di servizio in essere può divenire, seppur transitoriamente, una legittima modalità di affidamento del servizio.



Pare inoltre possibile affermare che tale ipotesi di proroga "in senso lato", poiché distinta da quella adottabile ai sensi dell'art. 4.4, si possa configurare, senza oggettivo impedimento, come provvedimento che eventualmente si possa cumulare con il precedente, consentendo quindi: una proroga "in senso stretto" per la copertura degli ammortamenti ed un adeguato ritorno degli investimenti effettuati, per una durata non superiore alla metà della durata contrattuale originaria (art. 4.4) e successivamente, in coincidenza con la nuova scadenza, una proroga "in senso lato" laddove si configurino situazioni emergenziali affrontabili secondo le previsioni dell'art. 5 del medesimo Regolamento (CE).

Esperienze nazionali

L'incertezza del quadro normativo/regolamentare, che frena l'indizione di nuove procedure di gara, ha contribuito e motivato alla diffusione della prassi di procedere a proroghe degli affidamenti in corso, in prossimità o successivamente alla loro scadenza. Per effetto di questo, parte significativa del territorio nazionale esercita il servizio di TPL sia in regime di proroga emergenziale, con durate che spesso superano il limite fissato dal Regolamento (CE) 1370/2007, sia utilizzando la previsione dell'art. 4.4 dello stesso Regolamento comunitario.

Milano ATM – Con Delibera di Giunta Comunale di Milano n. 647/2018, il Comune di Milano ha prorogato l'affidamento di servizi di TPL ad ATM Spa, ai sensi dell'art. 4.4 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed in ragione degli investimenti effettuati, senza però argomentare sulla loro entità e durata del loro ammortamento.

Regione Friuli-Venezia Giulia – Nel bando di gara per l'affidamento dei servizi di TPL dell'intero bacino regionale, che prevede l'assegnazione per il tempo massimo consentito (10 anni), è già prevista la possibilità di proroga ai sensi dell'art. 4.4 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed anche, al termine della stessa, l'eventuale prosecuzione sino al subentro del nuovo affidatario per ulteriori 24 mesi. Il complesso dell'affidamento iniziale e delle proroghe successive potrebbe portare ad una durata totale di 17 anni.

Bologna Tper – Nel corso del mese di luglio 2019 l'Agenzia della Mobilità della città metropolitana di Bologna ha avuto il mandato a sottoscrivere una proroga, in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007/CE, dell'attuale contratto di servizio, avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale, fino al 31 agosto 2024 (4 anni) a fronte di investimenti relativi al parco rotabile con alimentazioni alternative.



4. Percorso formale proposto

Apam Esercizio Spa, vista la normativa di riferimento, considerata la situazione d'incertezza sia nazionale che regionale che ha già dato luogo ad interventi analoghi da parte degli Enti competenti, intende presentare istanza di proroga "in senso stretto" dei contratti di TPL di Mantova, dei quali è titolare e la cui scadenza è prevista nel 2020, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/200, Art. 4, comma 4.

La durata della proroga richiesta è complessivamente di anni 4 ed è formulata sulla base della durata massima degli attuali contratti in vigore, prevista in anni 8 (4 + 4) per entrambi i servizi, con richiesta quindi di prosecuzione per la metà del tempo inizialmente previsto quale durata massima contrattuale.

5. Contenuti della proposta di proroga

Considerato che l'accoglimento della proposta di proroga da parte di Codesta Agenzia non può che essere subordinato a contenuti migliorativi, che indichino, impegnando la Società in tal senso, livelli di investimenti e di azioni con effetti positivi sul servizio oggetto di proroga che superino gli standard inizialmente previsti e che saranno raggiunti al termine dei contratti in essere, con un riposizionamento qualitativo che giustifichi ed autorizzi il provvedimento, si riassumono di seguito i principali standard qualitativi offerti ed inseriti nel contratto in essere e gli interventi aggiuntivi effettuati e si descrivono i progetti avviati che travalicano le attuali scadenze contrattuali, oltre alle ulteriori miglirie che si intendono proporre nel corso della proroga.

5.1. Standard qualitativi parco veicolare dei Contratti di Servizio in atto

Contratto servizio urbano.

Gli standard qualitativi minimi previsti dal contratto di servizio urbano per il parco veicolare sono quelli generali indicati da Regione Lombardia: età massima anni 15; età media anni 8,5; 50% veicoli dotati di sistemi per l'accessibilità di utenti a ridotta capacità motoria.

Contratto servizio interurbano

Gli standard qualitativi minimi previsti dal contratto di servizio interurbano per il parco veicolare di bacino, in coerenza con gli obbiettivi regionali di miglioramento della qualità e della sicurezza del parco mezzi e di ridurre progressivamente l'impatto ambientale, sono i seguenti: età massima anni 15; età media inizio contratto anni 7,83; età media fine contratto anni 8,58; 100% veicoli dotati di sistema AVMS; 100% veicoli dotati di sistemi per l'accessibilità di utenti a ridotta capacità motoria; 100% veicoli dotati di climatizzazione vano passeggeri; 60% veicoli dotati di indicatore visivo interno di prossima fermata; 0% veicoli standard Euro 0 – 2; 25% veicoli standard Euro 3 – 4; 75% veicoli standard Euro 5 – 6 (lo standard Euro è riferito alle emissioni e non necessariamente alle motorizzazioni).



5.2. Interventi aggiuntivi in corso di affidamento

5.2.1. Rinnovo parco rotabile

La decisione della Società di pianificare il processo di metanizzazione del parco veicolare rientra in un piano di sviluppo strategico che prevede da un lato la diminuzione delle emissioni inquinanti e quindi una risposta al ricorso alle alimentazioni alternative (in futuro è prevista la possibilità di alimentare il parco con biometano di produzione dalla frazione organica dei rifiuti solidi urbani che avrà impatti simili ai veicoli elettrici) e dall'altra di operare un risparmio economico sull'acquisto del carburante. A questo scopo è in fase di costruzione nel deposito di Mantova un impianto di compressione e distribuzione metano (CNG) in autofinanziamento (salvo che successivamente il Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile consenta di accedere alle risorse previste per le infrastrutture di supporto nel periodo 2019 – 2022), impianto descritto nel paragrafo successivo, ciò ha necessariamente determinato un'accelerazione nel piano di rinnovo del parco rotabile, con scelte molto forti sul piano degli investimenti a breve e medio termine.

Il piano accelerato di rinnovo della flotta, partito nel 2017 e con completamento previsto a fine 2024, prevede la metanizzazione completa del parco veicoli urbani, con l'acquisizione di n. 54 mezzi di varie tipologie, e la metanizzazione del 30% della flotta interurbana di bacino, per complessivi n. 35 veicoli fra lunghi, superlunghi e snodati.

L'investimento complessivo previsto è pari ad oltre € 19.500.000,00, di cui, all'oggi, risulterebbe - ro a carico di Apam Esercizio Spa circa € 17.400.000,00.

Entro la fine dei contratti in corso, l'investimento avrà raggiunto la quota parte di circa € 8.000.000,00, di cui al momento circa € 5.900.000,00 a carico della Società.

A questi numeri di mezzi e cifre d'investimento riguardanti la flotta a metano, vanno poi aggiunti quelli riferiti al rinnovo del parco veicoli interurbani a gasolio, che rimarrà dal 2024 in poi con la quota significativa del 70% dell'intero parco interurbano di bacino. Nel periodo 2017 – 2020 le sostituzioni degli autobus interurbani a gasolio sono così riassumibili:

- 2017: n. 2 bus lunghi completamente ribassati, con investimento di circa € 490.000,00 di cui oltre € 250.000,00 a carico di Apam;
- 2018: n. 9 bus complessivi, di cui n. 5 lunghi rialzati, n. 2 lunghi LE e n. 2 lunghi completamente ribassati. L'investimento è stato pari a circa € 1.800.000,00 di cui circa il 50% a carico di Apam;
- 2019: n. 4 bus nuovi con finanziamento e 3 bus usati, di cui uno snodato, in autofinanziamento. L'investimento è pari ad oltre € 860.000,00, di cui € 460.000,00 a carico di Apam;
- 2020: n. 2 bus nuovi con finanziamento, per oltre € 430.000,00, di cui € 227.000,00 a carico di Apam.



Negli anni 2021 – 2024 sarà poi necessario, per il mantenimento degli standard contrattuali riferiti all'anzianità media e massima del parco interurbano, provvedere all'acquisizione di ulteriori 15 veicoli, per un investimento di oltre € 3.600.000,00.

Ovviamente il sistema deve mantenere una coerente compatibilità con i finanziamenti degli anni futuri, purché già presenti a livello globale, dai quali ci attendiamo coperture economiche almeno pari al 50% degli investimenti previsti. Nell'ipotesi in cui i finanziamenti auspicati non fossero sufficienti a dare copertura economica a tutti i veicoli previsti come necessari, la Società provvederà a compensare le carenze tramite l'acquisizione di un numero equivalente di mezzi reperiti sul mercato dell'usato, per perseguire l'obiettivo prefissato, rimanendo però nei limiti della propria capacità finanziaria.

Parco Interurbano	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Metano:	7	6,0%	12	10,3%	17	14,3%	22	18,2%	26	21,1%	30	24,0%	34	26,8%
Gasolio:	110	94,0%	105	89,7%	102	85,7%	99	81,8%	97	78,9%	95	76,0%	93	73,2%
Totali:	117	100,0%	117	100,0%	119	100,0%	121	100,0%	123	100,0%	125	100,0%	127	100,0%
Riserve (solo gasolio):	18		18		16		14		12		12		13	
Totale autobus:	135		135		135		135		135		137		140	

Età media:	8,1	8,2	8,4	8,5	8,6	8,6	8,6
-------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Parco Urbano	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Metano:	19	47,5%	21	52,5%	36	80,0%	42	93,3%	45	100,0%	45	100,0%	45	100,0%
Gasolio:	21	52,5%	19	47,5%	9	20,0%	3	6,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Totali:	40	100,0%	40	100,0%	45	100,0%	45	100,0%	45	100,0%	45	100,0%	45	100,0%
Riserve gasolio:	4		4		4		4		2		0		0	
Riserve metano:	0		0		0		0		2		4		4	
Totale autobus:	44		44		49		49		49		49		49	

Età media	7,7	8,1	5,9	5,7	5,5	4,3	3,6
------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------



5.2.2. Costruzione impianto interno di compressione e distribuzione gas metano (CNG) per auto-trazione.

L'intervento, autofinanziato ed in via di esecuzione, con previsione di completamento ed apertura in esercizio per il prossimo gennaio 2020, prevede la realizzazione di un impianto di compressione e distribuzione di gas metano (CNG), per il rifornimento della flotta di Apam Esercizio Spa, con una scelta rivolta alla sostenibilità ed al miglioramento delle emissioni in atmosfera dei mezzi facenti parte della flotta pubblica aziendale.

L'impianto prevede le seguenti installazioni:

- sito di compressione, composto oggi di due unità, ma con possibilità di inserimento di una terza unità, laddove proseguisse la metanizzazione del parco oltre le soglie indicate al punto precedente;
- zona rifornimento coperta con tettoia in acciaio, dotata di due colonnine a doppia pistola di erogazione, a servizio delle due corsie predisposte, e di zone "service" per rabbocchi e pulizie di bordo;
- nuova cabina per il prelievo e distribuzione in bassa pressione ai compressori del gas naturale proveniente dal metanodotto pubblico;
- ampliamento cabina esistente di trasformazione dell'energia elettrica.

Il progetto prevede pure il miglioramento di funzionalità esistenti:

- nuovo tunnel in aderenza alla zona rifornimento, per le attività di pulizia a fondo e sanificazione degli autobus;
- spostamento ed ammodernamento del pozzetto di scarico e semplificazione nella distribuzione dell'impianto di erogazione gasolio ad uso della flotta diesel della Società;
- rimozione e smaltimento di n. 5 vecchie cisterne per lo stoccaggio del gasolio, già bonificate ed inertizzate e non più in uso.

L'investimento è pari a circa € 1.500.000,00.

5.2.3. Costruzione nuovo impianto interno di lavaggio per autobus

Il progetto, il cui bando di gara è in via di aggiudicazione, riguarda la fornitura ed installazione di un nuovo impianto di lavaggio per autobus, in sostituzione di quello ormai obsoleto sito nel deposito aziendale del "Pioppone" di Mantova.



Obbiettivi dell'investimento in autofinanziamento sono:

- ammodernamento delle fasi di lavaggio, con aumento della capacità giornaliera in termini di numero di mezzi lavati;
- pretrattamento delle acque di utilizzo, per l'abbattimento di ferro e manganese che, oltre a conferire all'acqua un colore giallo-rossastro, causa di macchie ed aloni sulle superfici, possono contribuire a danneggiare le resine dei filtri addolcitori riducendone sensibilmente il ciclo di vita;
- addolcimento delle acque per l'eliminazione dei depositi calcarei sulle superfici vetrate dei veicoli;
- parziale ricircolo delle acque reflue di lavaggio, con riutilizzo del 35% di quanto impiegato, a miglioramento degli aspetti ambientali.

L'investimento prevede, a base di gara, un investimento di oltre € 270.000,00.

5.2.4. Implementazione sistema di bigliettazione elettronica di bordo (SBE)

L'adesione della Società al progetto regionale di bigliettazione elettronica nasce dalla volontà dell'Azienda di affrancarsi, per step successivi, dal sistema cartaceo di bordo di vendita e controllo titoli che, specialmente in ambito interurbano, ha da tempo evidenziato tutti i propri limiti.

Già a partire dal 1992 Apam Esercizio Spa ha sottoscritto con le OO.SS. un accordo per la vendita a bordo di titoli cartacei di corsa semplice con maggiorazione, integrativa di quella effettuata a terra dai rivenditori. Il servizio viene disimpegnato a bordo di tutti gli autobus di linea, con la vendita da parte del conducente, su richiesta dell'utente in salita, di biglietti multifascia a valore variabile. Tale servizio è certamente utile per l'utente che decide all'ultimo momento di servizi del trasporto pubblico, eliminando contestualmente anche una delle possibili scusanti per la mancanza del possesso del titolo (il rivenditore più prossimo era chiuso), ma al quale però si associano sempre maggiori problematiche di gestione individuale dei biglietti e di rendicontazione post-vendita degli incassi effettuati.

Non meno difficoltoso risulta essere il controllo a bordo della validità del titolo di corsa semplice rispetto alla tratta percorsa (servizio interurbano) o al tempo trascorso dalla prima validazione (servizio urbano).

Il progetto di bigliettazione elettronica di Apam prevede di affiancare prima e poi sostituire integralmente il sistema cartaceo con un sistema di bigliettazione "contact less", con titoli elettronici sia in formato "smart card", che "chip on paper".



Nella prima fase verranno sostituiti i titoli di abbonamento personali (settimanali, mensili ed annuali). Successivamente saranno trasformati in elettronici alcuni titoli impersonali, quali i multi-corse urbani ed interurbani ed i giornalieri urbani. L'unico titolo cartaceo che rimarrà, dopo la completa implementazione del progetto, sarà il titolo di corsa semplice, vendibile anche a bordo tramite il terminale elettronico di vendita dell'autista.

Il sistema sarà compatibile con tutti i titoli di viaggio regionali, di bacino e delle aziende limitrofe con cui Apam Esercizio ha sinergie.

Le validatrici di bordo saranno poste in corrispondenza di tutte le porte di salita e di discesa, in quanto è intendimento della Società implementare il sistema di "check in – check out" per vedere di superare le problematiche sopra richiamate di controllo della tratta percorsa e dell'eventuale tempo residuo di viaggio.

Il sistema di bordo, munito di modulo per la comunicazione GPRS/3G, comunicherà in tempo reale con il sistema di terra via GPRS.

Questi i numeri del progetto:

- n. 1 Centro Controllo Aziendale (CCA);
- n. 260 Consolle autista per la vendita dei titoli, che funzionerà anche come validatore;
- n. 600 Validatrici di bordo "contact less";
- n. 90 Dispositivi per le rivendite autorizzate.

Il cronoprogramma, relativo alla fornitura ed installazione delle attrezzature, è partito lo scorso 30 luglio ed a breve saranno disponibili le prime installazioni di test. Si ipotizza di avere il sistema a regime a partire dall'inizio del servizio invernale 2020 -2021, utilizzando l'estate 2020 per le attività di verifica delle funzionalità e di sostituzione dei titoli personali cartacei in possesso degli utenti.

L'investimento complessivo è pari ad € 2.500.000,00 circa, finanziato al 50%, di cui la quota riferita al servizio di Mantova è pari ad € 2.050.000,00.

5.2.5. Installazione impianti spegnimento incendi su tutti i bus della flotta

A seguito di alcuni eventi significativi occorsi durante l'esercizio nel recente passato e quale risposta forte ad un problema costruttivo generalizzato, derivante dall'innalzata temperatura nei vani motore dei veicoli di recente e nuova costruzione, la Società, a tutela dei rischi incendio dei veicoli della propria flotta, ha deciso di effettuare un investimento importante in autofinanziamento, per dotare di impianto automatico di spegnimento incendi tutti i veicoli del parco. Il valore dell'investimento è stato pari a circa € 400.000,00.



Contestualmente si è altresì deciso di prevedere l'installazione, quale dotazione aggiuntiva di bordo, di un impianto automatico di spegnimento incendi a nebulizzazione d'acqua su ogni nuovo autobus acquisito in parco, per la maggior sicurezza dei trasportati ed a protezione del patrimonio veicolare aziendale.

5.2.6. Aggiornamento sistema AVM di bordo

Utilizzando il bando regionale sulle tecnologie, sono stati sostituiti poco più di 150 computer di bordo, per l'aggiornamento del sistema AVM aziendale, con un investimento di oltre € 370.000,00, finanziato al 50%.

L'aggiornamento del sistema AVM, che ha consentito l'interfacciamento con il dispositivo conta passeggeri precedentemente non effettuabile, dovrà continuare anche oltre il 2020, per consentire l'aggiornamento completo della flotta, con previsione di spesa per ulteriori € 250.000,00 ed attesa di finanziamento al 50% nei bandi per le tecnologie.

5.2.7. Implementazione sistemi di videosorveglianza di bordo

Al fine di migliorare la sicurezza a bordo dei trasportati e del personale di guida, si è proceduto ad effettuare un investimento per la copertura completa della flotta urbana con l'installazione di circa 60 impianti di videosorveglianza di bordo, dotati di 3-4 telecamere ciascuno.

L'intervento è ora indirizzato verso la flotta interurbana di bacino, dove, al momento, sono presenti a bordo poco più di 60 impianti.

Ad oggi, complessivamente, sono stati investiti in videosorveglianza circa € 160.000, di cui circa € 135.000,00 a carico della Società.

Le installazioni di impianti di videosorveglianza saranno previste su tutti i nuovi autobus acquisiti in parco, con graduale implementazione anche sui veicoli già presenti e non ancora dotati di tali tecnologie.

La previsione d'investimento ulteriore è pari a circa € 200.000,00. Anche in questo caso è atteso il finanziamento tecnologie per il 50% degli importi.

5.3. Interventi ed investimenti previsti nel corso della proroga

Evidenziati nei paragrafi precedenti gli investimenti avviati nel corso dei Contratti di Servizio in essere ed i cui effetti di ammortamento lungo travalicheranno le scadenze contrattuali del 2020, si descrivono di seguito i progetti d'investimento e di miglioramento del servizio reso che si propongono per il periodo di proroga richiesto.



5.3.1. Nuova navetta Campo Canoa – Montelungo a servizio dei parcheggi scambiatori

In relazione alle previsioni del PUMS del Comune di Mantova, visto l'attuale parziale coinvolgimento di Apam Esercizio Spa nel collegamento in atto, si propone l'istituzione di un trasporto pubblico giornaliero di Navetta, a servizio del collegamento fra i parcheggi scambiatori di Campo Canoa e Montelungo con il centro città di Mantova, che sostituisca, integrando alcune tratte oggi non servite, ma soprattutto estendendo il programma d'esercizio del Montelungo da trisettimale a giornaliero, gli attuali servizi di trasporto dai suddetti parcheggi, oggi eserciti separatamente da due diversi soggetti (Apam Esercizio Spa ed ASTER Srl).

Il servizio, riproposto gratuitamente per l'utenza, avrà una frequenza media di 12', con arco di servizio dalle ore 7.00 alle ore 21.00 (dalle ore 9.00 sabato, domenica e festivi). La durata del servizio sarà allineata a quella del trasporto urbano e di area urbana di Mantova, quindi pari alla durata della proroga, e sarà rivolto sia ai lavoratori che utilizzano i parcheggi scambiatori per lasciare in sosta le proprie vetture, sia ai turisti che vogliano usufruire di un collegamento bus fra le due residenze Gonzaghesche di città: Palazzo Ducale e Palazzo Te.

Il servizio verrà effettuato con veicoli ecologici alimentati a metano (CNG), immatricolati in classe I, con capienza di circa 40 posti fra seduti ed in piedi, dotati di pedana manuale e posto carrozzina omologato, display informativo anteriore e posteriore e tutte le altre dotazioni previste per i mezzi urbani. I veicoli potranno quindi essere utilizzabili, all'occorrenza, anche sulle linee della rete urbana.

Il servizio giornaliero di Navetta Campo Canoa – Montelungo sarà proposto non a corrispettivo chilometrico contrattuale, ma bensì a costi decisamente più contenuti, con la richiesta di corresponsione di un importo annuo a forfait pari ad € 350.000,00 oltre IVA. La favorevole proposta economica nasce sia dall'estrema flessibilità e frazionabilità del servizio, che consente di poter distribuire parte di esso nei turni di lavoro già esistenti con parziale contenimento dei costi di guida, sia per l'assunzione in carico, da parte della Società, di circa € 100.000,00 di costi annui d'esercizio.

Parallelamente, il Comune di Mantova sta assumendo l'impegno di versare ad Apam Esercizio Spa un contributo annuo di € 150.000,00 in conto capitale, per 5 anni consecutivi, relativo all'acquisto di n. 5 nuovi veicoli corti a metano.

A seguito di esplicita richiesta del Comune di Mantova e previa autorizzazione dell'Agenzia del TPL, il nuovo servizio Navetta potrebbe anche essere anticipato al 1° gennaio 2020.

Si allegano la scheda tecnica e il programma d'esercizio con orari e fermate.



5.3.2. Progetto linea CC Circolare in Città full CNG da marzo 2020

Consolidamento ecologico, entro marzo 2020, della linea urbana CC Circolare in Città, con l'utilizzo di soli veicoli corti alimentati a metano (CNG). L'obiettivo è quello di avere in parco non solo i mezzi titolari alimentati a metano (come già avviene ora), ma di avere anche una disponibilità significativa di veicoli corti di riserva, che consenta di far fronte a tutte le esigenze di manutenzione di tale tipologia di bus, mantenendo inalterato il profilo ecologico della linea in qualsiasi giorno di servizio.

L'obiettivo progettuale è significativo soprattutto in ragione del percorso della linea suddetta che, per buona parte del tracciato, percorre le vie del centro storico di Mantova. Il progetto assume poi particolare rilevanza in quei momenti dell'anno, che risultano abbastanza frequenti, durante i quali le piazze e le vie del centro storico di Mantova sono luogo di eventi culturali che attirano sul posto gruppi numerosi di cittadini e turisti e dove quindi il transito di veicoli ecologici del trasporto pubblico può essere particolarmente apprezzato.

5.3.3. Progetto modifica rete urbana area Porto Mantovano

Il PUMS di Mantova ha individuato alcune aree della Grande Mantova dove sarebbe opportuno sperimentare un potenziamento del trasporto pubblico oggi in atto.

Fra queste, è stata individuata la zona nord della città, a cavallo fra Comune di Mantova e Comune di Porto Mantovano, che, per diffusione abitativa e propensione all'utilizzo del trasporto pubblico, potrebbe costituire una delle ipotesi più interessanti di sperimentazione.

In quel territorio, caratterizzato da quartieri significativi dei due Comuni (Colle Aperto, Bancole Est e Bancole Sgarzari) sono in esercizio tre diverse linee urbane: linea 7E, linea 7M e linea 8S, con terminali a Bancole Est (le prime due) e Bancole Sgarzari (l'ultima). Le linee 7E e 8S possiedono già una frequenza di servizio (30' al feriale) ed una capillarità di esercizio adeguate al bisogno. La linea 7M, complice il transito su una porzione di territorio meno popolato ed un tracciato non capillare, ha una frequenza di 60' che potrebbe, almeno sperimentalmente, essere potenziata.

La Società si rende disponibile a formulare un'ipotesi di progetto che integri l'offerta di servizio attuale, migliorando la capillarità dell'offerta ed evitando sovrapposizioni nelle tratte comuni con le altre linee, sviluppando un cadenzamento orario che consenta di offrire, in territorio di Mantova dove le tre linee si riuniscono in un unico ramo, un'alta frequenza nei transiti (sino a 10' nel feriale).

La copertura economica per il potenziamento dovrà essere reperita o in risparmi operati sulla rete, oppure attraverso nuove risorse, per complessivi corrispettivi chilometrici annui pari ad € 150.500 oltre Iva.



5.3.4. Implementazione linea regionale Rlink Mantova – Brescia

La linea interurbana 2 Mantova – Brescia è stata individuata, in qualità di ex-autolinea regionale, quale potenziale collegamento Rlink di Regione Lombardia.

La sperimentazione, non prevista nel contratto in essere, ma proposta con finanziamento ad hoc pari a circa € 100.000,00 annui, risulta certamente accoglibile da parte del Gestore Apam Esercizio S.p.A., che si rende disponibile a far decorrere il servizio nel corso del 1° semestre 2020.

Le caratteristiche principali della nuova linea Mantova – Brescia Rlink sono le seguenti:

- cadenzamento feriale e festivo delle corse;
- arco di servizio incrementato;
- eliminazione delle corse limitate;
- riduzione del tempo di percorrenza;
- transito per tutte le corse dal capolinea Metro di Brescia S.Eufemia;
- progressiva metanizzazione della linea, con obiettivo di completamento nel 2025 per avere la linea Rlink interamente ecologica.

L'implementazione del nuovo servizio dovrà essere preceduta da adeguata indagine di customer, per verificare la concreta attuabilità del progetto.

Si allega il programma d'esercizio con orari e fermate.



5.3.5. Tabella investimenti in corso di proroga

AMMORTAMENTI TOTALI PERIODO 2021-2024 – MANTOVA

	<i>Residuo 31/12/2020</i>	<i>Invest. 2021</i>	<i>Amm.ti 2021</i>	<i>Residuo 31/12/2021</i>	<i>Invest. 2022</i>	<i>Amm.ti 2022</i>	<i>Residuo 31/12/2022</i>
COSTI							
Autobus urbani	5.490.000	1.395.000	830.000	6.055.000	1.250.000	853.000	6.452.000
Autobus interurbani	9.247.000	3.420.000	1.430.000	11.237.000	2.040.000	1.545.000	11.732.000
Tecnologie e Impianti	3.982.000	0	451.000	3.531.000	0	434.000	3.097.000
Totale Costi	18.719.000	4.815.000	2.711.000	20.823.000	3.290.000	2.832.000	21.281.000
CONTRIBUTI							
Autobus urbani	-2.148.000	-697.500	-339.500	-2.506.000	-625.000	-383.500	-2.747.500
Autobus interurbani	-3.705.000	-1.710.000	-490.000	-4.925.000	-1.020.000	-581.000	-5.364.000
Tecnologie e Impianti	-1.099.000	0	-140.000	-959.000	0	-140.000	-819.000
Totale Contributi	-6.952.000	-2.407.500	-969.500	-8.390.000	-1.645.000	-1.104.500	-8.930.500
AMM.TI A CARICO APAM							
Autobus urbani	3.342.000	697.500	490.500	3.549.000	625.000	469.500	3.704.500
Autobus interurbani	5.542.000	1.710.000	940.000	6.312.000	1.020.000	964.000	6.368.000
Tecnologie e Impianti	2.883.000	0	311.000	2.572.000	0	294.000	2.278.000
Tot. Ammortamenti a carico Apam	11.767.000	2.407.500	1.741.500	12.433.000	1.645.000	1.727.500	12.350.500

	<i>Residuo 31/12/2022</i>	<i>Invest. 2023</i>	<i>Amm.ti 2023</i>	<i>Residuo 31/12/2023</i>	<i>Invest. 2024</i>	<i>Amm.ti 2024</i>	<i>Residuo 31/12/2024</i>
COSTI							
Autobus urbani	6.452.000	1.500.000	831.000	7.121.000	1.500.000	871.000	7.750.000
Autobus interurbani	11.732.000	2.040.000	1.588.000	12.184.000	2.040.000	1.568.000	12.656.000
Tecnologie e Impianti	3.097.000	0	415.000	2.682.000	0	362.000	2.320.000
Totale Costi	21.281.000	3.540.000	2.834.000	21.987.000	3.540.000	2.801.000	22.726.000
CONTRIBUTI							
Autobus urbani	-2.747.500	-750.000	-422.000	-3.075.500	-750.000	-455.500	-3.370.000
Autobus interurbani	-5.364.000	-1.020.000	-621.000	-5.763.000	-1.020.000	-686.000	-6.097.000
Tecnologie e Impianti	-819.000	0	-140.000	-679.000	0	-124.000	-555.000
Totale Contributi	-8.930.500	-1.770.000	-1.183.000	-9.517.500	-1.770.000	-1.265.500	-10.022.000
AMM.TI A CARICO APAM							
Autobus urbani	3.704.500	750.000	409.000	4.045.500	750.000	415.500	4.380.000
Autobus interurbani	6.368.000	1.020.000	967.000	6.421.000	1.020.000	882.000	6.559.000
Tecnologie e Impianti	2.278.000	0	275.000	2.003.000	0	238.000	1.765.000
Tot. Ammortamenti a carico Apam	12.350.500	1.770.000	1.651.000	12.469.500	1.770.000	1.535.500	12.704.000



6. Conclusioni

In considerazione di quanto descritto nei capitoli precedenti, circa gli investimenti effettuati e quelli riferiti ai progetti in corso e/o già deliberati, appare evidente, secondo la scrivente, che la richiesta di proroga contrattuale "in senso stretto" avanzata da Apam Esercizio Spa, risulta in sintonia con la normativa comunitaria di riferimento (Regolamento (CE) 1370/2007), laddove, all'art. 4 – comma 4, ammette la proroga di un affidamento, purché non superiore alla metà della durata originaria, per consentire la sostenibilità ed un ragionevole utilizzo degli investimenti operati da Apam Esercizio Spa e finalizzati, certamente, ai servizi di trasporto passeggeri oggetto dell'affidamento.

Risulta altresì applicabile, ai sensi del successivo art. 5 – comma 5 del medesimo Regolamento, la proroga emergenziale di un affidamento, per un massimo di due anni, utilizzabile al fine di consentire il pieno compimento delle procedure di gara per l'affidamento al Gestore successivo.

Dal testo comunitario si può evincere, conseguentemente, che tali ipotesi di proroghe "in senso stretto" ed emergenziale prescindono dal fatto di essere già state considerate negli atti di gara che hanno dato origine ai contratti in essere.

I casi di attuazione pratica delle previsioni del Regolamento (CE) 1370/2007 (Milano, Friuli, Bologna), possono costituire ottimi riferimenti per analoghe adozioni nel territorio mantovano.

Non da ultimo, si evidenzia che la prosecuzione del contratto interurbano in regime di proroga consentirebbe all'Ente di mantenere invariati, salvo eventi molto significativi in termini d'inflazione, i costi chilometrici contrattuali, vista l'assenza nel contratto della previsione di adeguamento Istat dei corrispettivi in atto.

