

Allegato alla determinazione n. 2020/8 del 31/03/2020

Contratto di servizio per il TPL interurbano della provincia di Mantova – Proroga dell'affidamento ad APAM Esercizio S.p.A. per ulteriori quattro anni ai sensi del regolamento CE 1370/2007 (CIG 3079432BAA).

Standard qualitativi del parco veicolare interurbano

Gli standard qualitativi minimi previsti dal contratto di servizio per il parco veicolare interurbano, 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 AVM; 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).

Rinnovo del parco rotabile

Il piano accelerato di rinnovo della flotta, avviato dal Gestore nel 2017 e con completamento previsto a fine 2024, prevede la metanizzazione del 30% della flotta interurbana di bacino, per complessivi n. 35 veicoli fra lunghi, superlunghi e snodati.

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.

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

Il Gestore si attende coperture economiche almeno pari al 50% degli investimenti previsti, nell'ambito dei piani di finanziamento statali e regionali correnti nel periodo. Nell'ipotesi in cui i finanziamenti auspicati non fossero sufficienti a dare copertura economica a tutti i veicoli nuovi previsti come necessari, Il Gestore si impegna 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.

Nel corso della vigenza del contratto di servizio attuale sono stati dotati di impianti di spegnimento automatico degli incendi tutti gli autobus in forza. Di tale dotazione quindi saranno previsti anche gli autobus di nuova fornitura nel periodo di proroga.

Gli stessi dovranno essere dotati di impianto AVM (telecontrollo della flotta) per un investimento di 250mila € finanziato al 50%, e di videosorveglianza a bordo dei mezzi con un investimento di 200 mila € finanziato al 50%.

Di seguito l'andamento degli standard previsti per il periodo di proroga

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
------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Adeguamento degli impianti

Costruzione impianto interno di compressione e distribuzione gas metano (CNG) per autotrazione.

L'intervento prevede la realizzazione di un impianto di compressione e distribuzione di gas metano (CNG), per il rifornimento della flotta del Gestore, con una scelta rivolta alla sostenibilità ed al miglioramento delle emissioni in atmosfera dei mezzi e 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.

Il costo complessivo dell'investimento è pari a circa € 1.500.000,00.

Costruzione nuovo impianto interno di lavaggio per autobus

E' prevista l'installazione di un nuovo impianto di lavaggio per autobus, in sostituzione di quello ormai obsoleto sito nel deposito aziendale del "Pioppone" di Mantova, con l'obiettivo di ammodernare il processo e aumentare la capacità giornaliera in termini di mezzi lavati:

Il progetto prevede anche il parziale ricircolo delle acque reflue di lavaggio, con riutilizzo del 35% di quanto impiegato, a miglioramento degli aspetti ambientali.

Il costo complessivo dell'investimento è pari a circa € 270.000,00.

Bigliettazione elettronica e nuovo sistema tariffario

Il progetto di bigliettazione elettronica del Gestore 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 multicorse 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 Gestore si è dato un cronoprogramma, relativo alla fornitura ed installazione delle attrezzature, che prevede 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 (Urbano e interurbano) è pari ad € 2.050.000,00.

L’impegno alla realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica è strettamente legato all’implementazione del nuovo Sistema tariffario integrato di bacino (STIBM) a cui l’Agenzia si è dedicata in questi mesi in applicazione delle disposizioni Regionali e che comporta la modifica del sistema esistente (zonizzazione, titoli di viaggio, tariffe), funzionali anche all’integrazione più generale con altri Gestori e soprattutto con Trenord.

Agenzia impegna quindi il Gestore, una volta conclusa l’istruttoria e la definizione del sistema stesso e le necessarie simulazioni, verifiche e approvazioni, ad adottarlo in via sperimentale, anche al fine di acquisire elementi certi circa gli introiti tariffari conseguibili con STIBM e (ove maturo) SBE.

Tale obiettivo è finalizzato ad acquisire gli elementi necessari per la corretta formazione di un piano economico finanziario (P.e.f.) da porre a gare per il prossimo affidamento.

Implementazione linea regionale Rlink Mantova – Brescia

La linea interurbana 2 Mantova – Brescia è stata individuata nel Programma di bacino dell’Agenzia,

quale potenziale collegamento RLink di Regione Lombardia e ciò in virtù delle caratteristiche del traffico, dell'integrazione modale con la metropolitana di Brescia e della copertura di un collegamento non agevolmente realizzato dal sistema ferroviario.

La sperimentazione, quale impegno aggiuntivo cui Agenzia destina apposite risorse, è prevista nel periodo di proroga, anche al fine di acquisire in merito alla validità del progetto elementi utili in vista della prossima gara.

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 sarà preceduta da adeguata indagine di customer, per verificare la concreta attuabilità del progetto.