Allegato D

RELAZIONE ISTRUTTORIA MOTIVAZIONALE

In presente documento ha la finalità di dare atto degli esiti dell'istruttoria compiuta circa la decisione di procedere alla proroga dei contratti di servizio in essere in attuazione dell'art. 24, comma 5-bis, D.L. 4/2022, sotto il profilo dell'analisi delle alternative e degli effetti che ne derivano, in primo luogo in vista del perseguimento dell'interesse pubblico. La presente è anche ai sensi dell'art. 14 del Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201.

La modalità di affidamento è compatibile con l'art. 4 del Regolamento (CE) 1370/2007 e il dettaglio degli obblighi di servizio è contenuto nei contratti di servizio.

1. Valutazioni riferibili alla qualità del servizio

Con i provvedimenti adottati ai sensi dell'art. dell'art. 24, comma 5-bis, D.L. 4/2022, sono state introdotte specifiche sulle condizioni minime di qualità e sugli indicatori oggetto di monitoraggio, previsti in specifico allegato al contratto. In caso di mancato rispetto delle condizioni minime sono previste delle penali.

Inoltre sono stati introdotti degli obblighi a rispettare i parametri di vetustà massima e media degli autobus, previsti dalle modalità per la progressiva e graduale applicazione delle regole previste dal livello dei servizi minimi ai sensi della Legge Regionale 28 dicembre 2021, n. 39, approvate con D.G.R. n. 142 del 31/03/2023. È stato infine introdotto (a decorrere dal 2025) l'obbligo di garantire l'accesso telematico ai sistemi di pagamento, previsto dalla sopra richiamata D.G.R. n. 142 del 31/03/2023. In caso di mancato rispetto sono previste delle penali.

Sono state migliorare le condizioni per l'accessibilità del servizio per i passeggeri con ridotta mobilità.

2. Valutazioni riferibili all'efficienza e al costo sostenuto dall'ente affidante, nonché dei costi per gli utenti

È stato previsto un miglioramento dell'efficienza operativa, attraverso una riduzione del costo operativo per vett-km e un progressivo incremento dei proventi tariffari misurato attraverso l'incremento dei ricavi da traffico per vett-km, così come definiti negli allegati contrattuali.

Il risultato della riduzione dei costi e dell'incremento dei proventi tariffari si traduce nei PEF allegati al contratto in un decisivo incremento del rapporto di copertura dei costi con i proventi tariffari, che varia come segue:

- per l'operatore *Consorzio autoservizi dei due mari – societa' consortile a responsabilita' limitata* il rapporto passa dal 23,9% nel 2023 al 29,3% nel 2024;
- per l'operatore *Consorzio autolinee due scarl* il rapporto passa dal 24,3% nel 2023 al 28,1% nel 2024;
- per l'operatore *Consorzio meridionale trasporti s.c.a.r.l. – cometra scarl* il rapporto passa dal 16,0% nel 2023 al 26,9% nel 2024;
- per l'operatore *S.C.A.R. s.r.l. societa' consortile autolinee regionali s.r.l.* il rapporto passa dal 23,1% nel 2023 al 30,8% nel 2024;
- per l'operatore *Trasporti integrati calabresi societa' consortile a responsabilita' limitata in breve Tr.In.Cal. scarl* il rapporto passa dal 12,6% nel 2023 al 16,3% nel 2024;
- per l'operatore Consorzio trasporti regionali calabresi – s.r.l. "in sigla" t.r.c. – c.s.r.l. il rapporto passa dal 20,1% nel 2023 al 27,1% nel 2024.

L'adeguamento dei corrispettivi unitari previsti (non modificati dal 2018) è pari a un incremento del 5,8% una tantum, ed è significativamente inferiore alla dinamica inflattiva. Le variazioni tariffarie, al netto dell'adeguamento inflattivo, sono stimate con invarianza di proventi complessivi (incremento dei biglietti di corsa semplice e riduzione degli abbonamenti).

3. Valutazioni riferibili agli investimenti

Con l'atto aggiuntivo i gestori si obbligano a dare piena e completa attuazione al Programma di Investimenti definito dalle seguenti deliberazioni della Giunta regionale:

- D.G.R. n. 54 del 24.04.2020 e atto aggiuntivo D.G.R. n. 401 del 17.08.2021 (delibera CIPE n.54/2016);
- D.G.R. n. 507 del 14.10.2022 (delibera CIPE n.98/2017);
- D.G.R. n. 508 del 14.10.2022 (PON Reti e Mobilità 2014-2020);
- D.G.R. n. 541 del 06.10.2023 (PSNMS DM 81/2020 – I quinquennio).

Gli investimenti relativi alle delibere CIPE sono completati in misura di circa il 50%, mentre gli altri investimenti sono in fase iniziale. La proroga dei contratti in essere, pertanto, consente il miglior perseguimento dell'interesse pubblico e un miglioramento dei servizi, nella misura in cui permette l'attuazione dei predetti investimenti nelle tempistiche programmate e risultanti dal PEF e dalle citate deliberazioni, investimenti che non risulterebbero attuabili nella stessa misura e con la medesima tempistica, nel diverso scenario di immediata messa a gara del servizio, in considerazione delle tempistiche tecniche e amministrative incomprimibili del relativo procedimento e, pertanto, non consentirebbero di ultimare le procedure di acquisto del materiale rotabile entro i termini consentiti per l'utilizzo delle risorse finanziarie statali.

4. Conclusioni e sintesi delle valutazioni effettuate e dei risultati attesi

La scelta di procedere alle proroghe dei contratti in essere costituisce, allo stato, una scelta conveniente nell'attuale contesto di riferimento, in virtù delle valutazioni ed argomentazioni sopra elencate.

Ed infatti l'adozione dei provvedimenti di cui all'art. 24 cit. consente, in sintesi, un più efficace e veloce iter di realizzazione dell'investimento pubblico co-finanziato con risorse dei gestori, e persegue un miglioramento delle performance del servizio sia sotto il profilo del monitoraggio dei costi di esercizio, mediante – inter alia – la fissazione di un parametro di efficienza operativa, sia sotto il profilo dell'efficacia, mediante l'obiettivo di crescita del numero di passeggeri trasportati, consentendo, in tal modo, di limitare l'onere per le finanze pubblico a parità di servizi resi all'utenza - che diversamente sarebbe maggiore per effetto delle dinamiche inflattive e di mercato - senza sostanziali alterazioni dei livelli tariffari applicati all'utenza.