

COPIA

COMUNE DI PONZA  
PROVINCIA DI LATINA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

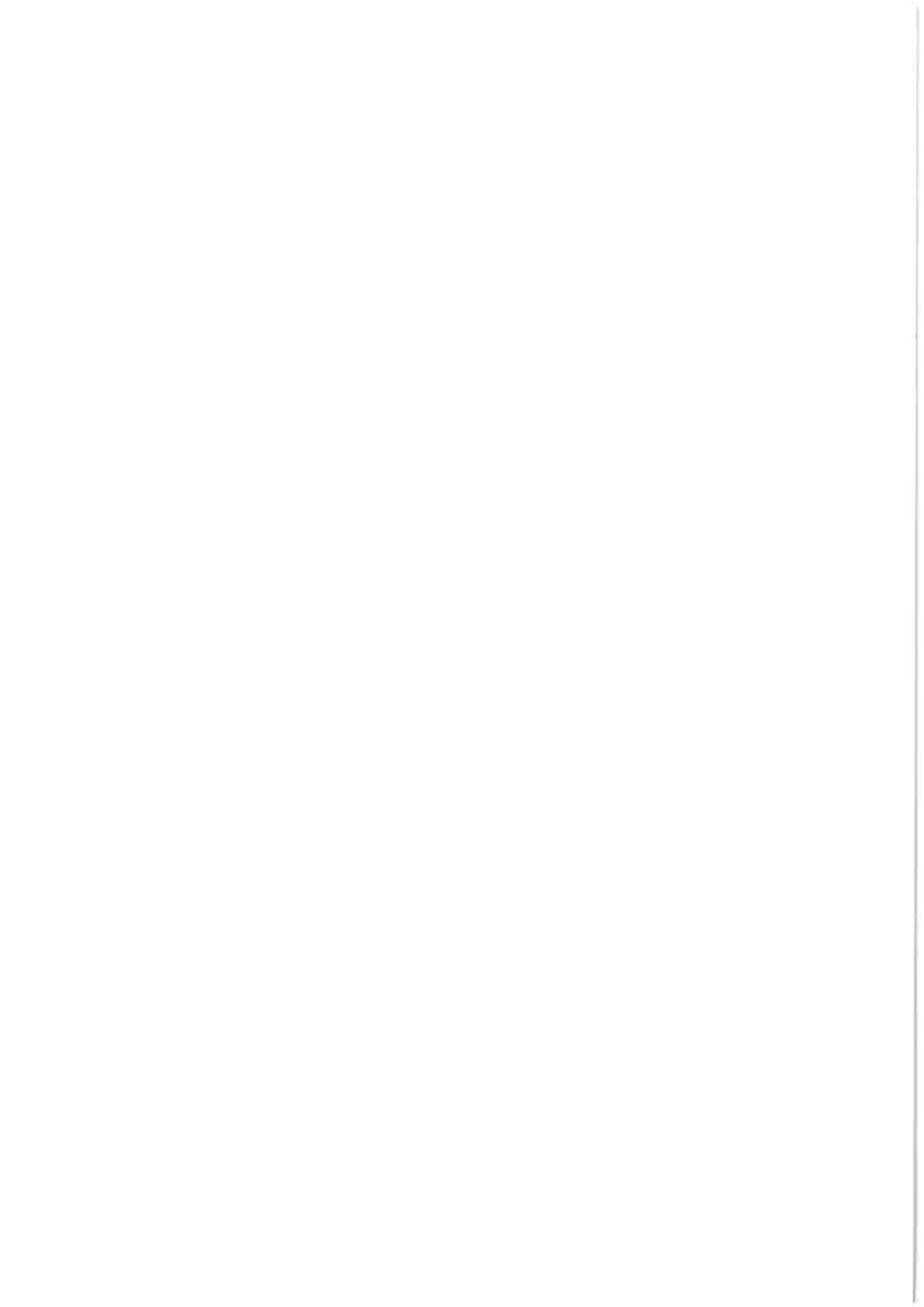
<b>N. 108</b> <b>Del 23/08/2017</b>	<b>OGGETTO: Servizio Trasporto Pubblico Locale. Approvazione relazione illustrativa sull'affidamento del servizio ex art. 34, c. 20, del DL 18.10.2012 n. 179 convertito con modifiche in L. 17.12.2012, n. 221</b>
--	---

L'anno Duemiladiciassette il giorno ventitré del mese di agosto alle ore 12:45 nella Casa Comunale- convocata dal Sindaco secondo le solite modalità, si è riunita la Giunta Comunale, con l'intervento dei Signori:

	<i>PRESENTI</i>	<i>ASSENTI</i>
<b>FRANCESCO FERRAIUOLO</b> <i>Sindaco</i>	X	
<b>EVA LA TORRACA</b> <i>Assessore e Vice-Sindaco</i>	X	
<b>MICHELE NOCERINO</b> <i>Assessore</i>	X	
<b>MARIA GELSOMINA CALIFANO</b> <i>Assessore</i>	X	
<b>GIUSEPPE MAZZELLA</b> <i>Assessore</i>	X	
<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>0</b>

Partecipa il Segretario Comunale Dott.ssa Clorinda Storelli, che cura la verbalizzazione della seduta.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Sindaco assume la presidenza, e illustra il punto in discussione



**Oggetto:** Servizio Trasporto Pubblico Locale. Approvazione relazione illustrativa sull'affidamento del servizio ex art. 34, c. 20, del DL 18.10.2012 n. 179 convertito con modifiche in L. 17.12.2012, n. 221.

**Premesso:**

- che la L.R. n. 30/1998 avente ad oggetto "*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*" promuove, indirizza e disciplina lo sviluppo ed il miglioramento del sistema di trasporto pubblico locale (TPL), inteso quale trasporto pubblico regionale, provinciale e comunale, riconoscendone un ruolo primario per assicurare la mobilità dei cittadini nel territorio attraverso:
  - a) il decentramento a livello locale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;
  - b) l'utilizzazione ottimale dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra le risorse destinate, rispettivamente, all'esercizio ed agli investimenti, con particolare riguardo alle tecnologie avanzate;
  - c) l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, favorendo il riequilibrio modale attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
  - d) l'incentivazione ed il miglioramento della mobilità extraurbana, mediante il riassetto dell'intera rete e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;
  - e) il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;
  - f) la regolamentazione dei rapporti fra ente affidante e soggetto affidatario attraverso i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza;
  - g) il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa;
  - h) il monitoraggio della mobilità nel territorio regionale, favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico;
  - i) la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio;
- che l'esecuzione dei servizi TPL viene declinata a livello comunale secondo le previsioni di cui all'art. 10 della menzionata L.R. n. 30/1998, mediante autonome progettualità finanziate con il concorso regionale;
- che l'art. 10, comma 4, della Legge Regione Lazio n. 30/1998 attribuisce ai Comuni le seguenti competenze:
  - svolgimento delle procedure concorsuali per la scelta degli affidatari dei servizi di competenza e stipula dei relativi contratti di servizio;
  - erogazione del corrispettivo previsto dai contratti di servizio e compimento degli adempimenti previsti in caso di variazioni del servizio (...).
- che l'art. 19 della medesima LR 30/1998 disciplina le "*procedure per l'affidamento dei servizi*" e stabilisce, tra l'altro, che per "*il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le province ed i comuni, in base alla rispettiva competenza conferita ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi e dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi .....*".
- che la medesima disposizione stabilisce, tra l'altro, che "*l'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:*
  - *per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;*
  - *l'aggiudicazione è effettuata sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b) del d.lgs. 158/1995;*
  - *per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento pubblico di confronto concorrenziale;*
  - *c bis) una o più unità di rete costituiscono, di norma, l'entità minima da porre a gara;*



- c ter) il bando di gara deve contenere le disposizioni di cui all'articolo 22 ed il capitolato di gara deve indicare il canone di utilizzo, le garanzie e gli standard di manutenzione dei beni in conformità a quanto stabilito dal comma 3 dello stesso articolo 22."
- l'art. 30, comma 1, della medesima L.R. 30/98, ha costituito il "fondo regionale trasporti" il cui ammontare è annualmente determinato con la legge di bilancio della Regione, sulla base di risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del D.Lgs. n. 422/97 s.m.i..

#### **Visto e richiamato:**

- Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 che all'articolo 5 definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà dell'autorità competente di scegliere:
  - di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno [c.d. *in house providing*], a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, (art. 5 par. 2);
  - di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 par. 3);
  - di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure è inferiore a 300.000 chilometri l'anno, in caso di piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure inferiore a 600.000 chilometri l'anno. (art. 5 par. 4);
  - di prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, con aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, per una durata non superiore a due anni (art. 5 par. 5).
- la disciplina nazionale di settore sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, rappresentata dall'art. 18, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997 la quale stabilisce che:
  - *"Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare: a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio..." e rafforza al successivo comma 3 bis il principio che "tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali..."*.
- il D.P.R. n. 168/2010 che all'art. 12, comma 3, ha tuttavia abrogato la parola "esclusivamente", in ragione della previsione della facoltà di affidamento diretto, sebbene in via eccezionale, aprendo definitivamente la possibilità della più ampia applicazione del Regolamento n. 1370/2007, con l'eliminazione della tassatività della gara e il conseguente implicito divieto di altre forme di affidamento.
- la Legge n. 99/2009, che all'art. 61 "Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", dispone che:
- *"1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, 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 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422";*

#### **Preso atto che:**

- Con Ordinanza n. 26 del 18.04.2017 il Sindaco *pro tempore* ha affidato, in via d'urgenza, alla ditta "Schiaffini Travel S.p.A." il "servizio TPL nel Comune di Ponza a far data dal 1° maggio e fino al 31 agosto 2017, nelle more dell'espletamento delle procedure di Gara Europea";
- per dare corso all'indizione del nuovo procedimento di gara, ancorché non indicato nella richiamata Ordinanza Sindacale, è comunque necessario procedere alla redazione ed approvazione di apposita relazione che "dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste", e quindi procedere



alla redazione degli atti di gara da approvare con apposita determinazione a contrarre da trasmettere, per i successivi adempimenti, alla Centrale Unica di committenza (CUC) a cui il Comune di Ponza ha aderito per l'esperimento delle gare;

**Dato atto che:**

- in data 18/04/2016 è stato approvato il Decreto Legislativo n. 50 ad oggetto *"Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture"*;
- a termini dell'art. 23, comma 14, del D.Lgs 50/2016, la progettazione di servizi è articolata, di regola, in un unico livello;
- il successivo comma 15 dello stesso articolo, precisa i contenuti minimi della progettazione;
- a norma dell'art. 118 del D.L.vo 50/2016, le disposizioni del capo I – Titolo VI - *"si applicano alle attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, ovvero mediante autobus, sistemi automatici o cavd"*;
- successivamente al richiamato Regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione Europea con la comunicazione del 29.03.2014 C/92/1 ha chiarito che: *"l'aggiudicazione di contratti di servizio (pubblico) in materia di trasporto passeggeri con autobus è disciplinata unicamente dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE"*, con la conseguente applicazione della disciplina attuativa di dette direttive.
- l'Autorità Nazionale Anticorruzione con la recentissima Delibera n. 566 del 31 maggio 2017, ha evidenziato che *"i servizi TPL sono caratterizzati da cospicue contribuzioni pubbliche che esorbitano di gran lunga il limite finanziario di matrice pubblica ..... declinato dall'art. 165 del d.lgs 50/2016, e che connotano, sulla base della disciplina di contabilità comunitaria ..... l'operazione come "on balance", ossia come operazione non riconducibile al partenariato pubblico privato" ....; "in mancanza di opere infrastrutturali" l'Amministrazione deve procedere "all'esternalizzazione del servizio TPL mediante procedura di gara per l'affidamento dell'appalto": ricorre la fattispecie.*
- Visto e richiamato l'art. 34, comma 20, del decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221 che stabilisce: *"Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'Ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste."*;
- Vista e richiamata la propria precedente deliberazione n. 101 del 9/08/2017 con la quale veniva affidato all'ing. Emanuele Ottocento, iscritto all'ordine professionale degli ingegneri di Latina anche il compito di redigere la relazione ex art. 34, comma 20, del decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- Che risulta redatta la suddetta relazione con la quale si è inteso:
  - individuare la forma di affidamento prescelta del servizio di trasporto pubblico locale urbano nel territorio comunale nel rispetto della normativa nazionale ed europea di riferimento, della parità tra gli operatori, dell'economicità della gestione;
  - dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta;
  - definire i contenuti degli obblighi di servizio pubblico;
  - indicare le compensazioni economiche previste.

Ritenuto, sulla base di quanto sopra esposto, procedere all'approvazione della relazione illustrativa sull'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale urbano ex art. 34, comma 20, del decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221, demandando al competente Dirigente l'approvazione dei successivi atti ex art. 107 T.U.EE.LL.

Con voti unanimi resi conformemente a legge





## DELIBERA

1. Di ritenere la premessa parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
2. Di approvare relazione illustrativa sull'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale urbano ex art. 34, comma 20, del decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221, che si allega al presente atto per formarne parte integrante.
3. Di procedere alla pubblicazione della relazione di cui al precedente punto 2, sul sito internet del Comune di Ponza e di disporre l'invio della Relazione all'Osservatorio dei Servizi Pubblici Locali ai sensi dell'art.13, comma 25 bis. Del D.L. n. 145/2013 .
4. Di dare mandato al competente Responsabile Unico del Procedimento di provvedere, in osservanza alle norme del vigente ordinamento agli adempimenti conseguenti, garantendo l'adozione dei successivi provvedimenti diretti all'indizione della gara e alla continuità del servizio pubblico interessato .
5. Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.



# COMUNE DI PONZA

## Servizio di Trasporto Pubblico Locale

**Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti  
previsti per la forma di affidamento prescelta**

*(Rif. D.L. 18.10.2012 n. 179, art. 34 comma 20, conv. con modifiche in legge 221/2012)*

ISOLA DI PONZA

21 agosto 2017





## Indice

INFORMAZIONI DI SINTESI.....	3
SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE.....	3
01. PREMESSA .....	4
01.1 Inquadramento territoriale – aspetti generali .....	4
01.2 I principali poli attrattori .....	9
02. SEZIONE A - NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	10
03. SEZIONE B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE .....	12
03.1 Caratteristiche del servizio .....	12
03.2 Obblighi di servizio pubblico e universale .....	18
04. SEZIONE C – MODALITA’ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA .....	23
05. SEZIONE D - MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA.....	27

**INFORMAZIONI DI SINTESI**

Oggetto dell'affidamento	<i>SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</i>
Ente affidante	<i>COMUNE DI PONZA</i>
Tipo di affidamento	<i>APPALTO DEL SERVIZIO TPL</i>
Modalità di affidamento	<i>GARA AD EVIDENZA PUBBLICA DI RILEVANZA COMUNITARIA CON IL CRITERIO DELL'OFFERTA ECONOMICAMENTE PIU' VANTAGGIOSA</i>
Durata del contratto	<i>SEI ANNI</i>
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	<i>TRATTASI DI NUOVO AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO</i>
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	<i>COMUNE DI PONZA</i>

**SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE**

Nominativo	<i>Giuseppe Mazzella</i>
Ente di riferimento	<i>Comune di Ponza</i>
Area/servizio	
Telefono	
Email	<i>mazzellagiuseppe@comune.ponza.lt.it</i>
Data di redazione	<i>18/08/2017</i>

La redazione della presente relazione è curata con il supporto del Dott. Ing. Emanuele Ottocento



## 01. PREMESSA

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma 20 del decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modifiche in legge 17 dicembre 2012, n. 221 il quale stabilisce che:

*“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'Ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.”*

Con essa si intende:

- ❖ individuare la forma di affidamento prescelta del servizio di trasporto pubblico locale urbano nel territorio comunale nel rispetto della normativa nazionale ed europea di riferimento, della parità tra gli operatori, dell'economicità della gestione;
- ❖ dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta;
- ❖ definire i contenuti degli obblighi di servizio pubblico;
- ❖ indicare le compensazioni economiche ove previste.

La presente relazione verrà pubblicata all'Albo Pretorio *on line* dell'Ente, al fine di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento e sarà inviata all'Osservatorio dei Servizi Pubblici Locali, all'indirizzo [osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it](mailto:osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it) (art. 13 comma 25 bis DL 145/2013).

### 01.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE – ASPETTI GENERALI <sup>(1)</sup>

L'isola di Ponza forma con Zannone (disabitata), Palmarola (abitata solo nel periodo estivo) e Gavi (abitata da poche persone nei periodi estivi) il Comune di Ponza (9,87 km<sup>2</sup> con 3.337 abitanti).

Ponza ha una superficie di 7,5 kmq ed è quasi completamente collinare: sovrastata dai monti Core, Tre Venti, Pagliaro e il più alto (280 metri) monte Guardia.

La forma dell'isola è stretta e allungata, e si estende dal faraglione La Guardia, a sud, alla Punta dell'Incenso, a nord-est, che dà sulla vicina isola di Gavi, separata da Ponza da soli 120 metri.

---

<sup>(1)</sup> Il paragrafo contiene parti estratte dallo “Studio per l'efficienza della rete di servizi di TPL e riorganizzazione ed ammodernamento del sistema di mobilità nel Comune di Ponza” redatto dall'Università di Roma La Sapienza – Gennaio 2017.



Nell'isola si trovano due principali zone con alta densità abitativa, Porto e Le Forna, oltre alle località Guarini, Giancos, i Conti, Santa Maria, e Campo Inglese.

Il settore trainante dell'economia locale è il turismo balneare, anche per questo i centri abitati sono disseminati di attività balneari, hotel, ristoranti oltre che di diving centre. Parte degli abitanti si dedica alla pesca e in misura minore alla coltivazione della vite.

La popolazione residente nell'anno 2015 è stata rilevata pari a 3.337 abitanti, per una densità abitativa di circa 314 abitanti/kmq.

Durante la stagione balneare i flussi turistici, particolarmente intensi e significativi, con un trend sempre più in crescita, fanno aumentare la popolazione fino a 18.000 – 20.000 abitanti.

Tale aumento della popolazione incide sensibilmente sul sistema della mobilità facendo aumentare sensibilmente la domanda con situazioni di manifesta criticità nei giorni punta.

L'isola è collegata alla terraferma da traghetti e aliscafi con corse regolari da Formia, Anzio e Terracina, in base alla stagionalità. Le corse da Formia e Terracina sono presenti tutto l'anno, mentre quelle da Anzio solo nel periodo estivo.

Sempre d'estate esistono ulteriori collegamenti da Napoli, Ischia e Ventotene oltre che da San Felice Circeo.

Si contano un totale di 3 partenze e tre arrivi al porto di Ponza nel periodo invernale, mentre nel periodo estivo se ne contano 25 in partenza e 25 in arrivo.

La rete infrastrutturale dell'isola comprende tre strade principali (Figura 1): Via Provinciale Le Forna, Panoramica Tre Venti e Via Cala D'Inferno, tutte a doppio senso, con una corsia per senso di marcia, senza marciapiedi e spesso senza la presenza della sosta.



*Figura 1 Strade principali Isola di Ponza*





### **Zona a Traffico Limitato**

Il Centro di Ponza Porto è suddiviso in tre zone:

- Zona "A" comprendente Piazza Carlo Pisacane, tutto il Corso Carlo Pisacane dalla piazza fino all'inizio della S.P. 134 (primo tunnel)
- Zona "B" comprendente Via Banchina Ten. Di Fazio, Via Banchina Mamozio, Banchina Molo Musco, Via Roma, Piazza Chiesa SS Silverio e Domitilla, Via Madonna, Via Parata, Corso Umberto
- Zona "C" comprendente Piazzale Banchina Santa Lucia, Piazzale Banchina Nuova, Via Banchina Nuova, Via Dante, Via Panoramica fino all'intersezione con Via Chiaia di Luna, tunnel di Giancos, Lungomare Cesarano, Tunnel Santa Maria fino al km 1,000 nei pressi dello svincolo per Via Loggia (che rimane escluso).

Esistono inoltre altre due Zone (facenti parte della ZTL) a "Le Forna" nel piazzale della Chiesa di Santa Maria Assunta e a "Santa Maria" nel piazzale della Chiesa di San Giuseppe.

L'entrata all'interno della ZTL è regolamentata da apposita ordinanza del Sindaco in base alle Zone e agli orari.

**La sosta**

Per quanto riguarda la sosta, sull'isola di Ponza sono presenti 4 settori dedicati, dei quali si riportano tabella nelle Tabelle 1, 2, 3 e 4 il numero di stalli.

In totale sono presenti a Ponza 687 stalli per le Auto, 12 riservati a portatori di Handicap, 49 per motoveicoli, 59 riservati fra auto e motoveicoli e 6 per autobus.

**Tabella 1      Settore 1 – Ponza Centro**

<b>Via</b>	<b>Numero di stalli</b>
Via Sopra Giancos	42 Auto
Panoramica Tre Venti	51 Auto + 2 Portatori di Handicap + 7 Motoveicoli + 2 BUS
Via Chiaia di Luna	27 Auto
Via Dante	11 Auto +1 Riservato
Banchina nuova	26 Riservati + 62 Auto + 29 Motoveicoli + 2 BUS + 2 Portatori di Handicap
Banchina Manozio	14 Auto + 5 Motoveicoli + 6 Carico e scarico merci
Via Parata	9 Auto + 1 Riservato
Via De Luca	15 Auto + 23 Motoveicoli riservati
Via Madonna	15 Auto + 2 Riservati + 8 Motoveicoli

**Tabella 2      Settore 2 – Santa Maria**

<b>Via</b>	<b>Numero di stalli</b>
S.P. Le Forna	39 Auto
Via Nuova S. Maria	19 Auto

**Tabella 3      Settore 3 – Le Forna Chiesa**

<b>Via</b>	<b>Numero di stalli</b>
S.P. Le Forna	21 Auto
Via Forna Grande	127 Auto

**Tabella 4      Settore 4 – Calacaparra**

<b>Via</b>	<b>Numero di stalli</b>
Area zona "La Piana"	18 Auto + 1 Portatore di Handicap
Parcheggio C/O Istituto Scolastico	33 Auto + 2 Portatori di Handicap
S.P. Le Forna	48 Auto + 2 Portatori di Handicap
Area Mercato	27 Auto +1 Portatore di Handicap (in Garage) + 57 Auto + 2 Portatori di Handicap + 2 BUS
Via Cala Fonte	52 Auto + 2 Portatori di Handicap



## 01.2 I principali poli attrattori

La localizzazione dei poli di attrazione ha lo scopo di individuare le zone di destinazione per gli spostamenti della popolazione. Questa analisi pone in evidenza un insieme di destinazioni per *spostamenti sistematici* compiuti della popolazione impegnata in attività lavorative o scolastiche, o per *spostamenti non sistematici* da parte della popolazione che usufruisce saltuariamente dei servizi.

L'isola di Ponza ha complessivamente una discreta dotazione di servizi e punti di attrazione della mobilità, dislocati in maniera non omogenea. In particolare, i servizi sono concentrati prevalentemente nel centro dell'isola, compresi gli esercizi commerciali.

Al centro dell'isola, in prossimità del Porto si trova la sede del Comune, della Polizia Locale e dell'Ufficio Circondariale Marittimo oltre che diversi Alberghi, Bed and Breakfast e Ristoranti. A est del Porto si trova il Cimitero, al centro dell'isola si trova il Poliambulatorio, a nord la Parrocchia Maria Santissima Assunta e l'area di Calacaparra dove è presente il Centro Sportivo con un grande parcheggio.

Gli Istituti Scolastici sull'isola sono sei e comprendono:

❖ due scuole materne:

- ✓ località Santa Maria;
- ✓ località Cavatella;

❖ due scuole primarie:

- ✓ località Santa Maria;
- ✓ località Cavatella;

❖ una scuola secondaria di primo grado:

- ✓ località Cavatella;

❖ una scuola secondaria di secondo grado:

- ✓ Istituto Tecnico Turistico – località Pantano.

Tutte le scuole suddette costituiscono l'Istituto Comprensivo "C. Pisacane" di Ponza.

Figura 2 Principali poli attrattori sull'isola di Ponza





## 02. SEZIONE A - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

A seguito della decisione n. 199/2012 della Corte Costituzionale sulla illegittimità della disciplina in materia di servizi pubblici locali (art. 4 del Decreto Legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011), pubblicata in data 25 luglio 2012, la normativa del settore del trasporto pubblico locale e regionale trova compiuto fondamento nelle seguenti principali disposizioni:

- ✓ Regolamento Comunitario n. 1370/2007, in materia di servizi di trasporto pubblico di persone su strada e per ferrovia, in vigore dal 3.12.2009;
- ✓ D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., in materia di trasporto pubblico regionale e locale;
- ✓ Art. 4-bis della Legge n. 102/2009;
- ✓ Legge 23 luglio 2009 n. 99 art. 61 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";
- ✓ Art.3-bis del Decreto Legge n. 138/2011 convertito in Legge n. 148/2011;
- ✓ Art. 34 commi 20 e 21 del Decreto Legge n. 179 del 2012 convertito con modifiche in Legge n. 221/2012;
- ✓ Decreto Legislativo 18.04.2016 n. 50 e s.m.i.;
- ✓ Decreto Legge 24.04.2017, n. 50, convertito con legge 21.06.2017 n. 96, art. 27 in rubrica "*Misure sul trasporto pubblico locale*".

La disciplina regionale del servizio è invece contenuta nella Legge Regionale n. 30/1998 e s.m.i..



### 03. SEZIONE B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

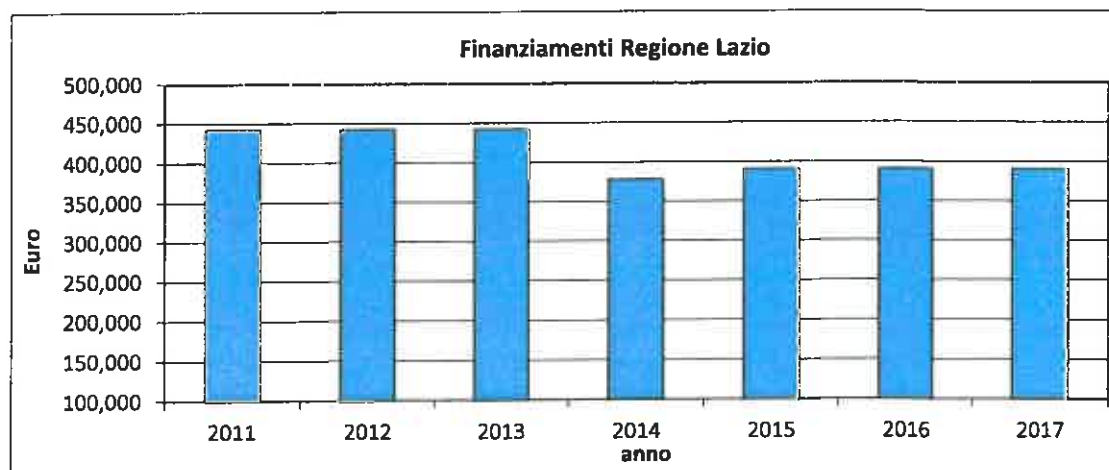
#### 03.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

La gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) ha registrato nel corso del corrente anno un avvicendamento di Società incaricate.

Negli ultimi anni e fino al 30 aprile 2017, il servizio è stato gestito da un gestore (in seguito 'precedente gestore'), mentre a partire dal 21 maggio 2017, per effetto dell'ordinanza Sindacale n. 29 del 18/04/2017, il servizio è stato affidato ad una nuova Società ('gestore attuale').

Di seguito si riporta l'ammontare dei finanziamenti concessi a titolo di contributo chilometrico dalla Regione Lazio al Comune di Ponza per il TPL per gli anni 2011-2017.

Atto Regione Lazio	anno di riferimento	Finanziamenti attribuiti (€)	Km percorrenze correlate
Deliberazione 10 giugno 2011, n. 273	2011	441,667.55	270,777.00
Deliberazione 13 luglio 2012, n. 356	2012	441,667.55	270,777.00
Deliberazione 3 luglio 2013, n. 161	2013	441,667.55	270,777.00
Determinazione 4 maggio 2015, n. G05363	2014	377,256.21	231,287.78
Determinazione 28 dicembre 2015, n. G16938	2015	389,831.42	238,997.37
Determinazione 28 ottobre 2016, n. G12539	2016	389,831.42	238,997.37
Determinazione 5 luglio 2017, n. G09285	2017	389,831.42	238,997.37

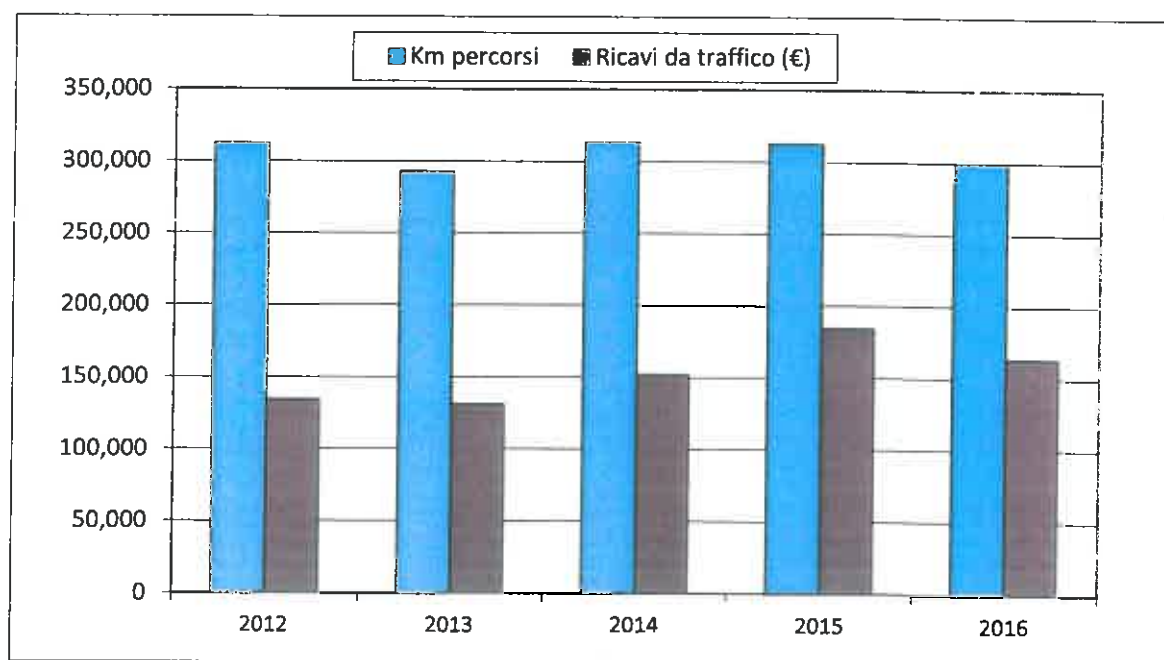




Le linee, i dati di percorrenza e quelli economici correlati, disponibili in atti, sono riassunti come segue, distinti per gestore del servizio.

**Precedente gestore:**

	anno	Km percorsi	ricavi da traffico (€)	passengeri totali
dati estrapolati da "Relazione annuale al Parlamento – anno 2015 Allegato 7 - Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2012-2014" dell'OSSERVATORIO NAZIONALE SULLE POLITICHE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	2012	312,065.00	134,002.00	139,746
	2013	292,635.00	131,175.00	134,847
	2014	313,229.00	151,710.00	157,087
dati comunicati dalla Ditta con note 15/08/2017 e 16/08/2017 (rif. nota municipale prot. 0007113 del 10/08/2017)	2015	312,587.00	184,391.78	n.d.
	2016	299,360.00	163,365.44	n.d.
	2017 (fino al 30/04/2017)	67,470.00	14,441.80	n.d.



<sup>(2)</sup> Il precedente gestore eserciva una linea di trasporto (Le Forna) in andata e in ritorno con 31 fermate. Il numero di corse era differenziato per il periodo estivo ed invernale.

Il servizio era in funzione con 23 corse in andata e 23 corse in ritorno nel **periodo invernale** dalle 04:30 alle 23:30; durante il **periodo estivo giugno e settembre** con 55 corse dalle 04:30 alle 03:00 e durante i mesi estivi di **luglio e agosto** con 65 corse dalle 04:30 alle 03:00.

<sup>(2)</sup> La descrizione del servizio svolto dal precedente gestore è ripreso dallo "Studio per l'efficienza della rete di servizi di TPL e riorganizzazione ed ammodernamento del sistema di mobilità nel Comune di Ponza" redatto dall'Università di Roma La Sapienza – Gennaio 2017.



Erano previsti diversi titoli di viaggio per l'accesso al servizio: biglietti di corsa semplice per residenti e per non residenti; biglietto bagaglio; abbonamenti mensili sia scolastici che ordinari.

Nel 2015 la tariffazione ha subito un incremento. Infatti con Deliberazione di Giunta Comunale n. 45 del 26/02/2015, i biglietti di corsa semplice sono passati € 0,80 a € 1,00 per residenti; da € 1,20 a € 1,50 per i non residenti. Anche gli abbonamenti mensili sono passati rispettivamente da € 14,00 a € 18,00 quelli scolastici; da € 22,00 a € 30,00 quelli ordinari.

Queste tariffe sono tuttora vigenti e costituiranno riferimento per il nuovo procedimento di gara per l'affidamento del servizio ad operatore economico qualificato.

La linea percorsa (Figura 3) si estendeva per 24,2 Km, con percorrenze d'inverno di circa 135.000 Km/anno, e d'estate circa 177.00 Km/anno, per un totale di 312.000 Km.

Partendo dalla sua prima fermata a via Banchina Nuova (nelle vicinanze del porto) percorreva tutta la via Provinciale Le Forna. In prossimità della Chiesa di Maria Santissima Assunta, la linea deviava per circa 1,5 Km verso ovest percorrendo interamente Via Forna Grande. Al termine della strada l'autobus effettua una manovra per ripercorrere nuovamente la strada fino a reimmettersi sulla strada provinciale. La linea continuava il suo tragitto verso nord fino al suo capolinea ubicato a via Punta Incenso. E ritorno.





Figura 3 Linea precedente gestore TPL





**Gestore attuale:**

	ANNO	KM PERCORSI	RICAVI DA TRAFFICO (€)	PASSEGGERI TOTALI
DATI COMUNICATI DALLA SOCIETA' CON NOTA DEL 17/08/2017	2017 (dal 21/05/2017 al 30/06/2017)	28.070,20	150.000,00  periodo 21/05/2017 - 13/08/2017	n.d.

Il gestore attuale esercisce n. 3 linee:

- ❖ Linea Porto – Le Forna – Punta Incenso in andata e in ritorno. Il servizio prevede, nel corrente periodo estivo, n. 74 corse in andata e n. 73 corse in ritorno; il percorso si estende per 7,965 km a corsa, con percorrenza giornaliera di 1.170,85 km.



Figura 4 Linea Porto – Le Forna – Punta incenso



- ❖ Linea Cala Feola – Le Forna in andata e in ritorno. Il servizio prevede, nel corrente periodo estivo, n. 62 corse in andata e n. 62 corse in ritorno; il percorso si estende per 1,170 km a corsa, con percorrenza giornaliera di 145,08 km.



Figura 5 Linea Cala Feola -- Le Forna





- ❖ Linea Porto – Giancos – Le Forna – Punta Incenso in andata e in ritorno. Il servizio prevede, nel corrente periodo estivo, n. 10 corse in andata e n. 11 corse in ritorno; il percorso si estende per 9,300 km a corsa, con percorrenza giornaliera di 195,30 km.



Figura 6 Linea Porto - Giancos – Le Forna – Punta Incenso



### 03.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

Il servizio pubblico può essere definito come un'attività di interesse generale assunta dal soggetto pubblico (titolare del servizio medesimo), che la gestisce direttamente ovvero indirettamente tramite un soggetto privato; il servizio universale può essere definito in considerazione degli effetti perseguiti, volti a garantire un determinato servizio di qualità ad un prezzo accessibile.

In particolare, l'Unione Europea intende il servizio universale come "*l'insieme minimo di servizi di qualità specifica cui tutti gli utenti finali hanno accesso a prezzo abbordabile tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali, senza distorsioni di concorrenza*".

La Direttiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, seppur afferente al servizio universale ed ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale), fornisce alcuni chiarimenti circa la nozione di "*servizio universale*".

In primo luogo, si precisa che il fatto di assicurare un servizio universale può comportare la prestazione di determinati servizi a determinati utenti finali a prezzi che si discostano da quelli risultanti dalle normali condizioni di mercato. Tuttavia, il fatto di fornire un compenso alle imprese designate per fornire tali servizi in dette circostanze non deve tradursi in una distorsione di concorrenza, purché tali imprese ottengano un compenso per il costo netto specifico sostenuto e purché l'onere relativo a tale costo netto sia indennizzato in un modo che sia neutrale in termini di concorrenza. Più nello specifico, gli Stati membri, ove necessario, dovrebbero istituire meccanismi di finanziamento del costo netto, derivante dagli obblighi di servizio universale, qualora sia dimostrato che tali obblighi possono essere assunti solo in perdita o ad un costo netto superiore alle normali condizioni commerciali: infatti, occorre vigilare affinché il costo netto derivante dagli obblighi di servizio universale sia correttamente calcolato e affinché l'eventuale finanziamento comporti distorsioni minime per il mercato e per gli organismi che vi operano e sia compatibile con il disposto degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità Europea (ora articoli 107 e 30 108 della Sezione 2 rubricata "*Aiuti concessi dagli Stati*" del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (dopo il Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007)).

In secondo luogo, si puntualizza che per "*prezzo abbordabile*" deve intendersi un prezzo definito a livello nazionale dagli Stati membri in base alle specifiche circostanze nazionali, che può comprendere la definizione di una tariffa comune indipendente dall'ubicazione geografica o formulare tariffe speciali destinate a rispondere alle esigenze degli utenti a basso reddito. Dal punto di vista del consumatore, l'abbordabilità dei prezzi è correlata alla possibilità di sorvegliare e controllare le proprie spese. Ciò al fine di rendere un determinato servizio pubblico pienamente accessibile e fruibile a tutti gli utenti finali, garantendo altresì un determinato livello



qualitativo, a prescindere dall'ubicazione geografica dei medesimi e tenuto conto delle specifiche circostanze nazionali.

Inoltre, la suddetta Direttiva 2002/22/CE esplicita che la qualità ed il prezzo del servizio sono fattori determinanti in un mercato concorrenziale e le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero essere in grado di controllare la qualità del servizio prestato dalle imprese designate quali imprese soggette ad obblighi di servizio universale.

Al riguardo si puntualizza che non dovrebbero esistere limitazioni per quanto riguarda gli operatori designati ad assumersi la totalità ovvero una parte soltanto degli obblighi di servizio universale.

Relativamente alla materia dei servizi pubblici locali si può concludere che le due nozioni citate nel capoverso introduttivo rappresentano, nella sostanza, le due facce di una stessa medaglia, in quanto laddove si parla di "*servizio pubblico*" tout court l'attenzione si focalizza verso il soggetto pubblico che deve esplicitare (direttamente ovvero indirettamente mediante la concessione ad imprese pubbliche, miste o private) l'attività di interesse generale, mentre invece laddove si parla di "*servizio universale*" l'attenzione si focalizza verso gli utenti finali di tale servizio pubblico e, più precisamente, verso le condizioni di accessibilità, di fruibilità e di qualità del servizio medesimo.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la ratio degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità).

L'Ente locale deve intervenire laddove, per garantire un servizio accessibile a tutti, di qualità ed ad un prezzo abbordabile, si rendano necessarie adeguate compensazioni economiche (e quindi integrative della tariffa) al fine di rendere appetibile un servizio che, senza tali condizioni, non risulterebbe contendibile per il mercato.

In ogni caso la ratio degli obblighi di servizio va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e le implicazioni dell'interesse generale, garantendo che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità), oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.

In tale ottica sono dichiarate ammissibili le eccezioni alle regole del mercato necessarie per garantire l'"*equilibrio economico*" del servizio, secondo il peso relativo delle attività



redditizie e quello delle attività che non lo sono, nel rispetto comunque del principio di proporzionalità.

La regolamentazione dei prezzi deve, tuttavia, essere equilibrata, nel senso che non deve ostacolare l'apertura del mercato, né creare discriminazioni fra i fornitori, né aggravare le distorsioni della concorrenza.

Di conseguenza, l'intervento deve essere proporzionale allo scopo perseguito, il che presuppone, conformemente alla giurisprudenza, che non deve andare al di là di quanto indispensabile per raggiungere il relativo obiettivo "*di interesse economico generale*": nel caso di specie il contenimento dei prezzi. Entro tali limiti è quindi rimessa all'ente di riferimento la previsione di specifici obblighi di servizio pubblico, purché l'intervento tariffario ed il servizio universale (previsto nell'articolo 3, n. 3, della Direttiva) confluiscono verso un medesimo scopo.

Secondo la Commissione Europea, 29 novembre 2005 n. C 297/04, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato in presenza delle seguenti condizioni:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, definiti in modo chiaro;
- 2) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che la compensazione comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto ad imprese concorrenti;
- 3) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi;
- 4) nel caso in cui si sia in presenza di un affidamento diretto all'impresa incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

Nel definire i servizi di interesse economico generale gli Stati membri dispongono di ampio margine di discrezionalità definendo gli obblighi reciproci delle imprese in questione e dello Stato o degli enti locali o degli enti regionali, provvedendo ad indicare, in particolare:

- a) la precisa natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico;
- b) le imprese ed il territorio interessati;
- c) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati alle imprese;



- d) i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione;
- e) le modalità per evitare sovra compensazioni e per il loro eventuale rimborso.

In ogni caso, la compensazione deve essere effettivamente utilizzata per garantire il funzionamento del servizio di interesse economico generale. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere concessa per il funzionamento di un determinato servizio di interesse economico generale e non deve essere utilizzata per operare su altri mercati, in quanto, in tale ultimo caso, costituirebbe un aiuto di Stato incompatibile con la normativa vigente in materia. Ciò non impedisce, in ogni caso, all'impresa che riceve una compensazione per obblighi di servizio pubblico di realizzare un margine di utile ragionevole. I costi da prendere in considerazione sono tutti i costi (variabili e/o di contribuzione al costo fisso e/o connessi ad investimenti per infrastrutture) sostenuti per il funzionamento dello specifico servizio di interesse servizio di interesse economico generale: perciò quando l'impresa svolge anche attività al di fuori dell'ambito del servizio di interesse economico generale, è necessario prevedere obblighi di tenere una contabilità separata.

Se l'impresa in questione dispone di diritti esclusivi o speciali legati ad un servizio di interesse economico generale che produce utili superiori all'utile ragionevole è possibile decidere che gli utili derivanti da altre attività al di fuori del servizio di interesse economico generale debbano essere destinati interamente od in parte al finanziamento del servizio di interesse economico generale.

Sotto il profilo dell'individuazione dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico ed universale è opportuno evidenziare che, atteso l'interesse pubblico al trasporto, l'ente locale competente non possa esimersi dall'imporre specifici obblighi di servizio pubblico nel relativo settore, volti a garantire che detti servizi vengano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a prezzi uniformi ed a condizioni di qualità simili, indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità), oltre alla trasparenza ed al carattere economicamente accessibile del servizio.





#### 04. SEZIONE C – MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESELTA

Il Regolamento n. 1370/2007 all'articolo 5 definisce le modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, introducendo la facoltà dell'autorità competente di scegliere:

- ✓ di fornire i servizi direttamente o tramite un operatore interno [*c.d. in house providing*], a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, (art. 5 par. 2);
- ✓ di aggiudicare i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara (art. 5 par. 3);
- ✓ di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure è inferiore a 300.000 chilometri l'anno, in caso di piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure inferiore a 600.000 chilometri l'anno. (art. 5 par. 4);
- ✓ di prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, con aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, per una durata non superiore a due anni (art. 5 par. 5).

La disciplina nazionale di settore sulle modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, rappresentata dall'art. 18, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997 stabilisce che:

*"Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare: a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio..."* rafforza al successivo comma 3 bis il principio che **"tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali..."**.

Il D.P.R. n. 168/2010 all'art. 12, comma 3, ha tuttavia abrogato la parola "esclusivamente", in ragione della previsione della facoltà di affidamento diretto, sebbene in via eccezionale, aprendo definitivamente la possibilità della più ampia applicazione del Regolamento n. 1370/2007, con l'eliminazione della tassatività della gara e il conseguente implicito divieto di altre forme di affidamento.

L'apertura a tutte le modalità di affidamento previste dal Regolamento 1370 sono altresì confermate dalla legislazione nazionale, anche in deroga alla disciplina di settore, con la Legge n. 99/2009, che all'art. 61 "Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", dispone che:



*“1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, 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 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422” stabilendo pertanto la piena legittimità delle varie modalità di affidamento previste dall'art. 5 del Regolamento.*

A ulteriore conforto dell'applicabilità del Regolamento n. 1370/2007, con l'art. 4-bis della L. n. 102/2009, rubricato genericamente "Disposizioni in materia di trasporto pubblico", si stabilisce che *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano”.*

La Legge Regionale n. 30/1998 c.s.m.i., contenente disposizioni in materia di trasporto pubblico locale, all'art. 19 disciplina le *“procedure per l'affidamento dei servizi”* e stabilisce, tra l'altro, che per *“il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le province ed i comuni, in base alla rispettiva competenza conferita ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi e dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi ....”.*

La medesima disposizione stabilisce, tra l'altro, che *“l'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:*

- a) per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;*
- b) l'aggiudicazione è effettuata sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b) del d.lgs. 158/1995;*
- c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento pubblico di confronto concorrenziale;*



*c bis) una o più unità di rete costituiscono, di norma, l'entità minima da porre a gara;*  
*c ter) il bando di gara deve contenere le disposizioni di cui all'articolo 22 ed il capitolato di gara deve indicare il canone di utilizzo, le garanzie e gli standard di manutenzione dei beni in conformità a quanto stabilito dal comma 3 dello stesso articolo 22."*

In data 18/04/2016 è stato approvato il Decreto Legislativo n. 50 ad oggetto "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture".

Il richiamato Decreto, in vigore dal 19 aprile 2016, disciplina, tra l'altro anche i servizi dei «settori speciali», nei quali è ricompreso il contratto pubblico relativo ai trasporti.

Il servizio di trasporto mediante autobus rientra quindi tra quelli disciplinati dalle norme del Titolo VI – Capo I- "Appalti nei Settori Speciali" D.Lgs. 50/2016, giusta art. 118 e 122 applicabili alla procedura di gara per l'affidamento del servizio in parola e alla quale sono ricondotti i riferimenti normativi riportati nell'ordinamento previgente in ragione dello *ius superveniens*.

Si evidenzia che successivamente al richiamato Regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione Europea con la comunicazione del 29.03.2014 C/92/1 ha chiarito che: **"l'aggiudicazione di contratti di servizio (pubblico) in materia di trasporto passeggeri con autobus è disciplinata unicamente dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE"**<sup>3</sup>, con la conseguente applicazione della disciplina attuativa di dette direttive.

L'Autorità Nazionale Anticorruzione con la recentissima Delibera n. 566 del 31 maggio 2017, ha evidenziato che *"i servizi TPL sono caratterizzati da cospicue contribuzioni pubbliche che esorbitano di gran lunga il limite finanziario di matrice pubblica ..... declinato dall'art. 165 del d.lgs 50/2016, e che connotano, sulla base della disciplina di contabilità comunitaria ..... l'operazione come "on balance", ossia come operazione non riconducibile al partenariato pubblico privato" ....; "in mancanza di opere infrastrutturali" l'Amministrazione deve procedere "all'esternalizzazione del servizio TPL mediante procedura di gara per l'affidamento dell'appalto": ricorre la fattispecie.*

<sup>(3)</sup> 2. L'INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 DA PARTE DELLA COMMISSIONE - 2.1.1. **Articolo 1, paragrafo 3 e articolo 5, paragrafo 1. Relazione tra il regolamento (CE) n. 1370/2007 e le direttive sugli appalti pubblici e le concessioni**

Il regolamento (CE) n. 1370/2007 disciplina le modalità di aggiudicazione degli appalti per servizi pubblici, come definito all'articolo 2, lettera i), nel campo del trasporto di passeggeri su strada e ferrovia. Tali appalti, tuttavia, possono anche rientrare nel campo di applicazione delle direttive sugli appalti pubblici (direttiva 2014/24/UE e direttiva 2014/25/UE). Poiché le direttive citate nel regolamento (CE) n. 1370/2007 (direttiva 2004/17/CE e direttiva 2004/18/CE) sono state abrogate e sostituite dalle direttive sopracitate, i riferimenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 vanno intesi come riferimenti alle nuove direttive.

L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 specifica che l'aggiudicazione di contratti di servizio in materia di trasporto con autobus e tram è disciplinata dalle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, tranne nei casi in cui tali appalti assumano la forma di concessioni di lavori pubblici. L'aggiudicazione di contratti di servizio (pubblico) in materia di trasporto di passeggeri con autobus e tram è disciplinata quindi unicamente dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE.



In ragione delle scelte già operate dall'Ente, dell'attuale organizzazione del servizio e in base alle richiamate disposizioni di riferimento, per l'affidamento del contratto TPL di cui trattasi si farà ricorso alla gara di evidenza pubblica in applicazione alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e delle richiamate disposizioni regionali vigenti.

Le modalità di affidamento del servizio sono riconducibili a quelli dell'appalto nei c.d. Settori Speciali alla quale la procedura di gara dovrà conformarsi.



## 05. SEZIONE D - MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

L'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, applicabile a tutti i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, prevede al comma 1) che:

*“le Regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi”.*

La L.R. n. 30/1998, ad oggetto *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*, promuove, indirizza e disciplina lo sviluppo ed il miglioramento del sistema di trasporto pubblico locale (TPL), inteso quale trasporto pubblico regionale, provinciale e comunale, riconoscendone un ruolo primario per assicurare la mobilità dei cittadini nel territorio attraverso:

- a) il decentramento a livello locale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;
- b) l'utilizzazione ottimale dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra le risorse destinate, rispettivamente, all'esercizio ed agli investimenti, con particolare riguardo alle tecnologie avanzate;
- c) l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, favorendo il riequilibrio modale attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
- d) l'incentivazione ed il miglioramento della mobilità extraurbana, mediante il riassetto dell'intera rete e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- e) il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;
- f) la regolamentazione dei rapporti fra ente affidante e soggetto affidatario attraverso i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza;
- g) il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa;
- h) il monitoraggio della mobilità nel territorio regionale, favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico;
- i) la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio;

L'art. 10, comma 4 della richiamata Legge Regione Lazio n. 30/1998 attribuisce ai Comuni le seguenti competenze:

- a) svolgimento delle procedure concorsuali per la scelta degli affidatari dei servizi di competenza e stipula dei relativi contratti di servizio;



b) erogazione del corrispettivo previsto dai contratti di servizio e compimento degli adempimenti previsti in caso di variazioni del servizio (...).

L'art. 30, comma 1, della medesima L.R. 30/98, ha costituito il "*fondo regionale trasporti*" il cui ammontare è annualmente determinato con la legge di bilancio della Regione, sulla base di risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del D.Lgs. n. 422/97 s.m.i..

Il costo del servizio è determinato con riferimento al contributo chilometrico regionale in linea con la valutazione operata dal Gruppo di Studio per la definizione dei "*costi standard*" per il trasporto pubblico locale nella Regione Lazio, per definire il "*costo economicamente sufficiente*" di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 23 bis della L.R. n. 30/1998, approvata con D.G.R.L. n.21 del 27.01.2015.

Il "*costo economicamente sufficiente di produzione rappresenta il limite per la quantificazione dell'importo a base d'asta che la Regione, le province ed i comuni, per i servizi finanziati dalla Regione stessa, sono tenuti a fissare nelle procedure di gara per la scelta dei gestori dei servizi*", giusta art. 23 bis, comma 4, della Legge Regionale n. 30/1998: il valore del rimborso chilometrico non può che essere quello attualmente erogato dalla Regione Lazio.

Il corrispettivo del servizio di cui trattasi sarà quindi costituito dal pagamento del contributo chilometrico – concesso dalla Regione Lazio - e dalle entrate derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio.

L'importo unitario del rimborso chilometrico stabilito dalla Regione Lazio risulta, nell'ultimo dato disponibile (Determinazione 5 luglio 2017, n. G09285), di €/km 1,63111 (finanziamento regionale Euro/anno 389.831,42/Km 238.997,37= E/km 1,63111), in linea con quello concesso negli anni 2015 e 2016.

L'importo del valore posto a base di gara è quindi stimato sulla base della percorrenza minima prevista dai provvedimenti regionali ai fini della concessione del contributo chilometrico (km/annui 238.997,37).

Le tariffe relative ai titoli di viaggio sono quelle stabilite dalla richiamata deliberazione della Giunta Municipale n. 45 del 26.02.2015.

In relazione a tale "*vantaggio economico ... di natura finanziaria*", l'art. 20 della L.R. 30/1998 prevede che l'affidatario del servizio è tenuto all'osservanza di tutti gli obblighi derivanti dall'aggiudicazione della gara e dalla sottoscrizione del contratto di servizio.

In particolare l'affidatario è tenuto a:

- a) effettuare il servizio come previsto dal contratto;
- b) garantire la puntualità, la regolarità e la sicurezza del servizio;
- c) utilizzare personale qualificato e materiale idoneo;
- d) garantire un servizio di qualità e una adeguata informazione all'utenza;





- e) fornire all'ente affidante e alla Regione i dati ritenuti necessari e richiesti dagli enti stessi, utilizzando anche i supporti informatici;
- f) adottare la carta dei servizi per il settore trasporti.

L'art. 26 della L.R. 30/1998 stabilisce in dettaglio il contenuto dei contratti di servizio quali, l'oggetto del contratto, le caratteristiche del servizio e il programma di esercizio da svolgersi nell'ambito dell'unità di rete nonché gli importi dovuti dall'Ente affidante all'impresa affidataria per le prestazioni oggetto del contratto.

Per le finalità di controllo del servizio prestato viene previsto l'obbligo per l'Appaltatore di certificare automaticamente lo svolgimento del servizio, rendendone conto, con la periodicità prescritta, alla Regione Lazio ed al Comune di Ponza, mediante la presentazione di una dettagliata relazione (rapporto periodico) e di un prospetto relativo alle corse effettuate ed a qualsiasi altro dato significativo per la valutazione dell'andamento del servizio e del rispetto del programma analitico.

Tutti i dati andranno forniti su supporto informatico e saranno resi disponibili sul sito istituzionale dell'Ente e dovranno essere comunicati alla Piattaforma Informatica dell'osservatorio TPL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La registrazione dei biglietti dovrà essere di tipo elettronico. I mezzi dovranno quindi essere tutti dotati, con oneri a carico del Gestore, di sistema elettronico di lettura/rilevazione.

A norma dell'art. 17 bis della Legge Regionale n. 30/1998 c.s.m.i., sarà disposto che le risorse concesse dalla Regione Lazio a titolo di contributo chilometrico saranno assegnate direttamente alla Società incaricata del servizio.





Visto lo schema di deliberazione che precede ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs.18.8.2000, n. 267, si attesta di avere espresso sulla proposta di deliberazione:

-per la regolarità tecnica: **Parere favorevole.**

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**  
f.to Giuseppe Mazzella

-per la regolarità contabile: **Parere favorevole.**

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**  
f.to Dott.ssa Vincenzina Marra

Del che si è redatto il presente verbale, approvato e sottoscritto:

<b>Il Presidente</b>	<b>Il Segretario Comunale</b>
f.to Francesco Ferraiuolo	f.to Dott. ssa Clorinda Storelli

Il sottoscritto Segretario Comunale Dott. ssa Clorinda Storelli, visti gli atti d'ufficio,

### ATTESTA

*che la presente deliberazione:*

è stata affissa all'albo pretorio, per rimanervi per quindici giorni consecutivi, con il N. \_\_\_\_\_ a partire dal \_\_\_\_\_, ai sensi dell'art. 124 della legge 18 agosto 267

*che la presente deliberazione è:*

Dichiarata immediatamente eseguibile a norma dell'art. 134, 4° comma del D.Lgs n. 267/2000

Esecutiva a norma dell'art. 134, 3° comma del D.Lgs. n. 267/2000

Dalla residenza comunale, li

SI ATTESTA CHE LA PRESENTE COPIA E' CONFORME ALL'ORIGINALE.

23. 8. 017

Comune di Ponza  
N. 0007386 24/08/2017



Il Segretario Comunale  
Dott.ssa Clorinda Storelli

