



ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

Atto n. **31/2025** del **30/10/2025**

Oggetto: TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS. 201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA.

L'anno **duemilaventicinque** addì **trenta** del mese di **ottobre** alle ore **12:30** in modalità **“mista”** (presenza presso la sala delle adunanze in Parma e collegamenti in videoconferenza ai sensi dell'art.30, comma 5, del Regolamento del Consiglio), si è riunito - in seduta ordinaria e pubblica - il Consiglio Provinciale convocato nei modi e termini di legge.

Presieduto da **FADDA ALESSANDRO** - **Presidente della Provincia**.

Risultano:

FADDA ALESSANDRO	Presente (presso la sede dell'Ente)
BONATTI FABIO	Presente (da remoto)
BORIANI SANDRA	Presente (da remoto)
BRANDINI SERENA	Assente
CARRILLO HEREDERO ALICIA MARIA	Presente (da remoto)
CAZZINI MASSIMO	Presente (da remoto)
CHIASTRA VIRGINIA	Assente
DI MARTINO FEDERICA	Presente (da remoto)
FRIGGERI DANIELE	Presente (presso la sede dell'Ente)
GIOVANNACCI SABA	Presente (da remoto)
GIUSTI DIEGO	Assente
TONINI SARA	Presente (da remoto)
TORREGGIANI FRANCO	Presente (presso la sede dell'Ente)

Sono pertanto presenti **n. 10** componenti su 13, assenti **n. 3**.

Il Presidente, riconosciuto legale il numero dei Consiglieri presenti per validamente deliberare, pone in trattazione l'argomento in oggetto.

Partecipa il Segretario Generale **TERRIZZI LUIGI**, il quale provvede alla redazione del seguente verbale.

Fungono da scrutatori i Consiglieri: **FRIGGERI DANIELE, TORREGGIANI FRANCO**.

Si dà atto che la registrazione integrale audio e/o video della seduta è conservata presso la segreteria generale.

UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

Proposta di deliberazione n. **3545 / 2025**

Oggetto: TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS. 201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Visti:

- il *Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali* (TUEL), approvato con d. lgs. 18 agosto 2000, n. 267;
- la legge 7 aprile 2014 n. 56, recante "Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e Fusioni di Comuni";
- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23/10/2007;
- il *Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica* (TUSP), approvato con d. lgs. 19 agosto 2016, n. 175;
- il *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*, approvato con d. lgs. 31 dicembre 2022, n. 201;
- il *Codice dei contratti pubblici*, approvato con D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36;
- la Legge della Regione Emilia-Romagna n. 30/1998 recante la "*Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale*";
- lo Statuto della Provincia di Parma approvato dall'Assemblea dei Sindaci con atto n. 1/2015 modificato con atto della medesima n. 1/2019;
- lo Statuto di S.M.T.P. S.p.A;
- la revisione periodica delle società partecipate dalla Provincia di Parma detenute al 31/12/2023, ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. 175/2016 approvata con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 54 del 19/12/2024;

Preso atto che il **Regolamento (CE) n. 1370/2007** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23/10/2007 contiene i principi e le modalità di affidamento dei servizi di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. In particolare:

- l'art. 2, lett. a), definisce il trasporto pubblico di passeggeri come «*i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa*»;
- l'art. 5, paragrafo 2, esplicita che «*le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture*» (c.d. affidamento *in house*);

Rilevato che il legislatore nazionale ha richiamato il predetto Regolamento:

- all'art. 61 della L. n. 99/2009, secondo cui *«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»;*
- all'art. 4-bis del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni dalla L. n. 102/2009, ai sensi del quale *«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»;*

Dato atto che:

- il D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 recante il *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale”*, all'art. 5 prevede che *«sono conferiti alle regioni e agli enti locali (...) tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale»* e all'art. 7 stabilisce che *«le regioni (...) conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale»;*
- in Emilia-Romagna, la materia del trasporto pubblico locale (di seguito, TPL) è regolata dalla **L.R. n. 30/1998**, in cui si prevede che:
 - *«il trasporto pubblico regionale e locale è organizzato secondo il principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi (...). Gli enti competenti affidano la gestione delle reti mediante provvedimento di concessione, mentre conferiscono la gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale mediante affidamento a soggetti individuati secondo le modalità stabilite dalla presente legge. (...) La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. (...) Nel rispetto delle previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri disciplinati dalla presente legge hanno la durata di anni dieci per il servizio di trasporto passeggeri autofilotranviario e di anni quindici per il servizio di trasporto passeggeri ferroviario»* (art. 13);
 - *«le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale provinciale, una agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza. L'agenzia esplica le sue funzioni dando attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore, con particolare riguardo ai seguenti compiti: a) progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata; b) gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e*

tecnologie di informazione e controllo; c) gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi; d) controllo dell'attuazione dei contratti di servizio; e) ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotranviari (...)» (art. 19);

Considerato che:

- in ottemperanza all'art. 19 della L.R. n. 30/1998, in data 29/12/2000 è stata costituita la **Società per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico S.p.A.** (in breve "S.M.T.P. S.p.A.") per svolgere i compiti e le funzioni di **Agenzia locale della mobilità** nell'ambito territoriale della Provincia di Parma (c.d. ambito Taro);
- S.M.T.P. S.p.A. è partecipata al 50% dal Comune di Parma e al 50% dalla Provincia di Parma ed è pertanto soggetta al controllo analogo dei due Enti soci ai sensi dell'art. 2 del TUSP;
- S.M.T.P. S.p.A. esercita le sue funzioni in conformità a quanto stabilito dall'art. 19 della L.R. n. 30/1998 e rientra nella sua competenza, oltre alla progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, anche la gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
- in virtù delle funzioni conferitele, S.M.T.P. S.p.A. è anche "*autorità competente a livello locale*" ai sensi dell'art. 2 del Reg. UE n. 1370/2007, poiché ha il compito di organizzare ed assicurare lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico, in maniera integrata, nei territori degli Enti soci (Comune di Parma e Provincia di Parma);

Rilevato che:

- i servizi di trasporto pubblico automobilistico urbani ed extraurbani sono attualmente ricompresi nel contratto sottoscritto da S.M.T.P. S.p.A. con TEP S.p.A., anch'essa partecipata al 50% dal Comune di Parma e al 50% dalla Provincia di Parma. In particolare, TEP S.p.A. gestisce il servizio di TPL urbano ed extraurbano in virtù del contratto di servizio affidato a seguito di gara pubblica e sottoscritto il 07/05/2005, per il periodo di vigenza dal 1/03/2005 al 29/02/2008, successivamente prorogato per altri tre anni fino al 28/02/2011 e poi ancora oggetto di ulteriori proroghe finalizzate all'individuazione del nuovo contraente;
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 103 del 17/12/2013 e Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 77 del 18/12/2013, a valle di due procedure ad evidenza pubblica finalizzate all'affidamento del servizio di TPL con un partenariato pubblico-privato andate deserte, è stato dato mandato a S.M.T.P. S.p.A. di avviare le procedure finalizzate all'affidamento del servizio attraverso una procedura concorsuale di tipo tradizionale;
- a seguire l'esito della gara andata deserta, sono state poi predisposte numerose proroghe tecniche fino all'indizione di una procedura ad evidenza pubblica;
- a seguito dell'annullamento della procedura di gara disposto con sentenza del TAR di Parma n. 316 del 16/10/2017, confermata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 5158 del 03/09/2018, il contratto è stato ulteriormente prorogato fino al 31/01/2022, anche in virtù delle norme emergenziali contenute nell'art. 92, comma 4 ter, del D.L. n. 18/2020, convertito in L. n. 27/2020;
- avvalendosi della facoltà accordata dalla L. n. 25/2022, il contratto di servizio è stato infine prorogato fino al 31/12/2026;
- in previsione della scadenza contrattuale, il Comune di Parma e la Provincia di Parma, rispettivamente con deliberazione della Giunta Comunale n. 363/2024 e decreto presidenziale della Provincia n. 220/2024, hanno adottato gli atti di indirizzo richiedendo a S.M.T.P. S.p.A. l'avvio della fase istruttoria preliminare alla scelta della modalità di affidamento dei servizi di TPL urbano e provinciale dell'Ambito Taro, chiedendo all'Agenzia di valutare anche l'ipotesi

dell'affidamento *in house providing*;

Considerato infatti che il modello organizzativo dell'affidamento *in house*, espressamente consentito nel settore del Trasporto Pubblico Locale in base alle disposizioni eurounitarie sopra citate, è previsto internamente:

- dall'art. 16 del TUSP, secondo cui «*le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo*»;
- per i servizi pubblici locali a rete, fra cui il trasporto pubblico locale, dal **d.lgs. n. 201/2022** sul *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*, e in particolare:
 - **l'art. 14**, che prevede tre possibili modalità di affidamento della gestione (affidamento con procedura ad evidenza pubblica, affidamento a società mista e affidamento *in house*) e dispone che la scelta della modalità sia effettuata, prima dell'avvio della procedura di affidamento, mediante **un'apposita relazione nella quale si evidenzia la sussistenza dei requisiti per la forma di affidamento prescelta**, che tenga conto «*delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati*»;
 - **l'art. 17**, che prevede la cosiddetta motivazione qualificata per l'affidamento *in house* del servizio pubblico locale, indicandone gli elementi essenziali e la procedura per il perfezionamento;

Dato atto che, ai sensi dell'art. 149 del d.lgs. n. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici), «*le disposizioni del codice non si applicano per l'affidamento di contratti concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana*» né alle «*concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007*»;

Rilevato che:

- ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 201/2022, S.M.T.P. S.p.A. è l'ente competente alla predisposizione della relazione ex art. 14;
- nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 07/10/2025, S.M.T.P. S.p.A. ha adottato la *Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale (Allegato A)*; di seguito, per semplicità, "*la Relazione*", in cui sono contenute le motivazioni che hanno portato all'individuazione dell'affidamento *in house* a TEP S.p.A. quale modalità ottimale di gestione del servizio di TPL urbano ed extraurbano nell'Ambito Taro, nel rispetto della normativa vigente e dei seguenti obiettivi:
 - conformità ai requisiti previsti dalla disciplina europea;
 - efficacia rispetto alle finalità di interesse generale degli enti territoriali;
 - efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, nell'interesse degli utenti e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
 - qualità del servizio;
- S.M.T.P. S.p.A., con nota acquisita al protocollo della Provincia di Parma n. 28893 del 08/10/2025, ha trasmesso la Relazione ai propri soci, per acquisire il loro assenso ai fini del perfezionamento della procedura di approvazione e pubblicazione della stessa;

Considerato che la Relazione predisposta da S.M.T.P. S.p.A.:

- a) illustra il contesto giuridico di riferimento e il quadro normativo vigente;
- b) descrive le caratteristiche quantitative e qualitative del servizio da prestare, comprensive della definizione degli obblighi di servizio pubblico sottesi e della metodologia di compensazione, basata sul criterio del "*net cost*" secondo gli schemi allegati alla delibera ART n. 154/2019;
- c) individua la sussistenza dei requisiti eurounitari e nazionali per l'affidamento *in house* in capo a TEP SpA;
- d) effettua la comparazione fra le opzioni possibili per l'affidamento del servizio di TPL:
 - affidamento In House;
 - gara pubblica;
 - gara a doppio oggetto con appalto con mantenimento società;
- e) utilizza la metodologia dell'analisi SWOT;
- f) esamina gli aspetti economici del rapporto contrattuale, distinguendo fra modello *in house* e affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, con riferimento al costo standard, come definito dal D.M. 28 marzo 2018, n. 157;
- g) analizza il modello di gestione in essere e le relative caratteristiche quali-quantitative, nonché i profili economici, attraverso serie storiche e modelli di *benchmarking*, evidenziando i positivi risultati ottenuti dall'attuale gestore;
- h) delinea i principali criteri previsti dalla normativa e dall'autorità regolatoria per la redazione del piano economico-finanziario che governerà l'affidamento, rinviata all'adozione della delibera di affidamento ex art. 17 del D.Lgs. 201/2022 e delibera ART n. 154/2019;
- i) richiama le previsioni di ART in merito al sistema di monitoraggio che dovrà essere contenuto e disciplinato nel contratto di servizio, la cui approvazione è anch'essa differita alla delibera di affidamento;

Preso atto che, ai fini della scelta della forma di affidamento, la Relazione trae le seguenti conclusioni:

«[...] alla luce dell'analisi dei rischi e delle opportunità condotta, e tenuto conto delle evidenze emerse in merito alla pianificazione economico-gestionale del servizio, alla flessibilità nella definizione del margine di utile ragionevole e alla possibilità di monitorare e riequilibrare i rapporti contrattuali, si ritiene che – nel caso specifico – l'affidamento in house rappresenti la soluzione adeguata e preferibile. Tale valutazione si fonda sulle ottime performance del gestore attuale del servizio di trasporto pubblico locale, che ha dimostrato elevati livelli di efficienza ed efficacia. L'analisi comparativa ha evidenziato come la modalità in house garantisca vantaggi significativi sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Inoltre, la scelta risulta pienamente conforme al quadro normativo vigente, che – sia a livello europeo che nazionale – riconosce la parità tra l'affidamento in house e le procedure competitive. Il principio di neutralità sancito dalla normativa garantisce che la scelta della modalità di affidamento debba basarsi prioritariamente su criteri di efficienza ed efficacia del servizio, indipendentemente dalla forma giuridica adottata»;

Ritenuto opportuno, alla luce delle osservazioni sopra riassunte, recepire i contenuti della Relazione, esprimere indirizzo favorevole per il perfezionamento della procedura di approvazione e pubblicazione da parte di S.M.T.P. S.p.A., in qualità di ente competente, e conferire a quest'ultima mandato per esperire le successive fasi del procedimento di affidamento, secondo quanto previsto dalla normativa vigente;

Precisato che:

- trova applicazione l'art. 4-bis del D.L. 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, secondo cui almeno il dieci per cento dei servizi oggetto dell'affidamento deve essere aggiudicato a soggetti su cui non si esercita il controllo analogo;
- gli affidamenti avverranno nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 154/2019, nel testo consolidato derivante dalle modifiche apportate dalle Delibere ART nn. 113/2021, 64/2024 e 177/2024 e dei relativi annessi, tra i quali sono compresi gli schemi tipo di PEF, di contratto di servizio, la matrice dei rischi e i KPIs necessari al monitoraggio delle dimensioni di efficienza, efficacia e qualità;
- in seguito all'approvazione della presente deliberazione e dell'allegata Relazione ex art. 14, seguirà la costruzione delle relazioni previste dalla delibera ART n. 154/2019, necessarie allo sviluppo di un maggiore dettaglio per quanto riguarda gli indicatori economico finanziari e tecnici riguardanti le dimensioni di efficienza, efficacia e qualità della stessa;
- la contrattualizzazione della parte di servizi da gestire secondo il modello *in house* potrà avvenire solo previa approvazione da parte di S.M.T.P. S.p.A. della Deliberazione di affidamento, ex art. 17, comma 2, del D.Lgs 201/2022, che ha la finalità di fornire una "motivazione qualificata" che *"dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30"* ;
- la Deliberazione di affidamento, quando ha per oggetto dei servizi a rete, come esplicitato al comma 4 dell'art. 17 del D.Lgs. 201/2022, comprende, come allegato, un piano economico-finanziario che, fatte salve le discipline di settore, contiene anche la proiezione, su base triennale e per l'intero periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, nonché la specificazione dell'assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento, da aggiornare ogni triennio;

Dato atto, pertanto, che i piani economico-finanziari che disciplineranno gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale saranno definiti successivamente nel dettaglio e terranno debitamente conto, in termini di compensazioni economiche da riconoscere ai gestori, dei riflessi sui bilanci degli Enti soci e delle capacità di spesa di questi;

Ravvisata la propria competenza a deliberare ai sensi dell'art. 42 del TUEL;

Visti:

- il decreto del Presidente della Provincia di Parma n 196 del 31/10/2024, con il quale è stato conferito al dott. Andrea Ruffini l'incarico di Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale, Trasporti, Programmazione Rete Scolastica, Gestione Amministrativa e Valorizzazione del Patrimonio, Statistica, Sit e Sicurezza Territoriale;
- il decreto del Presidente della Provincia di Parma n 194 del 31/10/2024 con il quale è stato conferito al dott. Iuri Menozzi l'incarico di Dirigente del Servizio Finanziario, Gestione del Personale, Partecipate, Sistemi Informativi, Pari Opportunità, Provveditorato ed

Economato;

Acquisiti:

- gli allegati pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e contabile dei Responsabili dei Servizi competenti, resi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del TUEL;
- il parere favorevole dell'organo di revisione, reso ai sensi dell'art. 239, comma 1, lettera b), n. 3), del TUEL;

Ravvisata la necessità di stabilire che la presente deliberazione venga resa immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.lgs. n. 267/2000 e s.m.i., al fine di consentire il tempestivo seguito della procedura di affidamento del servizio di gestione del TPL;

DELIBERA

per tutto quanto illustrato e motivato in premessa narrativa, che si intende qui integralmente richiamato e riportato:

- 1. di recepire** la *Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale*, approvata ai sensi del D.Lgs. 201/2022, in data 7/10/2025, dal Consiglio di Amministrazione di S.M.T.P. S.p.A., in qualità di ente competente, finalizzata ad individuare la forma di gestione ottimale per il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, allegata al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale (*Allegato A*);
- 2. di prendere atto** che l'analisi contenuta nella Relazione, previo accertamento della sussistenza dei requisiti di fatto e di diritto, conclude individuando l'affidamento *in house* quale migliore forma di gestione del servizio TPL, ferma restando l'applicazione della riserva di cui all'art. 4-bis del D.L. 78/2009, secondo cui almeno il 10% del complesso dei servizi dev'essere affidato mediante procedura a evidenza pubblica;
- 3. di esprimere** pertanto indirizzo favorevole a S.M.T.P. S.p.A. in merito a:
 - rendere definitivamente efficace e pubblicare la Relazione nelle forme previste dal D.Lgs. 201/2022;
 - proseguire le attività finalizzate all'affidamento diretto del servizio alla società TEP S.p.A., previa adozione di tutti gli atti presupposti per configurare la stessa come società *in house*;
 - predisporre la Deliberazione di affidamento, ex art. 17, comma 2, del D.Lgs 201/2022, alla quale saranno allegati i piani economico-finanziari dei servizi redatti in conformità al comma 4 dello stesso articolo e tenendo conto, in termini di compensazioni economiche da riconoscere ai gestori, dei riflessi sui bilanci degli Enti soci e delle capacità di spesa di questi;
- 4. di trasmettere** copia del presente provvedimento a S.M.T.P. S.p.A.;
- 5. di dichiarare** la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del TUEL, al fine di consentire, in quanto servizio pubblico essenziale, il tempestivo della procedura di affidamento del servizio di gestione del TPL.

Esito della votazione della presente deliberazione: **APPROVATA**

Consiglieri presenti: **10**

Votanti	Favorevoli	Contrari	Astenuti
10	10	0	0

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile.

Esito votazione sull'**immediata eseguibilità** del provvedimento: **APPROVATA**

Consiglieri presenti: **10**

Votanti	Favorevoli	Contrari	Astenuti
10	10	0	0

N.B. : si da' atto che per quanto riguarda il contenuto degli interventi, si rimanda alla registrazione audio e/o video relativa alla seduta.

Approvato e sottoscritto con firma digitale:

Il Presidente della Provincia
FADDA ALESSANDRO

Il Segretario Generale
TERRIZZI LUIGI



SOCIETÀ PER LA MOBILITÀ ED IL TRASPORTO PUBBLICO s.p.a.

SCHEMA

Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale

(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)

approvato dal CdA di Smt p in data 7 ottobre 2025

Sviluppata con il supporto tecnico specialistico di ASSTRA Service Srl



INDICE

INTRODUZIONE	1
<i>Premessa</i>	<i>1</i>
SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO	8
<i>A.1 Contesto giuridico di riferimento.....</i>	<i>8</i>
<i>A.2 Indicatori di riferimento.....</i>	<i>11</i>
SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO	13
<i>B.1 - Caratteristiche del servizio.....</i>	<i>13</i>
<i>B.2 Descrizione del servizio da prestare</i>	<i>18</i>
<i>B.3 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni</i>	<i>22</i>
<i>B.4. Compensazione degli obblighi di servizio</i>	<i>23</i>
<i>B.5 Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato</i>	<i>25</i>
C. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	27
<i>C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta.....</i>	<i>27</i>
<i>C.2 Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti.....</i>	<i>27</i>
D. MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA	31
<i>D.1 - Risultati attesi</i>	<i>31</i>
<i>D.2 - Comparazione con opzioni alternative.....</i>	<i>32</i>
<i>D.3 Esperienza della gestione precedente</i>	<i>42</i>
<i>D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio legata al PEF e al piano investimenti</i>	<i>54</i>
SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ.....	55
<i>E.1 - Piano economico-finanziario.....</i>	<i>55</i>
<i>E.2 - Monitoraggio</i>	<i>58</i>



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

ALLEGATO.....	59
<i>Chilometraggio programma di esercizio a consuntivo 2024 (distinto per linee).....</i>	<i>59</i>



INTRODUZIONE

Premessa

Con il presente documento vengono assolti gli obblighi informativi di cui all'art. 14 del d.lgs. n. 201/2022, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”* il quale prevede che, in occasione della scelta della modalità di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, l'Ente locale e gli altri Enti competenti redigano un'apposita relazione nella quale siano evidenziate *“le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompensazioni”*.

In base alla norma richiamata, nella redazione della predetta Relazione gli Enti competenti devono inoltre tener conto:

- delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali;
- della situazione delle finanze pubbliche;
- dei costi per l'Ente locale e per gli utenti;
- dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili;
- dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'Ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati.

Nella valutazione richiesta gli Enti locali tengono conto anche dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali di cui all'art. 30 d.lgs. 201/2022.

Per quanto concerne l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, la disciplina di settore di rango comunitario (art. 7, par. 2 Reg. CE n. 1370/2007) prevede la pubblicazione di un avviso di preinformazione almeno un anno prima dell'aggiudicazione del contratto di servizio nel quale indicare anche la forma di affidamento prescelta.



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

Il combinato disposto delle due previsioni normative (statale e comunitaria) innanzi richiamate induce, pertanto, ad anticipare l'adozione della presente relazione, prevedendone la redazione sulla base delle informazioni allo stato disponibili e facendo salvo un eventuale successivo aggiornamento dato che il dettaglio delle previsioni economico-finanziarie e gestionali del futuro affidamento potrà delinearsi soltanto a completamento dell'iter istruttorio e del vaglio da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del contenuto della Relazione di affidamento, del piano economico finanziario simulato, dello schema di contratto di servizio, ai fini della verifica del rispetto delle misure di regolazione del settore dei trasporti, contenute nell'Allegato A, alla Delibera ART n. 154/2019, per come da ultimo modificata.

Con la presente Relazione sono pertanto illustrati i presupposti amministrativi, normativi, gestionali ed economico-finanziari, posti alla base della preferenza espressa dagli Enti competenti per la modalità di affidamento *in house* prescelta, nel rispetto della normativa applicabile e del principio di economicità dell'azione amministrativa di cui all'art. 97 della Costituzione.

*** **

La Società per la Mobilità ed il trasporto Pubblico S.p.A. (in breve SMTP S.p.A.) è stata costituita in data 29.12.2000, ex art. 113, comma 1 lettera "e)", d.lgs. 267/2000 per svolgere i compiti e le funzioni di Agenzia locale della mobilità, in conformità a quanto previsto dall'art.19 L.R. n. 30/1998, quale società a controllo pubblico e partecipata al 50% dal Comune di Parma e al 50% dalla Provincia di Parma.

L'Agenzia è dunque stata istituita per legge ed è l'ente specificamente titolare delle funzioni di governo del TPL, nelle forme previste dallo Statuto e dalla medesima legge regionale.

SMTP S.p.A., nell'assolvere ai propri compiti statutari, tra i quali anche quello di gestione delle procedure per l'affidamento del servizio di TPL e di gestione e controllo dei contratti di servizio a tal fine sottoscritti, deve procedere ad un nuovo affidamento dei servizi di TPL ricadenti nell'ambito Taro di propria competenza.

Inoltre, in virtù delle funzioni conferitele SMTP è anche "autorità competente" ai sensi dell'art. 2 del Reg. UE n. 1370/2007 e, in particolare, si configura quale "gruppo di autorità competenti" (nella specie, Comune di Parma e Provincia di Parma), poiché ha il compito di organizzare ed assicurare lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico nei citati territori in maniera integrata.

Attualmente, i servizi di trasporto pubblico automobilistico urbani ed extraurbani sono ricompresi nel contratto



sottoscritto con TEP S.p.A. Anche l'attuale gestore del servizio è partecipato al 50% dal Comune di Parma e al 50% dalla Provincia di Parma ed effettua la gestione in proroga fino al 31.12.2026, dato che gli Enti competenti si sono avvalsi della facoltà riconosciuta dalla legge 25/2022.

L'attuale contratto di servizio è stato sottoscritto in data 7.5.2005, a seguito di gara pubblica, per il periodo di vigenza dal 1.3.2005 al 29.2.2008, successivamente prorogato per altri tre anni fino al 28.2.2011 e poi ancora oggetto di ulteriori proroghe finalizzate all'individuazione del nuovo contraente. In tale contesto fu disposta una prima proroga tecnica del contratto fino al 31.12.2011, in vista dell'espletamento di una gara a doppio oggetto, ma andata deserta la procedura, il Comune e la Provincia hanno preso in esame l'ipotesi di affidare il servizio in esclusiva, disponendo una ulteriore proroga del contratto fino al 30.12.2012 e poi ancora fino al 31.12.2013 stante la pronuncia di incostituzionalità della norma sulle liberalizzazioni, nelle more del riaffidamento, sempre con gara a doppio oggetto, andata ancora una volta deserta.

SMTP ha pertanto provveduto nel 2015 a indire procedura ad evidenza pubblica, prorogando il contratto a condizioni invariate fino al 31.12.2016, poi prorogato fino al 30.06.2017 stante il protrarsi della procedura di aggiudicazione e al 31.12.2017, in ragione del contenzioso seguito all'aggiudicazione. A seguito dell'annullamento della procedura di gara disposto dalla sentenza del TAR Parma (Decisione del 16.10.2017 n.316) confermata in Consiglio di Stato (Decisione del 3.9.2018 n. 5158) in contratto è stato ancora prorogato fino al 31.1.2022, anche in virtù delle norme emergenziali contenute nell'art. 92 comma 4 ter D.L.18/2020 convertito con L. 27/2020.

Avvalendosi della facoltà accordata dalla Legge 28 marzo 2022, n. 25, gli enti responsabili dei contratti di servizio TPL, hanno deciso di prorogare i CdS in essere fino alla data massima del 31.12.2026.

In previsione della predetta scadenza contrattuale il Comune di Parma e la Provincia di Parma, con Delibera di Giunta Comunale n. 363/2024 e Decreto Presidenziale della Provincia n. 220/2024, hanno adottato gli atti di indirizzo richiedendo a SMTP l'avvio della fase istruttoria preliminare alla scelta della modalità di affidamento dei servizi urbani e provinciali dell'ATO Bacino Taro, secondo le modalità indicate dalle norme richiamate in premessa e richiedendo all'Agenzia di valutare l'ipotesi dell'**affidamento in house providing**.



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	Affidamento in house con contratto di concessione "net cost" dei servizi di TPL su strada del Comune di Parma e della Provincia di Parma (servizi urbani, di bacino e interbacino di trasporto pubblico locale) ivi compresi i servizi autofiloviari di linea regolari e specializzati, minimi e aggiuntivi, e della gestione delle reti e degli impianti a essi correlate
Importo complessivo dell'affidamento (stima)	345,43 milioni € Trattasi di importo tratto dal consuntivo 2024, proiettato sui dieci anni di durata del contratto, ipotizzando il mantenimento dell'attuale Fondo nazionale ed applicando l'adeguamento dei corrispettivi al TIP che, per il 2025, Bankitalia determina nell'1,5%. Tale importo sarà meglio determinato a seguito della formalizzazione del PEFs per il lotto in affidamento diretto e degli esiti di gara per il lotto da affidarsi con procedura di evidenza pubblica (§ B.4).
Ente affidante	DENOMINAZIONE: Società per la Mobilità e il Trasporto Pubblico s.p.a. c.f. 02155060342 La Società Per La Mobilità E Il Trasporto Pubblico S.P.A. agisce quale Agenzia locale per la mobilità per l'ambito territoriale della Provincia di Parma (ATO) TARO - ai sensi dell'art. 19 della L.R. 30/1998 e, in base alla normativa di settore, esercita le attività di Ente di Governo dell'ambito ed è autorità competente ai sensi del Reg. UE n. 1370/2007
Tipo di affidamento	Contratto di Concessione di servizi



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società in house ex art. 5 par. 2 Reg.to. CE 1370/2007, dell'art. 14, comma 1, lett. c) e 17 d.lgs. 201/2022, e nel rispetto dell'art. 4-bis del d.l.78/2009.
*Solo in caso di affidamento in house	In considerazione delle tempistiche di redazione della presente Relazione alla luce della normativa di settore del trasporto pubblico, l'Agenzia si riserva di aggiornare le informazioni di cui alla presente sezione della Tabella nel corso del procedimento. - Codice fiscale e denominazione organismo in house: 02155050343 - TEP S.P.A. - Percentuale di quote di partecipazione nell'organismo (quote di partecipazione diretta e indiretta e, in questo caso, indicazione della «società tramite») 50% Comune di Parma, 50% Provincia di Parma, enti facenti parte del "gruppo di Autorità" di cui all'art. 2 del Reg. UE n. 1370/2007 - Presenza di partecipazioni private prescritte da norme di legge NO - Indicazione della presenza di rappresentanti negli organi di governo dell'organismo in house: i rappresentanti negli organi di governo di TEP sono espressione esclusiva del Comune di Parma e della Provincia di Parma - Indicazione di clausole statutarie sul controllo ai fini dell'esplicitazione del controllo analogo i soci hanno definito le previsioni statutarie rilevanti e vi è un atto di impegno a votare in Assemblea dei soci per l'adeguamento dello Statuto di TEP s.p.a. alle previsioni dell'art. 16 d.lgs.



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

INFORMAZIONI DI SINTESI	
	175/2016 prevedendo, nelle relative clausole: a) la totale partecipazione pubblica; b) che oltre l'80% del suo fatturato, deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidati dagli Enti pubblici soci per il tramite dell'Agenzia SMTP; c) di essere soggetta al controllo analogo degli Enti locali soci; d) l'espresso divieto di cedere le azioni a soggetti privati. • Descrizione e quantificazione dell'attività svolta nei confronti dell'ente affidante, con specifica indicazione della eventuale ulteriore attività prestata in favore di soggetti terzi certificata dall'organismo controllo/revisore contabile da richiedere, a carico di TEP. Sulla scorta dell'ultimo bilancio utile, TEP realizza almeno l'80 % del fatturato aziendale per lo svolgimento dei servizi di trasporto contrattualizzati ricadenti nei territori degli enti soci. • Indicazione superamento soglie di rilevanza comunitaria si
Durata dell'affidamento	La data stimata di avvio del servizio è prevista per il 1° gennaio 2027, per una durata complessiva di 120 mesi.
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	il servizio da affidare è ricompreso all'interno del bacino Taro. La popolazione del bacino risulta essere di 458.924 unità (dati ISTAT 2024)
SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo:	ing. Stefano PERILLI
Ente di riferimento	Smtsp Spa, Parma
Area/servizio:	Dirigente Tecnico



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Telefono:	0521463177
Email/PEC	info@mobilitaparma.it ; mobilitaparma@pec.it
Data di redazione	ottobre 2025



SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A.1 Contesto giuridico di riferimento

Normativa europea

L'affidamento dei servizi pubblici di trasporto è disciplinato a livello comunitario dal **Regolamento (CE) n. 1370/2007**, relativo ai *“servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia”* (il “Regolamento”). Il Regolamento prevede distinte modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (in seguito anche semplicemente TPL), qualificate primariamente dai requisiti soggettivi del soggetto affidatario.

In particolare, l'art. 5, paragrafo 3 del ridetto Regolamento comunitario, prevede che se l'affidamento sia diretto ad un soggetto terzo, diverso da un operatore interno all'Amministrazione affidante, i contratti di servizio pubblico devono essere aggiudicati mediante una procedura di gara *“equa, aperta a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione”*.

In alternativa, ai sensi dell'art. 5 par. 2 del Regolamento, le Autorità pubbliche competenti hanno la facoltà di fornire *“esse stesse”* il servizio o di procedere *“all'affidamento in favore di un operatore su cui le Autorità stesse esercitano un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi”*. Nel caso, poi, di un gruppo di autorità competenti, il medesimo art. 5, par. 2, precisa che **è sufficiente che l'operatore interno sia soggetto al controllo analogo di una delle autorità aderenti al gruppo.**

Al fine di stabilire la corrispondenza della forma organizzativa prescelta con il modello previsto dall'art. 5 par. 2 del Regolamento, devono essere presi in considerazione, ai sensi della richiamata disposizione normativa, elementi quali il livello della rappresentanza dell'Ente in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza della Società, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche.

Rileva inoltre che l'operatore interno, nonché qualsiasi altro soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima, svolgano le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'Autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di Autorità competenti a livello locale vicine, e che i medesimi soggetti non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'Autorità competente a livello locale.



Normativa nazionale

L' **art. 61 del d.lgs. n. 99/2009**, recante *“Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”*, ha previsto, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con la normativa comunitaria, che le Autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possano 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, in tal modo allineando e parificando tali modalità nell'ambito della legislazione nazionale a quelle previste dalla legislazione comunitaria e superando, in concreto, l'impostazione previgente e rinvenibile all'art. 17 del d.lgs. n. 422/1997 che, invero, ammetteva esclusivamente l'affidamento con gara.

Contestualmente, con l'art. 4-bis il d.l.78/2009 stabilisce che *“qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n.1370/2007”*, le Autorità competenti debbano comunque affidare *“tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo”*; con tale previsione il legislatore ha inteso limitare la portata del ricorso all'in house providing **riservando, comunque, una quota di servizio all'affidamento con procedura competitiva**.

Con riferimento alla normativa contemplata dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici, l'art. 149 del d.lgs. n. 36/2023 prevede che le disposizioni contenute nel nuovo corpo normativo non si applichino alla fattispecie in argomento. Infatti, in base ai commi 3 e 4 dall'articolo 149 predetto *“le disposizioni del codice non si applicano per l'affidamento di contratti concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana”* né alle *“concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*.

Tale previsione è in linea con quella contenuta all'art. 5, par. 1 del Regolamento, che analogamente prevede l'applicazione del medesimo articolo per gli affidamenti in concessione dei servizi di trasporto pubblico passeggeri.

Il modello organizzativo dell'affidamento in house è, pertanto, consentito nel settore del TPL in base alle disposizioni comunitarie, le quali assumono natura di norme speciali rispetto alla legislazione nazionale.

L'affidamento in house è disciplinato anche dal c.d. Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (**d.lgs. 175/2016**) che, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *“le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo”*, in conformità a quanto stabilito



dalla normativa nazionale e comunitaria sino a questo momento richiamata.

Per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, anche quelli non a rete, l'affidamento in house è disciplinato dagli articoli **14 e 17 del d.lgs. 201/2022**, di cui la presente Relazione è diretta attuazione, e segnatamente, in virtù dell'art. 32 del citato decreto, per il servizio di TPL trovano diretta applicazione le disposizioni del Titolo III e gli art. 29, 30, 31. In particolare, il comma 2 dell'art. 32, fa salve le modalità di affidamento previste dalla normativa europea di settore, e dunque dal Regolamento 1370/2007 per il trasporto pubblico locale che, come esposto, prevede l'affidamento in house (art. 5 par. 2), forma di affidamento prevista anche dall'art. 14 del d.lgs. 201/2022.

Deve, pertanto, concludersi che anche alla luce della normativa nazionale la forma di affidamento *in house* risulta espressamente ammessa, nei limiti del citato d.l.78/2009.

Normativa regionale

La materia del trasporto pubblico locale è regolata nella Regione Emilia-Romagna come segue:

- Legge Regionale n. 30 del 02.10.1998 recante "*Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale*", come modificata con leggi regionali L.R. 28 aprile 2003, n. 8; L.R. 21 dicembre 2007, n. 29; L.R. 25 luglio 2013, n. 9; 30 giugno 2008, n. 10; L.R. 13 dicembre 2011, n. 20; L.R. 18 luglio 2014, n. 17;
- Legge regionale n. 10 del 2008 recante "*Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni*"
- Legge regionale n. 13 del 2015 recante "*Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni*";
- Delibera di Giunta Regionale n. 908/2012 che individua "Ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna";
- Sul BUR del 31 dicembre 2021 è stato pubblicato il nuovo "*Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025*"

La L.R. 30/1998 "*Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale*" attribuisce alla Regione le funzioni di programmazione, progettazione e gestione del servizio ferroviario regionale, e agli enti locali le funzioni di progettazione e gestione del trasporto pubblico locale su gomma, svolte da questi attraverso le Agenzie per la Mobilità. L'articolo 19 della L.R. cit. prevede che le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale



provinciale, un'Agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza.

Nell'ambito territoriale della provincia di Parma (ambito Taro) le funzioni di Agenzia locale della mobilità ai sensi dell'art. 19 L.R. cit. sono svolte dalla SMTP s.p.a. quale società a controllo pubblico e partecipata al 50% dal Comune di Parma e al 50% dalla Provincia di Parma.

SMTP, nella sua qualità di Agenzia locale della mobilità ai sensi dell'art. 19 L.R. cit. esercita le sue funzioni in conformità a quanto stabilito dalla norma citata e rientra nella sua competenza oltre alla progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata anche la gestione della mobilità e delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi.

A.2 Indicatori di riferimento

L'affidamento avverrà nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.154/2019, nel testo consolidato derivante dalle modifiche apportate dalle Delibere ART nn. 113/2021, 64/2024 e 177/2024 e dei relativi Annessi.

In particolare, gli Annessi all'Allegato A alla Delibera 154/2019 e s.m.i. indicata riportano:

- gli schemi per la redazione del Piano Economico e Finanziario servizi TPL su strada (Annesso 5a);
- gli schemi di contabilità regolatoria (Annesso 3);
- lo schema di Matrice dei rischi (Annesso 4);
- i contenuti minimi dei Contratti di servizio (Annesso 2);
- lo schema della Relazione di Affidamento (Annesso 8);
- i KPI/indicatori per la determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia (Annesso 7)

In merito ai costi di produzione che, al netto dei ricavi da traffico incassati direttamente dal concessionario, devono essere presi a riferimento per l'individuazione delle basi d'asta, si applica il D.M. 157/2018 (che attua l'art. 1, comma 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai *"costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi"*).

L'affidamento avverrà altresì nel rispetto della Delibera n. 53/2024 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che definisce le condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di trasporto pubblico su strada (autobus, metropolitane,



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

tram, filobus), connotati da obblighi di servizio pubblico (OSP) nonché dalla delibera n. 39/2025 che definisce il margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada, in termini di tasso di remunerazione del capitale investito netto, come da delibera n. 154/2019 e s.m.i.



SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1 - Caratteristiche del servizio

Descrizione del servizio e delle modalità di erogazione

I servizi di trasporto pubblico locale oggetto di affidamento si svolgono tramite autobus e filobus, e, complessivamente, si distinguono in:

- servizi di trasporto urbano, per complessivi **7.296.447** vett x Km (valore a consuntivo 2024), tra cui si annoverano i servizi di trasporto specializzato (Happybus) per complessivi **562.958** vett x Km (valore suscettibile di variazioni in relazione alla popolazione studentesca che usufruisce del servizio). Va inoltre considerato che una quota del servizio urbano di Parma è esercito con filobus, per un ammontare al 2024 di **1.382.598** vett x km.
- servizi di trasporto extraurbano per complessivi **6.144.827** vett x Km, di cui servizi a chiamata (Prontobus) per c.ca **242.918** vett x km (valore a consuntivo 2024);

per complessivi **13.441.274** vett x Km (valore a consuntivo 2024).

Al suddetto chilometraggio può essere richiesto, dall'Ente affidante un aumento/decremento del **10%** in relazione alle condizioni della domanda ed a determinate esigenze avanzate dal soggetto affidatario (rif. Art. 6 del Contratto di Servizio).

Il suddetto chilometraggio, prodotto dalle linee riportate in allegato, va quindi ripartito nella quota riferita all'affidamento in-house e nella quota da mettere a gara.

Assetto gestionale in essere

L'attuale esecutore del servizio è la TEP S.p.A. partecipata al 50% dal Comune di Parma e dalla Provincia di Parma, proprietaria del seguente materiale rotabile necessario all'espletamento del servizio, costituito da 340 mezzi al 31/12/2024, di cui n. 168 autobus urbani, n. 35 filobus, n.107 autobus extraurbani e n.30 autobus destinati al servizio specializzato "Happybus", inoltre va menzionata la quota minoritaria di mezzi messi a disposizione dai subappaltatori, si consideri infatti che l'attuale gestore è titolare di contratti di sub-affidamento per circa 2.752.000 km/anno (programma di servizio 2024).

In termini di tipologia del propulsore, il parco è attualmente costituito da n. 167 mezzi diesel (di cui n. 146 sono Euro5,



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

Euro 6 ed EEV), n. 124 a metano (Euro 6 ed EEV), n. 49 elettrici (BEV e filobus).

Alla data del 1/01/2025, la società dispone di n.583 dipendenti, così suddivisi per mansione/ruolo:

Dirigenti	2
Impiegati	77
Operai (compresi i Capi tecnici)	59
Operatori di esercizio	434
Futuri operatori di esercizio (training in corso)	11
TOTALE	583

Il servizio è regolamentato dal Contratto di servizio del 7 maggio 2005 e ss. mm. e di seguito più volte prorogato; al momento il contratto è stato prorogato fino al 31.12.2026 in attuazione della facoltà accordata dalla Legge 28 marzo 2022, n. 25.

L'EA disciplinerà contrattualmente le prestazioni contrattuali secondo un set di indicatori misurabili/verificabili e direttamente deducibili dalle banche dati relative allo svolgimento del servizio, che l'IA metterà a disposizione con una cadenza variabile in funzione dell'indicatore, e mediamente semestrale.

Nel contesto del presente documento, si definisce a seguire un quadro descrittivo dei suddetti indicatori definiti in coerenza con le previsioni normative di cui all'articolo 14, comma 2 e 3, del d.lgs. 201 del 2022.

La definizione dei KPI tiene conto delle caratteristiche tecnico-economiche dei servizi da prestare, ed in particolare, dei profili relativi:

- alla qualità del servizio;
- agli investimenti infrastrutturali, anche in ordine alla tutela ambientale;
- alla situazione delle finanze pubbliche;
- ai costi per l'ente locale e per gli utenti;
- ai risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili;



- ai risultati dell'eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo:
 - degli effetti sulla finanza pubblica;
 - della qualità del servizio;
 - dei costi per l'ente locale e per gli utenti;
 - degli investimenti effettuati.

Qualità del servizio

La qualità del servizio è un aspetto cruciale per valutare l'efficienza del sistema di trasporto pubblico locale. Gli indicatori principali considerati per misurare la qualità del servizio includono la puntualità, l'affidabilità e la velocità commerciale. Questi indicatori forniscono una panoramica della performance del servizio, permettendo di identificare aree di miglioramento e implementare strategie per aumentare la soddisfazione degli utenti:

- Puntualità: Corse in orario/corse esercite;
- Affidabilità: Corse in orario/corse da PdE;
- Velocità commerciale: vett-km(cons)/h servizio.

Investimenti e tutela ambientale

Le voci relative agli investimenti includono il valore degli investimenti assoluti rapportato al fatturato medio su tre anni, nonché il numero dei mezzi a ridotto impatto ambientale rispetto al totale del parco circolante. Questi indicatori mostrano l'impegno finanziario e tecnologico per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del servizio:

- Valore degli investimenti assoluti / Fatturato (media in 3 anni);
- Numero dei mezzi a ridotto impatto ambientale / Totale parco circolante.

Costo del servizio per utenza e finanza pubblica

Il costo del servizio per utenza e finanza pubblica rappresenta un aspetto fondamentale per la valutazione dell'efficienza e della sostenibilità economica del sistema di trasporto pubblico locale. Questo parametro include diversi indicatori chiave, tra cui il costo operativo per chilometro percorso da ciascun veicolo (PEA) e il costo operativo per chilometro percorso considerando i posti disponibili sui veicoli. Questi dati permettono di comprendere quanto sia efficiente il servizio in termini di spesa per vettura e per passeggero e aiutano a individuare possibili aree di



ottimizzazione dei costi. Inoltre, l'impatto sulla finanza pubblica è misurato attraverso il corrispettivo pubblico annuo per abitante:

- Costo operativo/vett-km (PEA);
- Costo operativo/posto-km;
- Impatto sulla finanza pubblica: corrispettivo pubblico annuo/abitanti.

Universalità del servizio

L'universalità del servizio rappresenta un principio fondamentale del sistema di trasporto pubblico. Gli indicatori considerati per valutare l'universalità del servizio includono il grado di intermodalità gomma-ferro, attraverso la misurazione delle percorrenze che consentono l'interscambio fra la due modalità, e la frequenza delle corse nelle ore di punta, con un obiettivo minimo di una corsa ogni 15 minuti:

- Integrazione gomma-ferro: Percorrenze che consentono l'interscambio con la modalità ferroviaria/vett-km totali;
- Frequenza media corse ore di punta (minimo 15 minuti).

Socialità e accessibilità

La socialità e l'accessibilità del servizio di trasporto pubblico sono cruciali per garantire che tutti i cittadini possano usufruirne in maniera equa e inclusiva. Per misurare questi aspetti, viene considerato il numero di fermate accessibili alle persone con mobilità ridotta (PMR), al fine di assicurare che il servizio risponda alle esigenze delle persone con disabilità e di coloro che necessitano di un accesso facilitato.

- n. fermate accessibili alle PMR/n. fermate totali

È, inoltre necessario prendere a riferimento le ulteriori voci relative al **set minimo indicatori trasporto su strada di cui all'allegato A annesso 7 della delibera ART 154/2019**, che fanno riferimento agli aspetti di efficienza/efficacia del servizio di trasporto:



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'		
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/ n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/ n. addetti operativi	
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/ n. addetti totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/ vett-km totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.
LOAD FACTOR	passenger x km/posti x Km	monitoraggio effettuato mediante gli strumenti di bordo e rilievi puntuali, sviluppato per l'intera rete su base campionaria e/o statistica
EFFICACIA - REDDITIVITA'		
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/ vett-km (cons)	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. In alternativa il numeratore può essere sostituito da "ricavi totali", tenendo conto anche delle altre fonti di introito (sanzioni, ricavi commerciali, ecc.) vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)
Coverage Ratio	ricavi da traffico/ costi operativi	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i

Il set di indicatori dovrà essere raccolto e valutato dall'EA mediante trasmissione telematica in formato editabile a carico dell'IA, e/o mediante accesso diretto da parte dell'EA alla banca dati dell'IA, secondo un piano di monitoraggio predefinito e reso pubblico; L'IA, in applicazione dell'art.2 c.461 lett. f della Legge 244/2007, sosterrà a proprio carico i costi di predisposizione ed esecuzione del Piano di monitoraggio e rendicontazione sostenuti dall'EA.

L'esito del monitoraggio comporterà, da parte dell'EA, l'applicazione di specifiche premialità e penalità a valere sull'importo del corrispettivo contrattuale.



L'esito del monitoraggio andrà pubblicato con cadenza almeno semestrale secondo i dettami del PAD (Piano di Accesso al Dato); vanno esclusi dal PAD, a discrezione dell'EA, eventuali dati la cui divulgazione configga con la tutela della riservatezza industriale e commerciale delle informazioni.

B.2 Descrizione del servizio da prestare

Il Servizio in oggetto si incardina nel Contratto che disciplinerà i rapporti tra la SMTP quale Ente Affidante (EA) e le imprese affidatarie (IA) in qualità di gestori, e consta nell'esercizio dei servizi urbani, di bacino e interbacino di trasporto pubblico locale autofiloviari di linea del bacino di Parma-val Taro.

Nell'ambito di riferimento, i servizi di TPL da affidare ammontano a complessivi **13.441.274 vett x Km** (dato a consuntivo 2024), oltre ad una quota di servizi straordinari non predefinita e compresa indicativamente all'interno di una quota del **10%** rispetto al valore contrattualizzato.

Nello specifico, tali servizi possono distinguersi in:

servizi urbani, attivi nel comune di Parma, per un ammontare di **7.296.447 vett x Km**, all'interno del quale computare il servizio "happybus" (trasporto specializzato) per un ammontare di c.ca **562.958 vett x Km** (dato suscettibile di variazioni in relazione all'andamento della popolazione studentesca e della relativa domanda di spostamento);

- servizi extraurbani, comprensivi del "prontobus" (servizi a chiamata) per un ammontare di **6.144.827 vett x Km.**;

Tali servizi sono caratterizzati da una velocità commerciale media negli ultimi 5 anni di c.ca 19,7 Km/h in ambito urbano, e oltre 31 km/h in ambito extraurbano. Il Centro Ricerche Continental Autocarro sulla base dei dati ISTAT evidenzia una velocità commerciale dei servizi di TPL di Regione Emilia - Romagna nel 2016 pari a 20,7 km/h, dato che risulta migliore rispetto alla media registrata in Italia e pari a 19,4 km/h; il confronto tra i dati appena riportati evidenzia dunque un parametro di efficienza significativo delle imprese di TPL dell'Emilia – Romagna e, tra queste, dell'Azienda attualmente affidataria per il bacino in oggetto.

Gli immobili e gli impianti funzionali all'esercizio sono di proprietà degli Enti affidanti per mezzo della Smtsp Spa, ed in minima parte di proprietà privata, con vincolo di reversibilità a favore del Comune di Parma (rif. pensiline in area urbana). Segue, per opportuno dettaglio, l'elenco degli immobili di proprietà della Smtsp e funzionali al servizio in questione:



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

Deposito 1° Maggio
Deposito Luigi Marchini di Bedonia
Autorimessa di Bardi
Autorimessa di Berceto
Autorimessa di Bore
Autorimessa di Busseto
Autorimessa di Calestano
Autorimessa di Castelnuovo Sotto
Autorimessa di Bosco di Corniglio
Autorimessa di Felino
Autorimessa di Fornovo
Autorimessa di Medesano
Autorimessa di Roccabianca
Autorimessa di Traversetolo
Impianto filoviario
Piazzale di Langhirano
Piazzale di Salsomaggiore Terme
Piazzale attrezzato a Mezzano Inferiore

SMTP s.p.a. monitorerà e verificherà la corretta esecuzione delle prestazioni, in attuazione degli specifici programmi di esercizio annuali approvati, provvedendo -previa verifica dell'assolvimento degli obblighi contrattuali- al pagamento delle fatture emesse dal gestore. A SMTP s.p.a. sono affidati i beni immobili strumentali all'esercizio del TPL (deposito di Parma, autorimesse foranee, impianto filoviario), concessi in locazione al gestore a condizioni concordate.

Individuazione degli obiettivi finali previsti

Il servizio previsto dal nuovo affidamento *in house* ha durata di dieci anni e mira alla crescita e al miglioramento di tutte le modalità di trasporto, in vista della crescita della domanda e dello sviluppo di importanti economie di scala nella gestione dei servizi, consentendo di migliorare tutte le performance economiche, tecniche e qualitative del servizio e di impiegare risorse sostanzialmente costanti a fronte di un servizio notevolmente superiore in termini di quantitativi e qualitativi.



Pertanto, fermo restando che verranno considerati tutti i KPI e gli obiettivi previsti dalla regolazione dell'ART, è possibile sin d'ora prevedere che tra gli obiettivi da conseguire nell'affidamento, si delinea un processo di progressivo efficientamento che potrà essere garantito grazie ad un serie di fattori quali, a titolo di esempio:

- l'incremento del parametro "passeggeri x Km";
- l'incremento del rapporto "ricavi da traffico/costo operativo a Km"
- il contenimento entro una determinata soglia dei parametri di puntualità, continuità ed affidabilità del servizio;
- il mantenimento sotto una determinata soglia dell'età media del parco rotabile;
- il controllo del load factor tenuto conto degli aspetti qualitativi.

Il target dell'efficientamento, in termini quantitativi, potrà essere meglio definitivo a valle della predisposizione del PEF; attualmente, in virtù delle stime dell'attuale gestore indicate nel Piano Programmatico 2025-2027, è possibile prevedere un efficientamento dei costi di manutenzione in conseguenza sia di un importante piano degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile, sia per gli efficientamenti sui costi esternalizzati per la manutenzione dei mezzi con un'età media significativa;

- Efficientamento sulle spese generali nell'arco di vigenza del nuovo contratto, in funzione di una più efficace riorganizzazione aziendale;
- Riduzione dei costi per le franchigie assicurative;
- Specifiche rettifiche ai costi Generali & Amministrativi: iniziative sociali e culturali, minusvalenze.

In linea ordinaria, il contratto dovrà prevedere l'obbligatorietà per l'IA di attivare nuove corse/linee su richiesta dell'EA ed alle medesime condizioni contrattuali, sino ad un massimo del 10% rispetto al chilometraggio contrattualizzato.

L'EA si riserva inoltre di proporre l'attivazione di nuovi servizi o potenziamento dei servizi esistenti per quote maggiori del 10% del monte chilometrico contrattualizzato, che potranno essere attivati alle condizioni ed alle modalità concordate tra le parti.

In termini di investimenti, nell'anno 2024 si è concluso il c.detto «piano 200» per l'acquisto dei nuovi mezzi, avviato nel 2018. Nei prossimi anni proseguirà l'acquisizione di mezzi elettrici e di autosnodati da 18 metri:

lo specchio a seguire illustra la progressione degli investimenti nel parco rotabile 2024-2027 (fonte: piano

programmatico TEP 2025-2027):

	MODELLO	N°	COSTO
2024	MANUTENZIONE STRAORDINARIA		27.279
	BUS TURISMO	1	255.000
	ISUZU	1	152.000
	HAPPY BUS	4	524.448
	EXTRAURBANI METANO	7	1.715.000
	ELETTRICI 12 MT	14	7.035.555
	TOTALE INVESTIMENTO	27	9.709.282
2025	URBANI A METANO CROSSWAY	5	1.300.000
	MAN 18 MT METANO	10	3.900.000
	TOTALE INVESTIMENTO	15	5.200.000
2026	URBANI A METANO 18 mt	4	1.600.000
	FILOBUS 12 MT	5	3.500.000
	TOTALE INVESTIMENTO	9	5.100.000
2027	URBANI 18 METANO	3	1.050.000
	FILOBUS 12 MT	2	1.400.000
	ELETTRICI 12MT	2	1.100.000
	INTERURBANO 18 METANO	1	390.000
	TOTALE INVESTIMENTO	8	3.940.000

Dal 2024 è inoltre operativa la nuova stazione di ricarica elettrica dei mezzi per 12 punti di ricarica da 150 KWh; per il 2025 si prevede l'ampliamento dell'impianto per la ricarica dei veicoli a metano, con spesa a carico dell'EA.

Sotto il profilo degli investimenti sulla strumentazione di bordo, della dotazione informatica e sulla rete di vendita dei titoli di viaggio, il Piano programmatico di TEP 2025-2027 prevede gli importi a seguire (espressi in migliaia di €):

TIPOLOGIA INVESTIMENTO	2024	2025	2026	2027
Innovazione e implementazione della rete di vendita	1.260	505	130	130
Interventi sulle fermate e innovazioni delle tecnologie di bordo		390		
Ammodernamento e implementazione impianti e attrezzature	1.788	270	50	50
Implementazione ed ammodernamento dei sistemi informatici aziendali	81	265	70	70
TOTALE ALTRI INVESTIMENTI	3.128	1.430	250	250

B.3 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

Si definisce obbligo di servizio pubblico l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

I servizi individuati implicano, quindi, obblighi di servizio pubblico (OSP) espressi in termini:

- di percorrenze chilometriche da svolgere in modo ininterrotto (continuità) a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità);
- secondo orari e frequenze prestabilite;
- garantendo informazione all'utenza e livelli adeguati di manutenzione pulizia e qualità del servizio;
- con imposizione di obblighi tariffari.

Gli obblighi di servizio pubblico (specifici) cui sarà assoggettato l'affidatario oltre ad essere quantitativamente misurati in termini di percorrenze, sono declinabili anche nel necessario rispetto delle condizioni minime di qualità secondo i parametri ed i criteri di calcolo individuati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 53/2024 e che verranno specificamente fissati all'esito del procedimento di definizione della Relazione di affidamento e delle osservazioni che l'Autorità dovrà rendere secondo le previsioni della Delibera n. 154/2019 e s.m.i.



B.4. Compensazione degli obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio pubblico e i relativi oneri saranno regolati attraverso un Contratto di concessione di servizio pubblico “*net cost*”, nell’ambito del quale la copertura dei costi sostenuti dal gestore sarà assicurata:

- in parte, dal corrispettivo contrattuale (individuato attraverso il PEF, al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli OSP imposti dall’ente affidante);
- in parte, dagli introiti derivanti dai ricavi da traffico, in relazione ai quali il gestore assume la titolarità diretta ed il relativo rischio commerciale.

Nell’ambito dell’affidamento, è attribuito al gestore lo sfruttamento commerciale e pubblicitario su mezzi, a qualsiasi titolo utilizzati per lo svolgimento del servizio.

L’importo della compensazione è definito sulla base di un Piano Economico e Finanziario Simulato, approvato dall’Ente Affidante e condiviso con l’Impresa Affidataria, costruito secondo gli schemi di cui all’Annesso 5 all’Allegato A alla Delibera ART 154/2019 smi, al fine di assicurare l’equilibrio dei costi di gestione e dei ricavi e che tiene conto del ragionevole utile regolatorio e degli obiettivi di efficienza/efficacia/qualità che verranno individuati in conformità alla predetta Delibera.

L’importo della compensazione, relativo alla produzione sopra riportata, erogato nel 2024 a contratto vigente è stata pari ad **€ 32.275.631** oltre IVA. Considerando la previsione di copertura economica prevista dalla Regione Emilia-Romagna con Delibera di Giunta n. 1514/2024 “Contributi per il sostegno del trasporto pubblico locale autofiloviario...”, tale corrispettivo, a partire dal 2025 si ritiene possa essere così coperto (cifre arrotondate all’unità):

- dalle risorse del Fondo Nazionale Trasporti e regionali, stimate a partire dal primo anno in **€ 27.087.882** oltre IVA (rif. DGR 1514/2024 della RER, valori 2025);
- dalle risorse degli enti locali per i servizi aggiuntivi, pari ad **€ 5.187.749** oltre IVA.
- A parità di servizio erogato, di ricavi attesi e di investimenti programmati, e al netto delle dinamiche inflattive, non si prevede un aggravio economico significativo per gli enti territoriali rispetto all’attuale quadro finanziario. Tale valutazione si basa su una previsione di stabilizzazione della domanda che, per quanto riguarda i servizi aggiuntivi, si mantiene coerente con l’andamento storico e con le stime di crescita della popolazione per i prossimi dieci anni, escludendo le anomalie registrate nel periodo pandemico.



•

Ipotizzando di confermare le medesime coperture economiche dal Fondo nazionale per il nuovo contratto, ed applicando l'adeguamento dei corrispettivi al TIP che, per il 2025, Bankitalia determina nell'1,5%, nell'arco **dei dieci anni di vigenza** si avrebbe un valore -puramente indicativo- dell'affidamento complessivo di **345,43 M** di Euro sui servizi contrattualizzati. Di questo importo complessivo, la quota di servizi integrativi di base ammonterebbe a **55,52 M** di Euro, da incrementare del **10%** in relazione ad eventuali servizi straordinari e non continuativi nel tempo eventualmente richiesti da Comuni e Provincia, per un importo complessivo pari a **61,07 M** di Euro, da ripartire tra i soggetti contribuenti in questi termini:

- Comune di Parma: 40,56 M di Euro;
- Provincia di Parma: 5,14 M di Euro;
- Altri Enti: 15,37 M di Euro.

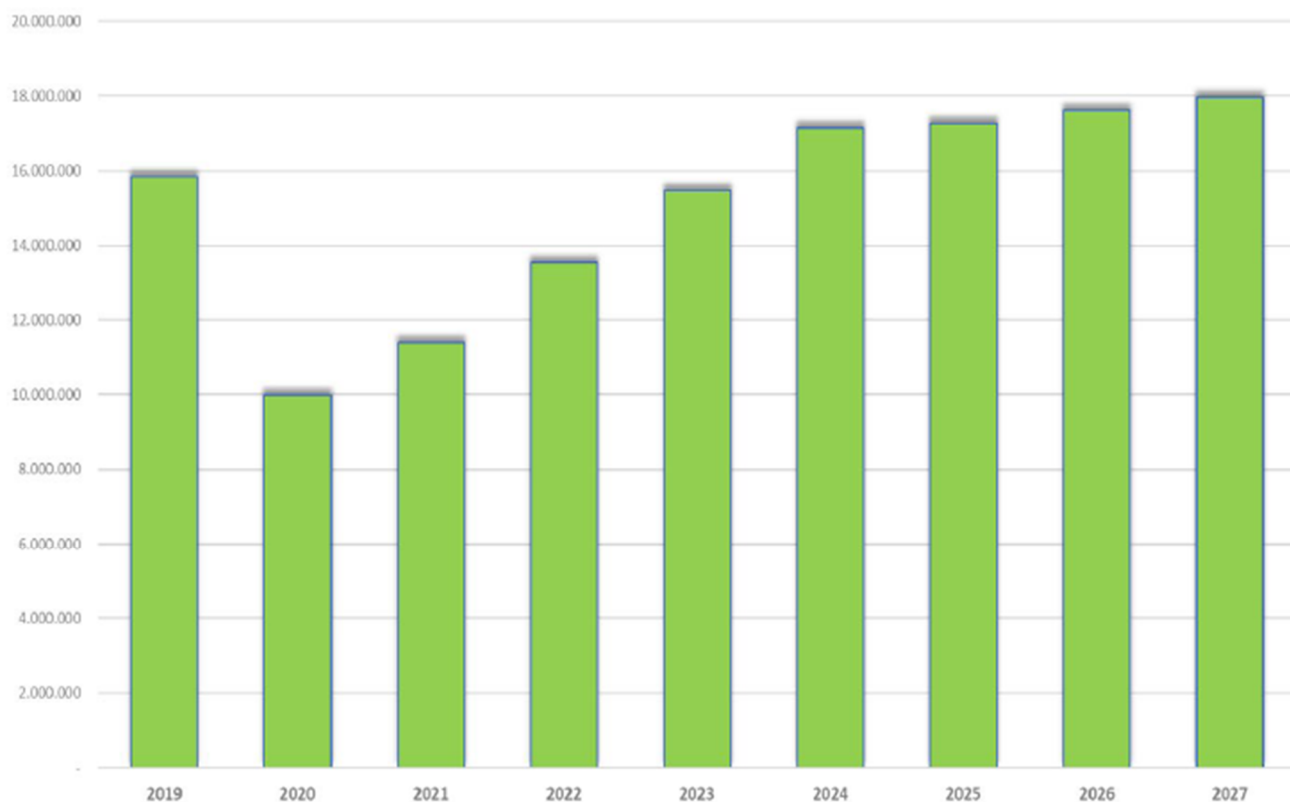
Questa stima ha valore puramente indicativo ed è opportuno precisare che **non risponde** alle modalità di predisposizione del PEF previste dall'Autorità: un'analisi più accurata e puntuale sarà sviluppata nell'ambito delle relazioni previste dalla Delibera ART 154/2019 e dall'articolo 17 del d.lgs. 201/2022, che consentiranno di verificare in modo strutturato la coerenza tra il piano economico-finanziario, gli obiettivi di qualità ed efficienza del servizio e la sostenibilità economica dell'affidamento.

Pertanto, l'eventuale incremento in termini assoluti dell'impegno attribuibile agli Enti locali e territoriali verrà meglio determinato in sede di PEF e potrà trovare adeguata compensazione attraverso la gestione dei seguenti dati di input:

- rimodulazione del programma di esercizio, ovvero revisione dei costi di esercizio;
- rimodulazione del piano degli investimenti;
- rimodulazione del piano tariffario.

In termini di incassi da bigliettazione, nel 2024 il gestore ha introitato oltre 17.000.000 €, per un incremento di circa il 6 % rispetto al 2023; in linea generale, nella fase post-pandemica si è determinato un recupero degli introiti sino al superamento dei livelli pre-pandemici registrato nel 2024, per cui si prefigura la stabilizzazione degli introiti attorno ai 18 milioni di € già nel 2027 (figura a seguire, tratta dal Piano Programmatico TEP 2025-2027):

Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022



sotto il profilo delle sanzioni, il gestore nel 2024 ha incassato circa 1,2 mln € (incasso effettivo); l'attuale gestore può inoltre contare sugli introiti dovuti alla vendita di spazi pubblicitari sui mezzi, per un importo a consuntivo nel 2024 pari a oltre 122.000 €.

B.5 Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato

In base alla sentenza *Altmark* del 2003 della Corte di Giustizia della Comunità europea (CGCE), i cui contenuti sono espressamente richiamati dal Regolamento 1370/2007, la compensazione del servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato se sussistono cumulativamente le quattro condizioni seguenti:

- l'impresa beneficiaria incaricata deve definire in modo chiaro gli obblighi di servizio pubblico;
- il metodo di calcolo della compensazione deve essere definito previamente, obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere i costi pertinenti e un utile ragionevole, cioè non si deve verificare sovracompensazione;
- la scelta dell'impresa da incaricare deve avvenire tramite una procedura di appalto pubblico, oppure il livello



della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, "gestita in modo efficiente" del settore interessato.

Solo qualora una o più delle suddette condizioni non siano soddisfatte, la compensazione del servizio pubblico verrà esaminata in base alle norme sugli aiuti di Stato.

La definizione di un PEF Simulato conforme all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, nonché il rispetto delle altre condizioni previste dal Reg. CE n. 1370/2007 e dalle misure di regolazione, nonché la verifica di congruità rispetto ai costi standard di cui al DM 157/2018, garantiscono la conformità della compensazione economica ai criteri previsti dal citato Regolamento e dunque il beneficio dell'esclusione dall'obbligo di notifica ai sensi dell'art. 9 del citato Regolamento.

Inoltre, il contratto prevederà, in coerenza con quanto previsto dalla Delibera ART n. 154/2019, una verifica periodica degli equilibri economico finanziari, con la funzione di fotografare eventuali sovra o sotto compensazioni e trattarle in coerenza con la normativa e con la regolazione applicabile.

In tal modo, verrà assicurato che non soltanto la previsione iniziale della determinazione della compensazione del contratto sia in linea con i parametri previsti dal Regolamento, ma che anche le risultanze economiche registrate in corso di esecuzione non alterino in misura rilevante tale equilibrio.



C. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta

La modalità di affidamento prescelta è quella tramite operatore interno (c.d. *"in house"*) ai sensi dell'art. 5, paragrafo 2 Regolamento (CE) 1370/2007, dell'art. 16 del d.lgs. 175/2016 nonché dell'art. 17 del d.lgs. 201/2022.

C.2 Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti

Ricognizione Normativa

L'art. 5 paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007 in precedenza richiamato prevede espressamente per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale che *"a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le Autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'Autorità singola o di un gruppo di Autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'Autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di Autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi"*.

La normativa europea contempla, pertanto, per l'affidamento dei servizi predetti il modello *dell'in house* a condizione che detto affidamento avvenga in favore di un soggetto distinto, su cui l'Autorità competente eserciti un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

Tale modulo organizzativo è stato, nell'elaborazione giurisprudenziale, qualificato con riferimento a "quelle imprese che si inscrivono all'interno di quel fenomeno multiforme di autoproduzione di beni e servizi tale per cui la pubblica amministrazione è legittimata ad attingere all'interno della propria compagine organizzativa attraverso affidamenti diretti all'ente in-house come proprio organo senza ricorrere al mercato... Se infatti l'attività dell'ente che opera in house e dei suoi organi è riconducibile ad un soggetto privato dotato di autonoma soggettività ma resta sostanzialmente imputabile alla Pubblica Amministrazione, il rapporto di servizio è immanente alla formula organizzativa dell'in house providing" (Cass. Civ., Sez. Unite, n. 30978/2017).

Nella medesima prospettiva, la stessa giurisprudenza di legittimità ha poi individuato i caratteri distintivi dell'affidamento in house, affermando che *"queste Sezioni Unite, con sentenze nn. 26283 del 2013 e 5491 del 2014, enucleati i criteri individuanti la società <in house> sulla base della definizione formulata dalla Commissione Europea*



nel libro bianco del 1998 e della giurisprudenza comunitaria - e cioè una società costituita da uno o più enti pubblici, soci esclusivi della stessa e quindi detentori integrali del capitale sociale, che per statuto espliciti la propria attività prevalente per soddisfare le finalità pubbliche demandate all'Ente costituente e partecipante, sì che l'eventuale attività accessoria non implichi una significativa presenza sul mercato e rivesta una valenza meramente strumentale, e la cui gestione sia per statuto assoggettata a forme di controllo analoghe a quello esercitato dagli Enti pubblici sui propri uffici, con modalità e intensità di comando non riconducibili alle facoltà spettanti al socio ai sensi del codice civile" (Cass. Civ. Sez. Unite, Ord. 22 luglio 2014, n. 16622).

Sono stati perciò definiti quali elementi caratterizzanti della società *"in house"* **la partecipazione totale di capitale pubblico** e la presenza di una attività prevalente in favore dei soci pubblici, dal che discende, in base all'orientamento giurisprudenziale da ultimo riportato, un controllo analogo a quello che gli Enti pubblici esercitano sui propri uffici.

Per quanto concerne l'affidamento in concessione dei servizi pubblici diversi dal TPL e pur ad esso correlati, viene altresì in rilievo **l'art. 17 della Direttiva 2014/23/UE** che espressamente esclude dall'ambito di applicazione della stessa gli affidamenti effettuati dalle amministrazioni aggiudicatrici qualora il controllo esercito nei confronti della persona giuridica sia analogo a quello esercitato sui propri servizi; l'80% delle attività esercitate dalla persona giuridica siano svolte a favore dell'amministrazione affidante e sia esclusa ogni partecipazione di capitali privati diretti.

Pertanto, l'affidamento diretto, *"in house"* - lungi dal configurarsi come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali – costituisce secondo il diritto comunitario una delle normali forme organizzative delle stesse, con la conseguenza che la decisione di un Ente pubblico in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto *"in house"* (sempre che ne ricorrano tutti i requisiti delineatisi per effetto della normativa comunitaria e della relativa giurisprudenza), è frutto di una scelta ampiamente discrezionale che deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del Giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti (in questo senso, tra le tante, Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599)

L'elaborazione normativa comunitaria sopra citata ha poi trovato il suo punto di arrivo nell'ambito dell'ordinamento interno con l'adozione del c.d. **Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (d.lgs. 175/2016)**, laddove lo stesso, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *"le società in house ricevono affidamenti diretti di*



contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo” ai sensi della normativa nazionale e comunitaria sino a questo momento richiamata, nonché, per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, con gli artt. **14 e 17 del d.lgs. 201/2022** secondo cui l'affidamento in house, nei limiti dei requisiti richiesti dalla normativa europea e di cui al cit. d.lgs. 175/2016 costituisce una delle modalità di affidamento dei servizi pubblici prefati.

L'ordinamento comunitario consente, dunque, l'affidamento diretto in house soltanto laddove sussistano le seguenti condizioni in capo al soggetto affidatario del servizio:

1. totale partecipazione pubblica e divieto di cessione delle azioni a terzi soggetti privati;
2. esercizio del controllo analogo sulla società da parte dell'ente affidante ed esercizio dei poteri di indirizzo e di controllo sulla politica aziendale;
3. obbligo di svolgere l'attività societaria in maniera prevalente a favore dei soci.

Sulla scorta di tali premesse può, pertanto, procedersi alla ricognizione dei requisiti soggettivi della società a partecipazione pubblica nei cui confronti si intende procedere all'affidamento in house.

Requisito della partecipazione totalitaria

A norma dell'art. 5, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, “la proprietà al 100% da parte dell'Autorità pubblica competente ... non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri”.

Nel caso di specie, detta circostanza certamente ricorre, posto che il Comune di Parma e la Provincia di Parma sono titolari del 100% delle azioni di TEP spa di cui sono socie al 50% ciascuno.

Controllo analogo

Per quanto attiene invece al requisito prescritto dalla normativa comunitaria con riferimento al “*controllo analogo a quello che l'Autorità [affidante] esercita verso “i propri uffici”*”, deve rilevarsi come gli Enti soci hanno formalizzato con atti nn. il proprio impegno a procedere con l'adeguamento dello Statuto di TEP s.p.a. alle previsioni dell'art. 16 d.lgs. 175/2016 prevedendo, nelle relative clausole: a) la totale partecipazione pubblica; b) che oltre l'80% del suo fatturato deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidati dagli Enti pubblici soci per il tramite dell'Agenzia; c) di essere soggetta al controllo analogo degli Enti locali soci; d) l'espresso divieto di cedere le azioni a soggetti privati.

*Requisito dell'attività prevalente verso l'Ente affidante*

Con riferimento, infine, al requisito afferente i rapporti prevalenti con l'Ente affidante, deve rilevarsi come ai sensi dell'art. 17 del d.lgs. n. 201/2022, rubricato "Affidamento a società in house", *"gli Enti locali e gli altri Enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016"*.

L'art. 16 del d.lgs. n. 175/2016 stabilisce, al comma 3, che ai fini dell'affidamento in house "gli statuti delle società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'Ente pubblico o dagli enti pubblici soci".



D. MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1 - Risultati attesi

Il servizio di trasporto pubblico a Parma, in linea con le prestazioni raggiunte negli ultimi anni, assicurerà un servizio di trasporto pubblico di eccellenza, raggiungendo traguardi significativi che consentiranno di incrementare il livello di qualità della vita dei cittadini. Grazie a investimenti mirati nella digitalizzazione e nell'incremento dei livelli di accessibilità dei servizi, i risultati attesi consentiranno di incrementare la puntualità e il comfort dei viaggi, apportando un alto grado di innovazione, e capacità di adattamento alle esigenze della comunità. La messa in servizio di ulteriori autobus a basse emissioni rappresenterà un contributo fondamentale verso una maggiore sostenibilità ambientale del servizio, riducendo le emissioni e promuovendo un trasporto green. Il monitoraggio in tempo reale della rete consentirà di incrementare l'affidabilità del servizio e la sicurezza dei passeggeri.

Tra le misure in corso di realizzazione, spiccano l'installazione di paline e pensiline dotate di display luminosi a messaggio variabile, che forniscono informazioni tempestive sull'arrivo dei mezzi, e l'adozione di sistemi di videosorveglianza con telecamere a bordo di tutti i bus urbani, garantendo elevati livelli di sicurezza. Inoltre, è in corso di introduzione un sistema di controllo degli accessi a bordo basato sull'intelligenza artificiale, che supporta il controllo del tasso di occupazione degli autobus.

Sono in corso investimenti per interventi sulle fermate, al fine di renderle più accessibili. Sono in programma campagne commerciali volte ad incentivare l'uso del trasporto pubblico, quali ad esempio la distribuzione di abbonamenti agevolati per specifiche categorie di utenza, ed un potenziamento del servizio notturno. L'azienda punta a mantenere elevati standard di qualità, garantendo un servizio sempre più efficiente, moderno e inclusivo, in linea con le esigenze di una città in continua evoluzione.

La trasformazione della flotta autobus di TEP Parma rappresenta un elemento chiave della strategia aziendale per migliorare la sostenibilità e l'efficienza del servizio. Tra il 2019 e il 2024, TEP ha investito circa 46,14 milioni di euro per l'acquisto di 148 nuovi mezzi, tra cui autobus elettrici, a metano e diesel di ultima generazione. Questo rinnovo ha permesso di ridurre l'età media della flotta e di abbassare significativamente le emissioni inquinanti. I nuovi autobus sono dotati di tecnologie avanzate, come sistemi di videosorveglianza, controllo degli accessi con intelligenza artificiale e display informativi per i passeggeri. Inoltre, TEP ha introdotto filobus elettrici al 100%, alimentati tramite la rete ferroviaria e supportati da batterie, per coprire tratte al di fuori dell'area raggiunta dalla linea aerea. Questi veicoli contribuiscono a ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico, offrendo un servizio più sostenibile e moderno.



D.2 - Comparazione con opzioni alternative

Nel contesto della programmazione e dell'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL), l'ente locale è chiamato a valutare le modalità di affidamento consentite dall'ordinamento giuridico, e attraverso una analisi comparativa, identifica quale soluzione rappresenta la modalità più idonea per il servizio specifico preso in esame. Tale analisi, in conformità di quanto previsto dall'articolo 14 del decreto legislativo n. 201/2022, tiene conto di molteplici fattori, quali la qualità del servizio, la sostenibilità economica, l'efficienza operativa e la capacità di controllo da parte dell'Ente affidante. Il presente capitolo si propone di analizzare, in modo comparativo e approfondito, le implicazioni della forma di affidamento con **gara, in house e a società mista**.

Per quanto riguarda la **pianificazione economico-gestionale delle risorse** che saranno destinate dagli enti competenti per lo svolgimento del servizio, si rilevano i seguenti elementi. L'affidamento mediante gara è strutturalmente orientato alla promozione della concorrenza tra operatori economici, con l'obiettivo teorico di ottenere condizioni economiche più vantaggiose attraverso il meccanismo del **ribasso d'asta**. Tuttavia, l'entità effettiva dei ribassi non è determinabile *ex ante*, in quanto dipende da molteplici variabili, tra cui la configurazione del mercato, la percezione del rischio da parte degli operatori e la sostenibilità economica delle offerte. Tale incertezza si riflette sull'impossibilità, per l'Ente Affidante, di quantificare con precisione l'impegno finanziario necessario fino alla conclusione della procedura di gara e alla stipula del contratto, rendendo più articolata la pianificazione economico-gestionale; nell'affidamento con gara, pertanto, l'ente sarebbe tenuto a considerare nella determinazione a contrarre oneri pari alla base d'asta della procedura. Nell'ambito dell'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale, l'Ente Affidante dispone fin dalla fase di redazione del **Piano Economico-Finanziario Simulato (PEFS)** di una stima puntuale e preventiva delle risorse economiche da destinare all'intero periodo di affidamento. Ciò consente una programmazione finanziaria più stabile e coerente con i principi di sostenibilità economica e con gli obblighi regolatori previsti dalla **Delibera ART n. 154/2019**, garantendo maggiore certezza nella gestione del servizio.

A completamento del quadro, si evidenzia che anche **l'affidamento a società mista pubblico-privata**, come l'affidamento con gara, presenta caratteristiche peculiari sotto il profilo della pianificazione economico-finanziaria. In tale modello, l'Ente Affidante seleziona mediante gara il socio privato, il quale partecipa alla gestione del servizio attraverso una società a capitale misto. Questa forma consente, da un lato, di mantenere un controllo pubblico diretto sulla governance e sugli indirizzi strategici del servizio, e dall'altro di beneficiare del contributo tecnico e gestionale del partner privato. In termini economici, va innanzitutto sottolineato come, in analogia con la procedura di affidamento



con gara, la procedura di selezione del socio privato vada istruita predisponendo una stima asseverata e puntuale del valore degli asset posti a gara, il che comporta un costo di natura amministrativa non trascurabile rispetto al valore complessivo del Contratto. Inoltre, rispetto all'affidamento in house, la presenza del socio privato implica la necessità di garantire un equilibrio economico che tenga conto anche di una **maggiore remunerazione del capitale investito**, con possibili riflessi negativi sui costi della produzione del servizio. Inoltre, la società mista richiede una **gestione amministrativa più articolata**, sia nella fase di selezione del socio che nella successiva attività di controllo e monitoraggio. Tale procedura comporta, inoltre, una doppia valutazione – relativa sia all'ingresso nel capitale sociale sia all'affidamento del servizio – con un iter più lungo e tecnicamente articolato rispetto ad altre forme di affidamento. Tale complessità può incidere sui tempi di attivazione del servizio e sulla capacità dell'Ente di rispondere tempestivamente a mutate esigenze operative. Occorre tenere conto altresì della necessità di equilibrare gli scopi delle due componenti, pubblica e privata, della compagine sociale: la prima che mira ad assicurare equità territoriale, sostenibilità ambientale e accessibilità universale; la seconda che ragiona in termini di redditività del servizio e remunerazione del capitale di rischio. Infine, va considerata la difficoltà di recesso o modifica del rapporto societario: una volta costituita la società mista, eventuali cambiamenti nella compagine sociale o nella governance risultano complessi e potenzialmente onerosi, limitando la capacità dell'Ente di intervenire in modo agile in caso di criticità gestionali o mutate condizioni di contesto. Queste criticità sono probabilmente alla base di due tentativi falliti di messa a gara del servizio in oggetto da parte dell'Agenzia scrivente, avvenuti appunto negli anni 2011 e 2013, mediante due procedure di evidenza pubblica con gara a doppio oggetto che sono andate entrambe deserte (rif. Delibera del CdA di Smt p n. 12/2011 e Determinazione dell'Amministratore Unico di Smt p n. 55 /2013).

Per gli affidamenti in house, si riportano gli elementi di valutazione in merito al **ragionevole margine di utile**, che, come detto, rappresenta un principio di garanzia della redditività del servizio riconosciuto sia a livello europeo con il Regolamento n.1370/2007 che a livello nazionale con il costo standard e le misure di regolazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La **Misura 17 della Delibera ART n. 154/2019** consente all'Ente Affidante di determinare il margine di utile dell'Impresa Affidataria applicando il **WACC** al **Capitale Investito Netto (CIN)**, con la possibilità di modulare tale tasso in funzione del rischio effettivamente assunto dall'Impresa.

Diversamente, è prevista la possibilità di **maggiore il WACC fino a 200 punti base** qualora l'impresa aggiudicataria debba sostenere investimenti rilevanti e rischiosi, come il rinnovo del materiale rotabile o la realizzazione di infrastrutture. Per il servizio di Parma, caratterizzato da forti investimenti a carattere innovativo, l'Ente Affidante sarebbe tenuto a valutare l'eventualità di riconoscere un **utile maggiore**, coerente con l'impegno finanziario e



operativo richiesto.

Nel caso di **affidamento in house**, invece, la normativa consente di gestire in maniera **flessibile il WACC** fino ad una soglia limite (*risk free rate*), tenendo conto dell'intensità e della ripartizione dei rischi assunti ai sensi della misura 13 della delibera ART n.154/2019 che prevede la predisposizione di una matrice dei rischi. Questo si traduce in un **potenziale risparmio per l'Ente Affidante**, che può riconoscere un margine di utile senza la maggiorazione di non oltre 200 punti base, in linea con il profilo di rischio effettivo, e finanche una riduzione. Tale flessibilità consente all'Ente Affidante **una maggiore libertà nella gestione dell'equilibrio economico-finanziario del contratto**, potendo calibrare l'utile riconosciuto in funzione delle proprie esigenze e delle caratteristiche dell'affidamento, consentendo al tempo stesso di valorizzare gli importanti investimenti già avviati dall'impresa di TPL e di avere certezza degli oneri economici a carico dell'ente e dell'utilizzo delle risorse a disposizione.

Si rileva una flessibilità maggiore non solo in fase di stipula delle condizioni contrattuali, ovvero nella fase iniziale del contratto, ma anche nel corso della gestione contrattuale.

In tale contesto, l'affidamento a società mista pubblico-privata evidenzia alcune criticità rilevanti. In particolare, la necessità di garantire una remunerazione adeguata al socio privato può limitare la possibilità per l'Ente Affidante di modulare il WACC in funzione del solo profilo di rischio, come avviene nell'affidamento in house. Inoltre, la presenza di un soggetto privato con finalità di lucro può **generare tensioni tra l'obiettivo di contenimento della spesa pubblica e la necessità di assicurare un ritorno economico all'investitore**, soprattutto in contesti caratterizzati da elevata intensità di capitale o da margini operativi ridotti.

Un'ulteriore criticità riguarda la complessità della governance e dei processi decisionali, che possono risultare rallentati dalla **necessità di mediazione tra interessi pubblici e privati**, incidendo sulla tempestività degli interventi correttivi e sulla capacità di adattamento del servizio. Anche la definizione e l'aggiornamento del PEFS possono risultare più articolati, richiedendo un **costante bilanciamento tra esigenze di sostenibilità economica e aspettative di redditività**. Tali elementi rendono l'affidamento a società mista meno flessibile rispetto al modello in house, soprattutto in termini di gestione dinamica del margine di utile e di adattabilità alle evoluzioni del contesto operativo.

La **Misura 26** della delibera ART n.154/2019, che disciplina la procedura per il riequilibrio del contratto di servizio, prevede che, in caso di una sovra-compensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio



oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato.

Tuttavia, ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 13, **esclusivamente in caso di affidamento con gara, l'eventuale maggior introito** ottenuto da un aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi associati a rischi in capo all'IA di cui alla Misura 13 della delibera ART n.154/2019, rilevato nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, **è riconosciuto integralmente all'IA**, tenendo conto degli eventuali effetti indotti sul maggior introito delle variazioni del volume di produzione registrate in sede di consuntivo.

La previsione, **nei casi di affidamento mediante gara**, del riconoscimento integrale all'Impresa Affidataria dei maggiori introiti derivanti da efficienze connesse a rischi contrattualmente allocati in suo capo, **non consente all' EA di poter beneficiare degli extraprofitti dell'operatore** che eccedono la marginalità riconosciuta **in fase di gestione**.

Inoltre, a livello gestionale, l'**affidamento in-house** presenta i seguenti **punti di forza** di seguito sintetizzati:

Know-how e Conoscenza del Territorio: Un aspetto fondamentale è il know-how acquisito da TEP S.P.A. grazie alla consolidata conoscenza del territorio e delle abitudini dell'utenza. Questa esperienza permette alla società di adeguare l'offerta di servizio con procedure, modalità e tempistiche più efficienti. Negli ultimi anni, TEP S.P.A. ha fornito prestazioni che hanno permesso all'amministrazione di contare su una struttura specializzata nel campo della mobilità, capace di rispondere prontamente alle esigenze della collettività.

Economie di Processo: Le economie di processo ottenute durante l'affidamento consentono all'agenzia per la mobilità di Parma di beneficiare dell'utilizzo delle strutture del gestore per l'acquisizione di dati, informazioni e procedure, senza ulteriori oneri per l'erario pubblico. TEP S.P.A. è diventata un braccio operativo dell'amministrazione, contribuendo a definire i fabbisogni di mobilità pubblica e a tradurre in azioni operative gli obiettivi relativi al servizio di mobilità pubblica. L'affidamento a un soggetto terzo comporterebbe invece un esame delle modalità attuative del piano di gestione della mobilità, con possibili contrasti tra le aspettative di profitto del gestore e l'interesse della collettività.

Qualità del servizio: L'affidamento in house dei servizi di trasporto pubblico locale consente all'Ente affidante di esercitare un controllo analogo, garantendo una *governance* diretta e continuativa sull'erogazione del servizio. Dal punto di vista della qualità, questo modello si distingue per l'elevata flessibilità nella definizione e nell'aggiornamento dei Key Performance Indicators (KPI), ed in particolare delle condizioni minime di qualità (CMQ) definite dalla delibera ART n. 53/2024, che possono essere adattati in itinere alle esigenze dell'utenza e alle specificità territoriali. Tale

flessibilità consente di innovare gli standard qualitativi anche durante la vigenza contrattuale, nel rispetto della sostenibilità economico-finanziaria e della coerenza con gli obiettivi di servizio. Peraltro, la gestione attuale ha dimostrato un livello di qualità ampiamente soddisfacente dal punto di vista dell'affidabilità e della puntualità del servizio, nonché valori elevati di velocità commerciale, come meglio descritto nel paragrafo "D.3 Esperienza della gestione precedente". Si precisa, altresì, che la fissazione di obiettivi di miglioramento continuo dei KPI, ed in particolare delle CMQ, garantiranno un'ulteriore crescita dei livelli qualitativi del servizio di trasporto pubblico svolto nella città di Parma, con impatti positivi soprattutto sull'utenza di trasporto pubblico.

Investimenti Programmati: L'Ente affidante ha previsto il rinnovo della flotta autobus con l'acquisto di nuovi mezzi a basse emissioni, utilizzando risorse finanziarie pubbliche. Il modello dell'in-house providing è ideale per garantire il controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche e per adattare il programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi. Ad oggi, peraltro, l'azienda sostiene le anticipazioni delle risorse in conto investimenti con un rilevante costo finanziario aggiuntivo, che risulta particolarmente rilevante negli ultimi anni a causa dell'aumento dei tassi di interesse e che un operatore, ove considerasse le sole finalità di massimizzazione dell'utile, non garantirebbe se non dietro idonea remunerazione. Questo è il piano di rinnovo del parco veicolare previsto nel triennio 2025-2027 (fonte Piano Programmatico TEP):

2025	MAN 18 MT METANO	5	1.950.000
	URBANI A METANO CROSSWAY	5	1.300.000
	TOTALE INVESTIMENTO	10	3.250.000

2026	URBANI 18 MT METANO	4	1.600.000
	FILOBUS 12 MT	5	3.500.000
	TOTALE INVESTIMENTO	9	5.100.000

2027	URBANI 18 MT METANO	3	1.050.000
	FILOBUS 12 MT	2	1.400.000
	ELETTRICI 12MT	2	1.100.000
	INTERURBANO 18 MT METANO	1	390.000
	TOTALE INVESTIMENTO	8	3.940.000

Inoltre, da parte dell'operatore sono previsti investimenti lato dotazioni infrastrutturali e di bordo

(fonte Piano Programmatico TEP):

TIPOLOGIA INVESTIMENTO	2025	2026	2027
Innovazione e implementazione della rete di vendita	505	130	130
Interventi sulle fermate e innovazioni delle tecnologie di bordo	390		
Ammodernamento e implementazione impianti e attrezzature	270	50	50
Implementazione ed ammodernamento dei sistemi informatici aziendali	265	70	70
TOTALE ALTRI INVESTIMENTI	1.430	250	250

In sede di costruzione del PEF, la quota investimenti da parte dell'affidatario potrà essere sviluppata a partire dagli investimenti in essere ed integrandoli con le voci necessarie a garantire l'innovazione dei servizi e il perseguimento degli indicatori di qualità e performance. A titolo di esempio: potenziamento in termini di efficacia ed attendibilità del sistema di rilevamento della flotta in esercizio AVM, miglioramento della dotazione di bordo per il rilevamento dei passeggeri, miglioramento dei sistemi di gestione dei servizi a chiamata; sviluppo di soluzioni predittive per l'andamento della domanda.

L'affidamento in house, inoltre, in virtù del profilo di controllo sull'operatore interno, consente anche di poter rimodulare in corso di contratto i piani di investimento, alla luce delle innovazioni tecnologiche che stanno caratterizzando il settore dei trasporti; anche in questo caso, la fissazione di clausole specifiche, in virtù del controllo analogo, consentono all'ente affidante di poter conseguire l'accettazione della variabilità di tali elementi di innovazione, escludendo il rischio contenzioso con un operatore di mercato che vedrebbe variare considerevolmente le condizioni



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

della concessione.

Efficienza ed Efficacia: I parametri di efficienza ed efficacia monitorati durante l'attuale contratto dimostrano che l'Azienda è in grado di assicurare il raggiungimento degli obiettivi contrattuali che l'Ente intende perseguire. Gli indicatori di qualità del servizio attuale confermano la validità della gestione del servizio da parte di TEP S.P.A., ed evidenziano come l'affidamento mediante la forma in-house sia una scelta strategica e vantaggiosa per l'Ente, e che consentirà di garantire un servizio di trasporto pubblico locale efficiente, sostenibile e di alta qualità. Com'è noto, le misure di regolazione impongono la fissazione di target e obiettivi di efficienza ed efficacia misurabili e monitorabili durante l'esecuzione del contratto; tali obiettivi saranno considerati già in fase di determinazione dei contenuti dei PEFs e del contratto di servizio e verificati attraverso un congruo sistema di penali e premi, nel pieno rispetto delle misure di cui alla Delibera ART n. 154/2019.

SWOT ANALYSIS			
Fattori	Affidamento In House	Gara Pubblica	Società Mista Pubblico-Privata
Punti di Forza (Strengths)	▪ Conoscenza del territorio da parte dell'attuale gestore ▪ Controllo diretto sugli investimenti pubblici ▪ Flessibilità nella gestione del margine di utile (WACC) e relativi risparmi per la finanza pubblica ▪ Economie di processo consolidate ed ispirate a principi di efficienza da parte dell'attuale gestore ▪ Impegni di spesa degli Enti pubblici certi e definiti ex ante ▪ Elevata flessibilità nella definizione e nell'aggiornamento dei Key Performance Indicators (KPI) e delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ)	▪ Promozione della concorrenza ▪ Possibilità di ottenere ribassi d'asta ▪ Maggior livello di trasferimento del rischio operativo sul concessionario	▪ Coinvolgimento diretto del socio privato in investimenti ▪ Governance condivisa con possibilità di allineamento strategico

SWOT ANALYSIS			
Fattori	Affidamento In House	Gara Pubblica	Società Mista Pubblico-Privata
Punti di Debolezza (Weaknesses)	▪ Rischio di inefficienze in caso di monitoraggio non adeguato ▪ Assenza di confronto con aziende in possesso di un differente Know-how	▪ Tempi di affidamento di almeno 24 mesi (fra avviso di preinformazione e procedura di gara) che si allungano in caso di contenzioso ▪ Incertezza sui costi fino alla conclusione della gara ▪ Complessità nella pianificazione economica ▪ Minore flessibilità nella gestione contrattuale e nell'adeguamento in itinere dei piani di investimento ▪ Rispondenza delle esigenze del territorio limitate al progetto tecnico del concorrente ▪ Sistema di monitoraggio e di rilevazione dei Key Performance Indicators (KPI) e delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) rigidi per tutta la durata contrattuale	▪ Necessità di garantire una maggiore remunerazione al socio privato, con impatto sui costi ▪ Complessità della governance e dei processi decisionali ▪ Minore flessibilità nella modulazione del WACC rispetto all'in house ▪ Difficoltà a contemperare obiettivi di pubblica utilità e logiche di profitto
Opportunità (Opportunities)	▪ Valorizzazione degli investimenti pubblici già avviati ▪ Maggiore integrazione tra ente e gestore ▪ Sviluppo di progetti innovativi con controllo diretto ▪ Maggior probabilità di intercettare la modifica delle esigenze dell'utenza in corso di gestione ▪ Gestione più efficace per esperienza e risorse calibrate con le esigenze del territorio ▪ Continuità operativa nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico con benefici per l'utenza	▪ In linea con la matrice dei rischi, che vale per qualsiasi tipologia di procedura, è possibile trasferire al gestore, nei limiti del Piano Economico Finanziario presentato, il rischio economico e finanziario associato, ad esempio, ad una eventuale modifica della domanda di mobilità	▪ Possibilità di attrarre capitali privati per investimenti ▪ Maggiore flessibilità rispetto alla gara nella definizione del contratto iniziale

SWOT ANALYSIS			
Fattori	Affidamento In House	Gara Pubblica	Società Mista Pubblico-Privata
	Mantenimento da parte degli Enti locali delle quote societarie in TEP S.p.A..		
Minacce (Threats)	L'<i>in-house</i> è soggetto a regole specifiche (es. controllo analogo, attività prevalente), ma ciò assicura coerenza con gli obiettivi pubblici	- Offerte economicamente insostenibili - Rischio di contenziosi - Difficoltà nel riequilibrio contrattuale in caso di variazioni operative - Ritardi nello sviluppo del nuovo modello di servizio	- Rischio di squilibrio tra interesse pubblico e obiettivi di profitto - Maggiore esposizione a conflitti tra soci - Possibile rigidità nella revisione dei piani economici in corso di gestione - Difficoltà di recesso o modifica del rapporto societario

Lo strumento che è stato identificato dal legislatore nazionale (articolo 17, comma 1 del d.lgs. n. 422/1997 ed articolo 27 del D.L n. 50/2017) e dall'Autorità di settore (nella delibera ART n. 154/2019) quale parametro tecnico-economico di riferimento per la valutazione della congruità dei costi del servizio TPL è il **costo standard**, definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018.

Il costo standard, oltre ad avere un ruolo a livello macro nel processo di ripartizione del fondo nazionale trasporti fra le Regioni a statuto ordinario, rappresenta il parametro di riferimento che l'Ente Affidante deve considerare per entrambe le forme di affidamento considerate, con le eventuali integrazioni che tengano conto della **specificità del servizio, degli investimenti, e degli obiettivi** degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Nel dettaglio:

- nel caso di **affidamento tramite gara**, il costo standard rappresenta l'elemento di riferimento per la determinazione del PEF simulato, che è finalizzato a determinare il **corrispettivo a base d'asta**, a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun partecipante alla gara;



- anche nel caso di **affidamento in house** il costo standard rappresenta l'elemento di riferimento per la determinazione del PEF simulato che è, tuttavia, finalizzato a **determinare il corrispettivo del contratto di servizio** da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.

Il modello ministeriale dei costi standard è stato costruito su base statistica con un approccio *top-down* per la modalità di trasporto tramite autolinee, e calibrato su dati reali di esercizio delle imprese di trasporto pubblico locale; il modello econometrico tiene conto di variabili fondamentali come la **velocità commerciale**, la **dimensione del contratto** ed il parco mezzi necessario, in termini di **ammortamento del materiale rotabile**.

Il valore di costo che restituisce il modello del costo standard tiene, altresì, conto del **ragionevole margine di utile**, che l'Ente Affidante, ai sensi delle previsioni del regolamento europeo n. 1370/2007, è tenuto a riconoscere al soggetto che svolge il servizio di trasporto soggetto ad obbligo di servizio pubblico, in relazione al rischio assunto.

L'altro elemento che concorre al calcolo della compensazione è il **valore degli introiti relativi ai ricavi da traffico** determinabili attraverso una stima dell'andamento della domanda e l'applicazione di un modello tariffario che rientra nelle competenze regionali e nell'applicazione da parte degli enti territoriali. L'analisi di tale elemento non sarà sviluppata in quanto prescinde dalla forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale; il modello tariffario, infatti, costituisce uno degli specifici obblighi di servizio imposti all'operatore che è tenuto ad applicarli senza possibilità di scostamenti.

Partendo da un costo di riferimento unico sia in caso di gara che di affidamento in house, si riportano di seguito, in forma comparativa, gli elementi di valutazione.

In premessa è utile richiamare le modalità di calcolo del Costo standard di cui al DM 157/2018, laddove, per i servizi di linea su strada, si specifica che *"i costi standard unitari sono determinati con il metodo statistico della regressione, mediante il quale è definita, in applicazione dell'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, la funzione di costo standard unitario"*. Ai fini del calcolo di tale valore unitario (€/km), si applica un algoritmo che tiene conto dei seguenti parametri:

- la velocità commerciale;
- la dimensione del contratto in termini di offerta di servizio;
- l'ammortamento del parco rotabile, funzionale a determinare la quota di ammortamento dei mezzi rispetto alle percorrenze da sviluppare.



I dati di input tengono conto dei costi industriali della produzione (materie e merci dirette, lavoro diretto, costi industriali indiretti, ammortamenti), dei costi generali (commerciali, compensi per le cariche degli organi sociali, consulenze etc.) e dell'equa remunerazione del capitale investito netto, degli oneri fiscali.

Applicando il criterio di calcolo del costo standard ai dati a consuntivo 2024 per il monte chilometrico, la velocità commerciale ed il costo dell'ammortamento dei veicoli, il costo standard unitario complessivo è pari a **4,14 €/km**. Se a quest'ultimo viene sottratta la quota attuale che si registra a Parma di copertura dei costi da parte dell'utenza pari al **35,55%** (coverage ratio) si arriva ad un corrispettivo chilometrico unitario pari a **2,67 €/km**.

Sul punto, si evidenzia come, ad oggi, il servizio viene erogato per un corrispettivo totale pari ad € 32.275.632 a fronte di un monte chilometrico di 13.441.274 vett x km (valori a consuntivo 2024), ovvero per un **corrispettivo chilometrico unitario medio pari a 2,40 €/km, importo ben al di sotto (-11%) del corrispettivo standard unitario** sopra menzionato, a **dimostrazione dell'efficienza dell'attuale gestore**.

In conclusione, alla luce dell'analisi dei rischi e delle opportunità condotta, e tenuto conto delle evidenze emerse in merito alla pianificazione economico-gestionale del servizio, alla flessibilità nella definizione del margine di utile ragionevole e alla possibilità di monitorare e riequilibrare i rapporti contrattuali, si ritiene che – nel caso specifico – **l'affidamento in house rappresenti la soluzione adeguata e preferibile**.

Tale valutazione si fonda sulle **ottime performance del gestore attuale** del servizio di trasporto pubblico locale, che ha dimostrato elevati livelli di efficienza ed efficacia. L'analisi comparativa ha evidenziato come la modalità in house garantisca **vantaggi significativi sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati**.

Inoltre, la scelta risulta pienamente conforme al quadro normativo vigente, che – sia a livello europeo che nazionale – riconosce la parità tra l'affidamento in house e le procedure competitive. Il principio di neutralità sancito dalla normativa garantisce che la scelta della modalità di affidamento debba basarsi prioritariamente su **criteri di efficienza ed efficacia del servizio, indipendentemente dalla forma giuridica adottata**.

D.3 Esperienza della gestione precedente

L'analisi di benchmark di seguito presentata permette di valutare l'andamento della gestione precedente del servizio oggetto di affidamento, con particolare attenzione a diversi aspetti chiave. In primo luogo, si considerano gli investimenti effettuati e la tutela ambientale, valutando come le risorse siano state allocate per migliorare



l'infrastruttura e ridurre l'impatto ambientale. La qualità del servizio è un altro aspetto cruciale, analizzando la soddisfazione degli utenti e la puntualità dei mezzi di trasporto. Il costo del servizio per l'utenza e la finanza pubblica sono esaminati per comprendere l'efficienza economica della gestione e l'impatto sui bilanci pubblici. L'universalità del servizio, la socialità e l'accessibilità sono valutate per garantire che il servizio sia equamente disponibile a tutti i cittadini, inclusi quelli con esigenze speciali o che vivono in aree meno servite. Il paragrafo include l'analisi dei costi operativi, dei ricavi e della capacità dell'azienda di mantenere una sostenibilità economico-finanziaria.

I campioni di riferimento

Il benchmark proposto confronta le performance della gestione precedente con indicatori sintetici provenienti dai bilanci di esercizio di un campione di aziende che opera nel settore del trasporto pubblico locale (c.d. "cluster omogeneo") e con i dati di settore disponibili dalla letteratura di settore (c.d. "campione nazionale" – VI rapporto Intesa Sanpaolo Asstra 2024 "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale").

Cluster omogeneo

Il campione di aziende di trasporto pubblico analizzato comprende 13 società operanti in diverse regioni italiane, quali l'Emilia-Romagna, il Veneto, il Friuli-Venezia Giulia, la Lombardia, le Marche, la Liguria e la Puglia, e che offrono un servizio di tipo misto, sia in ambito urbano che extraurbano, in linea con le caratteristiche dell'azienda TEP S.P.A.

Nel dettaglio, nel 2023, ultimo anno di analisi, queste aziende hanno trasportato complessivamente oltre 371 milioni di passeggeri, percorrendo un totale di circa 175 milioni di vetture-km. I ricavi delle vendite ammontano a oltre 592 milioni di euro, mentre il totale dei dipendenti impiegati è di oltre 7 mila unità. Il valore totale della produzione per queste aziende è di oltre 724 milioni di euro, con costi di produzione che ammontano a circa 714 milioni di euro.

Campione nazionale

L'analisi si basa su un campione di 92 imprese. La maggior parte delle imprese ha un fatturato tra 10 e 50 milioni di euro, classificandosi come medie imprese. Inoltre, 33 imprese su 92 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro.

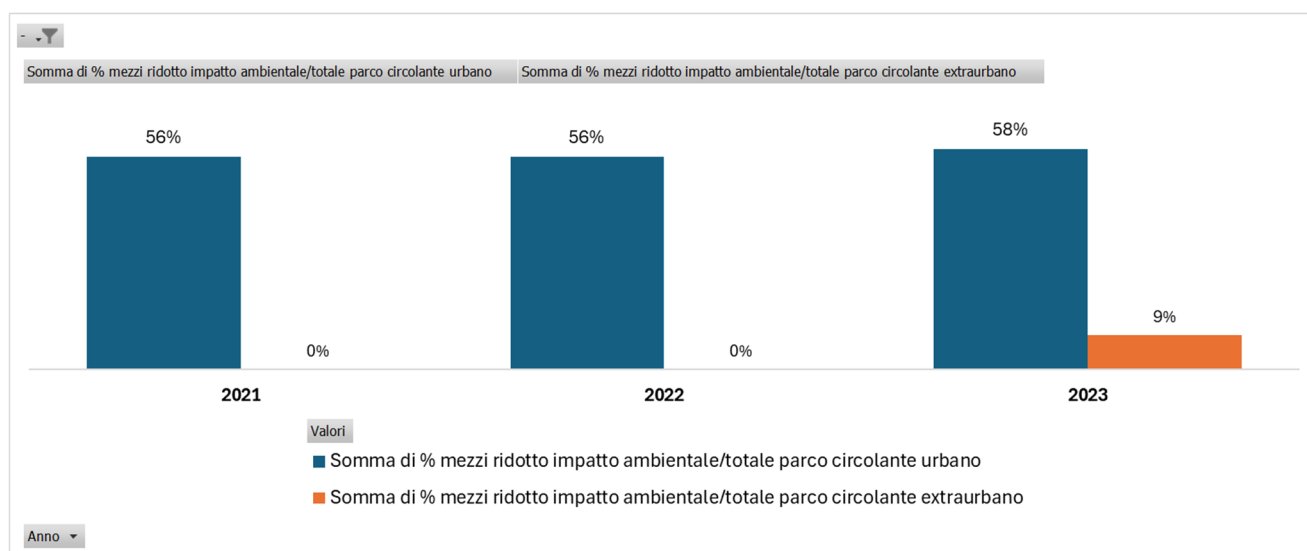
Dimensione valore della produzione (euro)	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	22	128.589
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	37	907.111
Più di 50 mln - grandi imprese	33	7.007.806
Totale	92	8.043.506

Investimenti e tutela ambientale

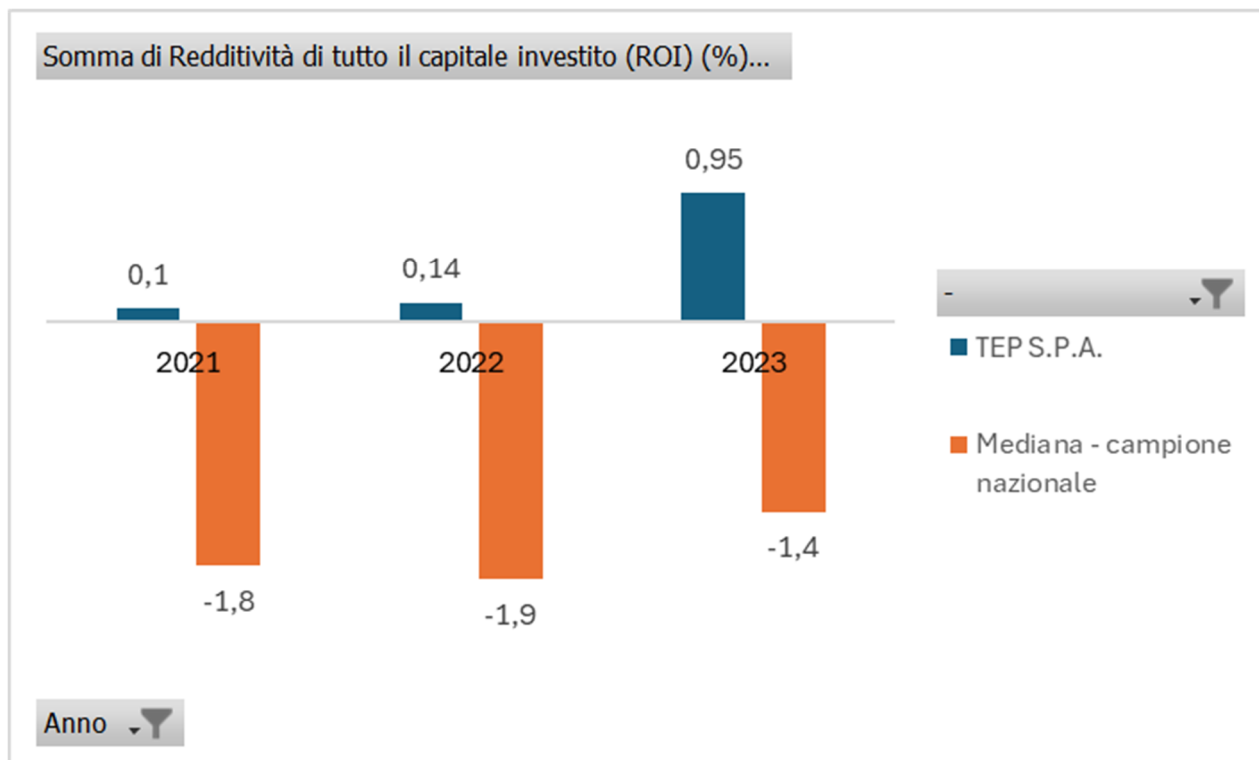
La percentuale di autobus a basso impatto ambientale (bus elettrici/ibridi, metano e GPL) nella flotta di un'azienda è un indicatore importante per valutare l'impegno dell'azienda nella sostenibilità ambientale e nella riduzione delle emissioni. Questo indicatore misura la proporzione di veicoli a basso impatto ambientale rispetto al totale della flotta.

Nel primo biennio (2021-2022) la percentuale di autobus a basso impatto ambientale di TEP S.P.A. è stata pari al 56% in ambito urbano. Nel 2023, gli importanti investimenti aziendali hanno consentito di incrementare la quota in ambito urbano al 58%, e di introdurre nella flotta extraurbana una percentuale del 9% dei mezzi green.

Le percentuali registrate nel servizio svolto a Parma risultano ben al di sopra della media nazionale, che per l'anno 2022 si attesta ad un valore pari al 12 % (urbano+extraurbano) per quanto riguarda i mezzi ad alimentazione alternativa.



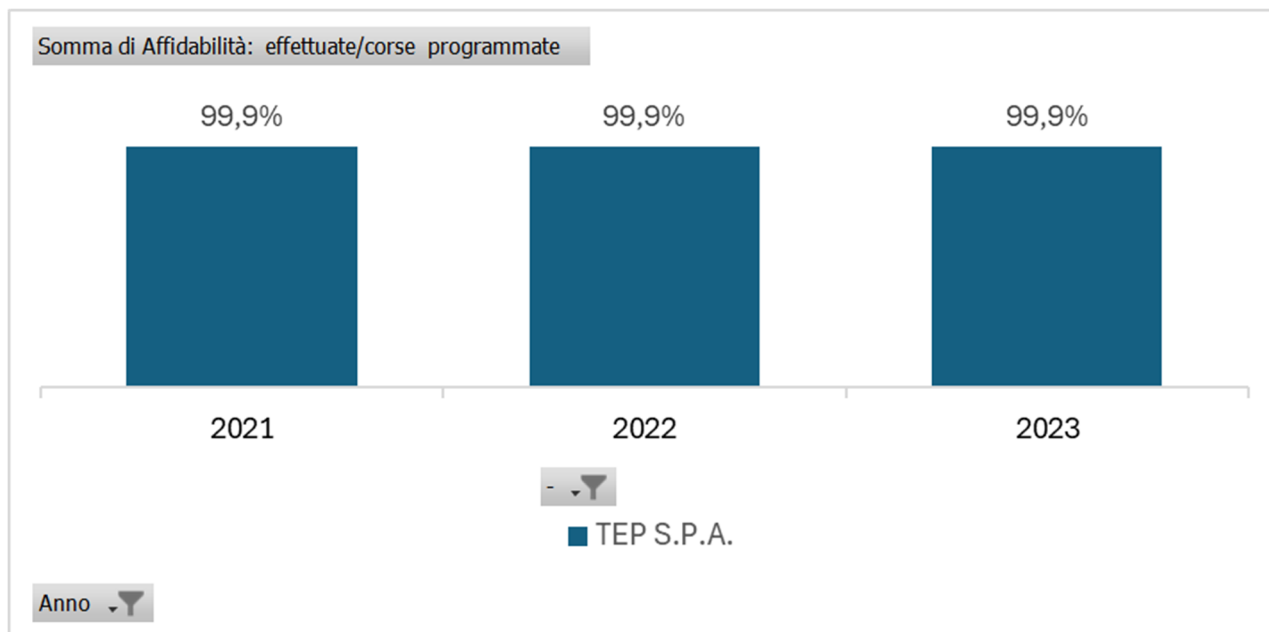
L'azienda evidenzia una performance positiva anche in termini di **Return on Investment (ROI)**, che rappresenta un indicatore di redditività che misura l'efficienza di un investimento. Viene calcolato come il rapporto tra il guadagno netto derivante dall'investimento e il costo dell'investimento stesso.



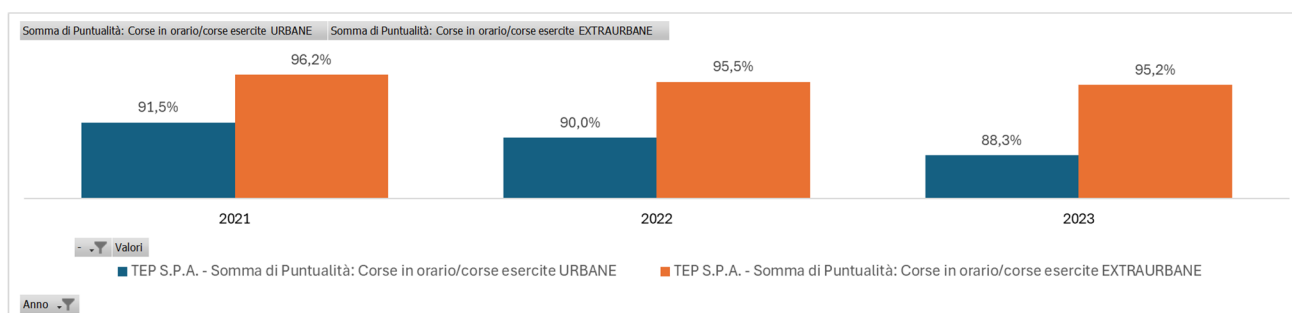
L'azienda TEP ha mostrato un miglioramento delle proprie performance nel tempo ed ha, per tutto il periodo preso in esame, registrato performance superiori al valore mediano relativo al campione nazionale. In particolare, nel 2021 il ROI di TEP (0,1%) è risultato superiore al valore mediano nazionale (-1,8%). Il trend si conferma negli anni 2022 e 2023.

Qualità del servizio

Il servizio di trasporto pubblico svolto a Parma garantisce già oggi un ottimo livello di qualità del servizio. Dal punto di vista dell'affidabilità, il servizio svolto a Parma presenta un valore relativo alle corse effettuate, rispetto al programma di esercizio, pari al 99,9%.



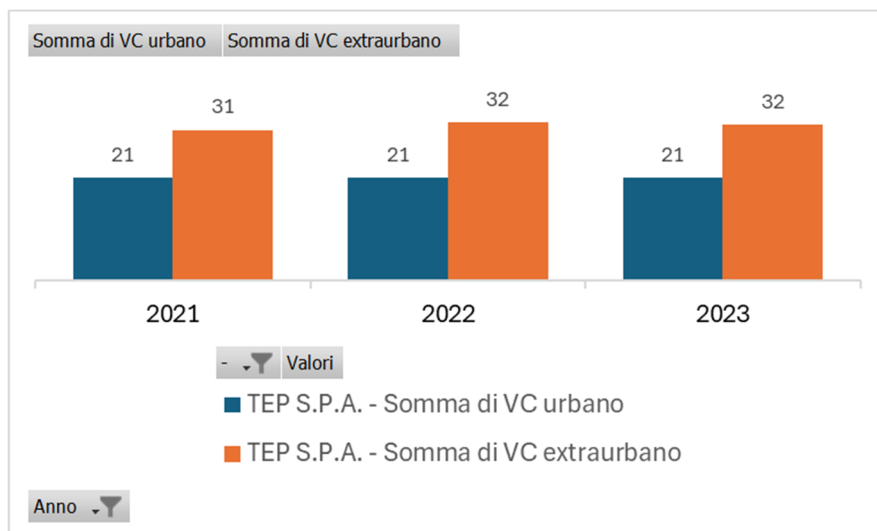
Il livello di puntualità presenta valori di circa il 90% per il servizio urbano, e di circa il 95% in ambito extraurbano.



Tuttavia, ad oggi è complesso effettuare un benchmark con altre esperienze aziendali su questo aspetto, a causa dell'alto livello di disomogeneità nella misura degli standard di qualità del servizio. Questo aspetto verrà migliorato nei prossimi anni con il recepimento nei contratti di servizio della regolamentazione ART sulle condizioni minime di qualità, che consentiranno di avere una base dati più accurata.

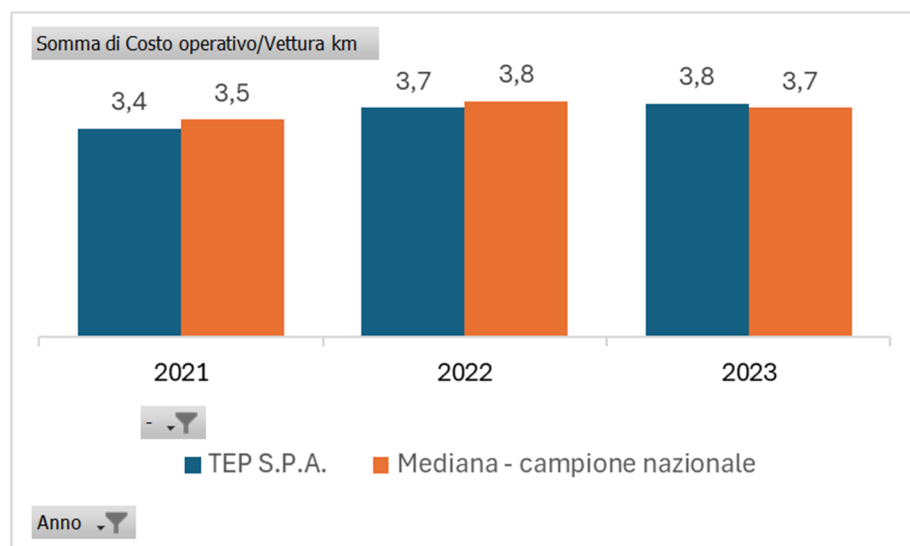
Si è considerato, altresì, il parametro relativo alla velocità commerciale del trasporto pubblico locale (TPL) che è un indicatore fondamentale per valutare l'efficienza del servizio ed è strettamente legato alle politiche di mobilità sostenibile. Si misura come il rapporto tra la distanza totale percorsa dai mezzi e il tempo totale impiegato, includendo sia il tempo di marcia che i tempi di sosta alle fermate e ai capolinea. Questo parametro è cruciale per determinare il numero di mezzi necessari per garantire un determinato livello di servizio e per ottimizzare i costi operativi. **Per il**

triennio la velocità commerciale di TEP è risultata in linea con le aziende selezionate per il confronto sia in ambito urbano che extraurbano, attestandosi a valori pari rispettivamente a 21 km/h e 32 km/h.



Costo del servizio per utenza e finanza pubblica

Il costo operativo per vettura-km è un indicatore che misura l'efficienza economica di un'azienda di trasporto pubblico locale. Questo indicatore rappresenta il costo sostenuto per ogni chilometro percorso dai veicoli dell'azienda e include tutte le spese operative, come carburante, manutenzione, salari del personale e altre spese correlate.

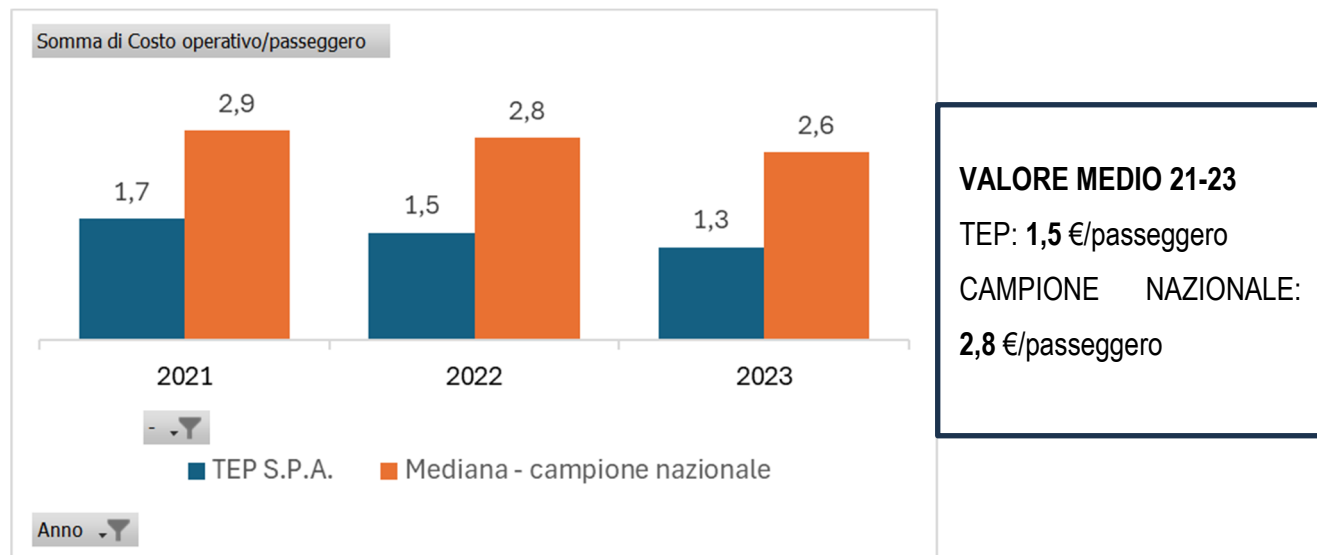


VALORE MEDIO 21-23

TEP: 3,6 €/vettura km
CAMPIONE NAZIONALE: 3,7
€/vettura km

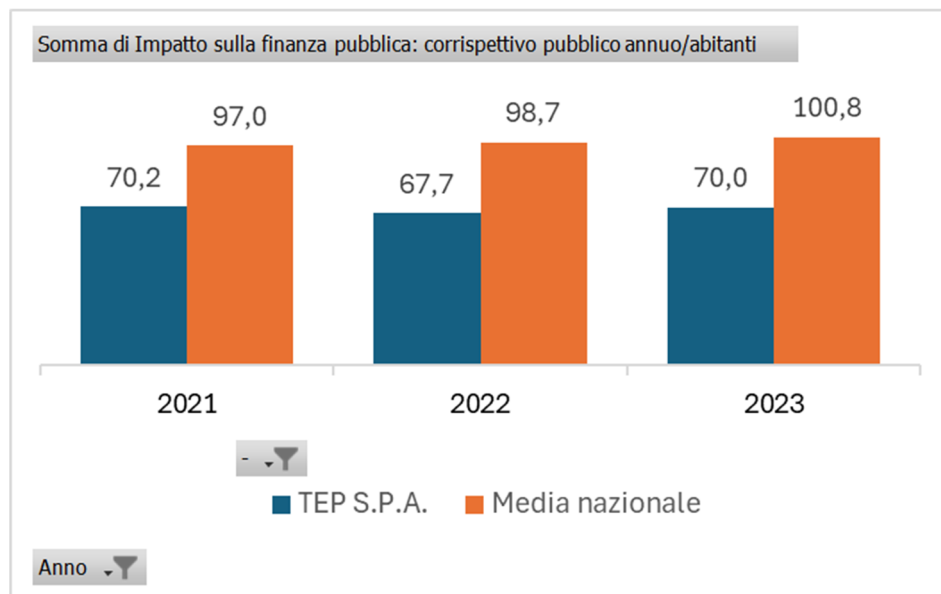
A livello medio, per il periodo 2021-2023, il costo operativo per vettura-km di TEP S.P.A. è risultato leggermente inferiore al costo operativo unitario registrato dal campione nazionale.

Il costo operativo per passeggero è un indicatore che misura l'efficienza economica di un'azienda di trasporto pubblico locale in termini di costi operativi per ogni passeggero trasportato. Questo indicatore è utile per valutare quanto un'azienda spende per trasportare un singolo passeggero su ogni viaggio effettuato dai veicoli.



In tutti gli anni il dato relativo al servizio di Parma risulta abbondantemente inferiore al dato registrato a livello mediano nazionale per aziende che svolgono un servizio di tipo misto (urbano + extraurbano). Il trend nel triennio risulta positivo. Questi dati suggeriscono che TEP S.P.A. ha implementato misure efficaci per ridurre i costi operativi per passeggero, migliorando la propria efficienza economica rispetto alla media nazionale, promuovendo politiche efficaci nel recupero della domanda di mobilità.

Nel periodo dal 2021 al 2023, il corrispettivo annuo per abitante relativo al servizio di Parma è stato costantemente inferiore alla media nazionale. Nel 2021, TEP S.P.A. ha registrato un corrispettivo di 70,2 euro per abitante, rispetto alla media nazionale di circa 97 euro. Questa tendenza è proseguita nel 2022, con TEP S.P.A. a 67,7 euro per abitante contro una media nazionale di 98,7 euro. Nel 2023, il corrispettivo di TEP S.P.A. è stato di 70 euro per abitante, mentre la media nazionale ha raggiunto i 100,8 euro. Questi dati indicano che il servizio svolto nella città di Parma ha mantenuto un impatto economico per la finanza pubblica sempre inferiore rispetto alla media nazionale in tutti e tre gli anni considerati.



VALORE MEDIO 21-23

TEP: **69,3 €/abitante**

CAMPIONE NAZIONALE:

98,8 €/abitante

Universalità del servizio

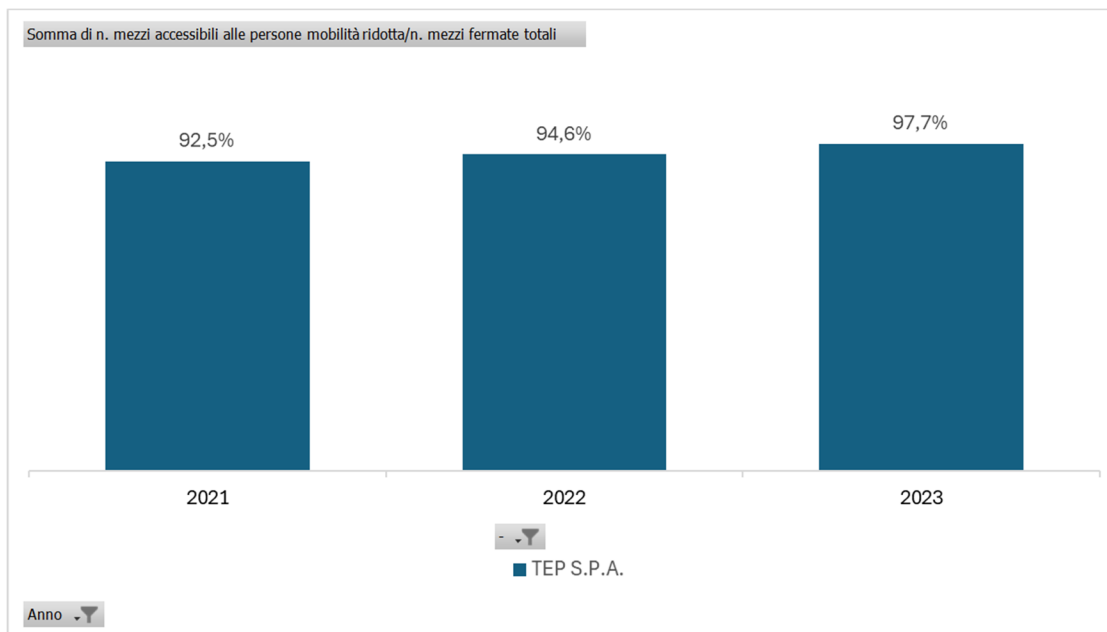
Nel 2023, il 31% delle percorrenze con autobus a Parma ha consentito l'interscambio con la modalità ferroviaria, un risultato che evidenzia l'efficacia dell'integrazione tra il trasporto su gomma e quello ferroviario. Questo livello di interconnessione facilita notevolmente i viaggi dei passeggeri, riducendo i tempi di attesa e migliorando la comodità degli spostamenti. Inoltre, promuove una maggiore sostenibilità ambientale, incoraggiando l'uso del trasporto pubblico rispetto ai veicoli privati.

Nel periodo dal 2021 al 2023, la frequenza media delle corse nelle ore di punta in ambito urbano e suburbano a Parma è stata costantemente pari a 5,75 corse all'ora, mentre in ambito extraurbano è stata di 1,3 corse all'ora. Questi valori indicano un impegno continuo nel mantenere un servizio di trasporto pubblico affidabile e regolare. La costanza nella frequenza delle corse durante le ore di punta è fondamentale per garantire che i passeggeri possano contare su tempi di attesa ridotti e su una maggiore comodità negli spostamenti. Questo livello di servizio contribuisce a rendere il trasporto pubblico una scelta più attraente rispetto all'uso dei veicoli privati, promuovendo così una mobilità urbana più sostenibile e migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Socialità e accessibilità

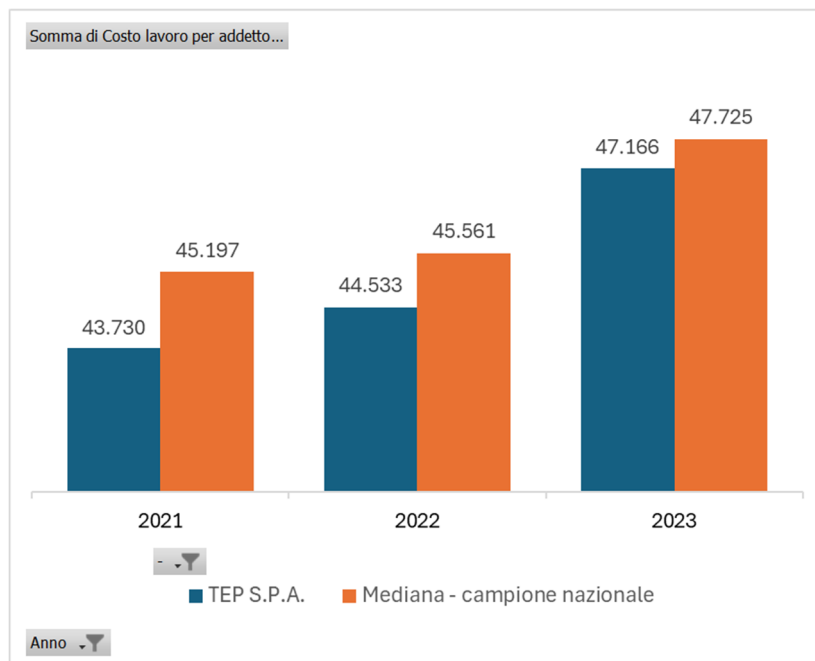
Nel periodo dal 2021 al 2023, la percentuale di mezzi accessibili alle persone con mobilità ridotta di TEP S.P.A. è aumentata costantemente, passando dal 92,5% nel 2021 al 94,6% nel 2022, fino a raggiungere il 97,7% nel 2023. Questo incremento significativo riflette l'impegno di TEP S.P.A. nel migliorare l'accessibilità del trasporto pubblico,

garantendo che un numero sempre maggiore di mezzi sia adeguato alle esigenze delle persone con mobilità ridotta. Tale progresso è fondamentale per promuovere l'inclusività e assicurare che tutti i cittadini possano usufruire del servizio di trasporto pubblico in modo equo e confortevole.



Efficienza produttività

Il costo del lavoro per addetto è un indicatore che misura la spesa media sostenuta da un'azienda per ogni dipendente. Questo costo include salari, stipendi, contributi previdenziali, benefici e altre spese correlate al personale. Viene calcolato dividendo il totale delle spese per il personale per il numero totale di dipendenti. Il costo del lavoro per addetto indica quanto un'azienda spende in media per mantenere un dipendente, ed è indicatore di efficienza aziendale, tenuto conto che la voce relativa al costo del personale è la più rilevante fra i costi di conto di economico.

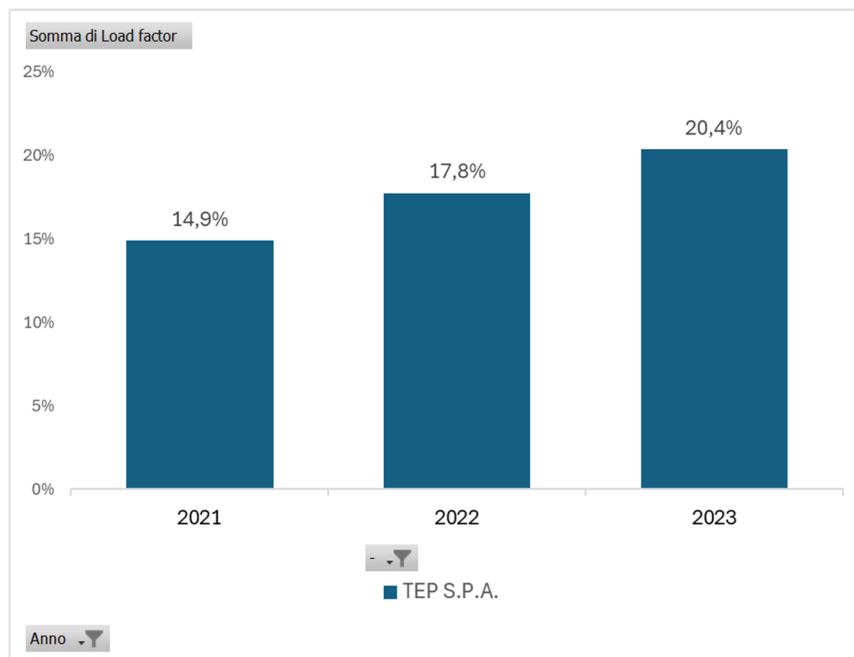


Nel periodo dal 2021 al 2023, il costo del lavoro per addetto di TEP S.P.A. è passato da 43.730 euro nel 2021 a 44.533 euro nel 2022, fino a raggiungere 47.166 euro nel 2023, tenuto conto delle normali dinamiche relative all'incremento del costo del lavoro e degli aumenti dovuti ai rinnovi contrattuali previsti. Tuttavia, questi valori sono rimasti inferiori alla mediana del campione nazionale, che è passata da 45.197 euro nel 2021 a 47.725 euro nel 2023. Per tutti gli anni di analisi il costo del lavoro per addetto di TEP è inferiore alla mediana del campione, a riprova della grande efficienza aziendale nella gestione del personale.

Nel periodo dal 2021 al 2023, l'efficienza della rete di trasporto di TEP S.P.A., misurata come somma di vetture km PEA/vetture km totali, è stata eccezionalmente alta. Nel 2021, l'efficienza ha raggiunto il 90%, mentre nel 2022 e nel 2023 è stata leggermente inferiore, ma comunque molto elevata, attestandosi all'89%.

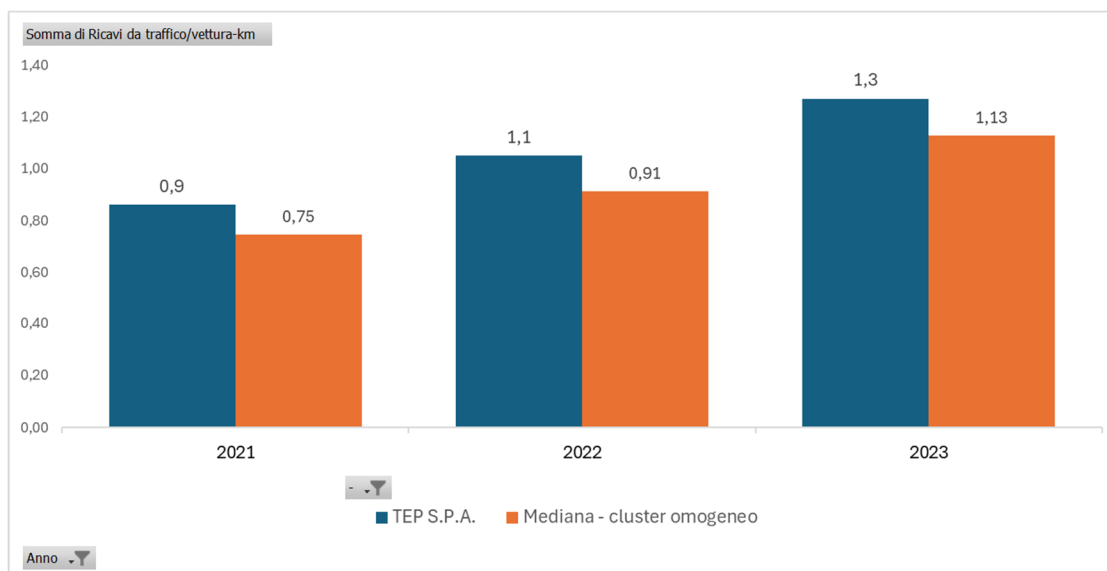
Il load factor di TEP S.P.A. ha mostrato un trend positivo negli ultimi tre anni. Nel 2021, il load factor era del 15%, che è aumentato al 18% nel 2022 e ha raggiunto il 20% nel 2023. Questo incremento costante indica un miglioramento nell'efficienza operativa e nell'utilizzo delle risorse disponibili. Un load factor più alto suggerisce che l'azienda sta riuscendo a ottimizzare meglio la capacità dei suoi mezzi di trasporto, aumentando il numero di passeggeri o il carico trasportato per viaggio.

Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022



Efficacia/reddittività

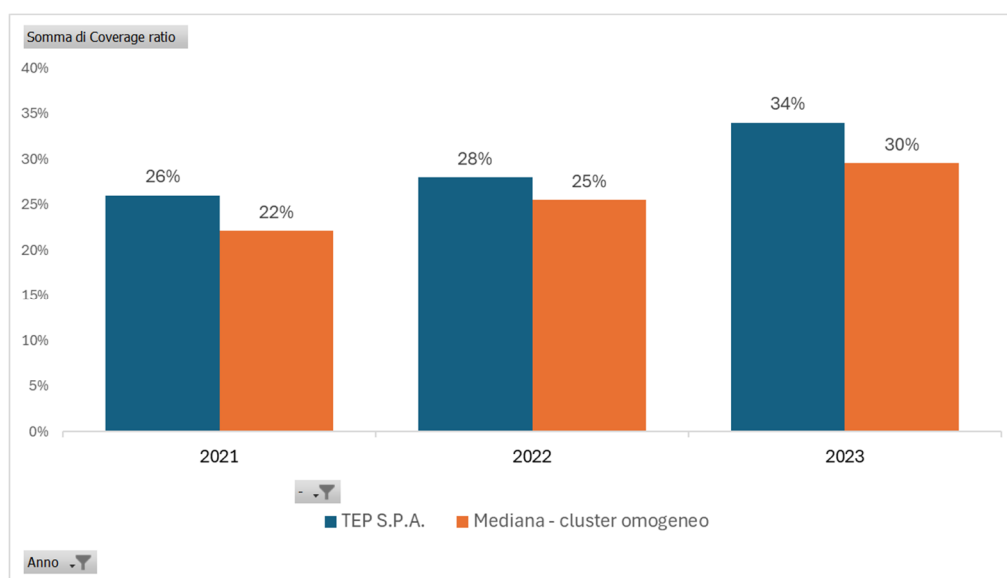
Il ricavo da traffico per chilometro percorso è un indicatore che misura l'efficienza economica di un'azienda di trasporto pubblico locale in termini di entrate generate per ogni chilometro percorso. Questo indicatore è utile per valutare la capacità dell'azienda di ottimizzare i ricavi rispetto alla distanza coperta dai mezzi.



I dati mostrano che TEP S.P.A. ha registrato un aumento costante dei ricavi da traffico per vettura-km nel periodo

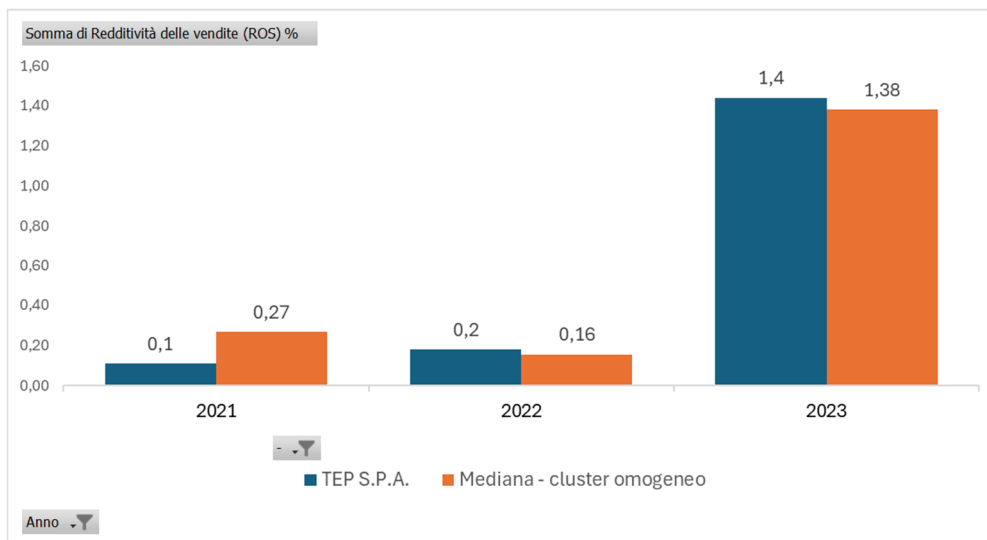
2021-2023. Nel 2021, i ricavi erano di 0,9 superiori alla mediana del cluster omogeneo di 0,75. Nel 2022, i ricavi di TEP S.P.A. sono aumentati a 1,1 ancora una volta superando la mediana del cluster di 0,91. Infine, nel 2023, i ricavi hanno raggiunto 1,3 mentre la mediana del cluster era di 1,13, con performance superiori rispetto alla mediana dei valori registrati da aziende comparabili.

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi (coverage ratio) è un importante indicatore di efficienza economica per un'azienda di trasporto pubblico locale. Tale indicatore misura la capacità dell'azienda di coprire i propri costi operativi attraverso i ricavi generati dal traffico.



Il coverage ratio di TEP S.P.A. ha mostrato un miglioramento significativo nel periodo 2021-2023. Nel 2021, il coverage ratio era del 26%, superiore alla mediana del cluster omogeneo del 22%. Nel 2022, il coverage ratio di TEP S.P.A. è aumentato al 28%, mentre la mediana del cluster era del 25%. Infine, nel 2023, il coverage ratio ha raggiunto il 34%, superando la mediana del cluster del 30%. Per tutti gli anni di analisi il rapporto ricavi da traffico/costi operativi di TEP è stato superiore alla mediana del campione, a riprova della grande capacità aziendale di coprire i costi operativi con i ricavi da traffico.

Il Return on Sales (ROS) è un indicatore di redditività che misura l'efficienza operativa di un'azienda. Viene calcolato come il rapporto tra l'utile operativo e le vendite nette. Il ROS indica la percentuale di profitto che un'azienda realizza per ogni unità di vendita. Un ROS più alto significa che l'azienda è più efficiente nel convertire le vendite in profitto operativo.



La Reddittività delle vendite (ROS) di TEP S.P.A. ha mostrato un notevole miglioramento nel periodo 2021-2023. Nel 2021, il ROS era dello 0,1%, inferiore alla mediana del cluster omogeneo dello 0,27%. Tuttavia, nel 2022, TEP S.P.A. ha registrato un incremento del ROS allo 0,2%, superando la mediana del cluster dello 0,16%. Il miglioramento più significativo si è verificato nel 2023, quando il ROS di TEP S.P.A. ha raggiunto l'1,4%, superando la mediana del cluster dell'1,38%. Questo trend positivo indica che TEP S.P.A. sta migliorando la propria efficienza operativa e la capacità di generare profitti dalle vendite.

D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio legata al PEF e al piano investimenti

Il servizio previsto dal nuovo affidamento in house avrà durata di dieci anni ai sensi di quanto previsto dal Regolamento europeo 1370/2007. All'interno del CdS verranno disciplinate le modalità di verifica degli obiettivi previsti e dell'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori pari a 3 anni, così da permettere di garantire una modalità di gestione del contratto di servizio dinamica e flessibile. La durata decennale del nuovo contratto di servizio consentirà, altresì, di garantire un orizzonte temporale di lungo periodo adeguato alla vita tecnico-economica degli investimenti che si stanno realizzando.



SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED economicità

E.1 - Piano economico-finanziario

Descrizione dei principali fattori di input del PEF (lo spirito del PEF ex Del. 154)

Il piano economico finanziario (PEF) verrà predisposto al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, e costituirà, in aderenza ai principi richiamati all'articolo 14 comma 4 del Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, integrazione della presente relazione; il PEF verrà predisposto anche al fine di ottemperare agli obblighi previsti dall'articolo 17 comma 4 del richiamato decreto legislativo n. 201/2022, come allegato alla deliberazione di affidamento del servizio.

Il PEF rappresenta un documento di programmazione della gestione del servizio di trasporto pubblico locale, ed include dati economici, patrimoniali e finanziari per l'intero periodo di vigenza del contratto di servizio. Il PEF contiene, pertanto, la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti.

Nel settore del trasporto pubblico locale su strada, le indicazioni metodologiche e gli schemi di riferimento per la redazione del PEF sono definiti dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 154/2019 e successive modifiche ed integrazioni.

I costi ed i ricavi indicati, inclusa la previsione di un ragionevole margine di utile, dovranno essere strettamente correlati all'assolvimento degli OSP previsti dal contratto; in caso di costi afferenti a funzioni comuni (indiretti o generali), la quota di pertinenza dei costi condivisi verrà allocata in base a specifici driver di riferimento.

Il PEF sarà previamente asseverato da un istituto di credito o da società di servizi iscritta nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del d.lgs. 385/1993, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della L. 1966/1939 o da revisori legali ai sensi del d.lgs. n. 39/2010.

Richiamo delle previsioni ART rispetto agli schemi di PEF e all'analisi del ragionevole margine di utile

Le regole per la predisposizione del PEF simulato (PEFS), in caso di affidamento in house, sono fornite dall'ART con la misura 15 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house" della delibera ART n. 154/2019 e s.m.i, sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 e le indicazioni metodologiche di cui all'Annesso 5b della richiamata



delibera.

Il PEFS sarà costituito dai seguenti schemi:

- Schema 1: Conto economico regolatorio, calcolo dei costi operativi e degli ammortamenti sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP).
- Schema 2: Stato patrimoniale regolatorio, individuazione del capitale investito netto (CIN) su cui applicare il WACC per calcolare l'utile ragionevole.
- Schema 3: Determinazione della compensazione, verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario.

Il PEFS è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento; tale PEFS è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

L'analisi del ragionevole margine di utile nel contesto del PEFS è fondamentale per garantire che l'impresa affidataria ottenga una remunerazione equa per il capitale investito nel servizio di trasporto pubblico. Questo margine viene calcolato applicando il Weighted Average Cost of Capital (WACC) – pubblicato annualmente da ART - al Capitale Investito Netto (CIN), che rappresenta la somma algebrica di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale.

Il WACC riflette il costo medio ponderato del capitale per il settore del trasporto pubblico locale. L'obiettivo è assicurare che il margine di utile sia adeguato a coprire i rischi e ad incentivare l'efficienza gestionale, mantenendo al contempo l'equilibrio economico-finanziario del servizio.

La valutazione relativa al margine di utile ragionevole prevede altresì, come introdotto con la delibera n. 177/2024, l'applicazione di una metodologia alternativa basata sull'EBIT margin, in caso di CIN ridotto o nullo, e che rende non significativa la remunerazione basata sul WACC. L'EBIT margin può variare tra il 50% e l'80% del tasso di riferimento del mercato, pubblicato annualmente da ART. Questo intervallo permette di modulare la remunerazione in base alle caratteristiche dell'affidamento e ai rischi di mercato. La metodologia alternativa mira a garantire una giusta redditività per le imprese affidatarie, soprattutto in situazioni dove il capitale investito netto è limitato o nullo, offrendo una maggiore flessibilità rispetto al metodo tradizionale basato sul WACC.



Obiettivi di efficienza efficacia

In aderenza alla misura 16 “Determinazione degli obiettivi del Contratto di Servizio” della delibera ART n. 154/2019 e s.m.i. e al set minimo di indicatori di cui all'annesso 7 della medesima delibera, gli obiettivi di efficacia e di efficienza che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso del CdS saranno definiti dall'Ente Affidante nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Affidataria, con riguardo alle seguenti tipologie:

- a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione/elusione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;
- b) efficienza, con riferimento alla riduzione del costo operativo del servizio derivanti dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEFS;
- c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità (CMQ) definite dall'Autorità con delibera n. 53/2024;
- d) sostenibilità ambientale, in termini di efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, vibrazioni, soluzioni di waste management, nel rispetto dei criteri ambientali minimi individuati ai sensi dell'art. 57 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito: d.lgs. 36/2023);
- e) sostenibilità sociale, con riferimento alle esigenze di mobilità delle varie tipologie di passeggeri, e in particolare delle persone a mobilità ridotta (PMR), attraverso adeguate condizioni di accessibilità dei mezzi/infrastrutture, delle informazioni e della rete di vendita, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni regolatorie approvate dall'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di diritti degli utenti;
- f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL.



E.2 - Monitoraggio

Richiamo previsioni ART su monitoraggio da contemplare nel contratto di servizio

L'EA definisce nel CdS un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità (automatiche o manuali), strumenti, e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati, informazioni e documenti utili, nel rispetto di quanto definito dalla normativa vigente in materia di servizi di informazione sulla mobilità ed in coerenza con gli investimenti previsti nell'ambito della durata contrattuale.

L'Ente Affidante disciplina, inoltre, all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori. L'Ente Affidante definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo) e gestire, in aderenza a quanto previsto dai commi 4 e 5 della misura 25 della delibera ART n. 154/2019 e s.m.i., eventuali situazioni di sovra e sotto compensazione.

Con riferimento ai servizi di TPL che rientrano nell'ambito applicativo del d.lgs. 201/2022, l'Ente Affidante pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30, comma 2, del medesimo decreto. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla Misura 25 della delibera ART n. 154/2019, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16 della predetta delibera dell'Autorità di settore.

ALLEGATO

Chilometraggio programma di esercizio a consuntivo 2024 (distinto per linee)

Fonte: Dati SMTP

LINEA	DENOMINAZIONE	AMBITO	VETT X KM (consuntivo 2024)
1	Strada Farnese - Stazione FS	Urbano	462.833
2	Largo 8 Marzo - Park Nord	Urbano	188.115
3	Crocetta - S.Lazzaro	Urbano	221.211
4	Via Mordacci - Via Parigi	Urbano	252.237
5	Via Chiavari - Via Orazio	Urbano	445.249
6	Baccanelli - Cornocchio prol. Collecchio-Fornovo-Felino-Sala Baganza	Urbano	979.573
7	Università Sud - Parcheggio Nord prol. Torrile-Colorno	Urbano	569.089
8	Via Nenni - Via Palermo	Urbano	526.771
9	Via De Chirico - P.le S.Ilario	Urbano	303.393
11	Cà Peschiere - Sede IREN prol. Montecchio-Traversetolo	Urbano	601.005
12	Fognano - Strada Pastrengo prol. Traversetolo-Lesignano-Langhirano	Urbano	900.224
13	Cinghio Sud - Via Lanfranchi prol. Felino	Urbano	474.088
15	Strada Pastrengo - Strada Nuova Naviglio/Q.re Art. Moletolo	Urbano	239.031
20	Via Reggio - Stazione FS	Urbano	20.456
21	Università Sud - Via Mantova prol.Sorbolo	Urbano	504.992
23	Parcheggio Est - S.Pancrazio prol. S.Ilario-Fontanellato-San Secondo-Noceto	Urbano	838.609
0061	Servizio fiere di Parma: Via Mazzini - Baganzola	Urbano	10.550
102	Linea notturna 2	Urbano	33.635
103	Linea notturna 3	Urbano	49.141
105	Linea notturna 5	Urbano	63.869
107	Linea notturna 7	Urbano	68.283
108	Linea notturna 8	Urbano	50.369
109	Linea notturna 9	Urbano	15.216
111	Linea notturna 11	Urbano	28.865
121	Linea notturna 21	Urbano	26.369
	Navetta Stadio	Urbano	1.900



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

LINEA	DENOMINAZIONE	AMBITO	VETT X KM (consuntivo 2024)
	Servizio questura	Urbano	11.800
1421	Campus Express	Urbano	18.049
	LunaPark rinforzi	Urbano	864
	Happybus	Urbano	562.958
2100	Roccabianca-Sissa-Trecasali-Parma	Extraurbano	79.606
2105	S.Secondo-Roncocampocanneto-Viarolo-Parma	Extraurbano	91.081
2106	Busseto-Polesine-Roccabianca-S.Secondo	Extraurbano	101.516
2110	S.Secondo-Bianconese-Parma	Extraurbano	11.466
2115	Busseto-Zibello-Frescarolo-Fidenza	Extraurbano	40.714
2120	Busseto-Soragna-Fontanellato-Parma	Extraurbano	131.275
2125	Roccabianca-Diolo-Soragna-Fidenza	Extraurbano	18.814
2130	Soragna-Chiusa Ferranda-Fidenza	Extraurbano	57.810
2135	S.Secondo-Fontanellato-Casalbarbato-Fidenza	Extraurbano	51.730
2205	Salsomaggiore Terme-Ponte Ghiara-Fidenza-Parma	Extraurbano	346.386
2210	Bore-Pellegrino-Salsomaggiore Terme-Montauro-Fidenza	Extraurbano	52.642
2220	Bore-Vernasca-Castelnuovo Fogliani-Fidenza	Extraurbano	32.742
2225	Salsomaggiore Terme-Tabiano Bagni	Extraurbano	40.722
2230	Salsomaggiore Terme-Pieve di Cusignano-Fidenza	Extraurbano	16.072
2240	Fidenza-Tabiano Castello-Tabiano Bagni-Fidenza	Extraurbano	24.422
2250	Fidenza-Borghetto-Noceto	Extraurbano	27.814
2252	Fornovo-Medesano-Noceto-Fidenza	Extraurbano	90.418
2255	Medesano-Ghiaie-Noceto	Extraurbano	3.846
2260	Varano Marchesi-Noceto-Parma	Extraurbano	31.024
2265	Varano Marchesi-Cornaccina-Medesano	Extraurbano	8.986
2270	Fornovo-Medesano-Noceto-Parma	Extraurbano	221.455
2271	S.Andrea B-Medesano-Collechio-Parma	Extraurbano	12.499
2275	Rubbiano-Ramiola-Fornovo	Extraurbano	6.561
2300	Bardi-Varsi-Varano Melegari-Fornovo	Extraurbano	123.189
2310	Pellegrino-Montesalvo-Varano Melegari	Extraurbano	37.797
2315	Bore-Ponte Vetrioni-Vianino-Fornovo	Extraurbano	20.270
2320	Bore-Casali-Passo Pelizzone-Bardi	Extraurbano	1.670
2325	Bardi-Casanova Alta-Villora-Varsi	Extraurbano	13.650
2340	Pessola-Contile-Ponte Vetrioni	Extraurbano	42.322
2345	Varsi-Valmozzola-Ostia-Borgotaro	Extraurbano	5.021
2350	Bardi-Ca' Bagaglia-Porcigatone-Borgotaro	Extraurbano	64.033
2355	Bardi-Cereseto-Compiano-Bedonia	Extraurbano	17.323

LINEA	DENOMINAZIONE	AMBITO	VETT X KM (consuntivo 2024)
2360	Bedonia-Ponteceno-Pione-Bardi	Extraurbano	48.392
2400	Costadasino-Preleria-Solignano	Extraurbano	27.267
2410	Borgotaro-Ghiare di Berceto-Solignano-Fornovo	Extraurbano	136.099
2415	Bedonia-Pontestrambo-S.Maria del Taro-Passo del Bocco	Extraurbano	82.329
2420	Molino Anzola-Ponteceno-Montevaccà-Bedonia	Extraurbano	67.980
2430	Bedonia-Frazioni	Extraurbano	26.848
2440	Bedonia-Compiano Ponte-Bertorella-Borgotaro	Extraurbano	115.031
2445	Bedonia-Tornolo-Tarsogno-Borgotaro	Extraurbano	30.829
2450	Montegrosso-Albareto-Gotra-Borgotaro	Extraurbano	88.829
2470	Berceto-Roccaprebalza-Lozzola-Ghiare di Berceto	Extraurbano	88.844
2500	Cafragna-Collecchio-Vicofertile-Parma	Extraurbano	49.624
2510	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	Extraurbano	49.928
2520	Calestano-Braglia-Sivizzano-Fornovo	Extraurbano	40.847
2525	Fornovo-Gaiano-Collecchio-Parma	Extraurbano	117.769
2530	Calestano-Felino-Sala Baganza-Parma	Extraurbano	146.871
2531	Berceto-Casaselvatica-Ravarano-Calestano	Extraurbano	48.526
2535	Calestano-Limido-S.Martino Sinzano-Parma	Extraurbano	14.636
2545	S.Michele Tiorre-Felino-Gaione-Parma	Extraurbano	68.441
2600	Calestano-Fagnolo-Cozzano-Langhirano	Extraurbano	41.248
2605	Sala Baganza-Pilastro-Strognano-Langhirano	Extraurbano	35.717
2610	Monticelli Terme-Traversetolo-Lesignano Bagni-Langhirano	Extraurbano	22.699
2620	Bosco-Corniglio-Pastorello-Langhirano	Extraurbano	146.149
2640	Tizzano-Boschetto-Capoponte-Langhirano	Extraurbano	44.116
2650	Monchio-Palanzano-Lagrimone-Langhirano	Extraurbano	115.553
2655	Rigoso-Valcieca-Selvanizza-Palanzano	Extraurbano	63.019
2670	Langhirano-Torrechiera-Corcagnano-Parma	Extraurbano	165.472
2675	Vezzano-Sasso-Capoponte-Langhirano	Extraurbano	36.544
2680	Langhirano-Faviano-Mulazzano-Langhirano	Extraurbano	23.388
2685	Neviano Arduini-Urzano-Langhirano	Extraurbano	33.239
2700	Langhirano-Lesignano Bagni-Basilicanova-Parma	Extraurbano	33.595
2705	Scurano-Sasso-Neviano Arduini-Traversetolo	Extraurbano	49.751
2706	Traversetolo-Mamiano-Basilicanova-Parma	Extraurbano	53.681
2715	Castelnovo Monti-Vetto-Provazzano-Traversetolo	Extraurbano	67.957
2720	Villa di Bazzano-Bazzano Bivio-Traversetolo	Extraurbano	15.832
2725	Bazzano-Neviano Arduini	Extraurbano	11.681
2730	S.Polo d'Enza-Traversetolo-Pilastrello-Parma	Extraurbano	57.777



Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale ex art.14 d.lgs. 201/2022

LINEA	DENOMINAZIONE	AMBITO	VETT X KM (consuntivo 2024)
2735	Montecchio-Montechiarugolo-Monticelli Terme-Parma	Extraurbano	44.081
2736	Traversetolo-Basilicanova-Basilicagoiano-Montecchio	Extraurbano	13.647
2740	S.Geminiano-Monticelli Terme-Coloreto-Parma	Extraurbano	39.986
2745	Traversetolo-Montechiarugolo-Martorano-Parma	Extraurbano	38.176
2810	Castelnovo Sotto-Poviglio-Sorbolo-Parma	Extraurbano	34.565
2812	Sabbioneta-Casalmaggiore-Colorno-Parma	Extraurbano	53.566
2815	Mezzano Inferiore-Coenzo-Sorbolo-Parma	Extraurbano	46.665
2820	Mezzano Inferiore-Colorno-S.Polo di Torrile-Parma	Extraurbano	195.187
2825	Parma-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbano	15.916
2830	Coltaro-Colorno-Torrile-Parma	Extraurbano	121.996
2840	Mezzano Inferiore-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbano	20.979
2871	Viadana-Brescello-Sorbolo-Parma	Extraurbano	40.863
2026	Navetta Barriera Bixio-Valera Cimitero	Extraurbano	540
2083	Panocchia-Corcagnano-Fontanini-Parma	Extraurbano	28.507
2086	Parma-Ugozzolo (Cimitero)	Extraurbano	814
2435	Servizio urbano Borgo Val di Taro	Extraurbano	12.304
6500	Servizio urbano Fidenza	Extraurbano	142.954
2226	Servizio urbano Tabiano	Extraurbano	7.411
2226	Servizio Urbano Salsomaggiore	Extraurbano	22.991



**PROVINCIA
DI PARMA**

UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

PARERE di REGOLARITA' TECNICA

Sulla proposta n. 3545/2025 ad oggetto:

"TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS. 201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA. "

ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, i sottoscritti dirigenti esprimono parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica, per quanto di propria competenza.

il Dirigente del Servizio Finanziario, Gestione del Personale, Partecipate, Sistemi Informativi, Pari Opportunità e Provveditorato *Dott. Iuri Menozzi*

Firmato digitalmente

Il Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale, Trasporti, Programmazione Rete Scolastica, Gestione Amministrativa e valorizzazione del Patrimonio, Statistica, Sit e Sicurezza Territoriale *Dott. Andrea Ruffini*

Firmato digitalmente



PROVINCIA DI PARMA

COLLEGIO DEI REVISORI

PARERE N. 47 del 23.10.2025

Parere su proposta di delibera di Consiglio Provinciale n. 3545/2025 avente ad oggetto: “TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS. 201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA”

L'anno 2025, il giorno 23 del mese di ottobre, il **Collegio dei Revisori**, nominato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20/2024 del 23.05.2024, nelle persone della Presidente, Dott.ssa Francesca Zennoni, dei componenti ordinari, Dott.ssa Francesca Bucciarelli e Dott. Giorgio Croci,

Il Collegio

Vista la richiesta di parere, ai sensi dell'art. 239, comma 1, lett. b) n. 3, del D.Lgs. n. 267/2000 sulla proposta di deliberazione di Consiglio Provinciale n. 3545/2025, avente ad oggetto: **“Trasporto pubblico locale. Recepimento della relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022 per la scelta della forma di gestione. Indirizzi a SMTP SPA”**, da sottoporre al Consiglio Provinciale nella prossima seduta;

Visti:

- il TUEL, approvato con D.Lgs. 267/2000;
- il Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (TUSP) di cui al D.Lgs. 175/2016;
- il D.Lgs. 201/2022 in materia di *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*;
- il *“Codice dei contratti pubblici”* (D.Lgs. 36/2023);
- la Legge della Regione Emilia-Romagna n. 30/1998 relativa a *“Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”*;
- la Revisione periodica ordinaria delle partecipazioni detenute dalla Provincia di Parma al 31.12.2023, di cui all'art. 20 del TUSP, approvata con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 54 del 19.12.2024, sulla quale il Collegio ha espresso parere favorevole (n. 20 del 12.12.2024);

Vista la documentazione trasmessa al Collegio, in particolare:

- 1) la proposta di deliberazione in oggetto;
- 2) la Relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022 relativa a scelta della forma di gestione del servizio di trasporto pubblico locale, predisposta da SMPT SPA, ente competente a redigerla ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 201/2022 (allegato A);

Premesso che:

- SMTP Spa è una società a totale partecipazione pubblica, il cui capitale è detenuto in parti

uguali da Comune di Parma e Amministrazione Provinciale di Parma. Ha per oggetto sociale “la gestione e lo sviluppo del patrimonio immobiliare e infrastrutturale” e agisce in qualità di Agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale ai sensi delle disposizioni contenute nella Legge Regionale n. 30 del 02.10.1998 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale;

- i servizi di trasporto pubblico automobilistico urbano ed extraurbano sono attualmente ricompresi nel contratto di affidamento sottoscritto in data 07.05.2005 tra SMTP SPA e TEP SPA (anch'essa società partecipata in parti uguali da Comune e Provincia di Parma), a seguito di gara pubblica, per il periodo 01.03.2005/29.02.2008, successivamente prorogato diverse volte fino al 31.12.2026;
- in vista della scadenza suddetta, Comune e Provincia di Parma si sono attivati richiedendo a SMTP SPA l'avvio della procedura istruttoria volta ad individuare la modalità di affidamento del servizio di TPL urbano e provinciale dell'Ambito Taro, valutando anche l'ipotesi di affidamento in house providing, essendo ciò consentito dall'art. 14 del D.Lgs. 201/2022;
- SMTP SPA ha prodotto la Relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022 (adottata nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 07.10.2025) e l'ha trasmessa ai propri soci (n. prot. 28893 Provincia di Parma);
- la Relazione suddetta ha individuato nell'affidamento in house a TEP SPA la migliore forma di gestione del servizio TPL, in quanto consente il conseguimento “*di vantaggi significativi sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati*”, previa adozione di tutti gli atti necessari a rendere TEP SPA una società in house e ferma restando l'applicazione della riserva di cui all'art. 4-bis del DL 78/2009, secondo cui almeno il 10% del complesso dei servizi dev'essere affidato mediante procedura a evidenza pubblica;
- l'amministrazione provinciale, con la proposta di deliberazione in oggetto, intende esprimersi favorevolmente rispetto alle conclusioni della Relazione, invitando SMTP a proseguire nelle attività volte all'affidamento diretto del servizio TPL in house providing alla società TEP SPA, con pubblicazione della Relazione nei modi previsti dalla legge e, successivamente, con la predisposizione della Deliberazione di affidamento ex art. 17 D.Lgs. 201/2022;

Tenuto conto:

- delle valutazioni contenute nella Relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022;
- dei pareri di regolarità tecnico-amministrativa e contabile espressi dai Dirigenti dei Servizi competenti, ai sensi dell'art. 49, comma 1 del TUEL;

Tutto ciò premesso, il Collegio

esprime

parere favorevole proposta di deliberazione di Consiglio Provinciale n. 3545/2025, avente ad oggetto: “**Trasporto pubblico locale. Recepimento della relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022 per la scelta della forma di gestione. Indirizzi a SMTP SPA**”.

IL COLLEGIO DEI REVISORI

Dott.ssa Francesca Zennoni *firmato digitalmente*

Dott.ssa Francesca Bucciarelli *firmato digitalmente*

Dott. Giorgio Croci *firmato digitalmente*



UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

PARERE di REGOLARITA' TECNICA

Sulla proposta n. **3545/2025** ad oggetto:

" TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS. 201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA. "

Viste le motivazioni espresse nel testo della proposta di atto in oggetto, formulate dal sottoscritto Dirigente, ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarita' tecnica.

Note:

Parma , 21/10/2025

Sottoscritto dal Responsabile
(RUFFINI ANDREA)
con firma digitale



PARERE di REGOLARITA' CONTABILE

**SERVIZIO FINANZIARIO - GESTIONE DEL PERSONALE - PARTECIPATE -
SISTEMI INFORMATIVI - PARI OPPORTUNITA'**

Sulla proposta n. **3545/2025** ad oggetto:

**" TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. RECEPIMENTO DELLA RELAZIONE EX ART. 14 D.LGS.
201/2022 PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE. INDIRIZZI A SMTP SPA. "**

verificata l'esistenza del parere di regolarità tecnica rilasciato dal soggetto competente inerente la legittimità e la regolarità amministrativa del provvedimento

verificata la legittimità dell'eventuale spesa derivante dal presente provvedimento nei termini della corretta imputazione al bilancio dell'ente, della regolare copertura finanziaria e del rispetto degli equilibri di bilancio

valutati gli eventuali riflessi sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente

ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere **FAVOREVOLE** in ordine alla regolarità contabile.

Note:

Parma, li 21/10/2025

Sottoscritto dal Dirigente

(MENOZZI IURI)
(firmato digitalmente)