

Allegato A)



DIPARTIMENTO IV - RISORSE
FINANZIARIE,
ORGANIZZAZIONE, ECONOMATO
E PROVVEDITORATO

PROVINCIA
DI FIRENZE

Firenze, 4 luglio 2013

Al Presidente
Alla Giunta Provinciale
Al Segretario Generale
Alla Direzione Generale
sede

OGGETTO: Servizio di T.p.l. su gomma nel lotto 1 "Area Metropolitana" del Bacino provinciale: pre intesa per un accordo transattivo tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, altri Comuni del Lotto 1 " Area Metropolitana" e Ataf&Linea s.c.a.r.l..

Con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 25 del 6 febbraio 2009 veniva recepito, ai sensi della Legge Regionale n. 42/98, il "Piano di bacino della Provincia di Firenze" quale documento di programmazione da porre a base della procedura di evidenza pubblica da espletare per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico su gomma per il periodo 2010-2015.

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 52 del 23 marzo 2009 si approvava lo schema di accordo con i Comuni della Provincia di Firenze per la gestione associata del servizio di trasporto pubblico locale, designando la Provincia quale ente per lo svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio da mettersi a gara, sulla base di un solo lotto, comprendente il territorio dei Comuni della Provincia di Firenze, con esclusione di quelli compresi nel Circondario di Empoli.

L' accordo, siglato dai Comuni in data 28 maggio 2009, veniva recepito con atto della Giunta Provinciale n. 144/2009 e in data 29 maggio 2009, con atto dirigenziale n. 1832, veniva approvato il

Direzione Provinciale, Empoli, Servizio Impianti, Tel.	Provincia di Firenze 1, via Cavour - 50123 Firenze tel. 055 2760192 fax 055 2760 703 mariccedia.ros@provincia.fir www.provincia.fir
---	--

bando di gara per l'affidamento del servizio in oggetto, mediante procedura ristretta a norma dell'art.55 del D.Lgs. n.163/2006;

Con Deliberazione n. 179 del 31 agosto 2009, preso atto della mancata formalizzazione da parte della Regione Toscana delle risorse disponibili per l'esercizio del TPL e della difficoltà di definire puntualmente gli scenari del sistema tramviario fiorentino e la loro tempistica di attuazione, si dava mandato al Responsabile della Direzione Mobilità e TPL, in primo luogo, di avviare una fase di confronto ulteriore con le Amministrazioni comunali del territorio provinciale, con la Regione Toscana e con il Comune di Firenze, per approfondire gli aspetti relativi agli sviluppi del sistema tramviario e delle infrastrutture di interscambio, ai fini della predisposizione del capitolato e degli allegati tecnici ed economici di gara, e in secondo luogo di verificare la conseguente necessità di modificare il bando pubblicato, prorogandone i termini di scadenza.

Con Deliberazione n. 99 del 25 maggio 2010 veniva approvato dalla Giunta Provinciale l'aggiornamento dell'accordo per l'esercizio associato di funzioni amministrative per i servizi di trasporto pubblico locale, stipulato il 28 maggio 2009 e la tabella riepilogativa delle risorse e dei servizi aggiuntivi, da porre a base di gara sulla base degli impegni finanziari assunti dai Comuni interessati.

Ai sensi della Legge Regionale n. 42/98 l'individuazione dei servizi minimi e relativi standard di qualità, nonché l'attribuzione alla province delle risorse per la realizzazione dei medesimi spetta alla Regione .

A seguito della manovra finanziaria di cui al D.L. 31 maggio 2010 n.78 convertito nella Legge n.122/2010 e dell'assoluta incertezza sulle risorse da destinare al TPL per l'anno 2011 e successivi, la Giunta Regionale con Deliberazione n. 628 del 28 giugno 2010 confermava per le sole annualità 2009 e 2010 e 2011 le risorse destinate rispettivamente ai P.U.M. (Progetti di riorganizzazione e valorizzazione servizi) e per la sola annualità 2010 quelle destinate la Trasporto Pubblico Locale, rinviando ad una nuova Conferenza, da concludersi entro il 31 dicembre 2010, la rideterminazione dei servizi minimi di

TPL e le relative risorse, nonché l'individuazione degli elementi essenziali dei nuovi bandi di gara, anche in riferimento alla durata degli affidamenti.

In assenza della programmazione regionale di definizione dei servizi minimi e delle correlate risorse necessarie per far fronte agli impegni che sarebbero conseguiti agli affidamenti, la Giunta Provinciale dava mandato alla Direzione Mobilità e TPL di procedere alla revoca, in autorutela, degli atti della gara.

Il contratto di servizio per il trasporto Pubblico Locale su gomma – stipulato il 31 marzo 2005, rep. n. 18878 per il Lotto 1 “Area Metropolitana” del bacino della Provincia di Firenze, sottoscritto tra la Provincia di Firenze e la Scarl ATAF & Linea di Firenze, veniva a scadenza il 31 marzo 2010 e l'Amministrazione si avvaleva della facoltà di cui all'art. 3 di detto contratto, di richiedere alla Società consortile affidataria la prosecuzione del servizio, alle condizioni contrattuali in essere fino al 30 settembre 2010.

Al fine di assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini, stante il pericolo imminente di interruzione del servizio di trasporto pubblico, alla scadenza anche del periodo di proroga contrattuale, occorreva procedere, all'adozione di un provvedimento di emergenza, ai sensi dell'art. 5 comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, intanto per il periodo dal 1° ottobre al 31 dicembre 2010 per il quale sussisteva certezza di risorse regionali come da Deliberazione della Giunta Regionale n. 628/2010.

Tale provvedimento di emergenza, tra quelle indicate all'art. 5, comma 5, del Regolamento CE n. 1370/2007, non poteva che assumere la forma di un'imposizione alla Società consortile fino a quel momento gestore del servizio, dell'obbligo di fornire il servizio di trasporto pubblico, in quanto *l'aggiudicazione diretta* del servizio come la *proroga consensuale* del contratto, non essendo predeterminate ab origine negli atti di gara, sarebbero equivate ad affidamento diretto, impedendo al gestore di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esso era chiamato ad operare, a norma dell'art.4 bis della legge n. 102/2009.

L'art. 61 della legge 23 luglio 2009 n. 99 ha espressamente riconosciuto alle autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio nel settore del trasporto pubblico, la possibilità di avvalersi, anche in deroga alla disciplina di settore, delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2 del Regolamento CE 23 ottobre 2007 n. 1370/2007, aggiungendo che ai soggetti aggiudicatari di contratti di servizio ai sensi di detto Regolamento non si applica l'esclusione dalle procedure concorsuali per la scelta dei gestori del servizio, prevista dal comma 2 lettera a) dell'art. 18 del D.Legislativo n. 422/1997.

Il provvedimento di emergenza, nella forma dell'imposizione dell'obbligo di servizio, non poteva che essere adottato nei confronti del soggetto che fino al 30 settembre 2010 aveva gestito il servizio, essendo il solo, per disponibilità di personale e beni strumentali, in grado di poter assolvere all'obbligo imposto.

L'atto di imposizione del servizio poteva inoltre essere adottato dalla Provincia per i servizi di trasporto pubblico di propria competenza e a valere sulle risorse attribuite alla stessa dalla Regione per i cosiddetti "servizi minimi", mentre per quanto riguarda l'imposizione dell'obbligo per i servizi di competenza dei Comuni, nonché per i servizi integrativi di quelli minimi finanziati dai Comuni con proprie risorse, occorreva che venisse espressamente riconfermata dagli Enti la volontà di procedere in forma associata e conferita delega alla Provincia, venendo meno, in difetto, la legittimazione all'adozione del provvedimento di emergenza per i servizi diversi da quelli di competenza provinciale.

La Legge Regionale Toscana 31 luglio 1998 n. 42 che ripartisce le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale tra i vari livelli di governo territoriale, a seconda dell'ambito di esercizio del servizio, all'art. 22 consentiva, prima delle modifiche apportate con la Legge Regionale n. 65/2010, l'esercizio associato di tali funzioni sulla base di apposita convenzione e la delega delle medesime a favore di uno degli enti. Veniva quindi sottoscritto da parte dei Comuni della Provincia, con esclusione di quelli compresi nel Circondario di Empoli, un Protocollo d'intesa in data 30 settembre 2010 per l'esercizio

associato dei poteri di imposizione degli obblighi di servizio pubblico di trasporto locale su gomma, per il periodo massimo di due anni, come previsto dall'art. 5 comma 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

La Regione Toscana con Legge n. 65/2010 modificava la Legge n. 42/98 decidendo di individuare un unico gestore del servizio di tpl per l'intero territorio regionale, previo esperimento della necessaria procedura di evidenza pubblica; l'affidamento al nuovo gestore doveva decorrere dal 1° gennaio 2012, ma ancora ad oggi la procedura di gara, in assenza di certezza di risorse del Fondo Nazionale Trasporti, attribuibili alla Regione non è stata esperita.

Per tutto il periodo intercorrente tra il 1° ottobre 2010 e il 30 settembre 2012 la Provincia di Firenze, anche per delega dei Comuni di Firenze, Scandicci, Greve in Chianti, Fiesole, Impruneta, Vaglia, Signa, Bagno a Ripoli, Lastra a Signa, Calenzano, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, ha dunque garantito il servizio in oggetto nel Lotto 1 "Area Metropolitana" mediante l'adozione di atti di imposizione dell'obbligo di prestare il servizio alla Scarl ATAF&Linea.

Alla scadenza del biennio previsto dall'art. 5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007, non essendo a quella data ancora stata espletata dalla Regione Toscana la gara per l'individuazione del gestore unico su base regionale, la Provincia ha proseguito nell'imposizione dell'obbligo di prestare il servizio alla Scarl ATAF &Linea, anche per delega dei Comuni del Lotto 1 "Area Metropolitana" in forza di una nuova convenzione (**registro 258/2012** della Provincia di Firenze) sottoscritta ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 per la prosecuzione della gestione associata del servizio di TPL, della durata di un anno a decorrere dal 1° novembre 2012 e comunque fino all'effettiva decorrenza dell'affidamento al nuovo gestore individuato dalla Regione con gara unica.

A norma degli artt. 4 e 5 del sopracitato Regolamento CE n. 1370/2007 gli atti di imposizione dell'obbligo di fornire il servizio pubblico devono stabilire, *in anticipo in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione e la natura e portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi* e tali parametri sono da determinarsi *in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo*

necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole.

Il preambolo del Regolamento CE n. 1370/2007 al n. 36 afferma il principio della generale inderogabilità degli aiuti di Stato e nella sentenza 24 luglio 2003 pronunciata dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH, è affermato che *“quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari avrebbe dovuto sopportare”.*

Per il primo obbligo di servizio, relativo al periodo ottobre- dicembre 2010 la compensazione era stata determinata dalla Soc. Aleph s.r.l, con applicazione dei criteri di cui al Regolamento CE n. 1370/2007, confermando gli importi corrisposti in vigore del contratto venuto a scadenza il 30 settembre 2010.

Per gli anni 2011, 2012 e ancora per l'anno 2013, detti importi sono stati confermati con la sola maggiorazione annuale dell'indice di inflazione programmata, ritenendo che il prezzo offerto dalla Scarl e con il quale si era aggiudicata la gara di appalto del 2004, di anno in anno rivalutato con il suddetto indice, rappresentasse il livello ottimale di redditività, economicità e produttività dell'azienda.

Le risorse finanziarie disponibili, quelle regionali per i servizi minimi e quelle trasferite dai Comuni per servizi integrativi e/o aggiuntivi, hanno comunque subito a partire dall'anno 2011 un decremento rispetto all'anno 2010, a causa dei tagli ai bilanci dei vari Enti, e questa circostanza, unitamente alla volontà di salvaguardare il livello occupazionale dell'azienda, come da accordo concluso nell'anno 2011, tra Provincia, Comuni del Lotto 1, Azienda e OO.SS del settore maggiormente rappresentative, non avrebbe consentito di trovare una intesa economica con il gestore del servizio, se non a fronte di una ulteriore riduzione dei livelli di servizio, qualora la verifica preventiva dei costi e dei ricavi del gestore, condotta

sulla base dei criteri di cui al Regolamento CE n. 1370/2007 avesse portato la Provincia a riconoscere una maggiore compensazione.

Per l'anno 2011 tale verifica è stata disposta a posteriori sulla base dei dati del bilancio della Scarl e ha condotto, con applicazione dei costi e dei ricavi di una azienda mediamente efficiente, a determinare con riferimento a Km 20.077.912,61, in **Euro 224.735,58** il maggior importo dovuto ad integrazione della compensazione già corrisposta, pari ad Euro 48.284.948,00.

La Scarl ATAF&Linea ha impugnato dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale gli atti dirigenziali di imposizione dell'obbligo di servizio a partire da quello relativo al periodo 1 ottobre 2010- 31 dicembre 2010 fino all'atto con cui è stato imposto il servizio per il mese di aprile 2013, contestando il quantum della compensazione riconosciuta con detti atti per l'effettuazione del servizio.

Il Tribunale Amministrativo con separate sentenze ha rigettato, per difetto di giurisdizione a favore del giudice ordinario, i ricorsi che la Scarl aveva presentato contro gli atti d'obbligo adottati nel periodo 1° ottobre 2010- 30 maggio 2012; la Scarl ha comunque proseguito nell'impugnativa dinanzi al giudice amministrativo dei successivi atti di imposizione dell'obbligo di servizio relativi al periodo che va dal 1° giugno 2012 al 30 aprile 2013, sempre contestando il quantum della compensazione.

Ataf & Li-nea s.c.ar.l. ha anche introdotto innanzi al Tribunale due cause civili R.G. n. 17241/2011 e R.G. 15813/2012 chiedendo la condanna della Provincia al pagamento di una integrazione di compensazione rispetto a quella prevista negli atti di imposizione dell'obbligo di servizio, nella prima causa per il periodo dal 1.10.2010 al 30.06.2011, e nella seconda causa per il periodo dal 1.7.2011 al 31.12.2011, ed in ipotesi chiedendo la condanna della Provincia di Firenze al pagamento dell'indennizzo ex art. 2041 c.c. affermando come, stante la natura consortile di Ataf & Li-nea s.c.ar.l., le consorziate avessero patito gravi danni per essere state costrette al ricorso al credito e per non avere potuto procedere agli investimenti necessari.

La Scarl quantificava la sua pretesa economica, quanto al periodo dal 1.10.2010 al 30.06.2011, in Euro **0,27/km**, da maggiorarsi del “ragionevole utile” nella misura del 5% e oltre interessi moratori nella misura di cui al D.Lgs.n. 231/2002, e, quanto al periodo dal 1.7.2011 al 31.12.2011, in Euro **0,50/km** da maggiorarsi del “ragionevole utile” nella misura del 5% e oltre interessi moratori nella misura di cui al D.Lgs.n. 231/2002.

L'importo complessivo richiesto era per il primo periodo pari ad Euro **8.189.775,72** al netto degli interessi moratori e per il secondo periodo pari ad Euro **6.410.115,51** sempre al netto degli interessi moratori.

Si provvedeva a notificare la richieste della Scarl ai Comuni, e ai fini della loro costituzione in mora, gli importi richiesti venivano ripartiti tra gli Enti con il seguente criterio: alla Provincia gli oneri in misura corrispondente alla percentuale in termini di percorrenze delle linee di competenza amministrativa provinciale rispetto al totale delle percorrenze effettuate (provinciali e comunali) e ai singoli Comuni la restante parte da ripartirsi tra loro in proporzione ai chilometri di esercizio effettuati sul territorio di ciascuno di essi, indipendentemente dalla competenza amministrativa comunale o provinciale delle linee che attraversano i rispettivi territori comunali.

Sulla base di tale criterio di ripartizione, la Provincia si sarebbe dovuta far carico, quanto al primo periodo di Euro **2.967.933,18** al netto degli interessi moratori e i Comuni di Euro **5.221.842,54**, sempre al netto degli interessi moratori, come sotto ripartiti:

OTTOBRE 2010 - DICEMBRE 2010			
COMUNI	km	% SUDDIVISIONE	EURO
Bagno a Ripoli	162.747,60	2,70910	50.645,98
Calenzano	122.805,10	2,04421	38.216,14
Campi B.	313.721,89	5,22222	97.628,18
Fiesole	120.324,53	2,00292	37.444,20
Firenze	4.273.553,04	71,13760	1.329.901,53
Greve	5.085,61	0,08466	1.582,61
Impruneta	27.700,36	0,46110	8.620,17
Lastra a Signa	94.190,39	1,56789	29.311,43
Scandicci	521.154,22	8,67514	162.179,76
Sesto	322.117,01	5,36196	100.240,69
Signa	27.660,27	0,46043	8.607,69

Vaglia	16.385,87	0,27276		5.099,17
TOTALE COMUNI	6.007.445,89	100,00000	EURO	1.869.477,56
Provincia di Firenze	2.473.579,19		EURO	1.207.106,64
GENNAIO - GIUGNO 2011				
COMUNI	km	% SUDDIVISIONE	Euro	
Bagno a Ripoli	274.760,156	2,55054		85.503,55
Calenzano	225.765,877	2,09574		70.256,85
Campi B.	449.910,164	4,17643		140.009,08
Fiesole	233.864,033	2,17091		72.776,95
Firenze	7.913.379,954	73,45834		2.462.591,68
Greve	6.503,831	0,06037		2.023,95
Impruneta	32.234,237	0,29922		10.031,08
Lastra a Signa	158.751,144	1,47366		49.402,31
Scandicci	878.794,138	8,15767		273.474,94
Sesto	521.237,667	4,83855		162.205,73
Signa	50.061,798	0,46471		15.578,90
Vaglia	27.346,189	0,25385		8.509,95
TOTALE COMUNI	KM 10.772.609,188	100,00000	EURO	3.352.364,97
Provincia di Firenze	KM 3.608.251,11		EURO	1.760.826,54

Quanto al secondo periodo la Provincia si sarebbe dovuta far carico, di **Euro 2.030.243,72** al netto degli interessi moratori e i Comuni di **Euro 4.379.871,79** sempre al netto degli interessi moratori come sotto ripartiti:

LUGLIO - DICEMBRE 2011				
COMUNI	km	% SUDDIVISIONE	Euro	
Bagno a Ripoli	255.650,07	2,57741		112.887,20
Calenzano	190.871,09	1,92432		84.282,80
Campi B.	411.582,13	4,14948		181.742,00
Fiesole	230.194,93	2,32078		101.646,99
Firenze	7.282.508,44	73,42068		3.215.731,52
Greve	5.841,06	0,05889		2.579,23
Impruneta	46.447,31	0,46827		20.509,70
Lastra a Signa	136.988,02	1,38108		60.489,69
Scandicci	801.015,55	8,07567		353.703,81
Sesto	480.244,68	4,84172		212.061,27
Signa	51.190,76	0,51609		22.604,26
Vaglia	26.345,41	0,26561		11.633,32
TOTALE COMUNI	9.918.879,450	100,00000	EURO	4.379.871,79
Provincia di Firenze	3.150.106,620		EURO	2.030.243,72

La Provincia di Firenze ha resistito in giudizio asserendo la corretta applicazione della normativa comunitaria anche per quanto riguarda la misura della compensazione liquidata e ad ogni buon conto ha chiamato in causa per esserne rilevata la Regione Toscana e i Comuni sopra menzionati.

Detti enti si sono costituiti contestando sia la richiesta della Scarl di maggiore compensazione, sia la chiamata in causa asserendo che i maggiori oneri del contenzioso che fossero riconosciuti alla Scarl dovrebbero far carico alla sola Provincia in forza della delega ricevuta per la gestione associata del servizio e al più di dover contribuire a detti oneri in proporzione all'importo trasferito alla Provincia per servizi integrativi o aggiuntivi di quelli minimi.

Nella causa R.G. 17241/2011 la Provincia ha depositato la stima della maggiore compensazione dovuta per l'anno 2011 alla Scarl, sulla base dei criteri dettati dal Regolamento Ce 1370/2007 e dunque con riferimenti ai costi e ai ricavi di un'azienda mediamente efficiente. Il risultato a cui perveniva il consulente incaricato dalla Direzione, Ing. Luciano Niccolai, era che a fronte di percorrenze di esercizio indicate in Km 20.077.912,61 e di una compensazione annua di Euro 48.284.948,00, la differenza a credito della Scarl era di Euro 224.735,58., come sopra detto.

I suddetti giudizi sono tuttora pendenti e all'udienza del 10 luglio 2013, è probabile che il giudice disponga la consulenza tecnica d'ufficio.

Ataf & Li-nea s.c.ar.l. ha preannunziato di voler introdurre una terza causa onde ottenere la condanna della Provincia, per il periodo dal 1.01.2012 al 30 giugno 2013, al pagamento di una integrazione della compensazione o in ipotesi del risarcimento del danno patito dalle consorziate e l'indennizzo di cui all'art. 2041 c.c., e il rimborso a piè di lista dei costi sostenuti per l'effettuazione del servizio dopo la scadenza del biennio di cui all'art. 5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007.

Ataf & Li-nea s.c.ar.l. ha anche introdotto un procedimento arbitrale contro la Provincia di Firenze per sentire condannare la Provincia al pagamento di una integrazione di corrispettivo per maggiori percorrenze svolte nell'anno 2010 a seguito di variazioni di linee in conseguenza dell'entrata in funzione

della linea 1 della tramvia. Tale procedimento si è concluso con il lodo sottoscritto in data 14.11.2012 dal Presidente del Collegio e in data 8 e 9 novembre 2012 dagli altri due Arbitri, depositato presso la Camera Arbitrale per i Contratti Pubblici in data 22.11.2012 ove ha preso il numero 94/2012 che ha respinto la domanda peraltro prefigurando l'eventualità che Ataf e Li-nea s.c.ar.l. abbia diritto ad un indennizzo ex art. 2041 c.c..

Ataf & Li-nea s.c.ar.l. ha anche preannunciato che intende impugnare detto lodo e/o comunque agire per ottenere il pagamento dell'indennizzo predetto.

Su sollecitazione dei Comuni del Lotto e della stessa Scarl, come da nota 116806 del 18 marzo 2013, è stata verificata la possibilità di addivenire ad una composizione bonaria delle vertenze, e ad una transazione che ricomprendesse sia il periodo già oggetto delle cause introdotte dinanzi al Giudice ordinario, sia il periodo successivo fino alla data del 30 giugno 2014, di presumibile decorrenza dell'affidamento del servizio al gestore unico selezionato dalla Regione Toscana.

A favore di un accordo transattivo depone sia la rilevanza della pretesa economica della Scarl, che seppure contestata, impone in via prudenziale di accantonare almeno parte delle somme richieste, con aggravii non irrilevanti per i bilanci degli enti, sia la circostanza del ricorso per questione di legittimità costituzionale depositato il 18 gennaio 2013 dal Presidente del Consiglio dei Ministri contro l'art. 2 della legge regionale Toscana 24 novembre 2012 n. 64 con il quale è previsto che nelle more della procedura concorsuale per l'affidamento del servizio di T.p.l. su gomma gli enti locali provvedano a garantire la continuità del servizio reiterando anche oltre il primo biennio, i provvedimenti di emergenza già emanati ai sensi dell'art. 5 comma 5 del Regolamento CE 13072007.

Se fosse dichiarata l'illegittimità della norma, è del tutto evidente che sicuramente a far data dal 1° ottobre 2012 la Scarl avrebbe diritto al rimborso a piè di lista dei costi del servizio e le amministrazioni non potrebbero più appellarsi al criterio dei costi e ricavi di un'azienda mediamente efficiente, ammesso che

tale criterio venisse confermato sic e simpliciter per il periodo antecedente, senza alcuna mediazione con una o più voci di costo effettive sostenute dalla Scarl .

A titolo meramente transattivo e senza alcun pregiudizio delle proprie ragioni, nell'ipotesi di mancata formalizzazione di un accordo conciliativo, la Scarl quantificava la sua richiesta di maggiore compensazione in euro 0,1633/km per i servizi resi dalla consorziata ATAF s.p.a. e in euro 0,1553/km per i servizi effettuati dalla consorziata Linea s.p.a, come da percorrenze liquidate dalla Provincia.

Sul raggiungimento di un accordo transattivo, che definisca i rapporti economici con la Scarl anche per il futuro e cioè fino all'affidamento del servizio ad un unico gestore su base regionale, l'Assessorato ha già avuto, l'assenso dei Comuni interessati, in un incontro tenutosi il 9 maggio u.s., nel corso del quale è stata illustrata la richiesta formulata in via transattiva dalla Scarl (0,1633/Km per Ataf spa e 0,1553/km per Linea spa) e gli importi che con applicazione del criterio di ripartizione di cui alla convenzione Reg. 258/2012 sopra indicata ne sarebbero derivati a carico di ciascuno, salvo verifica esatta delle percorrenze effettuate e dell'assoggettabilità o meno all'IVA degli importi dovuti.

Al fine di evitare l'alca e le spese dei giudizi e di prevenire ulteriore contenzioso, è stato quindi richiesto al consulente, Ing. Luciano Niccolai, di verificare la fondatezza della richiesta della Scarl come sopra indicata.

Il consulente ha riaffermato la corretta applicazione da parte sua del disposto del regolamento CE n. 1370/2007, in relazione al quale ha preso in considerazione alcuni costi effettivi e non comprimibili sia perché strettamente legati alle oggettive esigenze del servizio sia perché risultanti da documentazione efficiente e probatoria, in parte costituita da compensi e corrispettivi determinati a seguito di selezione pubblica e in quanto tale diretta a reperire la migliore offerta consentita dalla situazione di mercato; ha tenuto conto del costo unitario contrattuale del personale, del costo per consumi di trazione, del costo per assicurazione e, infine, dei costi per aggr. e stampa titoli di viaggio, nonché dell'incidenza sulla produttività

nell'espletamento del servizio delle difficoltà derivanti dalla imposizione di obblighi di servizio di volta in volta rinnovati per brevi periodi.

Accertato però che il dato delle percorrenze effettuate relative all'anno 2011 comunicatogli in precedenza come pari a Km 20.077.912,61 non era corretto, il consulente ha proceduto alla rideterminazione della compensazione aggiuntiva dovuta alla Scarl per l'anno 2011 a fronte di Km 20.471.203,11 di percorrenze effettive e di una compensazione già liquidata di Euro 48.538.362,00 anziché di Euro 48.284.948,00

Come risulta dalla relazione allegata, ha prodotto un conto economico riclassificato della rete di trasporto che tiene conto delle maggiori percorrenze e della maggiore compensazione versata e ha determinato in **Euro 1.594.313,87** l'integrazione dovuta.

Con lo stesso procedimento il consulente ha stimato in **Euro 1.607.355,13** la maggiore compensazione dovuta per l'anno 2012 .

Detti importi rappresentano dunque il quantum che a prescindere dall'esito dei giudizi in corso l'Amministrazione , anche per conto dei Comuni della gestione associata dovrebbe liquidare alla Scarl, in aggiunta alla compensazione derivante dall'applicazione degli attuali importi riconosciuti negli atti di imposizione, per ogni tipologia di servizio.

Il differenziale determinato dal consulente (0,0778 per l'anno 2011 e 0,0825 per l'anno 2012) tra detti importi e quelli proposti in via transattiva dalla Scarl (0,1633 e 0,1553) è stato ritenuto insufficiente dalla controparte per l'abbandono delle cause in corso e la rinuncia a qualsiasi futura richiesta

Nell'ottica di addivenire ad un accordo transattivo il consulente, ferme restando tutte le altre determinazioni effettuate, ha valutato che l'unico elemento che può presentare margini di incertezza, nel prosieguo del giudizio, è una determinazione di tipo probabilistico riguardo agli introiti diversi da quelli per i titoli di viaggio, che nella sua stima aveva considerato in misura pari ad una percentuale del 10% dei ricavi da traffico.

Tenuto conto che tale determinazione può essere soggetta in un giudizio a oscillazioni anche rilevanti, ha quindi simulato il conto economico della Scarl con l'applicazione di un ricavo per introiti diversi da quelli per i titoli di viaggio, pari in un caso al 7% e nell'altro al 5% dei ricavi da traffico, quali risultano a bilancio per l'anno 2011 e quali stimati per l'anno 2012, pervenendo ai seguenti risultati:

ANNO 2011

Compensazione con ipotesi Ricavi da introiti diversi uguali al 10% Ricavi da traffico	Euro 1.594.313,87.
Compensazione con ipotesi Ricavi introiti diversi uguali al 7% Ricavi da traffico	Euro 2.668.565,33
Compensazione con ipotesi Ricavi introiti diversi uguali al 5% Ricavi da traffico	Euro 3.384.732,97.

ANNO 2012 (stima)

Compensazione con ipotesi Ricavi da introiti diversi uguali al 10% Ricavi da traffico	Euro 1.607.355,13.
Compensazione con ipotesi Ricavi da introiti diversi uguali al 7% Ricavi da traffico	Euro 2.627.894,00
Compensazione con ipotesi Ricavi introiti diversi uguali al 5% Ricavi da traffico	Euro 3.308.000,00

Il valore unitario medio (euro/km) per l'anno 2011 risulterebbe con il delta 7% pari a Euro 0,1304/km e con il delta 5% pari ad Euro 0,1653; per l'anno 2012 il valore unitario medio (euro/km) stimato risulterebbe con il delta 7% pari a Euro 0,1350/km e con il delta 5% pari ad Euro 0,1700.

Il consulente ha ritenuto che i valori unitari risultanti dalla suddetta applicazione possono essere estesi per logica analogia anche ai periodi 2010 e 2013, al fine di individuare una base di transazione corrispondente ai rischi ragionevoli nella conduzione della vertenza .

La successiva trattativa condotta con la Scarl, che ha chiesto di differenziare gli importi da riconoscere alle consorziate, ha portato a determinare la misura dell'incremento della compensazione convenzionalmente in Euro 0,142/km oltre iva per i servizi effettuati da ATAF spa e di Euro 0,135/km oltre iva per i servizi effettuati da Linea spa, senza alcuna maggiorazione per interessi moratori.

Con applicazione dei suddetti valori, per l'ultimo trimestre del 2010 l'importo da corrispondere a titolo transattivo alla Scarl risulta determinato in **Euro 840.627,32**, per l'anno 2011 in **Euro 2.873.852,32** e per l'anno 2012 in **Euro 2.732.177,14**.

Tali importi sono da confrontare con quelli che con applicazione dei valori proposti dalla Scarl (0,1633/km per Ataf spa e 0,1553/km per Linea) sarebbero risultati:

anno 2010 Euro 966.790,45

anno 2011 Euro 3.305.166,30

anno 2012 Euro 3.142.227,29

La convenienza dell'accordo raggiunto deve essere valutata anche tenendo conto che, al netto degli importi riconosciuti dal nostro consulente come comunque dovuti a prescindere dall'esito del giudizio, il maggiore importo che effettivamente viene liquidato alla Scarl a titolo transattivo risulta pari ad **Euro 1.279.538,45** per l'anno 2011 e ad **Euro 1.124.822,01** per l'anno 2012 e che nessun incremento viene riconosciuto di detti importi a titolo di interessi.

L'accordo raggiunto con la Scarl prevede che la maggiorazione di Euro 0,142/km oltre iva per i servizi effettuati da ATAF spa e di Euro 0,135/km oltre iva per i servizi effettuati da Linea spa, si applichi anche per l'anno 2013 e fino al 30 giugno 2014, di presumibile decorrenza dell'affidamento del servizio al gestore unico selezionato dalla Regione Toscana e anche sotto tale profilo deve essere ritenuto conveniente, perché consente di avere certezza della spesa per il servizio anche per il futuro.

L'accordo, sul quale dovranno esprimere parere i Revisori dei Conti degli enti interessati, dovrà chiaramente essere approvato da tutti gli enti coinvolti, ma al fine di evitare la nomina da parte del Giudice del CTU nelle cause pendenti, come da udienza fissata per il 10 luglio 2013, è stato deciso di approvare e sottoscrivere una pre intesa, da parte della Scarl, della Provincia di Firenze e dal Comune di Firenze, in quanto tra i Comuni del Lotto 1 è quello al quale, in ragione dei servizi di cui usufruisce il suo territorio, viene addebitato il maggior importo da corrispondere in via transattiva alla Scarl e quindi stante,

l'esclusione del vincolo di solidarietà tra gli enti, la sottoscrizione avviene a garanzia della Scarl della condivisione e accettazione del contenuto della pre intesa.

La pre intesa dovrà riprodursi in atti formali entro il 30.11.2013 non appena Provincia di Firenze, Regione Toscana e Comuni di Firenze, Scandicci, Greve in Chianti, Fiesole, Impruneta, Vaglia, Signa, Bagno a Ripoli, Lastra a Signa, Calenzano, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, avranno adottato le formali deliberazioni di approvazione, sulla quali dovrà previamente pronunciarsi con parere l'Organo di Revisione di ciascun Ente, ai sensi dell'art. 239 del D.Lgs. n. 267/2000.

Per quanto riguarda la ripartizione degli oneri derivanti dal riconoscimento di detta maggiore integrazione, si ricorda che nella convenzione reg. 258/2012, Provincia e Comuni sottoscrittori, preso atto del contenzioso giurisdizionale pendente con la Scarl, avevano convenuto, che a partire dal mese di novembre 2012, qualora fosse riconosciuto il diritto del gestore di ottenere maggiori somme a titolo di maggiore compensazione o ragionevole utile, di chiedere alla Regione di farsi carico della copertura dei relativi oneri. Qualora non fosse riconosciuto l'obbligo della Regione di farsi carico di detti maggiori oneri, gli Enti hanno concordato di ripartirsi gli oneri proporzionalmente tra loro come segue: alla Provincia gli oneri in misura corrispondente alla percentuale in termini di percorrenze delle linee di competenza amministrativa provinciale rispetto al totale delle percorrenze effettuate (provinciali e comunali) e ai singoli Comuni la restante parte da ripartirsi tra loro in proporzione ai chilometri di esercizio effettuati sul territorio di ciascuno di essi, indipendentemente dalla competenza amministrativa comunale o provinciale delle linee che attraversano i rispettivi territori comunali.

Detto criterio di ripartizione sarà utilizzato anche per la ripartizione degli oneri relativi al periodo 1° ottobre 2010-31 ottobre 2013, come richiesto dalla Provincia nella chiamata in causa nei giudizi R.G. 17421/2011 e R.G.15813/2012.

Anche sotto profilo quindi l'accordo raggiunto, che peraltro esclude il vincolo di solidarietà tra gli enti, è da ritenersi soddisfacente perché fa venir meno tale motivo di contrasto con i Comuni, che se coltivato in

corso di giudizio, avrebbe potuto portare la Provincia ad anticipare le somme dovute alla Scarl salvo procedere al loro recupero nei confronti dei Comuni interessati, in tutto o in parte.

I termini della pre intesa dovranno inoltre essere esplicitati alla Regione Toscana, in quanto parte in causa, chiedendo l'assenso all'accordo raggiunto e una sua compartecipazione agli oneri che ne derivano, anche per la futura gestione del servizio .

L'importo complessivo dovuto alla Scarl per il periodo 1 ottobre 2010- 31 marzo 2013 risulta determinato in Euro 7.149.533,83 oltre Iva 10% per un totale di euro 7.864.487,21. Nel caso in cui la Regione pur approvando l'accordo transattivo sotto il profilo della opportunità e della convenienza delle maggiorazioni riconosciute ritenesse di non compartecipare con proprie risorse all'accordo, detto importo verrebbe dunque ripartito tra Provincia e Comuni con applicazione come sopra detto del criterio concordato nella convenzione sottoscritta nel mese di ottobre u.s e dunque come segue :

TABELLA RIEPILOGATIVA CONTENZIOSO ATAF&LINEA OTTOBRE 2010 - MARZO 2013				Con IVA 10%
Ente	totale ATAF 0,142	totale LINEA 0,135	totale SCARL	
totale periodo	€ 5.567.278,86	1.582.254,96	€ 7.149.533,83	€ 7.864.487,21
totale provincia	€ 1.869.870,04	531.510,43	€ 2.401.380,46	€ 2.641.518,51
bagno a ripoli	€ 100.571,31	28.575,04	€ 129.146,35	€ 142.060,99
calenzano	€ 74.949,68	21.298,57	€ 96.248,25	€ 105.873,08
campi bisenzio	€ 155.164,95	44.094,36	€ 199.259,31	€ 219.185,24
fiesole	€ 83.580,35	23.749,08	€ 107.329,43	€ 118.062,37
firenze	€ 2.694.178,37	765.648,46	€ 3.459.826,83	€ 3.805.809,51
greve in chianti	€ 2.274,43	646,44	€ 2.920,87	€ 3.212,95
impruneta	€ 16.351,80	4.645,22	€ 20.997,02	€ 23.096,72
lastra a signa	€ 52.352,76	14.878,97	€ 67.231,73	€ 73.954,90
montelupo f.no	€ 10.481,11	2.978,81	€ 13.459,92	€ 14.805,91
scandicci	€ 297.928,45	84.671,91	€ 382.600,36	€ 420.860,40
sesto f.no	€ 181.761,02	51.653,65	€ 233.414,67	€ 256.756,13
signa	€ 18.448,27	5.242,00	€ 23.690,27	€ 26.059,29
vaglia	€ 9.366,33	2.662,04	€ 12.028,37	€ 13.231,21

L'importo complessivo di Euro 7.864.487,21 iva compresa relativo al suddetto periodo sarà pagato alla Scarl ATAF&LINEA dalla Provincia e dagli altri Enti coinvolti , ciascuno per la quota, che sarà indicata

nell'atto transattivo che verrà sottoscritto entro il 30 novembre 2013, con esclusione del vincolo di solidarietà di cui all'art. 1294 cod. civile, come segue:

-Euro 6.058.678,21 entro il 31 dicembre 2013

-Euro 1.805.809,00 entro il 31 gennaio 2014.

Per il periodo successivo al 31 marzo 2013, gli importi integrativi della compensazione prevista negli atti di imposizione del servizio, adottati successivamente a tale data, saranno calcolati sulle percorrenze rendicontate e fatturate entro il 30 settembre 2013, e liquidati anch'essi alla Scarl da parte degli Enti interessati, ciascuno in un'unica soluzione ed entro il termine massimo del 31 gennaio 2014.

Gli importi integrativi della compensazione prevista negli atti di imposizione del servizio, adottati fino al 30 novembre 2013 e quelli relativi al periodo precedente, non fatturati entro il 30 settembre 2013, saranno calcolati sempre sulle percorrenze rendicontate e fatturate entro il 31 gennaio 2014 e liquidate alla Scarl da parte degli Enti interessati, ciascuno in un'unica soluzione ed entro il termine massimo del 28 febbraio 2014.

Tenuto conto che le percorrenze nel corso dell'anno 2013 possono essere stimate in misura a pari a quelle dell'anno 2012, la maggiore spesa a carico della Provincia può essere stimata in **Euro 583.690,67** oltre IVA per il periodo 1° aprile- 30 novembre 2013 e in **Euro 72.961,33** oltre IVA per il mese di dicembre 2013.

Dal 1° dicembre 2013 e fino al 30 giugno 2014 gli atti di imposizione del servizio prevederanno gli attuali importi della compensazione per ciascuna tipologia di servizio e la liquidazione di un acconto e di un saldo successivo. L'integrazione di Euro 0,142/km oltre iva per i servizi effettuati da ATAF spa e di Euro 0,135/km oltre iva per i servizi effettuati da Linea spa, come da percorrenze effettive rendicontate e fatturate, sarà liquidata mensilmente con il saldo dovuto.

Gli oneri derivanti dall'accordo transattivo, maturati e maturandi fino al 30 novembre 2013, a carico di questa Provincia sono stimati in complessivi Euro 3.283.578,24 IVA compresa (di cui Euro

2.641.518,51 per il periodo dal 1 ottobre 2010 al 31 marzo 2013) e trovano copertura nelle somme accantonate sul capitolo 17649 impegno 3251/2012 ; l'importo stimato necessario per il mese di dicembre ammonta ad Euro 80.500,00 iva compresa e dovrà essere stanziato sul corrente bilancio 2013 con successiva variazione.

Si precisa che il Comune di Montelupo Fiorentino non fa parte del Lotto 1 e dunque non è parte della transazione, ma è stata comunque determinata la quota a suo carico per servizi aggiuntivi relativi alla Linea 72, concordati tra la Provincia e detto Ente. L'importo sarà corrisposto alla Scarl dalla Provincia e si chiederà poi al Comune il rimborso.

Ataf & Li-nea s.c.ar.l con l'attuazione di quanto previsto dalla pre intesa e l'integrale pagamento da parte degli Enti Locali delle somme pattuite rinuncerà ad ogni maggiore e/o diversa pretesa anche per integrazione di corrispettivo per le maggiori percorrenze svolte durante il contratto di servizio di cui al procedimento arbitrale sopra menzionato.

Le cause civili saranno lasciate estinguere per inattività delle parti con compensazione di spese di lite; il lodo arbitrale di cui sopra non sarà impugnato; i ricorsi al TAR avverso gli atti di imposizione d'obbligo di servizio saranno rinunciati con adesione delle Amministrazioni alla compensazione di spese di lite, ovvero sarà dichiarata la cessata materia del contendere sempre ferma rimanendo la compensazione delle spese di lite.

La rinuncia si estende ad ogni ulteriore pretesa, anche se non prospettata in sede amministrativa o giudiziale ed anche se relativa al risarcimento di danni presuntivamente subiti da Ataf & Li-nea s.c.ar.l nonché ad ipotesi di indebito arricchimento conseguito dalla Provincia e/o dagli enti deleganti.

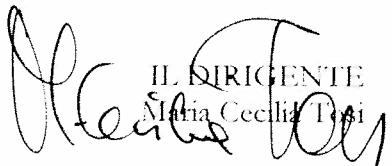
La pre intesa che si sottopone all'approvazione della Giunta è condizionata al controllo positivo del Collegio dei revisori e all'approvazione da parte dei Comuni indicati in premessa nonché della Regione Toscana, per quanto di rispettivo interesse e competenza e comunque nella loro qualità di enti chiamati in causa nei giudizi promossi da Ataf & Li-nea scarl indicati in premessa. Quanto ad ATAF & LI-NEA s.c.ar.l., il presente accordo preliminare è condizionato all'approvazione e/ o ratifica dello stesso da parte dell' Organo di amministrazione della Società.

Si precisa che con atto di cessione, Rep. N. 42564 Fasc. 13205 a rogito del Notaio Stefano Bigozzi in Firenze, in data 27 Novembre 2012 la Società Ataf Gestioni Srl ha acquistato con decorrenza 1° Dicembre 2012, il ramo d'Azienda Ataf Spa; con atto di cessione, Rep. N. 42565 Fasc. 13206 a rogito del Notaio Stefano Bigozzi in Firenze, in data 27 Novembre 2012 la Società Ataf Gestioni Srl ha acquistato con decorrenza 1° Dicembre 2012, la quota di Ataf Spa nella Scarl Ataf&Linea. Con decorrenza 1° Dicembre 2012 la cessione del ramo d'azienda Tpl da Ataf Spa ad Ataf Gestione, ha comportato l'assegnazione a quest'ultima di tutte le risorse – umane e tecniche – attraverso le quali fino alla data del 30 Novembre 2012 stato assicurato l'espletamento dei servizi di Tpl.

La cessione del ramo d'azienda in parola, ha comportato ai sensi dell'art. 116 D.Lgs. 163/2006 il subentro di Ataf Gestioni Srl nell'esercizio del trasporto pubblico locale in quanto consorziata della Scarl Ataf&Linea, la quale continua a intrattenere il rapporto con l'Amministrazione Provinciale.

Il pagamento degli importi riconosciuti a titolo di maggiore compensazione avverrà comunque a favore della Scarl Ataf&Linea per l'intero importo, restando a carico della stessa e con esonero di ogni responsabilità in merito della Provincia, la ripartizione dello stesso a favore di Ataf s.p.a., ATAF Gestioni s.r.l. e Linea s.p.a..

Su richiesta del Comune di Firenze è inserita nella pre intesa anche la dichiarazione di ATAF & Linea s.c.a.r.l. circa l'assenza di ogni riserva e/o contestazione riguardo l' " *Accordo per la tariffazione integrata con il trasporto pubblico su gomma Lotto 1-Area Metropolitana*", sottoscritto in data 12/02/2010 con il Comune di Firenze, Tram di Firenze Spa e Gest SpA, e di conferma integrale del suo contenuto, così come integrato e modificato dai successivi atti sottoscritti, rispettivamente, in data 25/07/2011 e 27/04/2012 .


IL DIRIGENTE
Maria Cecilia Tosi

**Spett.
Provincia di Firenze
Direzione Patrimonio Espropri
Gestione
Immobili
Via Ginori 10
50123 Firenze**

Con la presente si trasmette il documento:

**Relazione di verifica della congruenza del corrispettivo
2011 per la Scarl Ataf&Linea- Rideterminazione a seguito
dei nuovi dati di prodotto kmco e di sovvenzione erogata
-Analisi dei rischi connessi al contenzioso per gli anni
2010/2011/2012/2013**

Cordiali saluti

Luciano Niccolai



Pontedera 7 6 2013

Provincia di Firenze

Relazione di verifica della congruenza del corrispettivo 2011 per la Scarl Ataf&Linea- Rideterminazione a seguito dei nuovi dati di prodotto kmco e di sovvenzione erogata –Analisi dei rischi connessi al contenzioso per gli anni 2010/2011/2012/2013

Sommario

Sintesi dei dati di base 2011	3
Valutazione dei parametri di costo necessari per la stima dei costi di produzione	3
Valutazione dei ricavi di competenza 2011.....	7
Stima del conto economico 2011	7
Considerazioni in merito al confronto con la Relazione del dicembre 2012.....	8
Analisi dei fattori di rischio nella conduzione del contenzioso	10

Sintesi dei dati di base 2011

- Sulla base delle procedure di controllo operate sul servizio programmato e sulla sovvenzione erogata si assumono i seguenti dati di base :
- il consuntivo kmco 2011 ammonta a **20.471.203** km effettuati a fronte di un programmato pari a **20.247.169,71** km
- La velocità commerciale media viene definita in base al valore derivante dal servizio programmato nel 2011 e pari a **17,74** km/ora
- la sovvenzione erogata ammonta a **48.538.362** euro

Valutazione dei parametri di costo necessari per la stima dei costi di produzione

Criteri generali

La normativa di riferimento (REG. 1370) prescrive il riferimento alle condizioni tecniche economiche di **un'azienda di normale efficienza** per la valutazione della congruità della compensazione da riconoscere a fronte dell'imposizione di obblighi di servizio. Si tratta di applicare questi criteri alle condizioni concrete dell'esercizio dell'anno 2011 per individuare i parametri da inserire nel modello di simulazione di un conto economico in grado di produrre un **"utile ragionevole"** calcolato con i criteri previsti dalla normativa europea. Il rischio maggiore segnalato anche da recenti sentenze della Corte di Giustizia Europea è quello della possibile "sovra compensazione" e quindi nella segnalazione di infrazione per aiuti di stato.

Criteri operativi

Si ritiene coerente con il criterio della ragionevolezza riferirsi ai dati derivabili dal Bilancio consuntivo 2011 per quanto riguarda le seguenti voci di costo

- **costo unitario Contrattuale del Personale**
- **costo per Consumi di trazione**
- **costo per Assicurazione**
- **costi per Agg e stampa titoli di viaggio**

per le quali il Conto Economico Simulato (vedi oltre) sostanzialmente riproduce i dati di bilancio 2011 delle due aziende componenti la Scarl. Si tratta in effetti di **voci non comprimibili**

significativamente nel breve periodo da parte dei gestori e i parametri unitari previsti non si discostano significativamente da condizioni riproducibili nella generalità delle aziende di trasporto.

Per quanto riguarda invece la **produttività del personale autista** e la ripartizione tra **personale diretto e indiretto** non è possibile riferirsi alla situazione come interpretabile dai dati di Bilancio. Infatti siamo in presenza di una **notevole inefficienza complessiva** da parte della componente maggioritaria della Scarl. Si è quindi scelto di valutare la produttività del personale autista in misura leggermente inferiore (15%) a quella ipotizzata dalla Regione Toscana in riferimento ad una **condizione di massima efficienza** come quella prevista dallo svolgimento della gara del lotto unico regionale per un arco temporale novennale 2013-2021. Da un lato quindi si evidenzia che con la procedura dell'obbligo di servizio per brevi periodi non si realizzano tutte le condizioni di massima produttività , dall'altro non si ammettono sic et simpliciter i dati dei consuntivi aziendali per rispettare le direttive europee.

Di seguito i valori utilizzati per i parametri di costo inseriti nel modello di simulazione.

Costo unitario del personale 2011

- È stato stimato in base ai valori risultanti dai bilanci 2011, e pari a **37.540,10** euro come risultato del costo medio ponderato relativo a Ataf e Linea (rispettivamente 76,91% e 23,09% delle percorrenze Scarl)
 - Ataf costo unitario 39.099,63
 - Linea costo unitario 32.345,50
- Produttività del personale autista
 - 250 gg/anno e 4,50 ore/g pari a circa 85% della produttività ipotizzata dal modello regionale
- Prezzo medio 2011 del gasolio
 - Si ritiene valida la stima sulla base dell'andamento effettivo del costo nel 2011
 - costo medio annuo del gasolio (1,146 euro/km)
- Consumi unitari di gasolio
 - Si ritiene di adeguare il valore in modo da riprodurre un costo complessivo confrontabile con quello esposto in Bilancio da Ataf e Linea , considerando le altre attività extra Tpl di Linea (9,6 meuro stimato contro 9,8 meuro esposto in bilancio)
- Costo unitario dell'assicurazione

- Si ritiene di adeguare il valore in modo da riprodurre un costo complessivo confrontabile con quello esposto in Bilancio da Ataf e Linea , considerando le altre attività extra Tpl di Linea
- Viene quindi assunto un valore tale (9.000 euro/mezzo) da riprodurre sostanzialmente i costi esposti in bilancio (4,13 meuro stimati contro 4,38 esposto)
- Costo per aggi e stampa titoli di viaggio
 - Si ritiene di riportare il valore presente in Bilancio

La tabella seguente riporta tutti i parametri di costo utilizzati nel modello di stima.

ELENCO VOCI DI COSTO / RENDIMENTO FATTORI PRODUTTIVI

COSTO MEDIO ANNUO PERSONALE	37.540,10
PRESENZA MEDIA ANNUA	250
ORE AL PUBBLICO PER TURNO (centesimale)	4,50
INCIDENZA ADDETTI AL MOVIMENTO SU AUTISTI	0,10
COSTO LT GASOLIO	1,146
RENDIMENTO LT GASOLIO (km) *	2,4
COSTO TRENO 6 COPERTURE	3.075,00
RENDIMENTO KM COPERTURE	50.000
COSTO CAMBIO OLIO LUBRIFIC	80
RENDIMENTO OLIO LUBRIFICANTE (km)	30.000
ASSICURAZIONE (costo annuo)	9.000,00
POTENZA MEDIA AUTOBUS UTILIZZATI (KW)	180
TASSA POSSESSO	383,72
COSTO MEDIO AUTOBUS	230.000,00
AMMORTAMENTO ANNUO AUTOBUS	19.166,67
UTILIZZO ANNUO STANDARD BUS (KM)	45.000,00
UTILIZZO ANNUO STANDARD BUS (ORE)	2.432,00
PED AUTOSTR A KM	0,00
INCIDENZA NUMERO ADDETTI ALLA MANUT SU AUTOBUS	0,20
COSTO ANNUO PULIZIA A FONDO VEICOLI (quindicinale)	1.200,00
COSTO ANNUO RICAMBI E REVISIONI	11.000,00
TERRENO NECESSARIO (MQ/autobus)	100
SUP COPERTA NECESSARIA (MQ/autobus)	15
COSTO TERRENO INDUSTRIALE A MQ	200,00
COSTO COSTR A MQ CAPANINONI COMPR IMPIANTI	620,00
ENERGIA RISCALD 200 kwh/mq anno = 15,5 euro/mq anno	15,50
ENERGIA ELETTRICA (130 kwh/mq anno = 130*0,17 euro/mq anno)	22,10
MANUTENZIONE ANNUA FABBRICATI (euro/mq)	30,00
PERIODO AMMORTAMENTO FABBRICATI E TERRENI (anni)	25
INCIDENZA NUMERO ADDETTI AMMIN SU TOT ADDETTI DIRETTI+MANUT	0,10
COSTO HARD SOFT A BORDO BUS	5.000,00
COSTO HARD SOFT PER AGENTE AMMINISTRATIVO	1.500,00
COSTO MOBILI E ATTREZZATURE UFFICIO PER AGENTE	1.500,00
ENERGIA ELETTRICA (80 kwh/mq anno = 80*0,17 euro/mq anno)	13,60
ENERGIA RISCALD 100 kw/mq anno = 7,75 euro/mq anno	7,75
COSTO COMUNICAZIONE/TRASMISSIONE DATI BUS	120,00
COSTO TELEFONO+INTERNET PER AGENTE AMMINISTRATIVO	200,00
PERIODO AMMORTAMENTO HARDW/SOFTW/ATTREZZATURE UFFICIO	5
SUP UFFICI NECESSARIA (mq/addetto)	15
COSTO LOCALI UFFICI A MQ	2.000,00
MANUTENZIONE ANNUA FABBRICATI PER UFFICI (euro/mq)	20,00
CANCELLERIA E STAMPATI (km)	0,01
PROVVIGIONI TITOLI DI VIAGGIO (km)	0,05
ORGANI AMMINISTRAZ E REVISIONE	0,015

** nel conto consuntivo simulato si riporta il costo di bilancio

Valutazione dei ricavi di competenza 2011

Per quanto riguarda i ricavi si ritiene ragionevole utilizzare i dati esposti in bilancio per quanto riguarda gli introiti da vendita da titoli di viaggio. Gli altri introiti connessi all'attività (multe, pubblicità, servizi vari) si stimano con uno standard del 10% del valore dei ricavi diretti, con ciò valutando cautelativamente il realizzo effettivo della cifra esposta in bilancio per proventi da multe (pari a 4,3 meuro).

Risultano i seguenti dati per i ricavi di competenza 2011 per il servizio di TPL

- Ricavi Ataf (lordo di aggi e costi e produzione titoli di viaggio) = 32.877.721
- Ricavi Linea = 2.930.661
- Totale Ricavi da traffico = 35.808.382
- Altri ricavi Ataf Linea (MultePubblicità) (10% dei Ricavi) = 3.580.838
- Totale Ricavi Competenza Scarl = 39.389.220

Valutazione dell'utile ragionevole

Tra i criteri resi ammissibili dall'UE si sceglie il criterio dell'applicazione del tasso di riferimento UE (0,02712) sul patrimonio netto dei gestori così come esposto in bilancio (si noti che sono valori al lordo delle attività extratpl dei gestori)

patrimonio netto Ataf	35.992.939,00	
patrimonio netto Linea	5.789.633,00	
	41.782.572,00	
	1.133.143,35	utile ragionevole

Stima del conto economico 2011

Di seguito la tabella finale di stima del conto economico 2011, in base alle grandezze sopra descritte. Si evidenzia la necessità di un'integrazione del corrispettivo assegnato, rispetto alla

sovvenzione effettivamente erogata nel 2011, pari a 1.594.313 euro per conseguire l'utile ragionevole calcolato come sopra e pari a 1.333.143,35 euro .

Considerazioni in merito al confronto con la Relazione del dicembre 2012

Non stupisca la differenza tra gli importi da riconoscere alla Scarl nei due contesti esaminati:

Percorrenze 2011 = **20.077.912** → importo aggiuntivo da riconoscere = **224.735**

Percorrenze 2011 = **20.471.208** → importo aggiuntivo da riconoscere = **1.594.313**

Per i circa 400.000 km di differenza si deve corrispondere più di 4 euro/km (4,05 euro/km), cifra unitaria molto maggiore dei corrispettivi unitari oggetto di transazione.

Occorre precisare quanto segue :

- la procedura prevista dal reg.1370 è quella della stima , per un'azienda mediamente efficiente, del risultato economico (utile ragionevole) del servizio svolto, quindi il riferimento è alla formula

$$\text{Costi} - \text{Ricavi} = \text{Corrispettivo} + \text{Utile ragionevole}$$

- Se si dovesse valutare il corrispettivo spettante per una rete di servizi aggiuntivi di 400.000 km, nella parte sinistra della formula sarebbe legittimo considerare un incremento sia dei costi che dei ricavi corrispondenti.
- Non è questo il caso . La differenza di produzione nei due casi è dovuta ad un errore nella trasmissione dei dati del prodotto 2011. Non si tratta quindi di una previsione di nuovi servizi per 400.000 km.
- Quindi nella formula devono variare solo i costi di produzione (ad un tasso di circa 4,23 euro/km) mentre i ricavi rimangono quelli calcolati con i criteri esposti in precedenza. Si ottiene pertanto il valore dell'importo aggiuntivo calcolato (**1.594.313 euro**) per le percorrenze realmente svolte.

E' appena il caso di precisare che i leggeri spostamenti dei valori unitari (4,05 /4,23) dipendono dall'inserimento di grandezze (IRAP, IRES, Utile Ragionevole) non proporzionali ai km.

Lotto 1 - CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO STANDARD 2011		
TOTALE RICAVI DA TRAFFICO	39.389.220,20	traffico+altre entrate
COSTO AGENTI GUIDA	38.505.033,23	
COSTO ADDETTI AL MOVIMENTO	3.850.502,92	
COSTO GASOLIO	9.775.000,97	
COSTO GESTIONE COPERTURE	1.258.979,14	
COSTO LUBRIFICANTI	54.589,88	
COSTO ASSICURAZ	4.182.246,68	
COSTO TASSA POSSESSO	178.314,29	
COSTO PER AMMORTAMENTO AUTOBUS	8.906.636,84	
COSTO PEDAGGI AUTOSTRADALI	0,07	
COSTO AGENTI DI MANUTENZIONE	3.488.932,18	
COSTO PER SERVIZIO ESTERNO PULIZIA BUS (QUINDICINALE)	557.632,95	
COSTO PER RICAMBIE REVISIONE COMPLESSI	5.111.634,96	
COSTO PER METANO DA RISCALDAMENTO OFFICINE	108.041,38	
COSTO PER ENERGIA ELETTRICA OFFICINE DEPOSITI	154.046,09	
COSTO PER MANUTENZIONE CAPANNONI IMPIANTI	209.112,35	
COSTO PER AMMORTAMENTO CAPANNONI IMPIANTI	544.621,48	
COSTO AGENTI AMMINISTRATIVI	4.584.446,71	
COSTO PER ENERGIA ELETTRICA UFFICI	24.912,75	
COSTO PER METANO DA RISCALDAMENTO UFFICI	14.196,60	
COSTO PER COMUNICAZIONI TRASMISSIONE DATI AUTOBUS	55.763,30	
COSTI TELEFONICI E CANONI RETE UFFICI	24.424,27	
COSTO PER AMMORTAMENTO HARDWARE E SOFTWARE	501.330,47	
COSTO PER AMMORTAMENTO MOBILIE ATTREZZATURE UFFICIO	36.636,40	
COSTO PER MANUTENZIONE ANNUA LOCALI UFFICIO	36.636,40	
COSTO PER AMMORTAMENTO LOCALI UFFICIO	146.545,59	
COSTO PER ORGANI AMMINISTRATIVI (CDA - REVISORI)	307.068,12	
COSTO PER CANCELLERIA E STAMPATI	204.712,07	
COSTO PER PROVVISORII SU TITOLI DI VIAGGIO	2.045.468,00	
TOTALE COSTI OPERATIVI	84.867.466,09	
ONERI DIVERSI DI GESTIONE (2% TOT COSTI OPERATIVI)	1.697.349,32	
TOTALE COSTI DI GESTIONE	86.564.815,42	
SOVVENZIONI E EFFETTIVA	48.538.362,00	
RISULTATO OPERATIVO (prima delle tasse)	1.362.766,78	
IRAP	1.450.000,00	
IMPONIBILE IRES	1.133.143,35	
IRES	373.937,31	
UTILE NETTO	-461.170,52	
	1.594.313,87	delta da aggiungere alla compensaz.

Analisi dei fattori di rischio nella conduzione del contenzioso

Il contenzioso in atto si riferisce agli anni 2010 (quota parte) 2011 2012 e 2103 . Le considerazioni prendono come base l'anno 2011 per il quale è disponibile la documentazione completa di bilancio :

- Per quanto riguarda le voci di costo calcolate con riferimento diretto ai bilanci aziendali (personale consumi assicurazione aggi) non sussiste un rischio ragionevole (non si potrebbe riconoscere più di quanto scritto in bilancio!)
- Per quanto riguarda la produttività del personale qualora il giudice dovesse riconoscere i valori attuali dell'azienda si creerebbe una grande contraddizione con quanto emerso pubblicamente a seguito della vendita del ramo di azienda, vicenda che ha evidenziato la presenza conclamata di un eccesso di personale. Sarebbe la negazione dell'intera linea difensiva della Provincia in merito all'azienda mediamente efficiente . Si evidenzia che in ogni caso si è già scelto un livello di produttività del personale autista in misura leggermente inferiore a quello ipotizzato dalla Regione Toscana . Anche per questo punto quindi non si ritiene che sussistano rischi ragionevoli da ipotizzare
- Per quanto riguarda i ricavi, mentre appare difficilmente discutibile in sede di giudizio il riferimento al bilancio per gli introiti derivanti dai titoli di viaggio, potrebbe essere messo in discussione il criterio di calcolo dell'importo degli introiti diversi (adesso stimato nel 10% del volume dei titoli di viaggio) . In effetti è difficile trovare uno standard indiscutibile per calcolare parametricamente l'importo relativo alle altre entrate del gestore. E nella situazione specifica della Scral anche piccole oscillazioni del parametro utilizzato nel modello (10% del venduto) porta a numeri finali rilevanti. Si ritiene pertanto che la rivalutazione di questo parametro potrebbe costituire un rischio effettivamente verificabile .

Per l'anno 2012, per il quale non sono ancora noti i bilanci consuntivi ma si conoscono le grandezze di produzione annuale, si ipotizza :

- Un aggiornamento del costo unitario del personale 2012 con l'incremento del 2%
- Una stima del venduto 2012 come 95% del venduto 2011 scontando una contrazione del traffico pari alla contrazione delle percorrenze tra gli stessi anni

La tabella seguente riporta la stima del corrispettivo aggiuntivo con due scenari di riduzione della % sul volume del venduto per gli introiti extratraffico(dal 10% al 7% e al 5% come descritto nell'analisi dei rischi

	Corrispettivo aggiuntivo da erogare in base al modello di azienda mediamente efficiente (ipotesi del 10% dei ricavi extratraffico)	Nuovo valore corrispondente all'ipotesi del 7% dei ricavi extratraffico	Nuovo valore corrispondente all'ipotesi del 5% dei ricavi extratraffico
2.011	1.594.313,87	2.668.565,33	3.384.732,97
2.012	1.607.355,13	2.627.894,00	3.308.000,00

Il differenziale con il corrispettivo unitario medio erogato nei due anni , ipotizzando che si verifichi il rischio considerato, oscilla quindi intorno ai valori della tabella seguente :

	2011	2012
km pagati	20.471.203,10	19.461.122,62
euro pagati	€ 48.538.362,40	€ 47.304.474,42
euro/km erogato	2.3711	2.4307
delta 7%	2.668.565,33	2.627.894,00
euro/km ipot 7%	2,50141	2,56575
differenziale	0,1304	0,1350
euro/km ipot 5%	2,5364	2,6007
	3.384.732,97	3.308.253,00
differenziale	0,1653	0,1700

I valori unitari così definiti possono essere estesi, per logica analogia, anche ai periodi 2010 e 2013, al fine di individuare una base di transazione corrispondente a rischi ragionevoli nella conduzione della vertenza.