

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMAPER LA RETE A DOMANDA DEBOLE
DELLE LINEE DEL CASENTINO E DELLE LINEE DI COMPETENZA DEI COMUNI DI
SESTINO E CAPRESE MICHELANGELO**

SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

Sommario

1.	INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA	
1.1.	Contesto normativo e amministrativo di riferimento	
1.2.	Contesto operativo di riferimento	
1.3.	Modalità di affidamento prescelta	
2.	ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	
3.	BENI STRUMENTALI	
3.1	materiale rotabile di nuova acquisizione	
3.2	Materiale rotabile esistente	
3.3	Beni immobili	
3.4	Beni mobili	
4.	PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	
5.	REQUISITI DI PARTECIPAZIONE DEGLI OPERATORI	
6.	CRITERI DI AGGIUDICAZIONE	
7.	OBIETTIVI DEL CONTRATTO DI SERVIZIO	
8.	PEF SIMULATO E CRITERI ADOTTATI	
9.	PIANO DI ACCESSO AL DATO	
10.	MATRICE DEI RISCHI	
11.	OBBLIGHI DI INFORMAZIONE, TRASPARENZA E SISTEMA DI PENALITÀ	
12.	STANDARD DI QUALITÀ DEL SERVIZIO	

ALLEGATI:

1. Matrice dei rischi (Annesso 4 alla delibera n. 154/2019);
2. Schema del PEF (Annesso 5 alla delibera n. 154/2019);
3. Obiettivi ed indicatori di efficienza/efficacia - Annesso 7 Delibera ART 154/2019
4. Piano di Accesso al Dato (PAD).

GLOSSARIO

- **ATO:** Ambito Territoriale Ottimale
- **ART:** Agenzia di Regolazione dei Trasporti
- **CdS:** Contratto di Servizio
- **DdC** Documento di Consultazione Pubblica
- **DM:** Decreto Ministeriale
- **DGR:** Delibera della Giunta Regionale
- **DRT:** Demand Responsive Transport (servizi di trasporto flessibili o a chiamata)
- **EA:** Ente Appaltante
- **EE.LL.:** Enti Locali
- **GA:** Gestore Affidatario tramite provvedimento emergenziale con stipula del contratto “ponte” Autolinee Toscane S.p.A., esercente parte dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nei Comuni del Casentino di Caprese Michelangelo e Sestino dall’1 Novembre 2023 (Determinazione N. 1878 del 27.10.2023)
- **GE:** Gestore Entrante
- **GU:** Gestore Uscente, Autolinee Toscane S.p.A., Società Affidataria esercente attualmente parte dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nei territori interessati (Comuni del Casentino e i Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo).
- **IA:** Impresa Affidataria
- **KPI:** Key Performance Indicators (Indicatori Principali di Prestazione)
- **O/D:** Origine/Destinazione
- **PEFS:** Piano Economico Finanziario Simulato
- **PG:** Partecipante di Gara
- **RdA:** Relazione di Affidamento
- **Servizi flessibili:** servizi di trasporto pubblico locale eserciti in modalità dipendente dalladomanda esistente, includendo anche gli schemi di servizio a chiamata (DRT)
- **TPL:** Trasporto Pubblico Locale
- **WACC:** Weighted Average Cost of Capital (Costo Medio Ponderato del Capitale)

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A DOMANDA DEBOLE
Importo previsionale dell'affidamento definito per la gara, comprensivo dei ricavi stimati.	€ 9.026.690,00 al netto dell'IVA e al lordo dei ricavi
Ente affidante	Denominazione ufficiale: UNIONE DEI COMUNI MONTANI DEL CASENTINO Codice fiscale/ P. IVA: 02095920514 Numero di identificazione nazionale: G879 Indirizzo postale: VIA ROMA, N. 203 Città: POPPI (AR) Codice postale: 52014 Paese: Italia
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento tramite procedura a evidenza pubblica (D.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. a)
Durata dell'affidamento	7 anni con possibilità di proroga del contratto per sei mesi finalizzata ad espletare le procedure di gara Inizio previsto il 11/06/2025
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare	- Territorio dei Comuni del Casentino e dei Comuni di Caprese Michelangelo e Sestino - Popolazione al 1.1.2024: 36.108 abitanti (Fonte dati: https://demo.istat.it/)

Soggetto responsabile della compilazione	
Nominativo	Dr.ssa Daniela Nocentini
Ente di riferimento	Unione dei Comuni Montani del Casentino
Area/servizio	Servizio 3 "Servizi alla Persona"
Telefono	0575 507278 - 3402708714
E-mail/PEC	danielanocentini@casentino.toscana.it unione.casentino@postacert.toscana.it
Data di redazione	4 aprile 2025

SEZIONE 1 – INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DELLA GARA

1.1 - CONTESTO NORMATIVO E AMMINISTRATIVO DI RIFERIMENTO

Normativa e regolamentazione regionale

In Toscana la disciplina del TPL è normata dalla Legge Regionale (LR) n. 42/1998 e smi e dalla LR n. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la LR 42/1998 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

La LR n. 42 del 1998 dispone su tutti gli aspetti di programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma, su ferro e marittimi, istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

Con la LR n. 65/2010 sopra citata la Regione Toscana ha scelto la gara come modalità di affidamento del servizio (articolo 90) e ha individuato l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale (articolo 84).

Con Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 410 del 23/05/2011 è stato approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato della funzioni in materia di TPL sottoscritto dagli Enti locali interessati, che disciplina nel dettaglio quali attività siano esercitate in forma associata da parte dell'Ufficio Unico regionale, di cui all'articolo 86 della richiamata LR n. 65/2010, e come tali attività siano programmate e verificate dalla Conferenza Permanente prevista dall'articolo 87 della medesima Legge.

Con DGR n. 134 del 20/02/2012 si dà avvio alla Conferenza dei Servizi di cui all'articolo 6 della LR n. 42/1998 e di cui all'articolo 88 della LR n. 65/2010 ai fini del raggiungimento dell'Intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli Enti Locali, sulla base del documento allegato alla medesima Delibera riportante l'ipotesi progettuale della rete di TPL.

Con DGR n. 492 del 04/06/2012 si recepiscono gli esiti della Conferenza dei Servizi e si approva l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza e nella quale viene riportato il quadro progettuale della rete di TPL per la gara del lotto unico e, in via programmatica, le correlate risorse finanziarie che la Regione e gli Enti Locali si impegnano a mettere a disposizione per la stessa gara.

Con DGR n. 493 del 04/06/2012 e con DGR n. 612 10/07/2012, in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta indica le linee di indirizzo ed i contenuti essenziali che costituiscono un primo riferimento per la definizione degli atti di gara per il lotto unico e nelle more del perfezionamento degli atti di carattere finanziario da parte della Regione Toscana e degli Enti Locali e ha configurato la gara come concessione di servizi con conseguente applicazione del Regolamento CE n. 1370/2007.

Con DGR n. 721 del 06/08/2012 si approva l'analisi istruttoria della rete di TPL regionale (quadro conoscitivo della situazione in atto, scelte progettuali sull'articolazione delle reti costituenti l'offerta complessiva di trasporto pubblico nella regione Toscana e definizione dettagliata della rete di TPL regionale da inserire nel lotto di gara unico) e si individuano, tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

Con DGR n. 129 del 27/02/2013 si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale sia rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a

tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.

Con DGR n. 391 del 12/05/2014:

- si prende atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di TPL effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);
- si prende atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera);
- si approva il livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il TPL;
- si individuano nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, un'ulteriore quota di risorse, da attribuire agli Enti Locali, vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 0,15 €/Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus;
- si prevede l'attualizzazione delle risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana, come risulta in dettaglio nell'allegato C, in relazione all'anno effettivo di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata.

Con Decreto regionale n.12355 del 04/08/2020, in esito al lungo contenzioso con le aziende esercenti, è stato approvato il contratto di servizio con AUTOLINEE TOSCANE S.p.A. (Partita IVA 02194050486) per l'affidamento del servizio avvenuto poi dal 1 novembre 2021. Il contratto all'articolo 4 prevede la scadenza del 1 novembre 2023 per la messa in servizio della rete prevista dal capitolato di gara in attuazione degli accordi di cui al Perfezionamento dell'Intesa 2012 (rete al tempo T2).

Con Decreto regionale n. 18744 del 22/09/2022 si approvano le specifiche tecniche, ai sensi dell'articolo 22 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale (DPGR) n. 9/R/2005, per la trasmissione del "Programma di Esercizio dei servizi TPL in aree a domanda debole all'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti".

Con DGR n. 281 del 02/03/2020 si decide di procedere all'aggiornamento della base di gara, per il periodo di mancato avvio e gestione del servizio a causa della lunga durata del contenzioso e di dare atto che il corrispettivo per l'effettuazione dei servizi di TPL su gomma per il primo anno, delle funicolari di Certaldo e Montenero e dei chilometri aggiuntivi e flessibili, al netto dell'IVA, è pari ad euro 273.435.732,29.

Con DGR n. 524 del 15/05/2023 la Regione, ritenuto che l'adeguamento della rete intervenuto con la DGR n. 281/2020, mantenuto all'avvio del contratto di concessione, in relazione alle mutate condizioni della domanda nel complessivo ATO regionale è andato a consolidarsi e stratificarsi nel tempo divenendo di fatto strutturale in ogni ambito di riferimento territoriale in termini di nuova organizzazione del medesimo, ha deciso di mantenere il monte chilometri previsto con la DGR n. 281/2020, anche a far data dal 1 novembre 2023 in coincidenza con l'avvio della fase temporale T2, secondo un'articolazione così definita:

- per 101.690.519,88 Km nel lotto strutturale oltre i servizi flessibili per 50.722,22 h;
- per 7.262.540,70 km (dettagliati nell'allegato 1) per i servizi fuori lotto strutturale, relativamente ai servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della fase T2.

Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Arezzo.

Con Delibera di Consiglio Provinciale (DCP) n. 58/2011, la Provincia di Arezzo ha approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL (DGRT n. 410/2011).

In occasione della Seconda Seduta della Conferenza Provinciale dei Servizi Minimi del TPL (tenutasi dal 30/11/2011 al 2/12/2011) è stato presentato il progetto dell'ambito territoriale provinciale ricevendo mandato da parte dei Comuni alla trasmissione dello stesso in Regione Toscana (trasmissione avvenuta in data 7/12/2011).

Con Deliberazione di Giunta Provinciale (DGP) n. 61 del 12/07/2012, la Provincia ha disposto l'adesione all'Intesa del 25/05/2012 tra Regione ed Enti Locali, quale esito della Conferenza di servizi regionale, per la definizione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli enti.

Con DGP n. 66 del 19/12/2013, la Provincia ha approvato il documento *“Perfezionamento intesa del 25 maggio 2012 tra la Regione Toscana, la Provincia di Arezzo e il Comune di Arezzo”* comprensivo dell'assetto tariffario come definito in tale documento.

Con DGP n. 55 del 03/02/2014, la Provincia ha approvato la progettazione dei servizi e la ripartizione economica delle risorse regionali per la rete debole, sulla base della documentazione pervenuta da parte dei Comuni; la DGR 55/2014 ha stabilito, appunto, l'assegnazione di una soglia massima e di un €/km unitario per ciascun Comune.

Con proprie deliberazioni i Comuni di Castel Focognano, Castel San Niccolò, Chitignano, Chiusi della Verna, Montemignaio, Ortignano Raggiolo, Pratovecchio Stia, Poppi, Talla, Caprese Michelangelo e Sestino hanno aderito all'intesa sopra citata, assumendo l'impegno e la responsabilità di curare la progettazione e l'affidamento di un lotto debole di Servizi TPL su gomma, nel territorio di competenza, al di fuori del Lotto Unico Regionale, potendo contare su un cofinanziamento a carico della Regione Toscana.

La Provincia al fine di dare specifica attuazione a quanto stabilito dalla Regione con le Deliberazioni della Giunta Regionale n. 517 e n. 524 del 15 maggio 2023, e loro Decreti attuativi, ha ritenuto con il Decreto del Presidente n. 79 del 25/07/2023 di dover procedere alla approvazione di un nuovo Modello di Redistribuzione delle risorse economiche che la Regione destina ai Comuni interessati, tramite la Provincia, quale cofinanziamento per la gestione dei Servizi di Rete Debole, sulla base di principi di solidarietà e di equa redistribuzione delle risorse riconosciute ai Comuni del territorio della Provincia di Arezzo, che sostituisca la Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55 del 3 febbraio 2014, nella sua ultima versione allegata alla nota della Provincia, prot. n. 68971 del 10 aprile 2014, che riporta la ripartizione economica delle risorse regionali per la Rete Debole, sulla base della documentazione allora pervenuta da parte dei Comuni. Tale Modello si basa sulla previsione:

1. della redistribuzione a favore di altri Comuni delle risorse economiche che, sebbene siano state riconosciute nella Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, risulta che non sono state utilizzate e/o non verranno utilizzate dai Comuni ai fini della attivazione di Servizi TPL di Rete Debole, riconoscendo, comunque, la possibilità di poter prevedere uno sviluppo della Rete Debole già realizzata/progettata, fino ad un massimo del 10%, ma solo nel caso che, anche con tale aumento, non si raggiunga la soglia chilometrica attribuita con la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014;

2. della redistribuzione di tali risorse, riconosciute e non utilizzate, in primo luogo, a favore di quei Comuni ai quali la Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, non aveva previsto, a quel momento, attribuzione di risorse, riservando una tale attribuzione ad un secondo momento, e, in secondo luogo, a favore di quei Comuni che dalla medesima Tabella si sono visti attribuire risorse rapportate a progettazioni che allo stato attuale si sono dimostrate sotto-dimensionate rispetto alle esigenze attuali di Servizi di Rete Debole;
3. della ri-determinazione per ciascun Comune di un corrispettivo Euro/Chilometro, riconosciuto già dall'anno 2023, quale quota di cofinanziamento regionale per il Servizio TPL di Rete Debole, a seguito dell'adeguamento inflattivo riconosciuto dalla Regione, aumentato di una percentuale di € 1,53 per ogni anno di vigenza del Contratto Unico Regionale, e, pertanto, dal 2024 fino al 2032;
4. quale criterio residuale, da applicarsi nell'ipotesi che, a seguito della applicazione dei precedenti criteri, permangano ancora delle risorse economiche attribuite dalla Regione ai Comuni del territorio interessati, tramite la Provincia, quale cofinanziamento per la gestione dei Servizi di Rete Debole, la redistribuzione di tali eventuali risorse avverrà a favore di quei Comuni che abbiano attivato la propria Rete Debole per un numero di chilometri superiore alla soglia chilometrica attribuita con la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, in misura proporzionale ai chilometri extra soglia rispettivamente attivati, comunque non superiore al 10%, e, sempre se le risorse residue lo permettono, un aumento del corrispettivo Euro/Chilometro, sempre secondo criteri di proporzionalità, limitatamente ai Comuni Montani che non si siano visti riconosciuti tale corrispettivo nella misura massima consentita.

Per i Comuni del Casentino, il Comune di Caprese Michelangelo e il Comune di Sestino gli allegati approvati con il citato Decreto 79/2023 riportano i dati seguenti:

AFFIDAMENTI IN EMERGENZA PER RITARDI DI ATTIVAZIONE RETE DEBOLE OLTRE L'INIZIO DEL T2

(calcoli su corrispettivo extraurbano emergenziale $2,348 + IVA\ 10\% = 2,5828\ €/km$)

2023 (01/NOV-31/DIC)			
A	B	C	D
Comune	KM NOV+DIC (allegati AT programma di esercizio)	Corrispettivo €/km emergenziale (IVA esclusa)	TOT COSTO PERIODO incl. IVA ($2,348€ \times C + IVA$)
Castel San Niccolò	5818,94	2,5828 €	15.029,16 €
Talla	3544,79	2,5828 €	9.155,48 €
Bibbiena	2812,46	2,5828 €	7.264,02 €
Castel Focognano	6333,78	2,5828 €	16.358,90 €
Chiusi della Verna	3806,39	2,5828 €	9.831,14 €
Ortignano Raggiolo	3943,03	2,5828 €	10.184,07 €
Poppi	5635,37	2,5828 €	14.555,03 €
Pratovecchio Stia	4663,24	2,5828 €	12.044,22 €
Caprese Michelangelo	13851,85	2,5828 €	35.776,56 €
Sestino	6828,94	2,5828 €	17.637,79 €

Attivazione del servizio TPL Rete Debole nei Comuni del Casentino, nel Comune di Caprese Michelangelo e nel Comune di Sestino

I Comuni facenti parte dell'Unione dei Comuni del Casentino, ad esclusione del Comune di Chitignano e Montemignaio, nonché i Comuni di Bibbiena, Pratovecchio Stia, Caprese Michelangelo e Sestino rientrano fra i n. 31 Comuni della Provincia di Arezzo interessati dalla cura e dalla responsabilità del procedimento per la progettazione ed affidamento del Servizio TPL su gomma di Rete Debole con riferimento al territorio di competenza.

Con la Delibera n. 93 del 25 ottobre 2023 la Giunta dell'Unione dei Comuni ha deliberato, tra l'altro, di:

1. di dare atto che la mancata attivazione del Servizio TPL di Rete Debole nell'ambito del territorio di competenza, avrebbe prodotto dall'1 novembre 2023 l'interruzione delle Linee di rete debole che migrano dal contratto regionale arrecando gravi disagi ai cittadini;
2. di dare atto delle Delibere dei Comuni di Bibbiena n. 157 del 18.10.2023, del Comune di Pratovecchio Stia n. 112 del 21 ottobre 2023, del Comune di Sestino n. 93 del 17 ottobre 2023, del Comune di Caprese Michelangelo n. 87 del 18 ottobre 2023 con le quali hanno rispettivamente manifestato la propria volontà di procedere, in questa fase emergenziale, al solo fine di garantire la mera prosecuzione dell'esercizio dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma limitatamente a quelle Linee di interesse del Comune, ad affidare all'Unione dei Comuni Montani del Casentino, in qualità di soggetto capofila della progettazione attivata nell'ambito della Strategia dell'Area Interna Casentino Valtiberina 2014-2020, il servizio TPL rete deboli per le tratte di competenza comunale, per il periodo 1.11.2023-10.06.2024, e, comunque, non oltre il 15 settembre 2024, impegnandosi, per la realizzazione del servizio de quo, a trasferire all'Unione dei Comuni Montani del Casentino le risorse così come da prospetto allegato "Tabella 2023-2024", elaborato dalla Provincia di Arezzo e contenente le risorse a carico del Comune, comprensive della quota aggiuntiva deliberata dalla Regione Toscana con Delibera n. 1146 del 9 ottobre 2023 e le risorse a carico della Regione quale quota di cofinanziamento;
3. di dare atto che con Determinazione della Provincia di Arezzo n. 1738 del 20.10.2023, trasmessa con nota del Presidente della Provincia di Arezzo (ns. prot. n. 20115 del 23.10.2023) ad oggetto "Contributi della Regione Toscana, tramite la Provincia di Arezzo, ai Comuni che al c.d. Tempo T2 (1 Novembre 2023) hanno la responsabilità di curare l'Affidamento in Concessione dei Servizi di TPL su gomma per assicurare, in via di emergenza, la mera prosecuzione dell'esercizio di talune Linee, ad oggi inserite nel "Contratto del Lotto Unico Regionale di TPL" - Acconto periodo primo Novembre – 31 Dicembre, Anno 2023.";

Con la Determinazione N. 1878 del 27.10.2023 è stato affidato in via emergenziale il servizio di TPL delle tratte di rete debole che è migrata dal contratto regionale alla competenza dei Comuni del Casentino e dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del regolamento CE 1370/2007 nelle more dell'espletamento delle procedure di riorganizzazione complessiva del servizio alla luce della presente gara per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale sulle aree deboli.

Con la Delibera n. 32 dell'8 aprile 2024 la Giunta dell'Unione dei Comuni ha deliberato, tra l'altro:

1. di dare atto che la mancata attivazione del Servizio TPL di Rete Debole nell'ambito del territorio di competenza, le Linee di rete debole che migrano dal contratto regionale verranno interrotte allo scadere del Contratto Ponte, alla data del 10.06.2024, o comunque non oltre il 15.09.2024 (scadenza di eventuale proroga) arrecando gravi danni e disagi ai cittadini;

2. di dare atto della volontà manifestata dai Comuni di:

- Bibbiena Delibera di Giunta n. 37 del 26.03.2024
- Caprese Michelangelo Delibera di Giunta n. 27 del 21.03.2024
- Castel Focognano Delibera di Giunta n. 24 del 19.03.2024
- Castel San Niccolò Delibera di Giunta n. 41 del 15.03.2024
- Chitignano Delibera di Giunta n. 21 del 02.04.2024
- Chiusi della Verna Delibera di Giunta n. 34 del 13.03.2024
- Montemignai Delibera di Giunta n. 17 del 06.04.2024
- Ortignano Raggiolo Delibera di Giunta n. 22 del 26.03.2024
- Poppi Delibera di Giunta n. 30 del 15.03.2024
- Pratovecchio Stia Delibera di Giunta n. 43 del 20.03.2024
- Sestino Delibera di Giunta n. 24 del 12.03.2024
- Talla Delibera di Giunta n. 15 del 15.03.2024

di affidare all'Unione dei Comuni Montani del Casentino, in qualità di soggetto capofila della progettazione nell'ambito della Strategia dell'Area Interna Casentini Valtiberina 2014-2020, l'incarico di espletare tutte le necessarie procedure di gara, per l'affidamento del servizio TPL rete deboli, per alcuni territori comunali integrato con il trasporto scolastico, così come concordato con le singole amministrazioni comunali, per le tratte di competenza comunale, dalla scadenza del "Contratto Ponte per l'Affidamento in Concessione del Servizio di Trasporto Pubblico Locale nella rete: linee dei Comuni del Casentino e linee dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo CIG A0244F3AEA CUP D79I23000750006".

Con Determinazione n. 921 del 11.06.2024 si dispone di prorogare il Contratto Ponte dal 11.06.2024 al 15.09.2024 secondo quanto stabilito dal comma quinto dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 e, secondo quanto stabilito nello Schema di Contratto – Ponte, riservandosi la possibilità di procedere ad un secondo atto di proroga al solo fine di concludere le procedure di gara per l'affidamento del servizio;

Con Delibera n. 64/2024 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ad oggetto *"Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento"* sono state approvate le revisioni all'atto di regolazione approvato con delibera n.154/19 e successive modificazioni, con cui tra le altre al Titolo I "Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi", Misura 2 – "Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo del CdS" al punto 2, si prevede, che l'Ente Appaltatore (di seguito: EA), rediga un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi tipo di cui all'Annesso 8, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate, e l'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA, prolungando pertanto i tempi per le osservazioni.

Alla luce di quanto sopra riportato, nella considerazione che i tempi di pubblicazione del Bando di Gara hanno una previsione della conclusione non prima del 31.12.2024, le Amministrazioni Comunali interessate da tale processo nell'ambito dell'incontro che si è tenuto presso il Comune di Castel San Niccolò il 2 agosto 2024 hanno espressa la volontà di iniziare la gestione del servizio, in integrazione con il trasporto scolastico in modalità "a porte aperte", a partire dall'11 giugno 2025 alla luce della necessità di alcune amministrazioni comunali di rivedere la progettazione già redatta, nonché delle difficoltà da parte dei Comuni che attiveranno il servizio di trasporto scolastico "a porte aperte" di attivare il servizio a metà dell'anno scolastico in corso.

Con Delibera n. 68 del 6 settembre 2024 la Giunta dell'Unione dei Comuni ha deliberato di:

1. di dare atto che nell'ambito dell'incontro che si è tenuto presso il Comune di Castel San Niccolò il 2 agosto 2024 alla presenza di tutte le Amministrazioni Comunali interessate è stata espressa la volontà di iniziare la gestione del servizio, in integrazione con il trasporto scolastico in modalità "a porte aperte", a partire dall'11 giugno 2025 tenuto conto che alcune amministrazioni comunali avevano necessità di rivedere la progettazione già redatta, nonché delle difficoltà da parte dei Comuni che attiveranno il servizio di trasporto scolastico "a porte aperte" di attivare il servizio a metà dell'anno scolastico in corso;
2. di dare atto della volontà manifestata dalle Amministrazioni Comunali di tutti i Comuni del Casentino e dei Comuni di Sestino e di Caprese di procedere alla proroga del contratto ponte in essere, per le tratte rispettivamente interessate, del servizio TLP rete deboli per le tratte di competenza comunale, per il periodo 16.09.2024-10.06.2025, ciascun Comune assicurando il trasferimento all'Unione dei Comuni Montani del Casentino delle risorse a carico del Comune, comprensive della quota aggiuntiva deliberata dalla Regione Toscana con Delibera n. 1146 del 9 ottobre 2023 e le risorse a carico della Regione quale quota di cofinanziamento che saranno liquidate dalla Provincia di Arezzo all'Unione dei Comuni Montani del Casentino;
3. di dare mandato al Servizio 3 di attivare tutte le procedure amministrative necessarie per la proroga del contratto ponte relativo alla gestione del servizio de quo per conto dei Comuni sopra richiamati a partire dal 16 settembre 2023 e fino al 10 giugno 2025;

Con Determinazione n. 1475 del 10 settembre 2024 si dispone, pertanto, di prorogare il contratto ponte per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto pubblico locale nella rete linee dei Comuni del Casentino e linee dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo (CIG A0244F3AEA - CUP D79I23000750006), a partire dal 16 settembre 2024 e fino al 10 giugno 2025, ad Autolinee Toscane S.p.A. con sede legale in Borgo S. Lorenzo, Viale del Progresso n. 6, 50032 Firenze, codice fiscale e partita IVA n. 02194050486, iscritta nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Firenze al n. 476599, secondo quanto stabilito dal comma quinto dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, e secondo quanto stabilito nell'atto di proroga.

Indicatori di riferimento e schemi di atto

Con riferimento ai servizi pubblici locali a rete, le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi, si rimanda all'allegato "Atti e indicatori ARERA e ART - Art. 7 D.Lgs. 201.2022" presente sul sito ANAC:

<https://www.anticorruzione.it/documents/91439/5fd09a87-e3a9-3762-92e5-12ed7d936dc7>

1.2 – CONTESTO OPERATIVO DI RIFERIMENTO

1.2.1 - Gestore Uscente

In Regione Toscana l'avvio del servizio con il nuovo Concessionario Autolinee Toscane è avvenuto in data 1 novembre 2021 all'esito della conclusione del passaggio dei beni essenziali (bus, depositi, impianti eccetera) e del personale. La durata del contratto con il gestore unico è stabilita in **11 anni**. Il contratto poggia su un nuovo modello di governance, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni fra Regione Toscana ed Enti locali.

Con la Determinazione dell'Unione dei Comuni Montani del Casentino N. 1878 del 27.10.2023 è stato affidato in via emergenziale il servizio di TPL delle tratte di rete debole che è migrata dal contratto regionale alla competenza dei Comuni del Casentino e dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del regolamento CE 1370/2007 nelle more dell'espletamento delle procedure di riorganizzazione complessiva del servizio alla luce della gara per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale sulle aree deboli.

Con la Delibera n. 32 dell'8 aprile 2024 la Giunta dell'Unione dei Comuni ha deliberato, tra l'altro:

1. di dare atto che la mancata attivazione del Servizio TPL di Rete Debole nell'ambito del territorio di competenza, le Linee di rete debole che migrano dal contratto regionale verranno interrotte allo scadere del Contratto Ponte, alla data del 10.06.2024, o comunque non oltre il 15.09.2024 (scadenza di eventuale proroga) arrecando gravi danni e disagi ai cittadini;
2. di dare atto della volontà manifestata dai Comuni di:
 - Bibbiena Delibera di Giunta n. 37 del 26.03.2024
 - Caprese Michelangelo Delibera di Giunta n. 27 del 21.03.2024
 - Castel Focognano Delibera di Giunta n. 24 del 19.03.2024
 - Castel San Niccolò Delibera di Giunta n. 41 del 15.03.2024
 - Chitignano Delibera di Giunta n. 21 del 02.04.2024
 - Chiusi della Verna Delibera di Giunta n. 34 del 13.03.2024
 - Montemignao Delibera di Giunta n. 17 del 06.04.2024
 - Ortignano Raggiolo Delibera di Giunta n. 22 del 26.03.2024
 - Poppi Delibera di Giunta n. 30 del 15.03.2024
 - Pratovecchio Stia Delibera di Giunta n. 43 del 20.03.2024
 - Sestino Delibera di Giunta n. 24 del 12.03.2024
 - Talla Delibera di Giunta n. 15 del 15.03.2024

di affidare all'Unione dei Comuni Montani del Casentino, in qualità di soggetto capofila della progettazione nell'ambito della Strategia dell'Area Interna Casentini Valtiberina 2014-2020, l'incarico di espletare tutte le necessarie procedure di gara, per l'affidamento del servizio TPL rete deboli, per alcuni territori comunali integrato con il trasporto scolastico, così come concordato con le singole amministrazioni comunali, per le tratte di competenza comunale, dalla scadenza del "Contratto Ponte per l'Affidamento in Concessione del Servizio di Trasporto Pubblico Locale nella rete: linee dei Comuni del Casentino e linee dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo CIG A0244F3AEA CUP D79I23000750006".

Con Determinazione n. 921 del 11.06.2024 si dispone di prorogare il Contratto Ponte dal 11.06.2024 al 15.09.2024 secondo quanto stabilito dal comma quinto dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, e secondo quanto stabilito nello Schema di Contratto –

Ponte, riservandosi la possibilità di procedere ad un secondo atto di proroga al solo fine di concludere le procedure di gara per l'affidamento del servizio.

Con Delibera n. 64/2024 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ad oggetto *"Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento"* sono state approvate le revisioni all'atto di regolazione approvato con delibera n.154/19 e successive modificazioni, con cui tra le altre al Titolo I "Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi", Misura 2 – "Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo del CdS" al punto 2, si prevede, che l'Ente Appaltatore (di seguito: EA), rediga un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi tipo di cui all'Annesso 8, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate, e l'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA, prolungando pertanto i tempi per le osservazioni.

Alla luce di quanto sopra riportato, nella considerazione che i tempi di pubblicazione del Bando di Gara hanno una previsione della conclusione non prima del 31.12.2024, le Amministrazioni Comunali interessate da tale processo nell'ambito dell'incontro che si è tenuto presso il Comune di Castel San Niccolò il 2 agosto 2024 hanno espressa la volontà di iniziare la gestione del servizio, in integrazione con il trasporto scolastico in modalità "a porte aperte", a partire dall'11 giugno 2025 alla luce della necessità di alcune amministrazioni comunali di rivedere la progettazione già redatta, nonché delle difficoltà da parte dei Comuni che attiveranno il servizio di trasporto scolastico "a porte aperte" di attivare il servizio a metà dell'anno scolastico in corso.

Con Delibera n. 68 del 6 settembre 2024 la Giunta dell'Unione dei Comuni ha deliberato di:

1. di dare atto che nell'ambito dell'incontro che si è tenuto presso il Comune di Castel San Niccolò il 2 agosto 2024 alla presenza di tutte le Amministrazioni Comunali interessate è stata espressa la volontà di iniziare la gestione del servizio, in integrazione con il trasporto scolastico in modalità "a porte aperte", a partire dall'11 giugno 2025 tenuto conto che alcune amministrazioni comunali avevano necessità di rivedere la progettazione già redatta, nonché delle difficoltà da parte dei Comuni che attiveranno il servizio di trasporto scolastico "a porte aperte" di attivare il servizio a metà dell'anno scolastico in corso;
2. di dare atto della volontà manifestata dalle Amministrazioni Comunali di tutti i Comuni del Casentino e dei Comuni di Sestino e di Caprese di procedere alla proroga del contratto ponte in essere, per le tratte rispettivamente interessate, del servizio TLP rete deboli per le tratte di competenza comunale, per il periodo 16.09.2024-10.06.2025, ciascun Comune assicurando il trasferimento all'Unione dei Comuni Montani del Casentino delle risorse a carico del Comune, comprensive della quota aggiuntiva deliberata dalla Regione Toscana con Delibera n. 1146 del 9 ottobre 2023 e le risorse a carico della Regione quale quota di cofinanziamento che saranno liquidate dalla Provincia di Arezzo all'Unione dei Comuni Montani del Casentino;
3. di dare mandato al Servizio 3 di attivare tutte le procedure amministrative necessarie per la proroga del contratto ponte relativo alla gestione del servizio de quo per conto dei Comuni sopra richiamati a partire dal 16 settembre 2023 e fino al 10 giugno 2025;

Con Determinazione n. 1475 del 10 settembre 2024 si dispone, pertanto, di prorogare il contratto ponte per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto pubblico locale nella rete linee dei Comuni del Casentino e

linee dei Comuni di Sestino e Caprese Michelangelo (CIG A0244F3AEA - CUP D79I23000750006), a partire dal 16 settembre 2024 e fino al 10 giugno 2025, ad Autolinee Toscane S.p.A. con sede legale in Borgo S. Lorenzo, Viale del Progresso n. 6, 50032 Firenze, codice fiscale e partita IVA n. 02194050486, iscritta nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Firenze al n. 476599, secondo quanto stabilito dal comma quinto dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, e secondo quanto stabilito nell'atto di proroga.

1.2.2 - Caratteristiche del servizio

Con questa procedura si prevede l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (d'ora in poi abbreviato in TPL) sulle aree a domanda debole, integrato con i servizi scolastici di alcuni comuni, per una percorrenza annua pari a ca. 470.000 km. Nelle percorrenze sono previsti anche servizi finalizzati ad assolvere ad esigenze di mobilità turistica locale.

Le Amministrazioni comunali interessate al servizio sono 12, articolate su due ambiti territoriali con prevalenza dell'ambito del Casentino e in minima parte della Valtiberina, di seguito l'elenco:

- Bibbiena (Casentino);
- Caprese Michelangelo (Valtiberina);
- Castel Focognano (Casentino);
- Castel San Niccolò (Casentino);
- Chitignano (Casentino);
- Chiusi della Verna (Casentino);
- Montemignaio (Casentino);
- Ortignano Raggiolo (Casentino);
- Poppi (Casentino);
- Pratovecchio Stia (Casentino);
- Sestino (Valtiberina);
- Talla (Casentino).

La rete dei servizi di competenza comunale oggetto dell'affidamento ha per oggetto sia Servizi di Trasporto Pubblico Locale che, in alcuni casi, i servizi di Trasporto Scolastico di 12 amministrazioni comunali del Casentino e della Valtiberina:

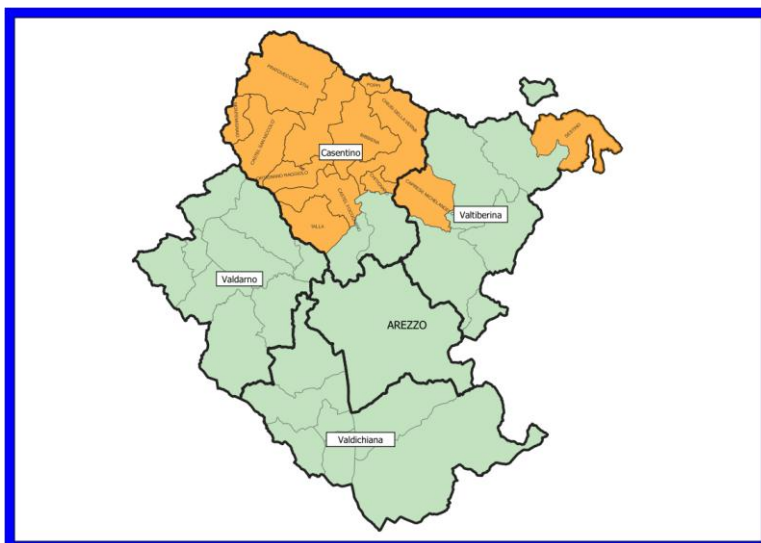


Figura 1 – Rappresentazione dei Comuni interessati dalla gara (colore arancione)

I 12 Comuni, relativamente alla pubblica mobilità, presentano fattispecie diversificate tra loro. La maggior parte di essi, utilizzando servizi TPL migrati dalla rete regionale, individuati come servizi a domanda debole, ha scelto, laddove possibile, un'integrazione con i Servizi di Trasporto Scolastico ad oggi riservati e svolti direttamente dall'ente comunale in forma di Scuolabus. Vi sono casi in cui sono stati progettati e programmati nuovi servizi di mobilità per la particolare conformazione e distribuzione delle zone abitate e dei punti di pubblico interesse. Casi opposti in cui i servizi di Trasporto Scolastico riservato, rimangono in gestione diretta delle Amministrazioni.

Nonostante tali diversità di situazioni e di volontà istituzionali, tutte le Amministrazioni Comunali hanno ritenuto fondamentale il mantenimento di collegamenti capillari con le proprie frazioni, anche se i livelli di frequentazione da parte degli utenti, da qui appunto l'appellativo "servizi a domanda debole", risultano in numero esiguo. La progettazione della rete ha visto comunque:

- il riordino di taluni servizi che ad oggi risultano non utilizzati;
- la ristrutturazione di percorsi e degli orari a garanzia delle massime opportunità di interscambio, perfezionando le coincidenze, con i servizi della Rete Strutturale TPL regionale su gomma e di quelli della Rete ferroviaria;
- per il territorio Casentino, la nascita di nuovi servizi che da tempo i cittadini richiedevano ad alcune amministrazioni.

Nell'ambito territoriale aretino la suddivisione tra la rete TPL su gomma di servizi Strutturali extraurbani, inclusi nel Contratto Regionale, la cui programmazione è affidata alla Provincia di Arezzo, e le reti TPL su gomma di servizi Deboli, di gestione comunale, può essere raffigurata come un albero. Il tronco ed i rami principali sono associati alla rete Strutturale regionale, mentre i rami secondari, alle reti Deboli comunali. Ogni rete Debole si collega alla rete Strutturale regionale o, laddove presente, alla rete Ferroviaria, generalmente in coincidenza del capoluogo comunale ove si concentrano i servizi al cittadino. Spesso, i medesimi collegamenti comunali, sono garantiti anche dal servizio di Trasporto Scolastico riservato per esigenze di spostamenti casa-scuola degli studenti in età scolare dell'obbligo o infantile. L'idea di efficientamento dunque tra servizi TPL e servizio di Trasporto Scolastico nasce dunque dall'opportunità, sulle stesse tratte e in orari ravvicinati, di unificare il servizio di pubblica mobilità, trasportando insieme passeggeri che hanno necessità di spostamento comuni per tratta, ma distinte per esigenze. Sia in Casentino che in Valtiberina, entrambi territori montani in cui la vastità del territorio condiziona una scarsa densità abitativa, ci sono problematiche legate alla sussistenza di servizi scolastici. È diffusa infatti la situazione per cui non in tutti i territori comuni sia previsto il completamento del ciclo di studio 3-16 anni. Se è vero che in ognuno dei 12 comuni è presente sia una scuola dell'infanzia che una scuola primaria, non lo è altrettanto per la secondaria di 1° grado né tantomeno per quella di 2° grado. Tale situazione, dunque, necessita di un potenziamento dei servizi di mobilità che vanno al di là dei confini comunali.

Da qui infatti la volontà dei 12 comuni, più volte citati, di non procedere individualmente con gestioni singole, ma con una progettazione ed una gestione unificata, ha condotto a reciproci vantaggi ricavandone addirittura la possibilità di dedicare risorse anche a servizi di pubblica mobilità rivolti alla promozione del Turismo locale. L'efficientamento tra le due tipologie di servizi non è stato attuabile in tutti i comuni, per ragioni legate ad orari del tutto diversi, tratte, o, più frequentemente, per questioni di capienza. È infatti frequente che tali tratte siano talmente capillari nel territorio che debbano percorrere viabilità con limitazioni di dimensione per i mezzi in circolazione e che dunque, la presenza di un certo cospicuo numero di studenti in età dell'obbligo, non si combini con la garanzia di ulteriori posti disponibili a bordo dello stesso mezzo.

La progettazione unificata ed omogenea della rete di servizi, ha preso avvio delle esigenze legate a collegamenti necessari per gli studenti, legandosi dunque laddove possibile a quelle degli altri cittadini e massimizzando l'interscambio rete debole – rete Strutturale – rete Ferroviaria. Essa è articolata su base comunale per la necessità di una rendicontazione contabile delle percorrenze in fase di gestione, in quanto talune sono oggetto di cofinanziamento regionale. La programmazione dei servizi è unica ed a gestione unificata sotto il coordinamento dell'Unione dei Comuni del Casentino. Le percorrenze da dedicare alla promozione turistica sono soggette a cofinanziamento regionale, sono servizi comunque ad accesso indifferenziato inquadrabili come servizi di TPL, al pari degli altri servizi. Sono di fatto cofinanziate dalla comunità locale, in quanto il riordino e l'unificazione della rete hanno permesso di realizzare economie ricavate dall'efficientamento della progettazione unificata. La loro programmazione di dettaglio sarà richiesta nell'Offerta Tecnica ai concorrenti di Gara, che dovranno attenersi a delle linee guida definite dalla SA.

Tutti i Comuni interessati dal servizio sono Comuni classificati "Comuni Aree Interne" e ricompresi nell'Area Casentino Valtiberina che è una delle 72 aree interne individuate in Italia dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne.

La Strategia nazionale per le aree interne (SNAI) è una politica territoriale diretta al miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini e delle opportunità economiche nei territori interni e a rischio marginalizzazione, contemplata per la prima volta nel Programma Nazionale di Riforma (PNR) dell'anno 2014 e definita nell'Accordo di Partenariato 2014 – 2020. Sono "interne" quelle aree caratterizzate da una significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi, in particolare quelli relativi all'istruzione, mobilità e servizi socio-sanitari.

Nel ciclo di programmazione 2014-2020 la strategia d'area ha promosso un'azione progettuale a sostegno delle tratte di trasporto delle reti deboli. Il trasporto nei Comuni periferici e ultraperiferici è caratterizzato da utenza debole, soprattutto quella degli alunni che frequentano le scuole. La struttura insediativa offre un quadro dal quale si evince che la percentuale di popolazione che vive in case sparse è pari al 16,9%, contro l'8% della Toscana ed il 6% dell'Italia. A questo si aggiunge la domanda di trasporto di soggetti fragili per i servizi sociali e sanitari, a fronte dell'assenza di un servizio pubblico in grado di poter soddisfare tale domanda.

La progettazione formulata ha l'obiettivo di rispondere a tale esigenza di garantire un servizio di trasporto pubblico proprio in quelle tratte di utenza debole che caratterizzano i territori delle aree interne montane e di mantenere il servizio di trasporto pubblico locale a quelle popolazione, che contempla anche gli studenti, quale diritto di cittadinanza.

1. 2.3 - Variazioni annue per mutate esigenze dei servizi frequentati da studenti

Considerato che fra i servizi oggetto dell'affidamento vi è la presenza di servizi di trasporto scolastico "a porte aperte", sussiste l'alta probabilità di variabilità di percorsi e orari, delle corse frequentate da studenti all'avvio di ogni nuovo anno scolastico.

Le modifiche dovranno essere tali da rientrare nel quinto d'obbligo e da non implicare variazioni sui fattori produttivi aziendali quali il numero di addetti e di mezzi in servizio.

1.2.4 - Servizi di mobilità per la promozione turistica del territorio

L'insieme dei servizi soggetti a cofinanziamento regionale dei 12 comuni consociati, ammonta a circa 410.000 km/annui.

La somma di tutti i servizi progettati dei 12 comuni è pari a circa 456.500 km/annui. Di questi circa 406.400 km/annui sono individuati come Servizi TPL (di cui 398'200 km/annui cofinanziati con risorse della Regione Toscana), mentre circa 50.100 km/annui sono Servizi di Trasporto Scolastico.

Risultano dunque, disponibili per Servizi TPL cofinanziabili con fondi regionali, circa 11.900 km/annui. La quota di percorrenze residue sarà dedicata in via prioritaria ad assolvere nuove esigenze relative al trasporto con prevalente funzione scolastica (es. la necessità di collegamento di nuove frazioni con studenti, variazioni negli orari di uscita che comportino necessità di corse aggiuntive, ecc.) che potrebbero palesarsi in ogni inizio di anno scolastico. La restante parte può essere dedicata a servizi TPL mirati alla promozione Turistica del territorio. Tali servizi potranno essere previsti sia in periodo invernale, esclusivamente nelle fasce orarie libere da servizi già programmati, ma più agevolmente in periodo estivo, visto il maggior popolamento turistico del territorio.

La programmazione dei servizi TPL da dedicare al Turismo, dunque, viene suggerita come oggetto di Offerta Tecnica di Gara, a integrazione e completamento delle Pianificazioni dei Servizi, di TPL, anche con prevalente funzione scolastica, già contenute e blindate nel Piano di Esercizio definitivo. La programmazione dei servizi potrà essere rivista ogni anno in quanto risultante dalla differenza di eventuali nuove necessità relative al periodo scolastico. Nella documentazione di Gara saranno indicate le Linee Guida da seguire, con margine di proposta da parte riservato ai concorrenti, con l'indicazione di Punti di Interesse Turistico del Territorio e/o calendari di Eventi, in modo che i Concorrenti possano presentare itinerari di collegamento da sottoporre poi alla valutazione della Commissione.

1.2.5 - Tabella sintetica con percorrenze annue

La progettazione definitiva del PdE unificato per i territori dei 12 comuni raggiunge un totale di percorrenze annue pari a 468.436 km/annui di cui cofinanziabili dalla Regione Toscana 410.106 km/annui, inclusi 11.905 km/annui da dedicare alla mobilità pubblica Turistica per la promozione del territorio.

Afferenti al Comune di Bibbiena, sono stimate in circa 8.000 km/annui, le percorrenze che pur essendo classificate come TPL, non potranno essere cofinanziate, salvo la sussistenza di economie di risorse regionali, risultanti dal consuntivo annuo, per le quali la Provincia di Arezzo potrà prevedere ulteriore assegnazione per spartizione ai comuni.

In attuazione delle intese sottoscritte tra l'Unione dei Comuni Montani del Casentino-Provincia di Arezzo - Regione Toscana, intese richiamate in premessa, questi servizi saranno affidati dall'Unione dei Comuni. Per i dettagli sulle singole linee si rinvia ai Piani di Esercizio per singolo Comune allegati.

TABELLA SINTETICA CON PERCORRENZE ANNUE

Comune	Linea	Località servite	Periodo di servizio	km annui	Tipologia linea
Bibbiena	BBB1	Bibbiena, Soci, Partina, Freggina, Terrossola	Lavorativa annuale e sabato in periodo scolastico	39.159	TPL
Caprese Michelangelo	CPR1	Sovaggio, Fragaiolo, Lama, Caprese, Zenzano, San Polo, Caroni di Sopra, Talozzi, Manzi, Papiano, Gamboli	Feriale annuale	34.729	Quota parte TPL e quota parte scolastico riservato
Caprese Michelangelo	CPR2	Caprese, Borgonuovo, San Cristoforo, Zucchetto, Papiano, Centina, Gamboli, Manzi, Motina, Anghiari Campo alla Fiera, Tavernelle, Bagnolo, Ponte alla Piera, Gregnano, Pieve Santo Stefano	Feriale annuale	33.492	Quota parte TPL e quota parte scolastico riservato
Castel Focognano	FOC1	Carda, Castel Focognano, Pieve a Socana, Rassina	Feriale annuale	39.741	Quota parte TPL e quota parte scolastico riservato
Castel Focognano	FOC2	Salutio, Pieve a Socana, Rassina	Dal lunedì al sabato in periodo scolastico	8.894	Scolastico riservato
Castel Focognano	FOC3	Rassina	Dal lunedì al sabato in periodo scolastico	7.595	Scolastico riservato
Castel San Niccolò	CSN1	Strada, Prato, Rifiglio, Caiano, Garliano	Feriale annuale	18346	TPL
Castel San Niccolò	CSN2	Cetica, Borgopiano, Masseto, Trebbio, San Pancrazio, Le Lastre, Valgianni, Barbiano, Rifiglio, Prato, Strada, Borgo alla Collina, Porrena, Poppi	Feriale annuale	23498	TPL
Chitignano	CHT1	Chitignano, Rosina, Taena, Rassina	Feriale annuale	19.111	TPL
Chiusi della Verna	CHV1	Badia Prataglia, Val della Meta, Corezzo, Rimbocchi, Biforco, Bibbiena	Feriale annuale	31.708	TPL
Montemignaio	MTM1	Montemignaio, Barbiano, Cetica, Pratarutoli, Pagliericcio, Cavolini, Strada	Dal lunedì al sabato in periodo scolastico	24.548	TPL
Ortignano Raggiolo	ORT1	Ortignano, la Villa, Badia Tega, Raggiolo, San Piero in Frassino, Casa Carraia, Poppi	Feriale annuale	30.550	TPL
Poppi	POP1	Poppi, Ponte a Poppi, Avena, Lierna, Moggiona, Camaldoli	Feriale annuale	34.079	TPL
Pratovecchio Stia	PST1	Stia, Papiano	Feriale annuale	23.441	TPL
Pratovecchio Stia	PST2	Stia, Pratovecchio, Lonnano, Porrena	Dal lunedì al sabato in periodo scolastico	8.925	TPL
Sestino	SST1	Valdiceci, Casa Barboni, San Donato, Petrella Massana, Poderino, Sestino	Feriale annuale	23.421	TPL
Sestino	SST2	Sestino, Ponte Presciano, Acquaiola, Casale	Dal lunedì al venerdì in periodo scolastico	5.156	
Talla	TAL1	Castelnuovo, Faltona, Il Borgo, La Villa, Talla	Feriale annuale	26.589	Quota parte TPL e quota parte scolastico riservato
Talla	TAL2	Talla, Pontenano, Pieve di Pontenano, Capraia	Dal lunedì al sabato in periodo scolastico	15.750	TPL
Talla	TAL3	Talla, Bicciano, San Lorenzo, Santo Bagnena	Dal lunedì al venerdì in periodo scolastico	7.802	Scolastico riservato
Casentino e Valtiberina	Turismo	Da offerta di gara	Da maggio a ottobre	11.905	TPL
			Totale annuo	468.436	

ANDAMENTO DELLA DOMANDA

La progettazione complessiva della rete dei servizi di TPL, con una minoritaria parte di servizi di Trasporto Scolastico riservato, entrambi oggetto dell'affidamento, seppur efficientata tramite la fusione, in alcuni casi, di TPL e ex servizio Scuolabus è finalizzata in primo luogo a garantire la conferma/stabilizzazione della domanda attinente all'utenza scolastica. Classificazione che si intende comprensiva non soltanto dell'istruzione infantile e dell'obbligo ma almeno fino al completamento degli studi di istruzione superiore di 2° grado se non anche susseguenti. In seconda battuta, la possibilità di collegamenti capillari in coincidenza con servizi extraurbani, su gomma di linea anche di media percorrenza (Bibbiena-Firenze) e con servizi ferroviari che collegano il Casentino con Arezzo, e da qui con tutto il territorio provinciale aretino e oltre, si crede possa portare un incremento anche delle frequentazioni di utenti lavoratori pendolari. I risultati di efficientamento hanno fatto sì che ne risultassero infine risorse da dedicare anche al potenziamento della mobilità turistica, che possa soddisfare sia il turismo di ambito locale, sia quello proveniente anche da fuori provincia/regione. L'obiettivo principale di questo incremento di servizi è offrire, alla consistente domanda turistica attratta dal capoluogo provinciale, anche un efficace servizio di congiunzione intermodale a poli attrattori di domanda contestuali del territorio, a carattere soprattutto naturalistico ma anche sportivo, culturale e religioso che, nel contempo, incentivi un sistema di mobilità più sostenibile, necessario per perseguire una valorizzazione degli stessi poli attrattori.

1.3 - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

L'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007 delinea tre modalità di affidamento: procedura di gara, "in house providing" o affidamento diretto, nel rispetto di specifici vincoli.

Il D.Lgs. 422/1997 all'art.19 con "lo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale" prevede "il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio".

Il D.Lgs. 36/2023, all'art. 149 chiarisce che "sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice le concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 e le **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."

L'Unione dei Comuni Montani del Casentino intende affidare il Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Locale:

- Tramite procedura di gara ad evidenza pubblica in applicazione delle norme inerenti alle **concessioni** aventi ad oggetto servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del sopra citato Regolamento CE n. 1370/2007.
- Applicando il modello di remunerazione a costo netto ("Net Cost"), nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza del Gestore del servizio.

1.3.1 - Lotto unico

L'affidamento del Servizio TPL, oggetto della presente gara, è unitario nella gestione per i due Ambiti (Lotto Unico), ancorché suddivisi ai soli fini dell'esercizio e delle funzioni di programmazione. Il servizio è finanziato con risorse messe a disposizione dalla Regione, dai Comuni interessati, come previsto dalla DGR n. 721 del 6 agosto 2012 *"Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98 (Servizi autorizzati)"*, con cui la Regione ha approvato gli ambiti di attuazione dei servizi TPL autorizzati, per le reti urbane, la rete extraurbana, comprensiva delle linee regionali di collegamento fra i capoluoghi di provincia e delle reti deboli di interesse locale.

L'EA ha definito un unico lotto come oggetto di gara del servizio TPL del lotto debole nel Bacino di Casentino e Valtiberina per garantire una gestione coordinata, ottimizzata ed efficiente della rete e delle risorse da parte dell'IA. Il servizio TPL, oggetto di gara, infatti, anche se sviluppato nei 2 ambiti sopra indicati, richiede in ogni caso la relativa integrazione delle informazioni funzioni ed attività (quali tra le altre bigliettazione, informazione all'utenza, coincidenze, controllo evasione tariffaria, gestione emergenze/incidenti, servizi alla clientela, canali di comunicazione unico con l'utenza, reporting sulla qualità del servizio, interfaccia contrattuale unica, centrale di acquisti, referente unico per programmazione ed esercizio, etc.), che può essere garantita solo da un unico gestore che agisca con un solo approccio tecnico su tutti i 2 ambiti. Un affidamento separato a più operatori porterebbe ad una minore efficienza nella gestione delle risorse umane, materiali (veicoli e infrastrutture) con impatti negativi sull'esercizio, maggiore complessità nel coordinamento operativo e quindi minori garanzie per l'integrazione degli stessi e conseguente minore qualità del servizio offerto agli utenti (residenti e/o turisti) e criticità relativamente alla sostenibilità economico finanziaria del PEF.

1.3.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

L'art. 2, lettera e, 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" definisce l'obbligo di servizio pubblico che *"è 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".*¹

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

Rispetto all'affidamento oggetto della presente relazione gli obblighi di servizio sono i seguenti:

Il Piano di esercizio da svolgere

¹ 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, modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.

L'affidatario dovrà eseguire il servizio secondo il programma di esercizio contrattualizzato (percorsi, orari, periodicità).

Le regole regionali per i servizi deboli

Si rimanda a quanto indicato precedentemente rispetto al quadro di regolazione regionale.

Si evidenziano qui le previsioni della Delibera della Giunta Regionale n. 391 del 12 maggio 2014 definite come condizione per l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale:

- obbligo di adesione al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite e di vendita di titoli integrati per ogni relazione servita dal trasporto pubblico per la Regione Toscana;
- obbligo di accettare a bordo dei propri mezzi utenti con titolo di viaggio valido da chiunque emesso per la relazione servita;
- obbligo di accettare come criterio di riparto fra vettori, per i titoli del sistema tariffario regionale, quello della tratta utilizzata per ciascun vettore sulla base di specifiche indagini campionarie da realizzarsi in accordo fra vettori o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana;
- obbligo di adesione al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti con i requisiti specifici rivolti alla gestione delle reti deboli.

Il sistema tariffario da applicare

Il sistema tariffario da applicare sarà il sistema tariffario regionale.

Eventuali ulteriori titoli di viaggio possono essere istituiti nel rispetto dell'art. 19 bis della LRT 42/98.

Universalità

Il servizio è garantito su tutto il territorio ai medesimi standard qualitativi.

Continuità

Non è prevista alcuna interruzione di servizio al momento dell'entrata in vigore del contratto. Resta comunque ferma la previsione di un tempo congruo per consentire all'IA di dotarsi dei mezzi necessari all'effettuazione del servizio. Dalla data di inizio dell'affidamento dovranno essere disponibili tutti i mezzi tecnici-operativi e organizzativi per assicurare la gestione del servizio; continuità del servizio durante tutto l'anno; continuità e regolarità dei servizi avvalendosi di una struttura organizzativa che consente di monitorare lo svolgimento regolare delle azioni programmate.

Qualità

Più alto standard nello svolgimento dei servizi con l'introduzione di prestazioni aggiuntive e modalità di realizzazione dei servizi più adeguate alle esigenze dei Comuni. L'affidatario persegue l'obiettivo del progressivo, continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più funzionali allo scopo.

Monitoraggio e controllo

Gli uffici preposti dell'Ente effettuano un controllo diretto sullo svolgimento del servizio, verificano il rispetto degli obblighi contrattuali attraverso la verifica della reportistica e monitorano il grado di soddisfazione da parte dell'utenza attraverso le segnalazioni.

L'affidatario si impegna a dare riscontro alle segnalazioni e proposte dell'utente garantendo risposte chiare e tempestive. Le valutazioni fornite dai clienti e dalle associazioni di categoria saranno utilizzate per la verifica periodica della qualità del servizio.

Compensazione degli obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio in particolare per quanto riguarda il piano di esercizio e le tariffe comportano la necessità di una compensazione ad integrazione dei ricavi commerciali.

La compensazione a base di gara sarà definita in base alle indicazioni della ex Delibera dell'Autorità di Regolazione Trasporti n. 154/2019 (PEF Simulato) e nei limiti delle risorse disponibili.

La modalità di affidamento tramite procedura ad evidenza pubblica permette di rispettare le previsioni comunitarie in merito agli aiuti di Stato evitando sovra-compensazioni.

Valore stimato della concessione

Sulla base dei dati del venduto da titoli di viaggio nell'area di riferimento inviati dal concessionario Autolinee Toscane e dei dati rilevati dai Comuni rispetto al numero di studenti da trasportare, si è stimato i ricavi connessi all'affidamento oggetto della presente relazione in 69.561/anno euro oltre IVA.

Tenuto conto che il contributo regionale è indicizzato annualmente in base ad un tasso pari allo 1,53%, il valore stimato della concessione è pari a € 9.026.690,00, calcolato su base costante lungo l'arco temporale della concessione, nel modo riportato nella tabella che segue:

	I	II	III	IV	V	VI	VII
	anno	anno	anno	anno	anno	anno	anno
Regione Toscana	680.283	680.283	680.283	680.283	680.283	680.283	680.283
Ricavi commerciali	107.306	107.306	107.306	107.306	107.306	107.306	107.306
Unionali	501.938	501.938	501.938	501.938	501.938	501.938	501.938

1.3.3 - Motivazione economico-finanziaria della scelta

La scelta dell'Amministrazione di optare per un affidamento "per il mercato" rispetto ad altre forme ("in house" o affidamento diretto), oltre che dagli orientamenti normativi presenti nella legislazione, è sostanzialmente motivata dalla consapevolezza che un affidamento competitivo conduce in modo più lineare a benefici economici e qualitativi del servizio.

Fatto salvo il sistema della qualità definito dalle disposizioni del capitolato, vincolo per tutti i Competitori, l'attività negoziale fa sì che ciascun Operatore interessato possa meglio valorizzare i due parametri economico-finanziari del servizio:

- Livello dei corrispettivi necessari alla compensazione degli obblighi di servizio:

Negli ultimi anni il settore del TPL, come del resto altri settori di servizi pubblici, ha assistito ad una contrazione di risorse pubbliche che hanno comportato sia incrementi tariffari che riduzione dei servizi, minandone la competitività rispetto alle altre modalità di trasporto e rischiando di compromettere un adeguato servizio minimo nei territori a domanda debole.

La dinamica competitiva fra gli Operatori interessati potrà determinare un livello dei corrispettivi in grado di ottimizzare le risorse disponibili, con la possibilità quindi di tradurre eventuali ribassi d'asta in servizi aggiuntivi necessari a valorizzare il TPL nel suo complesso.

- Capacità di investimento e garanzia di rispetto del programma:

L'attuale sistema del TPL richiede una evoluzione strutturale per ricondurre l'età media dei mezzi a standard adeguati agli obiettivi nazionali e regionali e nel contempo introdurre le necessarie tecnologie utili a migliorare il servizio erogato e la capacità di monitoraggio e riprogrammazione.

La dinamica competitiva potrà stimolare gli Operatori interessati verso un programma di investimento che, all'interno della durata prevista per il Contratto di Servizio, consenta il migliore bilanciamento fra oneri finanziari per l'investimento e corrispettivi annuali.

La scelta del futuro Operatore del Servizio emergerà dalla valutazione tecnico-economica delle offerte (criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa).

1.3.4 - Durata del contratto di servizio

Il contratto di servizio avrà durata pari a 7 anni, ipotizzando l'avvio del servizio dal 16 settembre 2025 e il termine il 15 settembre 2032, in conformità all'art. 4, comma 3, del regolamento 1370/2007, con facoltà di proroga sino ad un massimo del 50%, ai sensi dell'art. 4, par. 4 del regolamento medesimo. L'arco temporale di affidamento, infatti, è determinato per consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento del servizio e per poter sfruttare al meglio le economie di scala e le efficienze generate dagli investimenti.

Sulla base di quanto previsto dall'Annesso 2 alla ex Delibera ART 154/2019 sarà redatto lo schema contrattuale, corredato dalla Matrice dei rischi (Art. 12) definita secondo i criteri di cui all'Annesso 4 della medesima Delibera ART), tale da assicurare l'allocatione sull'IA del rischio operativo durante la gestione del servizio.

1.3.4 – La progettazione delle reti e dei programmi d'esercizio

L'attività di Progettazione delle reti e dei programmi di esercizio (PDE) è svolta dall'EA con affidamento a soggetto esterno con procedura di selezione di cui all'art. 36 Contratti sotto soglia dell'ex D.Lgs. 50/2016, invitando 5

operatori economici, come stabilito nella normativa richiamata, procedura approvata con Determinazione n. 2387 del 31.12.2022.

Il Progetto è stato redatto sulla base degli esiti delle degli incontri ed interlocuzioni tra l'EA e i rappresentanti dei Comuni interessati dall'Affidamento dei servizi TPL (marzo 2023 ad ottobre 2024).

Il processo ha condotto alla definizione di un Progetto di rete che include una parte di servizio TPL, compresi servizi nati dall'integrazione con precedenti servizi Scuolabus, cosiddetti "trasporto scolastico a porte aperte" da considerarsi a tutti gli effetti un TPL, oltre a servizi di Trasporto Scolastico riservato.

SEZIONE 2 - ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

L'Unione dei Comuni Montani del Casentino ha approvato con Determinazione n. 563 del 21 marzo 2025 il documento di consultazione finalizzato all'avvio della Consultazione pubblica di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019 e s.m.i ed ha avviato la consultazione con pubblicazione dell'avviso e del documento di sito dell'Ente al link in data 21.03.2025 e con termine della procedura in data 01.04.2025:

<https://uc.casentino.toscana.it/avviso-di-avvio-della-consultazione-ai-sensi-della-misura-4-dellallegato-a-alla-delibera-dellautorita-di-regolazione-dei-trasporti-n-154-del-28-novembre-2019-e-s-m-i-recante/>

Parallelamente alla pubblicazione sul sito istituzionale, la documentazione di cui sopra è stata inviata a tutti i comuni interessati affinché la pubblicassero al rispettivo Albo Pretorio. Alla scadenza del 1 aprile 2025, l'Unione dei Comuni non ha ricevuto alcuna osservazione.

SEZIONE 3 - BENI STRUMENTALI

3.1 Materiale rotabile di nuova acquisizione

Nell'arco temporale della concessione si ipotizzano acquisti di 6 nuovi bus, di cui 4 nei primi due anni. È previsto inoltre di assegnare all'I.A. che risulterà assegnataria della concessione di almeno n. 2 bus di nuova immatricolazione in comodato gratuito. Resta ferma l'ipotesi di proporre in offerta da parte dei concorrenti un'integrazione al piano di investimenti indicato come base.

3.2 Materiale rotabile esistente

Dalla ricognizione dei beni effettuata verso l'attuale il G.U. nessun mezzo è stato messo a disposizione per la nuova concessione, come risulta dalla nota inviata da Autolinee Toscana S.p.A. con sede in Viale del Progresso, n. 6 50032 Borgo San Lorenzo (FI) (ns. prot. n. 13767 del 13 luglio 2023) nella quale si precisa che *"non vi sono altri beni (mezzi, impianti, etc.) suscettibili di assegnazione al Lotto Debole"*.

È stato ipotizzato quindi che i potenziali concorrenti possono dotarsi di un parco adeguato alla gestione degli OdS previsti in concessione con mezzi di tipologia idonea al territorio ed alla viabilità nella quale dovrà svilupparsi il servizio. Si prevedono mezzi con capienza fino a 18 posti e fino a 30 posti di lunghezza fra i 7,5/8,5 mt..

3.3 Beni immobili

Dalla ricognizione dei beni effettuata verso l'attuale il G.U. nessun mezzo è stato messo a disposizione per la nuova concessione, come risulta dalla nota inviata da Autolinee Toscana S.p.A. con sede in Viale del Progresso, n. 6 50032 Borgo San Lorenzo (FI) (ns. prot. n. 13767 del 13 luglio 2023) nella quale si precisa che *“non vi sono altri beni (mezzi, impianti, etc.) suscettibili di assegnazione al Lotto Debole”*.

3.4 Beni mobili

Dalla ricognizione dei beni effettuata verso l'attuale il G.U. nessun mezzo è stato messo a disposizione per la nuova concessione, come risulta dalla nota inviata da Autolinee Toscana S.p.A. con sede in Viale del Progresso, n. 6 50032 Borgo San Lorenzo (FI) (ns. prot. n. 13767 del 13 luglio 2023) nella quale si precisa che *“non vi sono altri beni (mezzi, impianti, etc.) suscettibili di assegnazione al Lotto Debole”*.

Altri beni

In questa categoria di beni sono state considerate le sole paline di fermata (di seguito “paline”) che dovranno essere utilizzate per lo svolgimento del servizio del lotto debole oggetto di gara. Di queste una parte saranno trasferite a titolo di proprietà all'IA in quanto ad uso esclusivo per lo svolgimento del servizio oggetto di gara (lotto debole), mentre una parte sarà messa a disposizione a titolo oneroso in quanto utilizzata in uso promiscuo su tratte condivise per l'esercizio dei servizi appartenenti al lotto forte e al lotto debole.

Il GU ha quindi provveduto a fornire l'elenco delle suddette categorie di paline, indicando per le prime (utilizzo esclusivo), il prezzo che l'IA dovrà riconoscere per ciascuna di esse al GU, e per le paline ad uso promiscuo, invece, il GU si è limitato ad indicare che dovrà essere stipulato un contratto commerciale di gestione tra lo stesso GU e l'impresa affidataria del servizio.

Di seguito sono indicate le quantità per ciascuna tipologia di paline:

- n. 406 paline a titolo di proprietà;
- n. 205 paline in uso promiscuo sulla base di specifico contratto.

SEZIONE 4 - PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO

L'EA, sulla base del Programma di Esercizio (PDE) definito, ha ipotizzato il numero di addetti che l'IA dovrebbe garantire per l'esercizio del servizio:

Addetti alla guida: numero 19

Personale non viaggiante amministrativo: numero 0,5

Responsabili: numero 0,5

L'IA, quindi, in riferimento alla disciplina della clausola sociale prevista nella documentazione di gara, tenendo conto di quanto espresso ai punti precedenti, dovrà selezionare dall'elenco fornito dal GU e dal GA il personale da trasferire nel proprio organico nel rispetto delle prescrizioni delle delibere, normative vigenti e condizioni lavorative e in riferimento all'effettivo fabbisogno organizzativo di personale che il nuovo servizio richiede.

SEZIONE 5 - REQUISITI DI PARTECIPAZIONE DEGLI OPERATORI

Requisiti di idoneità professionale:

- iscrizione per attività inerente l'oggetto della gara al registro delle imprese della C.C.I.A.A. ovvero per operatori esteri, nel corrispondente registro professionale dello stato in cui hanno sede legale (art. 100, comma 3, del D.Lgs. 36/2023);
- abilitazione alla professione di autotrasportatore su strada di viaggiatori ai sensi del D.Lgs. n. 22 dicembre 2000, n. 395;
- iscrizione al R.E.N. di cui al Regolamento CE - 21/10/2009 - n. 1071 – per lo svolgimento di attività di trasportatore su strada.

In caso di raggruppamento temporaneo di imprese, costituito o da costituire, consorzio ordinario di concorrenti o G.E.I.E. i requisiti di cui sopra dovranno essere posseduti da ciascun componente del RTI o consorzio o G.E.I.E, nonché nel caso di consorzi ai sensi dell'art 45 c.2 lett b) e c).

Requisiti di capacità economica e finanziaria (art. 83, comma 4, del D.Lgs. 50/2016):

- aver realizzato negli ultimi tre esercizi disponibili 2022-2023-2024, un fatturato globale non inferiore a circa Euro 3.800.000,00 (IVA esclusa), di cui almeno Euro 1.900.00,00 (IVA esclusa) per l'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale

Requisiti di capacità tecniche e professionali

(art. 100, comma 1, del D.Lgs. 36/20023 CODICE APPALTI):

- aver eseguito, nel triennio 2022-2023-2024, servizi di trasporto pubblico di linea, sulla base di orari programmati e ad offerta indifferenziata, per un ammontare non inferiore a circa 468.000 Km/bus con evidenza della documentazione probatoria degli estremi che certificano la regolare esecuzione dei servizi effettuati

SEZIONE 6 - CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

L'affidamento avverrà mediante procedura aperta e con applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo, ai sensi degli art. 108 del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 Codice dei contratti pubblici (in seguito: Codice).

Per quanto riguarda l'offerta tecnica i criteri di valutazione interesseranno:

- Programma di Esercizio di Progetto
- Offerte di servizi aggiuntivi per un efficiente modello di servizio, compreso l'utilizzo di nuove tecnologie
- Servizi all'utenza ed attenzione ai viaggiatori nell'erogazione del servizio
- Progetto manutenzione e pulizia
- Dotazioni e caratteristiche dei mezzi ed in particolare il rinnovo del parco mezzi.

SEZIONE 7 - OBIETTIVI DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

Gli obiettivi generali che l'EA si pone con il contratto di servizio sono principalmente i seguenti:

1. determinare condizioni che permettono il governo ed il monitoraggio dei servizi, con prevalente interesse locale, sul territorio;

2. migliorare la qualità complessiva del servizio, sia relativamente al parco mezzi circolante che all'adeguatezza dell'offerta rispetto alle esigenze della domanda locale
3. migliorare le condizioni di offerta e di accessibilità ai servizi per l'utenza scolastica e turistica locale.

Gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite appositi KPI, corrispondenti sostanzialmente al set individuato nell'Annesso 7 della Delibera ART 154/19.

L'EA si riserva, in fase di predisposizione dei documenti finali di gara, di individuare criteri migliorativi dei KPI da parte dei PG. I KPI individuati sono descritti nell'Allegato 3 (Obbiettivi ed indicatori di efficienza/efficacia - Annesso 7 Delibera ART 154/2019).

SEZIONE 8 - PEF SIMULATO E CRITERI ADOTTATI PER LA REDAZIONE

Per la costruzione del PEFS sono stati utilizzati i parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, dai criteri indicati nell'Annesso 5.a e 5.b alla Delibera ART 154/19 e s.m.i.. Il PEFS è funzionale all'individuazione e determinazione della congrua base economica di gara e considera:

1. il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
2. le entrate e le uscite previste per ciascun anno di durata dell'affidamento,
3. Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi, incluso la congrua remunerazione del capitale investito;
4. il WACC determinato annualmente da ART, attualmente vigente come rilevabile da "allegato (A) alla delibera N. 39/2025", il cui valore, pari al 7,30 %, è impiegato al fine di valorizzare il rendimento atteso del capitale investito netto (CIN) per ciascuno degli anni di piano, sia al fine di attualizzare i flussi connessi alla "compensazione variabile" al fine di determinare il valore della compensazione annua costante tale da generare il medesimo valore attuale netto.

Tramite il PEFS, l'EA ha quindi determinato per il Servizio TPL, oggetto del presente affidamento, il corrispettivo chilometrico ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali stimati incluso la remunerazione del capitale e rapportato al budget chilometrico da esercire come obbligo di servizio pubblico.

Nel caso in esame, l'Ente non ha ritenuto sussistenti le condizioni per la maggiorazione del WACC di cui al comma 2 della Misura 17 dell'Atto di regolazione Allegato A alla Delibera 154/2019 come modificato dalla delibera 177/2024, né quelle per l'applicazione del comma 5 della medesima Misura.

Il PEFS è stato redatto, su un arco temporale di esercizio pari a 7 anni, nei termini previsti dall'art. 4 co. 3 del Reg. (CE) 1370/2007, con previsione di avvio del servizio dal 15 settembre 2025 e il termine il 14 settembre 2032. Per la predisposizione degli schemi 1 e 2 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato ipotizzato un tasso di inflazione (programmato) annuale pari a 1,35%, applicato ai costi operativi ad eccezione dei costi del personale.

Per la predisposizione dello schema 3 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019 è stato utilizzato il WACC nominale pre-tax indicato nella delibera ART N. 39/2025, che per il servizio di trasporto pubblico automobilistico è pari al 7,30%.

È opportuno evidenziare che, come specificato da ART nell'ambito dell'Annesso 5b alla Delibera 64/2024, il PEFS è funzionale a determinare la base d'asta della procedura di affidamento e pertanto i contenuti del medesimo, per quanto necessariamente coerenti con le disposizioni "a base di gara", non assumono e non assumeranno cogenza con riferimento ai rapporti contrattuali derivanti dalle procedure di gara per i quali il PEFS medesimo è predisposto. Parimenti, le imprese concorrenti, nel presentare il PEF di gara (PEFG) dovranno tenere a riferimento la base d'asta, quanto contenuto nelle disposizioni degli atti di gara, ma con riferimento alle diverse sezioni del PEFG potranno discostarsi a piacimento dai contenuti del PEFS senza dover apportare specifiche motivazioni per le scelte di valorizzazioni delle diverse poste, salvo la coerenza con gli elementi di offerta e con le obbligazioni in capo all'aggiudicatario (subentro nei rapporti di lavoro e nella proprietà dei beni contribuiti). Si evidenzia, infine, che i PEF di gara dovranno tener conto nel dettaglio delle disposizioni regolatorie e degli schemi di dettaglio annessi agli atti deliberativi ART nonché contenere anche il prospetto 4 esplicitamente escluso da parte di ART dal PEFS.

Individuazione dei fattori produttivi e dei costi

I costi legati all'esercizio del Servizio TPL, sono stati stimati tramite una specifica ed opportuna attività di benchmark, oltre che di reperimento delle informazioni relative al personale ed altri costi tramite la progettazione di rete, le procedure di ricognizione con il gestore uscente, della consultazione, di quanto indicato all'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 e verificati anche rispetto alla Delibera sui CS, 157/2018, criteri per il calcolo dei costi unitari standard sulla base dei quali valutare la congruità del corrispettivo di gara.

Per le stime dei fattori produttivi relativi ai mezzi ed al personale è stata considerata una Velocità Commerciale (V.C.) media pari a 30 km/h, rilevata dalle informazioni contenute nel Programma di Esercizio (P.d.E.)

Le percorrenze considerate sono il risultato dell'attività di progettazione dei servizi del lotto debole della Unione dei Comuni del Casentino oggetto di gara, condotte dall'EA come descritte nel paragrafo 1.2.5 TABELLA SINTETICA CON PERCORRENZE ANNUE.

Materiale Rotabile: Il fabbisogno in termini di materiale rotabile è stato stimato calcolando la quantità massima di veicoli in servizio contemporaneamente rispetto al P.d.E.. Inoltre, a tale quantitativo è stata aggiunta la quantità da prevedere per le scorte pari 4 della flotta funzionale all'esercizio. Tale stima è stata effettuata considerando la distribuzione geografica dei comuni serviti. Il numero massimo di autobus previsto per l'esercizio del Servizio TPL e Trasporto Scolastico riservato, oggetto dell'affidamento è, quindi, pari a 20 bus. In merito alle caratteristiche del parco:

1. è stato ipotizzato un piano di rinnovo bus che preveda la sostituzione di almeno 6 autobus della flotta più vetusta nell'arco dell'intero periodo di affidamento con mezzi di nuova immatricolazione;
2. è stato ipotizzato l'utilizzo di bus di piccole dimensioni con capienza fra i 18 ed i 30 posti passeggero, considerate le caratteristiche della domanda potenziale e della viabilità locale;

3. la vita utile dei veicoli, considerata ai fini dei calcoli sulle voci di ammortamento nel PEF, è stata considerata pari a 15 anni.
4. il costo stimato di acquisto di un bus include anche le tecnologie necessarie per garantire monitoraggio del servizio TPL (sistema Automatic Vehicle Monitoring – AVM- versione light) e le attività basilari ai fini della gestione della bigliettazione elettronica integrata con gestore servizio del servizio regionale.
5. Il calcolo Valore Netto Contabile (VNC) della flotta in fase di avvio del servizio è stato considerato tenendo in considerazione la messa a disposizione in comodato d'uso di n. 2 bus da parte dell'EA e la disponibilità da parte dell'IA del resto della flotta con età media di ca. 11,5, oltre a 5 mezzi in dotazione ad un sub-concessionario.

Costo del personale: Il fabbisogno in termini di risorse umane è stato stimato, in via prioritaria, considerando l'assetto del progetto di rete, le punte massime delle presenze in servizio, la periodicità del servizio e la produttività media del personale di guida, oltre a tenere conto dei risultati dell'attività di ricognizione dei beni e del personale svolta dall'EA e delle verifiche di benchmark in contesti simili a quello di riferimento, tenuto conto dell'ultimo rinnovo del contratto autoferrotrenvieri. Si sono tenuti a riferimento anche i seguenti parametri di stima della produttività media del personale di guida:

Sulla base di quanto riportato nei punti precedenti è stato quindi stimato un numero necessario di conducenti pari a 19, compreso il personale necessario a far fronte alle indisponibilità del personale di guida che potrebbero verificarsi per le varie casistiche tipiche del settore (turni di riposo, malattia, ferie, etc.).

In merito al numero di altri dipendenti necessario, è stato stimato un numero di addetti pari a 1 per attività amministrative con funzioni di responsabile del servizio.

Il costo del carburante è stato considerato secondo l'andamento dei prezzi degli ultimi 4 mesi del 2024 rilevato dal sito web del MISE (<https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/open-data>), lordo accisa.

Per il costo della manutenzione è stata condotta un'attività di benchmark su realtà simili operanti nell'ambito della stessa Regione, e considerata totalmente in FULL-SERVICE.

Il numero di depositi, aree di sosta e uffici stimato per l'esercizio del servizio è pari a due depositi coperti per il ricovero dei mezzi ed annessa area adibita ad uffici, ristoro personale e servizi igienici per un totale di MQ 350. Per ciascuna delle infrastrutture considerate in fase di redazione del PEFS è stato stimato un canone di locazione e, quindi, l'importo totale da includere nella voce "costo per godimento di beni terzi" (voce 3.c Schema 1 del PEF);

I costi legati alla tassa di circolazione sono stati stimati sulla base del Tariffario 2025 della Regione Toscana per le tasse automobilistiche;

I costi legati alla stipula di contratti RCA sono stati stimati tramite attività di benchmarking per le differenti categorie di veicoli ipotizzati per l'esercizio del servizio oggetto di gara.

Oltre a tali oneri sono state considerate altre voci di costo incluse nel PEFS che concorrono al raggiungimento del totale dei costi stimati per ciascuna delle annualità contrattuali. L'entità di tali oneri è stata stimata tramite una specifica attività di benchmarking. Le voci di costo considerate sono quelle indicate nell'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 stessa:

1. Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
2. Costi per servizi di terzi
3. Canoni ed ammortamenti
4. Oneri diversi di gestione.

Stima dei ricavi

Per quanto riguarda i ricavi da traffico (voce 1.a – Schema 1 del PEFS), considerato che la rete di servizi oggetto di gara ha una struttura diversa rispetto alla rete dei servizi eserciti dall'attuale gestore, la stima dei ricavi da traffico è stata effettuata seguendo i seguenti criteri:

1. **Stima dei Ricavi da traffico per tipologia di utenti Studenti scuole infanzia, primaria e secondaria di 1° grado che frequenteranno servizi esclusivi di Rete Debole TPL (scolastico “Porte aperte”) o Servizi di Trasporto Scolastico riservato pertinente all’affidamento dell’Unione dei Comuni Montani del Casentino.** Dei 12 comuni che hanno incaricato l’Unione dei Comuni montani del Casentino della procedura di affidamento dei Servizi TPL Deboli, 10 di questi (Caprese Michelangelo, Castel Focognano, Castel San Niccolò, Chitignano, Montemignaio, Ortignano Raggiolo, Poppi, Pratovecchio-Stia, Sestino, Talla) hanno deciso di comprendere nel medesimo affidamento anche servizi a copertura delle esigenze di mobilità, totali o parziali, dei propri cittadini studenti frequentanti le scuole dell’infanzia, primarie e secondarie di 1° grado. A tali utenti verrà venduto dalla rispettiva amministrazione comunale specifico titolo di viaggio. Si è previsto un prezzo di abbonamento per il periodo scolastico 15/09-30/06 risultante dalla media degli attuali prezzi dei servizi dei 10 comuni. I comuni acquisteranno il Titolo dall’IA a tale prezzo (190 € cadauno, salvo eventuali futuri aggiornamenti tariffari) per poi rivenderlo all’utente studente con l’eventuale applicazione di agevolazioni. La stima dei ricavi annui per questa categoria di Titolo è stata ricavata dalla moltiplicazione tra il numero previsionale di iscritti, comunicati per l’Anno Scolastico 2024-2025 da ciascuna amministrazione, e appunto il prezzo unitario.
2. **Stima dei Ricavi da traffico tratte esclusive di RETE DEBOLE TPL.** La base analizzata per l’elaborazione della stima di questi ricavi, è costituita dall’Attestazione del Venduto anno 2023, con valore “Area di utilizzo” Arezzo, trasmessa dal Gestore regionale Autolinee Toscane alla Regione Toscana (Osservatorio dei Trasporti regionale). Si è dovuto necessariamente utilizzare l’anno 2023 in quanto in tale annualità Autolinee Toscane oltre a essere GU, era ancora GA di tutti i Contratti Ponte Emergenziali nell’area provinciale aretina. Si è proceduto innanzi tutto a filtrare i dati per i soli 12 comuni già citati ed a considerare la tipologia di titoli venduti per servizi extraurbani. Dopo tale filtraggio sono state estratte le sole relazioni con Origine/Destinazione (d’ora in avanti O/D) servite esclusivamente da servizi Deboli. I dati riguardano tutte le vendite dell’intera tipologia di Titoli di Viaggio regionali previsti nel sistema tariffario con i rispettivi prezzi vigenti nel 2023. Per le vendite afferenti ai Comuni di Caprese Michelangelo e Sestino, i quali nel 2023 avevano dentro il Contratto Regionale già i servizi di Trasporto Scolastico “a porte aperte”, sono stati esclusi dal conteggio i ricavi di Titoli di viaggio venduti su relazioni O/D Caprese M./Sestino “Scuole”. Ciò è stato necessario in quanto la vendita di titoli di viaggio per la tipologia di utenti Studenti delle scuole Infanzia, Primaria e Secondaria di 1° grado ha previsto un calcolo di stima a sé stante di seguito illustrato. Averli ricompresi nel conteggio avrebbe comportato una sovrastima di tale fattispecie. Per aggiornare i valori del venduto anno 2023 si è considerato un aumento delle frequentazioni pari al +18% dato risultante da rilevamenti regionali che hanno visto per il 2024 il raggiungimento dei medesimi livelli di utilizzo del TPL registrati nel 2019 prima della pandemia da Covid-19.

3. Stima dei Ricavi da Comunità Tariffaria per intermodalità TPL Gomma Rete Debole / Gomma Rete

Strutturale. La base analizzata per l'elaborazione della stima di questi ricavi è costituita, per le stesse motivazioni del punto 2, dall'Attestazione del Venduto anno 2023, con valore "Area di utilizzo" Arezzo, trasmessa dal Gestore regionale Autolinee Toscane alla Regione Toscana (Osservatorio dei Trasporti regionale). Si è proceduto innanzi tutto a filtrare i dati per i soli 12 comuni già citati ed a considerare la tipologia di titoli venduti per servizi extraurbani. Dopo tale filtraggio sono state estratte le sole relazioni con sola Origine oppure sola Destinazione ricadenti nell'area con Servizi di Rete Debole oggetto dell'affidamento in esame. Tali relazioni costituiscono l'insieme di collegamenti che saranno serviti promiscuamente da Rete Debole e Rete Strutturale su gomma. Per promiscuità di servizi di intendono sia casi di promiscuità "combinata", data dunque dall'utilizzo per un tratto di rete Debole e per un tratto di Rete Strutturale in coincidenza, sia casi di promiscuità "parallela" per tratti percorsi da entrambe le reti in concorrenza. Dato il gran numero di combinazioni rilevate, la stima per giungere ad un valore di ripartizione, si è focalizzata sulle relazioni con maggior quantità di venduto (ricavi > 500 €/anno) di tipologia "combinata", che costituiscono circa l'80% del totale. Per tali combinazioni è stata calcolata in percentuale la percorrenza di tratti tra km di rete Debole, km di rete Strutturale e km percorsi parallelamente da entrambe. Di tali percentuali ne sono stati considerati i valori medi. Non è stato necessario ricorrere alla media ponderata per le tratte parallele in quanto il numero di servizi in tali fattispecie è pressoché equivalente. La media su tratte promiscue dei km di rete Debole è pari al 24%, quella dei km di rete Forte del 44% e quella di km percorsi parallelamente ed equamente del 32%. Dunque sulla totalità del Venduto annuale (anno 2023) su tratte Promiscue Combinate è stata considerata una stima di riparto del venduto, per il futuro affidatario di rete debole pari al 40% (24%+16%), mentre su tratte Promiscue Parallele un riparto del 16%. Per aggiornare i valori del venduto anno 2023 si è considerato un aumento delle frequentazioni pari al +18% dato risultante da rilevamenti regionali che hanno visto per il 2024 il raggiungimento dei medesimi livelli di utilizzo del TPL registrati nel 2019 prima della pandemia da Covid-19.

4. Ricavi da Comunità Tariffaria per intermodalità TPL Gomma Rete Debole / Rete Ferroviaria (TFT e Trenitalia).

La vendita di titoli di viaggio integrati gomma/ferro denominati "Pegaso" se riferiti alla rete ferroviaria di Trenitalia e "Pegasino" se riferiti alla rete di TFT presente in Casentino e Valdichiana ovest è strutturata su una diversa matrice di O/D. Le località hanno un'areale molto ampio e inglobano più aree tariffarie della matrice O/D della rete su gomma. Tale differenza non consente una specifica di dettaglio nell'individuare se l'Origine o la Destinazione venga servita solo dalla futura Rete Debole. A titolo di esempio, per il territorio comunale di Castel Focognano è presente nella matrice O/D ferroviaria solo l'area Castel Focognano Rassina, centrata sull'omonima stazione ferroviaria. Non vi è dunque la possibilità di un maggior dettaglio che consenta di distinguere l'eventuale provenienza/destinazione da una frazione del comune che sarà servita dalla sola rete Debole. Vista dunque **la mancanza di un dettaglio sufficiente** nell'Attestazione del Venduto anno 2023 o in altra documentazione per addivenire ad una stima realistica e ragionata di un valore di riparto, si considera prudenzialmente per difetto una percentuale del solo 3% di ricavi ripartiti da tali vendite di titoli intermodali. Per aggiornare i valori del venduto anno 2023 si è considerato un aumento delle frequentazioni pari al +18% dato risultante da rilevamenti regionali che hanno visto per il 2024 il raggiungimento dei medesimi livelli di utilizzo del TPL registrati nel 2019 prima della pandemia da Covid-19.

Relativamente alla voce Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (voce 1.b – Schema 1 del PEFS) si è ipotizzato attività a mercato da realizzare con marginalità produttive della concessione, da effettuare principalmente nel

periodo estivo, come servizi di noleggio turistico locale; nel periodo scolastico sono state ipotizzati servizi per attività extrascolastiche (gite didattiche in ambito locale).

Sono state messe fra le voci altri ricavi anche i rimborsi accise per costi di trazione (gasolio) nonché il corrispettivo premiale previsto nella documentazione di gara in caso di rispetto del piano di investimento sui mezzi.

La somma delle tre voci di cui ai punti precedenti determina il totale dei ricavi generati dalla concessione.

Determinazione della compensazione

In riferimento a quanto indicato all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019 e s.m.i., con lo "Schema 3 - PEFS" viene determinata la compensazione, in quanto rileva l'aspetto finanziario relativo alle voci calcolate con l'utilizzo degli Schemi 1 e 2 di cui allo stesso Annesso 5, con riferimento alle seguenti voci dello Schema 3:

- Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP", corrispondente alla somma del:
 - "Totale costi operativi"; punto 3 Schema 1
 - "Totale ammortamenti"; punto 4 Schema 1:
- Quota di ricavi generati dall'adempimento degli OSP:
 - "Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP"; punto 1 Schema 1
- il CIN Regolatorio (punto 4 Schema 2: "Capitale Investito Netto Regolatorio"), che moltiplicato per il WACC determina l'utile ragionevole "Remunerazione del capitale investito").

Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio, tenuto conto dell'allocazione dei rischi e nell'ottica di perseguire l'efficienza delle gestioni e la riduzione della spesa pubblica, le voci dello Schema 3 (Allegato 2 PEF) hanno permesso di determinare la compensazione chilometrica costante per i servizi TPL relativi all'assolvimento degli OSP e verificare altresì l'economicità del corrispettivo posto a base d'asta con il rispetto delle condizioni di equilibrio economico di cui alle note dello Schema 3.

Per il dettaglio vedi allegato 2 "PEFS" .

SEZIONE 9 - PIANO DI ACCESSO AL DATO

Ai sensi dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento definito dall'EA, prima della stipula del CdS, che individua i seguenti elementi concernenti:

- l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time, nonché la via telematica della richiesta del dato;
- il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.

Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA, al fine di costituire una banca dati della concessione, e dell'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti, il gestore dovrà fornire le seguenti informazioni eventualmente rese disponibili a terzi tramite le differenti

modalità di accesso:

- Servizi programmati (o DBC)
- Indagini di Frequentazione
- Venduto
- Mezzi
- Personale
- Diario della Regolarità
- Accessibilità PMR

Per il dettaglio vedi allegato 4 “PAD”.

SEZIONE 10 - MATRICE DEI RISCHI

In base a quanto disposto dalla Misura 13 dell’Allegato A della Delibera ART n. 154/2019 e specificatamente indicato all’Annesso 4 della stessa delibera, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF), l’EA ha la facoltà di:

- identificare e valutare gli specifici rischi connessi all’esercizio del servizio TPL
- definire quindi la “Matrice dei rischi”
- allocare i rischi a carico di ciascuna delle Parti, che dovranno essere saranno oggetto di revisione periodica.

Tali rischi sono stati valutati, tenendo conto di un’analisi dei costi/benefici per il verificarsi di eventi incerti, valutando la trasferibilità degli effetti degli stessi all’IA entro un limite cui non è compromessa la sostenibilità del PEF.

Per il dettaglio vedi allegato 1 Matrice dei rischi

SEZIONE 11 - OBBLIGHI DI INFORMAZIONE, TRASPARENZA E SISTEMA DI PENALITÀ

L’IA dovrà predisporre la Carta dei Servizi che preveda, in conformità alla normativa vigente, almeno i seguenti contenuti:

- standard di qualità e di quantità generali e specifici relativi alle prestazioni erogate;
- modalità di accesso alle informazioni garantite;
- modalità per inviare i reclami;
- modalità per adire le vie conciliative e procedure alternative di risoluzione delle controversie;
- modalità dettagliate di ristoro all’utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza;
- forme di risarcimento;
- valorizzazione del fattore sicurezza a bordo ed a terra relativamente a incidentalità, furto e molestie;
- valorizzazione dell’attenzione all’ambiente in termini di utilizzo di mezzi a ridotte o nulle emissioni inquinanti in relazione al totale dei mezzi utilizzati per il servizio e consumi di carburante.

L’IA dovrà:

- pubblicare la Carta dei Servizi nel formato integrale sul sito web

- porre in visione per l'utenza, una versione ridotta della Carta dei servizi presso:
 - le sedi aziendali,
 - gli Uffici URP dei Comuni,
 - le principali biglietterie.

L'IA dovrà pubblicare sul proprio sito web istituzionale almeno i seguenti documenti:

- Carta dei servizi
- Contratto di Servizio

Il mancato rispetto dei precedenti obblighi potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come previsto dal contratto di servizio.

SEZIONE 12 - STANDARD DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

Nel capitolato di gara saranno individuati degli specifici indicatori, ossia "Standard di qualità del servizio", ai fini della valutazione del livello di qualità del servizio esercito, anche sulla base di quanto previsto nell'"Allegato A alla delibera ART n.154/2019", Misura 16, comma 2, e Annesso 7.

In particolare, in merito al materiale rotabile, i PG dovranno offrire un parco veicolare che includa mezzi in regola con le disposizioni della LEGGE n. 156 del 9 novembre 2021 in merito alla classe di emissione e le altre prescrizioni attinenti. Tra i criteri di valutazione saranno inclusi elementi premianti per le offerte che assicurino una migliore qualità dei mezzi ed un piano di rinnovo della flotta bus da sviluppare durante il periodo di affidamento del servizio. Almeno il 40% della flotta, a regime, dovrà essere dotata di pedane per garantire l'accessibilità alle PMR.

Contestualmente a tali standard saranno definite le relative penali in caso di mancato raggiungimento dei valori stabiliti. Gli standard dovranno tenere conto anche degli ulteriori impegni assunti dall'IA in sede di offerta.

La Responsabile del Servizio n.3
Dr.ssa Daniela Nocentini