

Comune di Anghiari

Provincia di Arezzo

**RELAZIONE DI AFFIDAMENTO PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO
DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, SU GOMMA, PER LA RETE
A DOMANDA DEBOLE DEL COMUNE DI ANGHIARI**

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 **CTP 2003 CONSORZIO TRASPORTO PERSONE** via Tiziano 32 52100 Arezzo P.I. e C.F. 01768330514.
- **GE:** Gestore Entrante
- **GU:** Gestore Uscente, Autolinee Toscane S.p.A., Società Affidataria esercente attualmente parte dei servizi di Trasporto Pubblico Locale negli Ambiti del Comune di Anghiari.
- **IA:** Impresa Affidataria
- **KPI:** Key Performance Indicators (Indicatori Principali di Prestazione)
- **PEFS:** Piano Economico Finanziario Simulato
- **PG:** Partecipante di Gara
- **RdA:** Relazione di Affidamento
- **Servizi flessibili:** servizi di trasporto pubblico locale eserciti in modalità dipendente dalla domanda 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)

Premessa

L'art. 34, comma 20, del Decreto Legge del 18 Ottobre 2012, n. 179, abrogato dal successivo D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, ha previsto la redazione di un'apposita relazione *"...che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste"*. La delibera dell'ART 154/2019, ha permesso di predisporre un unico documento che includesse la Relazione di affidamento e la relazione di cui sopra. A tal proposito, quindi, la presente relazione vuole motivare la modalità di affidamento del servizio pubblico di trasporto locale prescelta perseguendo, nel rispetto della normativa vigente, anche gli obiettivi di garanzia quali:

- conformità ai requisiti previsti dalla disciplina europea;
- efficacia rispetto alle finalità di interesse generale degli enti territoriali;
- efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
- qualità del servizio nell'interesse degli utenti.

Questa Relazione di Affidamento (RdA) presenta le motivazioni che hanno portato alla scelta della modalità di affidamento, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo. La relazione dà conto, altresì, degli obblighi di servizio richiesti all'IA, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, sulla scorta della elaborazione del Piano Economico Finanziario Simulato, in aderenza alle disposizioni vigenti, in confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 175/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Art. 1 LO SCENARIO REGIONALE DI RIFERIMENTO

A partire dall'anno 2010 la Regione Toscana (di seguito "Regione") ha avviato un processo di rinnovamento del complessivo servizio TPL a livello regionale. Di seguito vengono riportati i principali atti con i quali la Regione ha indirizzato il processo di rinnovamento, identificando le responsabilità degli attori coinvolti (EE.LL., Regione stessa e Aziende di Trasporto Pubblico) per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico Locale (di seguito "Servizio TPL") e dei Contratti di Servizio (di seguito "CdS"). In particolare:

con la riforma del trasporto pubblico locale avviata con la L.R. 29 dicembre 2010 n. 65 (Legge Finanziaria per l'anno 2011) la Regione ha perseguito gli obiettivi di un miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi e di una rinnovata governance dell'intero comparto;

con DGRT n. 493 del 4/6/2012, poi integrata dal DGRT n. 612 del 10/7/2012, la Regione ha approvato i primi indirizzi per la gara del Servizio TPL del lotto unico per l'intero territorio regionale;

con DGRT n. 721 del 6/8/2012 “Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98 (Servizi autorizzati)” la Regione ha approvato l'analisi delle reti di TPL e ha individuato gli ambiti di attuazione per i servizi autorizzati; per le reti urbane, la rete extraurbana, comprensiva delle linee regionali di collegamento fra i capoluoghi di provincia e la rete debole di interesse locale, prevedendo l'affidamento tramite procedura di gara per ottimizzare le risorse della Regione e degli EE.LL.;

con DGRT n. 129 del 27 febbraio 2013 “Integrazione e modifica della delibera G.R. 493 del 4/6/2012” relativa ai primi indirizzi per la gara TPL e integrazione della DGR 492 del 4/6/2012 di recepimento dell'Intesa della Conferenza dei Servizi di TPL e della DGR 721 del 6/8/2012 “Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98” (Servizi autorizzati), la Regione ha garantito il coordinamento fra gli obiettivi indicati nelle norme nazionali ed in particolare con la legge di stabilità per l'anno 2013. A tale riguardo con la medesima delibera 129/2013 la Giunta Regionale Toscana ha deciso di integrare e modificare i precedenti indirizzi di gara, assunti con le delibere GRT n. 493 del 04 giugno 2012 e n. 612 del 10 luglio 2012, prevedendo per la fase iniziale di gestione del servizio (indicata in 24 mesi) il sostanziale mantenimento dell'attuale (ai tempi dell'atto) offerta di servizi sul territorio della Regione;

in data 29/12/2017, la Regione, Autolinee Toscane S.p.A., Mobit S.C. a r.l. e i correnti gestori (tutti riuniti in ONE S.C. a r.l.), hanno sottoscritto il Contratto Ponte relativo all'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico nell'ambito regionale toscano ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE 1370/2007 per la durata di 2 anni (dall'1/1/2018 al 31/12/2019), secondo una tempistica compatibile con la risoluzione del contenzioso e il subentro del nuovo aggiudicatario della gara;

contestualmente, in data 29/12/2017, la Regione e gli operatori di trasporto Autolinee Toscane S.p.A. e Mobit S.C.a.r.l. hanno sottoscritto un accordo (di seguito “Accordo a latere”) nel quale le Parti, al fine di chiarire i rapporti fra il contratto della gara del lotto unico e il Contratto Ponte nonché di avviare lo svolgimento delle attività propedeutiche alla stipula del Contratto di Servizio, hanno assunto specifici obblighi circa il subentro del nuovo gestore nella disponibilità dei beni essenziali per l'esecuzione del servizio;

con Decreto Dirigenziale n. 6585 del 19/4/2019 la Regione ha aggiudicato in via definitiva ad Autolinee Toscane Spa la gara per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL nell'ATO regionale toscano;

in data 10/08/2020, è stato firmato tra Regione e Autolinee Toscane Spa il relativo contratto (registrato all'Agenzia delle Entrate - Ufficio Territoriale di Firenze - in data 13/08/2020), nel quale l'avvio del servizio sarebbe stato subordinato alla completa acquisizione, da parte del nuovo gestore Autolinee Toscane Spa della disponibilità di tutti i beni essenziali e del personale, necessari per l'effettuazione del servizio stesso;

con la DGR n. 860 del 9 agosto 2021, al completamento del passaggio dei beni essenziali e del personale da parte dei precedenti gestori, il servizio di trasporto con Autolinee Toscane Spa è stato effettivamente avviato a partire dal 1° novembre 2021. Il Contratto prevede una prima fase T1 (di 24 mesi) dal 1/11/2021 nella quale non ci sono variazioni al servizio rispetto a quello precedente esercito dagli altri operatori e una fase T2 a partire dal 1° novembre 2023 nella quale il servizio viene esercito con una nuova pianificazione.

In particolare con la Delibera n. 524 del 15/05/2023, la Regione ha deliberato:

- per le motivazioni riportate in premessa della stessa Delibera n. 524, che la progettazione prevista nel contratto di concessione al tempo T2, ossia la rete dei servizi complessiva riprogettata e da esercire a partire dal 25° mese contrattuale, sia della rete strutturale (linee forti) che delle reti dei servizi a domanda debole al di fuori del lotto strutturale, mantenga il monte chilometri previsto con la DGRT n. 281 del 2 marzo 2020, con la quale sono stati approvati gli indirizzi per l'adeguamento del contratto di concessione della gara del lotto unico regionale, secondo una articolazione così definita:
- per Km 101.690.519,88 nel lotto strutturale (sull'intero territorio regionale), oltre i servizi flessibili per 50.722,22 h e Km. 7.262.540,70 per i servizi fuori lotto strutturale (nell'intero territorio regionale), relativamente ai servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della sopraddeffata fase T2 e, quindi, maggiori rispetto a quelli già attivati da parte degli enti locali, come si rileva dalla DGR n. 517 del 15/05/2023;
- di procedere all'aggiornamento delle risorse, comprensive di quelle necessarie alla copertura delle percorrenze trasferite di cui alla DGRT 281/20 sopra richiamata, per finanziare l'esercizio dei servizi nelle aree a domanda debole a favore degli EE.LL. competenti agli affidamenti, in aderenza a quanto previsto dall'allegato C della delibera GR 391/2014, con applicazione del tasso di rivalutazione dell'1,53% (risorse confermate da Regione Toscana in data 16 giugno 2023 tramite il Decreto n. 12932/2023);
- di rimodulare le risorse previste nell'allegato C alla delibera GR 391/2014, oggi aggiornate secondo le indicazioni progettuali successivamente rappresentate dagli enti locali al Concessionario e alla Regione, in

adeguamento alle mutate esigenze della domanda sui territori di riferimento al fine di consentire l'avvio dei procedimenti di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole, da parte degli enti locali competenti;

- che negli atti di gara predisposti dagli EE.LL., e qualora ne debbano ricorrere le condizioni, di prevedere il rispetto della L.R. 42/98 in tema di trasferimento degli addetti attivando la procedura di ricognizione su beni e personale. La procedura di ricognizione su beni e personale è stata avviata dall'EA rispettivamente in data 16/05/2025 (nota Prot. 6853) e 12/05/2025 (nota prot.n. 6584)

Art. 2 II QUADRO REGOLATORIO

D. Lgs. 422/97 e s.m.i.;

Con questo decreto è stato conferito alle regioni ed agli EE.LL. le funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Il decreto, che nel corso degli anni ha subito modifiche ed integrazioni, prevedendo tra gli altri:

- all'art. 17 che: gli EE.LL. definiscono gli obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'art. 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi (determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a)), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche da eventuali servizi complementari alla mobilità definiscono nei contratti di servizio gli obblighi di servizio pubblico e le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
- all'art. 18 che: l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti EE.LL.. Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati

hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

La L.R. N. 42/98

La Regione con la presente legge:

- individua i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni che non richiedano l'esercizio unitario su base regionale, nel rispetto, in particolare, dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'amministrazione;
- stabilisce le regole per l'esercizio delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, al fine di assicurare il diritto alla mobilità ed un suo esercizio in termini economicamente e ambientalmente sostenibili in coerenza con la pianificazione territoriale, tutelando le aree economicamente e territorialmente svantaggiate;
- persegue l'ottimizzazione e la razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico, realizzando un sistema coordinato ed integrato dei servizi, anche tra le diverse modalità di trasporto, a cui corrispondano sistemi tariffari integrati, nonché favorendo il superamento delle barriere che limitano l'accessibilità di tutti i cittadini ai servizi;
- incentiva la separazione fra le funzioni di amministrazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico, nonché il superamento degli assetti monopolistici, introducendo il principio del ricorso alle regole concorsuali;
- concorre alla salvaguardia ambientale con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

Il regolamento comunitario disciplina i servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva.

L'art. 2 del regolamento definisce:

- autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

- obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo.

L'art. 4 del regolamento indica il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali. In particolare è necessario che:

- Siano definiti con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore di trasporto deve assolvere e le zone interessate;
- Siano stabiliti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del citato art. 3, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara "equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione".

LA LEGGE N. 99/2009

L'art. 61 di questa legge dispone: "1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina

comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

D.M. Trasporti n. 157 del 28/03/2018, n. 157

Il presente decreto definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione.

Il D. Lgs n. 201 del 23/12/2022

Il presente decreto:

- ha per oggetto la disciplina generale dei servizi di interesse economico generale prestati a livello locale;
- stabilisce principi comuni, uniformi ed essenziali, in particolare i principi e le condizioni, anche economiche e finanziarie, per raggiungere e mantenere un alto livello di qualità, sicurezza e accessibilità, la parità di trattamento nell'accesso universale e i diritti dei cittadini e degli utenti;
- assicura, nel rispetto del diritto dell'Unione europea e ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, la tutela e la promozione della concorrenza, la libertà di stabilimento e la libertà di prestazione dei servizi per gli operatori economici interessati alla gestione di servizi di interesse economico generale di livello locale;
- nell'ambito della competenza legislativa esclusiva dello Stato di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, individua le funzioni fondamentali di indirizzo, controllo e regolazione degli enti locali relative ai servizi di interesse economico generale di livello locale, al fine di assicurare l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale e territoriale;
- Include disposizioni che costituiscono norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica e sono applicate nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

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 Deliberazione della Giunta Comunale n°55 del 01.08.2012 il Comune di Anghiari ha 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.

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.

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 che prevedeva:

- la 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, comunque, non sono state utilizzate/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;

- la 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;
- la ri-determinazione per ciascun Comune di un corrispettivo Euro/Chilometro, riconosciuto già da questo anno 2023, quale quota di cofinanziamento regionale per il Servizio TPL di Rete Debole, a seguito dell'adeguamento inflattivo riconosciuto dalla Regione, e che sarà aumentato di una percentuale di 1,53, per ogni anno di vigenza del Contratto Unico Regionale, e, pertanto, dal 2024 fino al 2032;
- 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.

LE MISURE ART

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare:

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 30 marzo 2017, n. 48 contenente "Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012";

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

La Misura 3 della Delibera ART 154/2019 dispone che "Ai fini dell'indizione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l'EA individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura".

Ai sensi della successiva Misura 4 della Delibera ART 154/2019 "l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse"

Sulla base degli estratti delle Misure 3 e 4 della Delibera ART 154/2019 sopra riportati la "Consultazione" ha avuto come oggetto i seguenti aspetti:

- l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei beni sopraindicati e delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

Art. 3 LE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO IN AFFIDAMENTO

La procedura in oggetto prevede l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (di seguito "Servizio TPL"), sulle aree deboli, per una percorrenza annuale su gomma complessiva pari a 85.000 v*km/anno. Quindi, dall'avvio del servizio fino al 10/06/2030, nell'ATO del Comune di Anghiari dovranno essere eserciti 255.000 v*km complessivi per i servizi TPL, ipotizzando l'avvio del servizio dal 10/09/2025;

Il servizio TPL dovrà essere esercito nei territori comunali e limitrofi come di seguito indicato:

1. **Linea Rossa:** Scheggia - Montemercole -Tavernelle - San Lorenzo - Via della Fossa - (supporto: Zona bassa del C.A. di Anghiari).
2. **Linea Verde:** Fighille - Ghetto - Catigliano - Scoiano -Carmine - Zona alta del C.A. di Anghiari - (supporto: San Leo - Via Pasolini).
3. **Linea Arancione:** San Leo - Zona bassa del C.A. di Anghiari - Santa Fiora - Santo Stefano -Sospiri - Gricignano - (supporto: Ghetto - San Leo Z.I. - S.R. 73).
4. **Linea Blu:** Bagnolo - Motina - Micciano – San Benedetto - Viaio - (supporto: Santa Fiora - Santo Stefano - Sospiri -Sterpeto

L'affidamento del Servizio TPL, è unitario (Lotto Unico), ancorché suddivisi ai soli fini dell'esercizio e delle funzioni di programmazione. L'EA ha definito un unico lotto come oggetto di gara del servizio 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 su quattro linee, 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 e quattro le linee.

Invero, l'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).

Il servizio è finanziato con risorse messe a disposizione dalla Regione Toscana, dal bilancio proprio del Comune di Anghiari e dai proventi degli abbonamenti scolastici, 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.

La modalità di affidamento prescelta

Nella more di espletamento della procedura di affidamento, stante che il servizio di trasporto scolastico a porte aperte del Comune di Anghiari, risultava in scadenza il

15/06/2025, con Avviso di pre-informazione pubblicato in data 11/03/2025 prot. n.157529-2025, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, il Comune di Anghiari ha notificato l'avvio di una procedura per l'affidamento di un contratto di servizio pubblico – “servizi di rete debole comunale del trasporto pubblico locale del Comune di Anghiari combinato con servizi di trasporto scolastico”. Oggetto è l'esecuzione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri con autobus ovvero trasporto pubblico su gomma, il chilometraggio stimato indicato nell'avviso era pari a km 84.000.

Con Determinazione del Funzionario Responsabile n. 41 in data 02/08/2024 sempre in esecuzione della citata Deliberazione della Giunta Comunale n. 32 in data 06.05.2024, è stata disposta la proroga dell'affidamento 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 dei servizi di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, fino alla data del 15.06.2025, nelle more dell'espletamento della procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale integrato con lo scolastico a porte aperte.

La modalità di affidamento prescelta dall'EA visto l'art. 5, par. 4, 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.18, comma 2 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”.

L'amministrazione comunale, in considerazione delle proprie risorse, organizzazione, necessità, può decidere se gestire internamente i servizi di pubblica mobilità, gestione in economia, oppure se affidare esternamente il servizio del trasporto passeggeri su gomma. Il servizio di trasporto pubblico locale, integrato ed efficientato con il servizio di trasporto scolastico, verrà affidato esternamente in forma di appalto di servizi (a rettifica di quanto precedentemente descritto nella RDA) mediante affidamento diretto ai sensi dell'art. 5, comma 4 del regolamento (CE) 1370/2007, stante che il valore annuo medio stimato del servizio pubblico è inferiore a 1.000.000,00 euro e che i chilometri percorsi annui sono inferiori a 300.000.

La scelta di affidare il servizio di trasporto locale, integrato ed efficientato con il servizio di trasporto scolastico a porte aperte, in forma di appalto di servizi, piuttosto che in regime di concessione di servizi, deriva dalla struttura/conformazione del servizio nel contesto del territorio del Comune di Anghiari (TPL di rete debole), e dalla scelta di progettare un servizio di TPL in maniera capillare che possa raggiungere le diverse frazioni dislocate dai maggiori centri urbani posti a valle. Questa caratteristica del servizio, scelta dell'Amministrazione, determinerebbe un'esiguità degli incassi, tale che il rischio commerciale è a carico dell'EA.

Si ritiene che l'IA potrà avere l'onere invece di gestire la rete di vendita, assicurare miglior performance di canali di vendita (es. acquisto a bordo con carte bancarie),

effettuare controlli sull'evasione tariffaria etc. etc. e su tali attività questo EA prevederà penali sull'inefficienza.

La progettazione delle reti e dei programmi d'esercizio (PDE)

L'attività di Progettazione delle reti e dei programmi di esercizio (PDE) è stata svolta dall'EA congiuntamente con il GU come previsto dal contratto siglato dal GU (Autolinee Toscane) e Regione, che prevede all'Art. 2 che il Concessionario, ossia il GU per il servizio oggetto della presente gara, debba effettuare "la progettazione dei servizi in area a domanda debole, come individuati nella Delibera della Giunta Regionale 12 maggio 2014 n. 391, e successive modifiche, da affidare al tempo T2 da parte degli Enti Locali, progettazione da sviluppare in collaborazione con gli stessi Enti."

Il GU provvederà a fornire all'Osservatorio per la Mobilità ed i Trasporti della Regione Toscana la "VERSIONE 1" del suddetto Progetto;

CENSIMENTO DEI BENI E DEL PERSONALE (DELIBERA ART 154/2019)

Come previsto dalla Delibera ART n. 154/2019, in parallelo alla progettazione della rete dei trasporti, è stato necessario svolgere l'analisi dell'assetto economico finanziario - patrimoniale dei servizi da affidare. Per l'espletamento di tale attività è stata necessaria una fase di censimento dei beni strumentali (mobili ed immobili) e del personale del GU che attualmente esercisce il servizio TPL nei territori del Comune di Anghiari e del GA svolta successivamente alla data di affidamento dell'incarico tramite procedura emergenziale come indicato al punto 3.11) della presente RdA.

La raccolta dei dati è stata portata avanti tramite una prima richiesta da parte dell'EA al GU delle informazioni inerenti al materiale rotabile, ai beni immobili e al personale che, dovrebbe essere messo a disposizione dal GU ai fini della gara di affidamento in concessione dei servizi TPL appartenenti al lotto Debole e, quindi, dell'IA. La richiesta di "ricognizione dei beni e delle risorse umane da sottrarre al lotto regionale in favore del lotto comunale ai sensi dell'art. 18 bis della Legge Regionale n.42/1998 e ss.mm.ii e art. 20/bis della Legge Regionale n.42/1998 e ss.mm.ii." è stata inviata dall'EA al GU con specifica lettera in data 30/03/2023 per il personale (nota Prot. 3977),(bus e paline) del 30/03/2023 prot 3973 ai sensi di quanto previsto dalla delibera ART 154/2019.

Il GU ha fornito in data 04/05/2023 prot.n.5590 il suo contributo sono stati acquistati di n.85 paline per € 4256,80 più IVA (€ 50,08 cadauna) e **n.89 ad uso non esclusivo per € 18,25 più Iva per ognuna annuo.**

Art. 5 LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

Fasi della procedura di consultazione e redazione della Relazione di Affidamento

La procedura di consultazione definita dall'EA, successivamente alle attività di censimento dei beni e del personale svolta secondo quanto riportato all'Art. 4 della presente RdA, si è articolata nelle seguenti fasi:

Pubblicazione sul sito istituzionale dell'amministrazione del "Documento di consultazione" (approvato con Determina n. 29 del 16/05/2025) e in visione dal giorno stesso);

Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interesse (il GU e i potenziali operatori interessati, i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe).

I risultati della procedura di consultazione sono inseriti nella presente versione della Relazione di Affidamento che, pubblicata sul sito istituzionale dell'amministrazione, sarà contestualmente trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART"), ai fini di vigilanza ed approvazione, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate

ESITO DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

Il Comune di Anghiari ha avviato la consultazione con pubblicazione dell'avviso e del documento di consultazione sul sito dell'Ente al link <https://www.comune.anghiari.ar.it/> in data 16/05/2025 e con termine della procedura in data 27/05/2025. Parallelamente alla pubblicazione sul sito istituzionale, la documentazione di cui sopra è stata trasmessa agli stakeholders individuati (associazioni consumatori, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali).

Tutti i documenti finalizzati alla procedura di consultazione pubblicati ed inviati sono allegati alla presente relazione (allegato xx).

Art. 6 RICOGNIZIONE DEI BENI STRUMENTALI E DEL PERSONALE

I beni strumentali utilizzati dall'attuale gestore

AUTOBUS FX076LY
AUTOBUS FV929GJ
AUTOBUS GE114ZW
AUTOBUS FE980EW

CONTROLLA ANCHE TU I DATI DALLE LETTERE CHE TI HO INVIATO

I criteri di classificazione dei beni

Ai fini della classificazione dei beni oggetto dell'attività di censimento, i contributi raccolti tramite la presente consultazione dovranno tener conto di quanto disposto dalla Misura 4 dell'Allegato A della Delibera ART 154/2019, che distingue gli stessi in "essenziali", "indispensabili" e "commerciali".

In particolare, sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- A. condivisibilità;
- B. non sostituibilità;
- C. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- D. dominanza.

Sono, invece, definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- A. non condivisibilità
- B. non sostituibilità
- C. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli "essenziali" o "indispensabili" e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

Materiale rotabile

Come da delibera dell'ART 154/2019, per il materiale rotabile deve essere verificata la condizione di "indispensabilità" e non quella di "essenzialità", in quanto tale materiale è da intendersi "non condivisibile". Tuttavia affinché il materiale rotabile sia classificabile come "indispensabile" è necessario che siano verificate anche le condizioni di "non sostituibilità" e di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili", ossia che in riferimento alla dimensione della gara il parco veicolare necessario per l'esercizio del servizio non sia reperibile tramite canali differenti rispetto alla messa a disposizione dello stesso da parte del GU, in tempi consoni per l'avvio del servizio. Per la gara in oggetto le condizioni verificatesi sono le seguenti:

Trasferimento del personale

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.

Obblighi di servizio pubblico

L'obbligo di servizio pubblico 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.

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:

piano di esercizio da svolgere

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 di cui alla sezione "A".

Si evidenziano qui le previsioni della DGR n. 391 del 12/05/2014 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 emesso dal gestore unico regionale 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, oltre per quanto di competenza,

l'applicazione della tariffa per gli abbonamenti degli studenti delle scuole dell'obbligo del comune.

Universalità

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

Continuità

Non è prevista alcuna interruzione di servizio al momento dell'entrata in vigore del contratto; disponibilità immediata di tutti i mezzi tecnici-operativi e organizzativi per assicurare la gestione del servizio a partire dalla data di inizio dell'affidamento; 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 del Comune. L'affidatario persegue l'obiettivo del regressivo, continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più funzionali allo scopo.

Monitoraggio e controllo

Il controllo sullo svolgimento del servizio potrà essere svolto dall'ente innanzitutto verificando il rispetto degli obblighi contrattuali attraverso la verifica della reportistica e monitorando il grado di soddisfazione da parte dell'utenza attraverso le eventuali segnalazioni ricevute.

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

Valore stimato dell'appalto

L'importo annuale del contratto di affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico locale, al lordo dell'eventuale ribasso offerto, ammonta a € 220.000,00

esclusa I.V.A. da corrispondere nella misura prevista dalle leggi vigenti, per una percorrenza complessiva di Km 85000. (€ 2,59 a km) per 3 anni, per un totale di € 660.000,00.

Tra gli altri ricavi del PEF è stato previsto il minor costo dovuto all'uso del mezzo messo a disposizione della stazione appaltante quotato il € 10.000,00 annui pari alla quota di ammortamento..

L'importo a base di gara comprende i costi della manodopera che la stazione appaltante ha stimato, per ciascuna annualità, pari ad un'incidenza del circa 33,00 %. calcolati sulla base delle più recenti tabelle del costo medio orario del lavoro per i dipendenti da aziende CCNL autorimesse e noleggio automezzi CCNL IC35 o similari - pari ad una stima triennale di € 198.000,00 di manodopera.

I costi della manodopera non sono soggetti a ribasso. Resta ferma la possibilità per l'operatore economico di dimostrare che il ribasso complessivo dell'importo deriva da una più efficiente organizzazione aziendale.

Gli oneri della sicurezza sono stati quantificati in € 3.500,00.

REQUISITI DI PARTECIPAZIONE DEGLI OPERATORI

Possono partecipare alla gara gli operatori economici ai sensi dell'art. 65 del D.Lgs n. 36/2023, che non

incorrono nelle cause di esclusione come determinate dagli articoli 94 e 95 del medesimo Decreto Legislativo.

È necessaria l'iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA) oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato per attività pertinente con quelle oggetto della procedura di gara.

È necessaria l'autorizzazione all'Esercizio della Professione di trasporto di persone su strada (AEP) comprovata dall'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) come previsto all'articolo 11 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 291 del 25/11/2011 in osservanza al Regolamento (CE) n. 1071/2009 o equivalente titolo emesso in ambito comunitario.

È necessario il possesso, ai sensi dell'art. 48, comma 7, lettera b), del D.L. n. 50/2017, di un Patrimonio Netto

pari almeno al 15% del corrispettivo medio annuo posto a base di gara.

Sarà previsto come requisito di capacità economica finanziaria un fatturato globale medio annuo riferito agli ultimi 3 esercizi finanziari disponibili non inferiore al valore annuo posto a base di gara e un fatturato specifico medio annuo nel settore di attività oggetto dell'appalto riferito agli ultimi 3 esercizi finanziari non inferiore al 50% del valore annuo posto a base di gara.

Sarà previsto come requisito di capacità tecnica e professionale l'aver eseguito mediamente nell'ultimo triennio servizi analoghi nel settore dei servizi di trasporto pubblico terrestre (CPV 60112000-6) per un ammontare non inferiore al 50% dei km/anno posti a base di gara.

Art. 7 PEF SIMULATO

La redazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), nel rispetto delle indicazioni fornite dalla Delibera ART n. 154/2019, nonché di quanto previsto dalla normativa comunitaria (regolamento (CE) n.1370/2007) nazionale (decreto legislativo n. 422/1997), consente di definire il valore del corrispettivo dei servizi di TPL.

Il PEFs è stato elaborato, considerando un orizzonte temporale di 3 anni, ovvero dal 01/09/2026 fino al termine dell'appalto previsto il 31/02/2029, tenendo conto di un tasso di inflazione (programmato) annuale pari a 1,53%, applicato ai costi operativi.

Per la costruzione del PEFs sono utilizzati i parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, dai criteri indicati nell'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019.

Il PEFs è necessario ai fini della definizione/valutazione della congruità della base d'asta tramite:

La definizione delle entrate e delle uscite previste per ciascun anno di durata dell'affidamento,

Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;

L'utilizzo del Weighted Average Cost of Capital (di seguito WACC) determinato dall'ART, il cui valore è impiegato sia per la determinazione del costo opportunità del capitale investito di ciascun anno, sia come Tasso Interno di Rendimento (T.I.R.) per il calcolo del VAN dei corrispettivi.

Tramite il PEFs, l'Amministrazione determina per il Servizio TPL, oggetto della presente gara, il corrispettivo chilometrico ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali ammissibili stimati incluso la remunerazione del capitale e rapportato al budget chilometrico da esercire.

La normativa (DM 157/2018, Dlgs 50/2017) prevede che i costi standard di produzione siano utilizzati come elemento di riferimento per il calcolo del corrispettivo da porre a base d'asta tenendo conto delle specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali.

Si ritiene che Il particolare contesto dell'appalto oggetto della Relazione non permetta l'applicazione tout court della formula riportata nel DM 157/2018, risultato di una regressione statistica sui casi aziendali riportati nell'Osservatorio Nazionale.

La dimensione produttiva dei servizi oggetto di appalto non è assolutamente confrontabile con i casi presi in esame dal DM 157/2018 e l'applicazione della formula porterebbe a risultati di costo/km non adeguati al contesto.

Si è pertanto fatto riferimento ad un approccio bottom up per il calcolo dei costi standard determinando il costo in maniera analitica a partire da standard produttivi e

tecnologici, considerando i principali fattori utilizzati dall'azienda per il suo funzionamento (personale, mezzi, consumi, manutenzione, amministrazione).

Si evidenzia che simile approccio analitico è stato utilizzato dalla Regione Toscana per la documentazione della gara dell'ATO regionale da cui discende l'attuale procedura di gara.

Per il dimensionamento del personale si è proceduto, in primo luogo, alla definizione della stima del personale di guida tenendo conto del piano di esercizio nonché di parametri standard in termini di numero medio annuo di ore di guida per autista presenti nella letteratura di settore.

Il resto del personale calcolato sulla base di % rapportate al personale di guida secondo quanto previsto dalla letteratura di settore (si è fatto in particolare riferimento ai parametri previsti dalla documentazione della gara per l'ATO unico regionale della Regione Toscana).

Il costo relativo al personale viene calcolato con riferimento ad un costo orario medio del settore.

Il parco autobus è stato dimensionato attraverso l'individuazione del numero di mezzi contemporaneamente in

circolazione durante le ore di maggiore offerta, ovvero durante le c.d. ore di punta.

Dall'analisi attraverso l'indicatore relativo al Massimo Impiego di Veicoli (MIV), emerge la necessità di svolgere il servizio con un numero minimo di autobus pari a 4/5.

La stima del costo del carburante, per gli autobus alimentati a gasolio, si basa sull'andamento degli ultimi 3 anni del costo medio annuo sottraendo l'IVA e le accise oggetto di rimborso. Circa i consumi medi sono utilizzati parametri standard tratti dalla letteratura di settore.

I costi di manutenzione, al netto del personale, sono definiti sulla base di parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard.

I costi relativi a tasse, revisioni e polizze assicurative sono definiti sulla base di parametri standard di mercato.

Per il calcolo del riconoscimento all'Impresa Affidataria, per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, del margine di utile

ragionevole viene utilizzato il tasso di remunerazione del capitale definito dall'ART attraverso propria Delibera 32/2024.