



**COMUNE DI TERRANUOVA
BRACCIOLINI**
(PROVINCIA DI AREZZO)

52028 - TERRANUOVA BRACCIOLINI (AR)
P.zza della Repubblica, 16
Tel. 055 **9194771**
Part. IVA e C.F. 00231100512

SERVIZI PUBBLICI DI RILEVANZA ECONOMICA

SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER LA RETE DEBOLE INTEGRATO CON IL TRASPORTO SCOLASTICO

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

Sommario

INFORMAZIONI DI SINTESI	2
PREMESSA.....	3
SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO	3
A.1 – Normativa e Regolamentazione regionale	3
A.2 –Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Arezzo – atti del Comune.....	5
A.3 - Indicatori e schemi di atto.....	7
SEZIONE B - DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.....	7
B.1 – Stato attuale: servizi di TPL e di trasporto scolastico. Progettazione di rete ed integrazione con il trasporto scolastico.....	7
B.2 – Obblighi di servizio pubblico	10
SEZIONE C - MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA, VALORE DELL'APPALTO.....	12
C.1 – Progettazione delle reti e dei programmi di esercizio.....	14
C.2 – Durata del contratto di servizio	14
SEZIONE D- ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	14
SEZIONE E- PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO.....	15
SEZIONE F- OBIETTIVI DEL CONTRATTO DI SERVIZIO.....	15
F1-Definizione delle condizioni di qualità del servizio.....	16
SEZIONE G – CRITERI ADOTTATI PER LA STESURA DEL “PEF” SIMULATO Vedi “Allegato 5 ”.....	17

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE INTEGRATO CON IL SERVIZIO SCOLASTICO ESCLUSIVO
Importo dell'affidamento	€ 3.178.427,00 comprensivo di iva al 10%
Ente affidante	Denominazione: COMUNE di TERRANUOVA BRACCIOLINI Codice fiscale / P.IVA: 0023110051 Indirizzo postale: Piazza della Repubblica, 1 Terranuova Bracciolini Codice postale: 52028 (AR) Paese: Italia
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento diretto ai sensi ex art. 5 comma 4 del Regolamento CE n. 1370 del Parlamento europeo relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia
Durata dell'affidamento	Dal 01/08/2026 al 31/08/2032 CON OPZIONE DI RINNOVO PER ULTERIORI 24 MESI ANCHE FRAZIONABILI
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare	- Limiti territoriali del comune di Terranuova Bracciolini - Popolazione: circa 12.000 abitanti
SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Monica Cellai
Ente di riferimento	Comune di Terranuova Bracciolini
Area/servizio	Ufficio Istruzione e Servizi Sociali
Qualifica	Funzionario Responsabile dell'Area Servizi alla persona - EQ
Telefono	055/9194764
Pec	protocollo.terranuovabracciolini@cert.legalmail.it
Data redazione	giugno 2026

La relazione è stata aggiornata ed integrata con le note e le osservazioni pervenute con nota ns prot. 6379 del 19/03/2026 da parte dell'Autorità di Regolazione del Trasporto Pubblico e sostituisce integralmente quella redatta nel mese di ottobre 2025 ed allegata alla delibera di consiglio n. 60 del 23/10/2025.

Il presente documento viene pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente e sul portale trasparenza di ANAC secondo quanto disposto dal D.lgs 23 dicembre 2022, n. 201.

PREMESSA

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 (tra i quali il Comune di Terranuova Bracciolini) e a rischio di marginalizzazione (in particolar modo le frazioni), contemplata per la prima volta nel Programma Nazionale di Riforma dell'anno 2014 e definita nell'Accordo di Partenariato 2014-2020. Sono interne, infatti, 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 caratterizzato da utenza debole, soprattutto quella degli alunni che frequentano le scuole. A questo si aggiunge la domanda di trasporto di soggetti fragili per raggiungere i servizi sociali e sanitari collocati esclusivamente nel capoluogo.

La progettazione che il Comune di Terranuova ha pianificato già da alcuni anni per la gestione del servizio di trasporto pubblico su gomma garantisce un adeguato servizio nelle tratte considerate ormai di utenza debole.

Con Delibera n. 64/2024 dell'Autorità 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. 154/2019 e successive modificazioni, con cui le altre al Titoli 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; l'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA, prolungando pertanto i tempi per le osservazioni.

La scelta di gestione del servizio declinata nella presente relazione è maturata proprio dalla valutazione dell'attuale gestione con l'obiettivo di dare continuità ad un servizio apprezzato dalla cittadinanza e dalla stessa Amministrazione comunale, ma anche di potenziarne alcune caratteristiche qualitative che la normativa prevede e che risultano indispensabili quando si parla di servizi diretti alla cittadinanza.

SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A-1 Normativa e regolamentazione regionale

In Toscana la disciplina del TPL è normata dalla Legge Regionale (LR) n. 42/1998 e s.m.i. 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 Minimi 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), e l'individuazione di servizi minimi a carico regionale attraverso modalità differenziate per tipologia di bacino tra cui la Rete extraurbana debole, ovvero *“la rete di servizi di carattere locale di adduzione alla rete principale, svolti nell'ambito di singoli comuni, con diverse tipologie gestionali (dal TPL affidato con gara, ai servizi scolastici a porte aperte, all'utilizzo dei buoni-taxi etc.)”*.

Con Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 410 del 23/05/2011 venne approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle 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 venne dato 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 n. 612 10/07/2012, in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta ha indicato 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, ha configurato la gara come concessione di servizi tale da ricadere di conseguenza sotto la disciplina del Regolamento CE 1370/2007 e non sotto le direttive CE 2004/17 e 2004/18 (c.d. direttive appalti).

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 unico 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 a specifiche clausole e condizioni, da riportare negli atti di affidamento, attraverso le quali si persegue l'obiettivo del progressivo, costante miglioramento/mantenimento della qualità e delle condizioni del parco mezzi circolante 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 AT 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 dei dati relativi al "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. 517 del 15/05/2023 la regione, ha quantificato gli effetti di una rimodulazione ed estensione del finanziamento dei servizi di TPL a domanda debole risultanti fuori dal lotto unico regionale e affidati da Province, Città metropolitana di Firenze e Comuni per tutta la durata del periodo contrattuale, ovvero fino all'ottobre 2032, come risulta dall'allegato 1 e dal riepilogo di cui all'allegato 2 relativo al complesso delle risorse destinate ai servizi TPL a domanda debole. Altresì ha stabilito che prudenzialmente, gli Enti affidanti i servizi nelle aree a domanda debole prevedano, nei loro atti di gara anche in sede di rinnovo degli stessi, clausole che permettano la possibile revisione dell'assetto della rete esercita al fine di garantirne la sostenibilità economica.

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.

A-2 Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Arezzo – atti del Comune

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. 124 del 12/07/2012 il Comune di Terranuova Bracciolini 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; altresì l'amministrazione comunale, con la stessa deliberazione decideva di aderire nell'ambito dei servizi di TPL, alla comunità tariffaria.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 190 del 10/12/2013 il Comune di Terranuova Bracciolini approvava in linea tecnica il progetto di massima relativo ai servizi TPL di rete a domanda debole il cui prodotto chilometrico annuo complessivo, allora, era pari ad n.87.097,11 veicoli-km annui, comprensivi anche dei servizi di trasporto scolastico;

Per effetto dei soprarichiamati atti, il Comune di Terranuova Bracciolini si è impegnato con la Regione Toscana alla realizzazione del progetto della “rete debole” competente territorialmente, comprensivo anche dei servizi di trasporto scolastico;

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:

- 1 - 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;
- 2 - 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;
- 3 - la 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, e che è 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 Il Comune di Terranuova Bracciolini, gli allegati approvati con il Decreto del Presidente della Provincia di Arezzo n. 79 del 25/07/2023, citato, riportano i dati seguenti:

Comune	Stato attuazione (al 15-06-2023)	Ipotesi completamento/attivazione	Km progetti preliminari in D.G.P. 55/2014	Aggiornamenti percorrenze reti (dato work in progress) (km)	Sommatorie per associazioni affidamenti (km)	Note (km arrotondati al migliaio superiore o raggiungimento soglia massima)	Soglia di risorse assegnate da D.G.P. 55/2014	Sommatorie per associazioni affidamenti	Corrispettivo unitario cofinanziamento 2014 (€/km)	Corrispettivo unitario cofinanziamento 2023. Aggiornato +13% (€/km)	Previsione cofinanziamento su esigenze realistiche (proiezione annua 2023)	Sommatorie soglie massime cofinanziamento (proiezione annua 2023)
VALLATA	COMUNE		A. Prodotto km annuo richiesto (come da atto)	C. Corrispettivo richiesto	D. Cofinanziamento richiesto	D*. Attribuzione regionale	E. Valore Minimo tra Attribuzione regionale e Cofinanziamento richiesto (D)	F. Differenza (D - E)	G. Quota finanziata di F	H. Totale Cofinanziamento (E + G)	I. Corrispettivo finale (H / B)	
	Unità Misura		[km/anno]	[€/km]	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]	[€/km]	
VALDARNO	Terranuova Bracciolini		87.091,10	€ 1,10	€ 95.800,21	€ 70.518,18	€ 70.518,18	€ 25.282,03	€ 14.730,00	€ 85.248,18	€ 0,98	

******La tabella di cui sopra, risulta aggiornata dal Decreto del presidente della provincia di Arezzo n. 79/2023 con la conseguenza che i km finanziabili sono pari a 87.097,11. Dalla tabella si evince che il servizio di Rete Debole nel comune di Terranuova Bracciolini è attualmente attivo totalmente.

A.3– Indicatori di riferimento e schemi di atto

Con riferimento ai servizi pubblici locali tra cui il TPL, 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.pdf" presente sul sito ANAC: <https://www.anticorruzione.it/documents/91439/5fd09a87-e3a9-3762-92e5-12ed7d936dc7>

SEZIONE B - DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1 - Stato attuale: servizi di TPL e di trasporto scolastico. Progettazione di rete ed integrazione con il trasporto scolastico

Servizi di TPL attivi integrati con il Trasporto Scolastico

Il Comune di Terranuova Bracciolini nel 2018 con la scadenza del contratto di servizio di trasporto scolastico ed a seguito dell'impegno con la Regione Toscana alla realizzazione del progetto della "rete debole" competente territorialmente, comprensivo anche dei servizi di trasporto scolastico, sancito con propria Deliberazione della Giunta Comunale n. 124 del 12/07/2012, procedeva all'approvazione di una procedura di gara aperta per l'affidamento integrato dei servizi di rete debole e trasporto scolastico. La definizione del bando di gara ha richiesto una puntuale ricognizione dei percorsi, la ridefinizione degli orari per rispondere sia alle esigenze degli studenti sia a quelle dell'utenza ordinaria, nonché la complessiva revisione del numero e della collocazione delle fermate. Il Comune ha pertanto proceduto all'adeguamento del progetto preliminare presentato nel 2013 alla Regione Toscana per rispondere in maniera più efficace alle esigenze degli utenti e migliorare i livelli di integrazione tra il servizio di trasporto scolastico e il servizio di rete debole di trasporto pubblico comunale. La gara si è conclusa nel 2019 con la sottoscrizione del contratto rep. N. 862/2019 con scadenza il 31/01/2024 (il cui valore complessivo era pari ad € 1.586.377,35 comprensivo di iva di legge). La gara ha previsto un'opzione di rinnovo per ulteriori due anni che il comune, data la soddisfazione del servizio ricevuto, ha deciso di avvalersi e il contratto è stato rinnovato con un nuovo atto rep. N. 931/2024 che scadrà il 31/01/2026. Il valore complessivo dell'appalto per i due anni di rinnovo è pari ad € 635.500,00 comprensivi di iva.

Nello specifico il servizio è così strutturato:

- Il servizio di trasporto scolastico "a porte aperte", per gli alunni dell'infanzia e della scuola primaria e secondaria di primo grado;
- Il servizio di trasporto scolastico esclusivo con accompagnatore per scuola infanzia;
- Il servizio di linea comunale per il giorno di mercato settimanale (venerdì),
- Il servizio di linea comunale per i giorni domenicali;
- Il servizio di trasporto per gite scolastiche e per i centri estivi comunali;

Il corrispettivo sopra indicato è omnicomprensivo di tutti i servizi e le forniture accessorie richieste nel capitolato di appalto e nell'offerta tecnica e viene liquidato in funzione dei chilometri effettivamente percorsi. Il corrispettivo dall'inizio dell'appalto 2019 è stato pari ad € 2,00/km. Dal mese di febbraio 2022 l'importo del rimborso chilometrico a seguito dell'adeguamento ISTAT è passato ad € 2,11/km e con il rinnovo contrattuale dal 01/02/2024 è pari ad € 2,32/km + iva.

Inoltre, per gli investimenti il gestore ha provveduto (entro 6 mesi dall'aggiudicazione) all'acquisto di 4 nuovi automezzi in classe ambientale Euro 6.

Con la strutturazione del servizio integrato oggi il Comune di Terranuova Bracciolini mette a disposizione

di cittadini, studenti e turisti un servizio di pubblica mobilità che collega le 11 frazioni al capoluogo e non solo (ad esempio viene garantito il collegamento con l'ospedale del Valdarno). Nel periodo di apertura delle scuole (indicativamente dal 15/09 al 10/06) le linee sono programmate per garantire il raggiungimento dell'unico Istituto Comprensivo del Comune a cui sono iscritti quasi 1000 studenti (dalla scuola dell'infanzia alle scuole medie). Si tratta di fatto di un così detto servizio di trasporto scolastico a porte aperte, che si pone l'ampia finalità di garantire in tutto il territorio il trasporto scolastico, ma anche di fornire un servizio quotidiano alle frazioni più isolate. Il servizio è infatti disponibile, in formato ridotto, anche nei giorni festivi e durante i periodi dell'anno in cui le scuole sono chiuse.

L'utilizzo dell'autobus, da parte dei cittadini, è vincolato dall'acquisto di biglietto (in gestione all'affidatario) o abbonamento (in gestione all'affidatario e al comune per i fruitori dei servizi scolastici). I prezzi e le agevolazioni rispecchiano il sistema tariffario unico regionale e sono direttamente incassati dal gestore, mentre per gli studenti dell'Istituto Comprensivo le tariffe sono determinate annualmente con delibera di giunta e allegate al bilancio triennale (nello specifico sono previste agevolazioni progressive in base al valore Isee ed in base alla frequenza di utilizzo del servizio: una sola tratta o due tratte giornaliere). Le tariffe sono pubblicate sul sito istituzionale dell'Ente.

La tariffa mensile per gli studenti (9 mensilità annuali) a partire dal 1° settembre 2024 è pari ad € 40,00 per chi usufruisce sia dell'andata che del ritorno e di € 29,00 per chi fruisce solo di una tratta:

È prevista una esenzione del servizio per gli studenti con certificazione di disabilità grave ai sensi della L. 104/92 art. 3 comma 3.

FASCIA ISEE	1° FIGLIO Tariffa intera e ridotta per singola tratta		ULTERIORI FIGLI Tariffa intera e ridotta per singola tratta	
DA 0 A 5.000,00=	€ 13,00	€ 9,50	€ 0,00	€ 0,00
DA 5.001,00= A 8.000,00=	€ 18,00	€ 13,50	€ 7,50	€ 5,50
DA 8.001,00= A 12.000,00=	€ 23,50	€ 17,50	€ 13,00	€ 9,50
DA 12.001,00 = A 15.000,00=	€ 34,00	€ 25,00	€ 21,50	€ 16,00
DA 15.001,00= A 20.000,0=	€ 40,00	€ 29,00	€ 34,00	€ 25,00
OLTRE 20.000,00= Tariffa intera	€ 40,00	€ 29,00	€ 40,00	€ 29,00
GLI IMPORTI DELLE SUDETTE TARIFFE SONO COMPRESIVE IVA 10%				
LA TARIFFA MENSILE PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO E' PARI AD € 40,00 MENSILI.				
PER CHI E' ISCRITTO AD UNA SOLA TRATTA ANDATA O RITORNO LA TARIFFA AMMONTA AD € 29,00 MENSILI. GLI				
IMPORTI DELLE TARIFFE RIDOTTE IN BASE ALL'ISEE, VERRANNO ABBATTUTE COME PREVISTO NELLO SCHEMA				

Il servizio attualmente erogato, come già specificato nelle relazioni di ricognizione periodica prodotte a dicembre 2023 e 2024 ai sensi dell'art. 30 del D.lgs. n. 201/2022 e pubblicate sul sito ANAC, in questi anni è stato corrisposto senza interruzione a tutti i richiedenti senza la creazione di liste di attesa o limiti di accesso. Nonostante la vastità del territorio comunale che si estende per 86 km² e composto da 11 frazioni, le linee di percorrenza e le fermate vengono rimodulate ogni anno nel mese di agosto in modo da raggiungere ogni richiedente il servizio di trasporto scolastico.

Su tutte le tratte per la scuola dell'infanzia viene garantito un servizio di accompagnamento che è stato subappaltato dal gestore ad apposita cooperativa che si occupa di servizi alla persona in modo da poter fornire su richiesta del Comune anche un accompagnatore in caso di minori con disabilità o da intervenire per un controllo specifico in caso di problematiche presenti sulle linee, dovute anche a comportamenti scorretti da parte degli studenti. Sul sito istituzionale dell'ente è aggiornata una sezione "ufficio servizi Educativi e scolastici" che consente alle famiglie di prendere visione delle tariffe in vigore, dei percorsi e delle fermate di tutte le linee, del regolamento di accesso e gestione del servizio (approvato con Del. Consiglio n. 18 del 25/03/2021) e della carta del servizio. Inoltre dalla stessa sezione è possibile procedere all'iscrizione online al servizio di trasporto scolastico e procedere al pagamento del dovuto.

Come indicato all'art. 13 del regolamento Comunale "I reclami e/o le segnalazioni degli utenti sul servizio offerto devono essere inoltrati all'Ufficio Istruzione del Comune in forma scritta, anche tramite posta elettronica. L'ufficio segnalerà le eventuali disfunzioni al soggetto gestore/concessionario del servizio, che

provvederà ad adottare le opportune misure correttive e/o fornire i giustificativi, in mancanza dei quali saranno applicate le misure sanzionatorie previste dal Contratto di servizio. Dell'esito delle segnalazioni ne verrà data comunicazione entro 30 giorni dalla loro presentazione all'utenza".

L'organizzazione, pertanto, dell'attuale servizio (per l'anno scolastico 2025/2026) si evince dal Piano di esercizio (allegato alla presente relazione) oggetto di esternalizzazione da cui emerge una percorrenza annuale complessiva di Km 132.829,07. Si specifica che una parte del servizio è riservata al trasporto scolastico ed è indicato nella colonna codice corsa.

Le percorrenze indicate nel piano di esercizio sono calcolate con partenza/arrivo dall'autostazione di Terranuova Bracciolini sita in Via S. Tito, 16 e/o dalle fermate più prossime ai plessi scolastici (Piazzale Prospero Prosperi per la primaria e secondaria, piazzetta interna plesso per la scuola infanzia).

Il Comune prima dell'avvio del nuovo anno scolastico provvede alla comunicazione al gestore del piano di trasporto programmato sulla base delle iscrizioni al servizio pervenute entro i termini stabiliti dall'ufficio istruzione comunale e dei servizi di mobilità debole da mettere a disposizione dei cittadini.

Le modifiche anche nel nuovo contratto 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.

Ricordando che la Regione Toscana, con l'avvio del servizio con il nuovo concessionario Autolinee Toscane avvenuto il 1 novembre 2021, ha sottoscritto un contratto della durata di 11 anni che si poggia su un nuovo modello di governance, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni tra Regione e Enti Locali.

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 Rete Debole, di gestione comunale, garantisce un servizio capillare. Ogni rete Debole si collega alla rete Strutturale regionale. I collegamenti comunali più capillari su un territorio con numerose frazioni, sono garantiti da una programmazione del servizio di Trasporto Scolastico che risente delle esigenze di spostamento casa-scuola degli studenti in età scolare dell'obbligo o dell'infanzia. L'esperienza di efficientamento dunque tra servizi TPL e servizio di Trasporto Scolastico nasce dall'opportunità, sulle stesse tratte, di unificare il servizio di pubblica mobilità, trasportando insieme passeggeri che hanno necessità di spostamento comuni per tratta, ma distinte per esigenze.

La progettazione unificata della rete dei servizi è oramai considerata un servizio stabile e un punto di riferimento chiaro per tutta la popolazione. Essa articolata su base comunale per la necessità di una rendicontazione contabile delle percorrenze in fase di gestione, in quanto oggetto di cofinanziamento regionale.

A seguito di nota integrativa dell'Autorità di Regolazione del Trasporto Pubblico acquisita ns prot. 6379 del 19/03/2026 si precisa:

I servizi oggetto di affidamento ad Autolinee Toscane sono, potenzialmente, di doppia tipologia: TPL e Scolastico riservato. Annualmente l'Ufficio Scuola comunale analizza le domande di iscrizione al trasporto scolastico in termini di origine/destinazione, orari di ingresso/uscita scolastici, numero di domande, tali dati vengono messi in relazione alle capacità e dimensioni del parco mezzi disponibile, oltre alle caratteristiche della viabilità da percorrere. Da tale studio ne consegue un'annuale riprogrammazione della quasi totalità dei servizi di mobilità pubblica comunale, ne fanno eccezione solo i servizi di trasporto dei giorni festivi e quelli dedicati al raggiungimento del mercato settimanale che dunque restano immutati di anno in anno. La riprogrammazione annuale consente un continuo e costante efficientamento dovuto alla totale integrazione tra servizi TPL e trasporto scolastico. Capita però che per peculiari frazioni/zone, collegate con viabilità di ridotte dimensioni o con limitazioni di lunghezza/massa per i veicoli in transito, le domande di trasporto scolastico siano cospicue a tal punto da non poter essere contenute tutte in un mezzo TPL ma essere invece contenibili in un mezzo scuolabus. A parità di dimensioni dei mezzi TPL e Scuolabus, i sedili dello scuolabus che sono di ridotte dimensioni, consentono una capacità maggiore di passeggeri. Stessa situazione riguarda la massa delle due tipologie di mezzi. Ecco dunque il chiarimento per la potenziale necessità di una doppia tipologia di servizi da affidare al Gestore. L'EA già in precedenza ha valutato la convenienza di distinguere in contratti distinti i servizi, concludendone la

valutazione con esito negativo, vista la variabilità delle necessità che si palesano di anno in anno. Il servizio di trasporto riservato, nel trascorrere delle riprogrammazioni annuali, ancorché già residuale rispetto alla totalità dei servizi, si è sempre più ridotto nel corso degli anni. Tale conversione verso il TPL, perfino di servizi di trasporto in precedenza dedicati ad alunni della scuola dell'infanzia, ha riguardato sia la crescente richiesta di mobilità (si parla sempre di un numero di domande ridotte per cui appunto il termine "rete debole") anche in orari cd di morbida, sia la migrazione delle famiglie da una zona all'altra del territorio comunale, generalmente con migliore viabilità. Il Programma di esercizio allegato alla RDA è quello esercitato da settembre 2025 ad agosto 2026, e le percorrenze programmate per i servizi scolastici riservati sono limitati ad una sola linea per questioni di limitazioni di massa contro necessità di capacità elevate, esse ammontano al 21% della totalità dei servizi programmati.

Prima del 2018 i servizi di trasporto esternalizzati dall'EA, ancorché affidati tramite Bando a doppio oggetto nel medesimo CdS, erano distinti tra TPL e Trasporto Scuolabus in quanto l'allora Gestore provvedeva anche al servizio di accompagnamento a bordo. Da ciò ne conseguiva infatti un corrispettivo a km differente tra i due servizi. Dal 2018 in poi, orientandosi appunto verso la completa integrazione tra le due tipologie di servizi, investendo in collaborazioni professionali per la riprogrammazione efficientata di anno in anno, ricevendone apprezzamento dai cittadini, dall'istituzione scolastica e ricavandone anche cofinanziamenti appositamente disposti dalla Regione Toscana, l'EA ha sicuramente ogni convenienza ad esternalizzare la totalità di tali servizi in un unico CdS.

COVERAGE RATIO

L'EA intende affidare i servizi in regime di net cost o gross cost non sulla distinzione tra TPL e servizio scolastico in quanto essi sono complessivamente integrati tra loro. La distinzione della "destinazione dei ricavi" riguarda invece la tipologia di utenza che fruisce dei servizi. Sarà infatti l'EA ad incassare i ricavi (ai prezzi e agevolazioni riportati nella RdA pag. 8 § B.1) derivanti dalla fruizione dei servizi da parte degli studenti iscritti al trasporto (indistintamente se TPL o le eventuali corse residuali di trasporto scolastico riservato) delle scuole comunali/paritarie dell'infanzia, primaria e secondaria di 1° grado, mentre i titoli di viaggio venduti direttamente da Autolinee Toscane tramite la propria rete di vendita a tutti gli altri utenti (studenti delle scuole superiori, cittadini, turisti, ecc.) saranno incassati come ricavi da traffico dal gestore. Data la scarsa affluenza di utenti differenti dagli studenti comunali abbonati sopra elencati, in quanto trattasi appunto di "rete a domanda debole", il valore di coverage ratio indicato nel PEFS è quello correttamente stimato ancorché aggiornato secondo gli incrementi tariffari previsti nel CdS di ATO regionale, a cui anche questi servizi si riferiscono.

L'EA con la progettazione proposta intende garantire su tutto il suo territorio la presenza di un servizio di mobilità pubblica anche se sotto utilizzato per incentivare il popolamento delle famiglie con figli nelle frazioni e ridurre l'isolamento delle persone più fragili. La sottoscrizione di un unico contratto e la piena integrazione di mobilità collettiva su tutto il territorio produce una razionalizzazione del Piano di Esercizio annuale.

A completamento delle informazioni si precisa che i ricavi incassati dal Comune nell'ultimo triennio secondo le tariffe e le agevolazioni stabilite annualmente dalla Giunta Comunale sono stati di € 52.925 per l'anno 2023 (per un numero di studenti abbonati delle scuole infanzia/primaria/secondari di primo grado n. 208), € 57.998 per l'anno 2024 (per un numero di studenti abbonati delle scuole infanzia/primaria/secondari di primo grado pari a n. 205) e € 59.400 per l'anno 2025 (per un numero di studenti abbonati delle scuole infanzia/primaria/secondari di primo grado n. 206).

B. 2 – 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

Il Concessionario 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 sarà di competenza 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. Il concessionario 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

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.

Il concessionario 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.

SEZIONE C - MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA - MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA, VALORE DELL'APPALTO

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.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'art. 61 della Legge n. 99/2009 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale" precisa *"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'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all'art. 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 applicano l'esclusione di cui all'art. 18, comma 2, lettera a), del cedreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422"*.

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'Amministrazione comunale, per continuare a garantire un servizio di trasporto pubblico locale, integrato ed efficientato con il servizio di trasporto scolastico, quale è quello attuale, intende affidare il Contratto di Servizio:

- tramite affidamento diretto in concessione in applicazione delle norme inerenti alle concessioni aventi ad oggetto servizi di trasporto pubblico di passeggeri stante il valore annuo medio stimato sia in termini economici che di chilometrici percorsi inferiore ai parametri previsti dall'art. 5 paragrafo 4 del sopra citato Regolamento europeo n. 1370/2007;
- dopo una lunga esperienza di gestione integrata del servizio e quindi della acquisita consapevolezza delle necessità delle percorrenze e delle reali remunerazioni derivanti dagli abbonamenti del trasporto scolastico e dei singoli biglietti per chi usufruisce del servizio "porte aperte";
- l'Amministrazione intende applicare il modello di remunerazione Gross Cost (Costo Lordo) per il servizio di trasporto scolastico, stabilendo con il concessionario un corrispettivo euro/km che copre l'intero costo del servizio. Il concessionario si assumerà il rischio legato ai costi di esercizio (rischio industriale) e rispetto a tutta la manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi ed incasserà i ricavi da traffico della rete debole.
- la gestione degli abbonamenti del servizio scolastico rimane in capo all'Amministrazione Comunale. Nel piano economico, pertanto, questi ricavi non saranno decurtati dal corrispettivo dovuto al concessionario.

Per il servizio di trasporto pubblico locale, si ritiene che il gestore/concessionario avrà l'onere di gestire la rete di vendita, assicurare migliori performance dei canali di vendita (es. acquisto a bordo con carte bancarie), effettuare controlli sull'evasione tariffaria

Questo modello dovrebbe incentivare il gestore ad essere efficiente nella gestione dei costi ma anche nel promuovere il servizio (attraverso strategie di marketing, miglioramento della qualità del servizio per attrarre più passeggeri) visto che i ricavi del traffico possono rappresentargli una maggiore entrata.

Considerato che l'ente intendere procedere ad una concessione diretta dei servizi di cui trattasi ai sensi dell'art. 5, comma 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, il criterio di aggiudicazione sarà quello del prezzo a km più basso, a seguito di trattativa privata con l'operatore economico individuato chiamato a rimettere il miglior prezzo.

La scelta di una gestione diretta in modalità Gross cost per il servizio di trasporto scolastico, deriva anche dalla considerazione che negli ultimi anni il settore, come del resto altri settori di servizi pubblici, ha assistito ad una contrazione di risorse pubbliche e ad un aumento dei costi generali di gestione 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.

Con riferimento alla capacità di investimento, al fine di favorire un'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 concessione potrà stimolare l'operatore 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.

Ai fini della quantificazione del valore dell'appalto, tenuto conto che il corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico è stimato in €/km 2,55 oltre IVA (quale costo attuale del servizio) e in base ai km previsti nell'attuale piano di esercizio (pari a 133.000 arrotondati per eccesso per poter rispondere a necessità maggiori dall'attuale servizio – come introduzione di nuove linee a seguito di nuove richieste da parte di studenti) otteniamo un valore complessivo della concessione comprensivo di iva di legge del 10%, per tutta la durata dello stesso, a partire dal 01.08.2026 fino al 31.08.2034 comprensivo di opzione di rinnovo di ulteriori 24 mesi è pari a € 3.178.427,00. IL valore totale è calcolato ai sensi dell'art. 14 del D. lgs. 36/2023 e s.m.i. e prevedendo un aumento legato all'inflazione pari all'1,53% annuo a partire dal secondo anno e per tutto il periodo del piano.

Si precisa che il tasso di inflazione è quello indicato dalla regione con le delibere n. 517/2023 e 524/2023 per la rimodulazione del cofinanziamento da erogare agli enti che hanno progettato ed attuato il servizio di Rete Debole.

Si indica nella tabella il dettaglio (*):

Costo euro/Km	anno 2026	anno 2027 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2028 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2029 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2030 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2031 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2032 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2033 con applicazione inflazione 1,53%	anno 2034 con applicazione inflazione 1,53%
Km133.000 annui									
costo euro/Km 2,55+ iva al 10%	€ 2,80	€ 2,848	€ 2,891	€ 2,936	€ 2,981	€ 3,026	€ 3,073	€ 3,120	€ 3,167
Di cui cofinanziamento Regione Toscana comprensivo dell'integrazione di 0,15€/km per rinnovo mezzi	40.000,00€	113.883,00€	113.883,00€	113.883,00€	113.883,00€	113.883,00€	113.883,00€	113.883,00€	75.922,00€
Di cui Entrate da abbonamenti servizio scolastico	20.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	60.000,00€	40.000,00€
Risorse comunali	97.403,00€	204.901,00€	210.620,00€	216.605,00€	222.590,00€	228.575,00€	234.826,00€	241.077,00€	128.727,00€
previsione costo annuo	€ 157.403	€ 378.784	€384.503	€ 390.488	€ 396.473	€ 402.458	€ 408.709	€414.960	€ 244.649
totale costo appalto comprensivo di iva al 10% e dell'opzione di rinnovo € 3.178.427,00									

(*) La revisione prezzi di cui all'art. 60 del Codice è stata così calcolata alla luce dell'evidenza che non sono

ancora state pubblicate le tabelle e le metodologie di calcolo di rivalutazione del prezzo sul portale ISTAT ai sensi del medesimo art. 60, comma 3, lett. b).

C.1 - Progettazione delle reti e dei programmi di esercizio

L'attività di progettazione delle reti e dei programmi di esercizio è svolta dall'Ente appaltante con affidamento a soggetto esterno con procedura di selezione sotto soglia prevista dal codice dei contratti D.lgs 36/2023.

Il mantenimento da parte del Comune della pianificazione del piano di esercizio ci consente di mantenere il potere di governance sui servizi rientranti nel contratto e di variare i percorsi e gli orari in relazione agli effettivi bisogni della collettività senza necessariamente essere legati a motivazioni di ordine economico e di corrispettivo, mantenendo in ogni caso invariate le risorse in termini di autobus e conducenti necessari alla copertura del servizio. Il servizio, infatti, viene così efficientato annualmente in base alle reali necessità dei cittadini. Nel contratto di servizio saranno indicati gli obiettivi di miglioramento del servizio stesso, che siano funzionali al perseguimento di obiettivi strategici dell'amministrazione in termini di pubblica utilità per la gestione integrata della mobilità, nell'ottica di massimizzare i benefici per i cittadini e per l'intera collettività.

Le motivazioni che ruotano intorno alla scelta del ricorso a soggetto esterno tengono conto degli obiettivi di universalità e socialità, di economicità e qualità del servizio, nonché, in via complessiva, di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

C.2- Durata del contratto di servizio

Per quanto riguarda la durata della concessione, tenuto conto del contesto regionale che prevede un contratto gestito dalla Regione Toscana per la rete forte regionale e della disponibilità del co-finanziamento regionale sopra richiamato con durata fino al 31 ottobre 2032 si ritiene di prevedere un periodo contrattuale con scadenza allineata a questo contratto.

Il contratto di servizio avrà durata pari a **73 mesi**, ipotizzando l'avvio del servizio dal 01/08/2026 e il termine il 31/08/2032, in conformità all'art. 4, comma 3, del regolamento 1370/2007, con facoltà di proroga sino ad un massimo di 24 mesi, 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'allocazione sul gestore del rischio operativo durante la gestione del servizio.

SEZIONED- ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

Il Comune di Terranuova Bracciolini **ha approvato con Determinazione n. 2786 del 13.11.2025** 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 sul sito dell'Ente al link

<https://comune.terranuova-bracciolini.ar.it/documenti/3494119/trasporto-pubblico-locale>

in data 14/11/2025 e con termine della procedura in data 24/11/2025.

Parallelamente alla pubblicazione sul sito istituzionale, la documentazione di cui sopra è stata inviata agli stakeholder individuati (associazioni consumatori, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali).

Alla scadenza del 24/11/2025, ore 13,00 il Comune non ha ricevuto alcuna proposta e/o osservazione né da parte degli stakeholders interpellati, né da parte di altri "soggetti terzi".

D1- Beni strumentali

Materiale rotabile di nuova acquisizione

Con riferimento al piano di esercizio, richiamato in allegato alla presente relazione, è stata effettuata una stima preliminare del fabbisogno di autobus utilizzando il numero di corse attuali, con la quale si prevede un impiego massimo nei medesimi orari di servizio di n. 5 mezzi tutti già in dotazione di Autolinee Toscane.

Materiale rotabile esistente

Dalla ricognizione dei beni effettuata verso l'attuale gestore, come risulta dalla nota inviata (ns prot. 6275 del 20/03/2025) da Autolinee Toscane S.p.A. con sede in Viale del Progresso, n. 6 50032 Borgo San Lorenzo FI) nella quale si precisa che *“Autolinee Toscane mette a disposizione a titolo di proprietà n. 2 mezzi quali scuolabus attualmente impiegati in via esclusiva sul Lotto Debole”[...]*” per completezza, si evidenzia che tutti gli altri bus di proprietà di Autolinee Toscane, concessionario del Lotto Unico regionale, sono bus già ricompresi negli elenchi dei beni di cui alla gara del Lotto Unico e del relativo contratto di concessione, necessari per lo svolgimento del servizio TPL nell'ambito del medesimo lotto, in adempimento di precisi obblighi di gara e di contratto”. Si allega il dettaglio dei mezzi.

Beni immobili

Dalla stessa ricognizione dei beni, con riferimento agli immobili si precisa la proprietà di Autolinee Toscane di un deposito sito nel comune quale però bene essenziale del Lotto Unico regionale. Il deposito è a servizio anche di tutti i mezzi destinati al servizio di rete debole e scolastico del Comune di Terranuova B.ni.

Autolinee è proprietaria anche di un immobile sito sempre nel centro del Comune utilizzato quale sala autisti, biglietteria aziendale e per lo svolgimento del servizio regionale.

Nel caso della presente trattazione, si ritiene, che il numero degli autobus necessari e messi sino ad oggi a disposizione del servizio siano sufficienti a ricoprire le varie esigenze anche in caso di mal funzionamento di un mezzo e necessità di una sostituzione.

Beni mobili

Dalla ricognizione dei beni effettuata non vengono segnalati beni mobili.

Altri beni

In questa categoria di beni sono state considerate le sole paline di fermata promiscue. Si rinvia per le specifiche all'atto ricognitivo allegato alla presente relazione.

SEZIONE E- 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: 5

Personale non viaggiante amministrativo: 1

Responsabili: 1

Requisiti di idoneità professionale:

- iscrizione per attività inerente all'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.

SEZIONE F- 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.
4. gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite appositi KPI, corrispondenti sostanzialmente al set

individuato nell'Annesso 7 della Delibera ART n. 64/2024.

F1-Definizione delle condizioni di qualità del servizio

I riferimenti rispetto agli standard di qualità sono quelli della delibera ART n.154/2019 e s.m.i., e il Regolamento regionale 03 gennaio 2005, n. 9/R e sue successive modificazioni che stabilisce gli obblighi a cui devono attenersi, a tutela dell'utenza, i soggetti gestori dei servizi.

Con l'affidamento in oggetto l'Amministrazione comunale intende perseguire obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Si prevede pertanto di individuare nel contratto di servizio oggetto della presente procedura i fattori della qualità indicati dall'ART nelle Condizioni Minime di Qualità. Analogamente, per quanto attiene ai livelli degli indicatori, le modalità di rilevazione e le relative penali, l'Amministrazione procederà a disciplinare la materia nel contratto di servizio e nei relativi allegati, in conformità alle richiamate Delibere ART n.154/2019 e n. 64/2024.

Nei documenti di concessione si provvederà a definire in modo puntuale il contenuto delle condizioni di qualità del servizio; tuttavia, di seguito si riportano i livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi già individuati in relazione ai fattori di qualità elencati di seguito:

a) Disponibilità servizi di trasporto (e offerta di posti) adeguata alla domanda di mobilità dei cittadini: l'offerta dei posti sarà definita a partire dal Programma di esercizio tenendo conto dell'evoluzione della domanda nel corso del contratto e della disponibilità del materiale rotabile nonché delle risorse disponibili. La condizione di qualità è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato nel Contratto di Servizio.

b) Affidabilità e puntualità del servizio: in conformità alle misure regolatorie, la puntualità del servizio è misurata dal rispetto dell'orario programmato di arrivo alle fermate di destinazione ovvero ad alcune fermate espressamente individuate, misurata in termini di corse in orario;

c) Informazioni all'utenza: Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio e durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia; potenziamento del flusso informativo per i servizi specifici del comune di Terranuova B.ni;

d) Trasparenza: al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi, l'Ente affidante provvederà alla pubblicazione sul portale web le seguenti informazioni e documenti:

1. contratto di servizio
2. programma di esercizio
3. carta di qualità in vigore
4. principali indicatori gestionali individuati nel Contratto di Servizio

e) accessibilità commerciale: le condizioni minima di qualità relative all'accessibilità commerciale saranno garantite attraverso l'obbligo di:

1. Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete;
2. Dovrà essere previsto almeno un canale di vendita a bordo;

f) Pulizia dei mezzi: la conformità degli interventi di pulizia misurata dai seguenti indicatori:

1. Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
2. Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

g) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a persone con mobilità ridotta -PMR): le condizioni di qualità saranno definite mediante apposito indicatore dato dal numero di mezzi accessibili alle PMR;

f) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale: le condizioni minime di qualità saranno garantite attraverso l'obbligo di adozione di un "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" previsto ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 (Prospetto 2, punto 3, dell'Annesso 2 all'Atto di Regolazione)

g) servizio di tracciamento satellitare degli automezzi accessibile all'utenza attraverso una app.

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di

penali, il Contratto di servizio stabilisce obblighi di monitoraggio e rendicontazione a carico del concessionario, nonché le modalità di accertamento e verifica delle prestazioni di propria responsabilità, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli stakeholder e la loro regolare pubblicazione e condivisione. Le condizioni minime di qualità del servizio garantite dall'affidatario non possono essere superiori al livello e alla definizione delle condizioni minime di qualità richieste dal contratto per la gestione del servizio di TPL nel Lotto Unico Regionale e sono comunque specificate nell'Allegato 7 "Condizioni Minime di Qualità".

SEZIONE G – CRITERI ADOTTATI PER LA STESURA DEL "PEF" SIMULATO Vedi "Allegato 5"

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 8 anni, ovvero dal 01/02/2025 fino al termine dell'appalto previsto il 31/08/2034, 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:

- Il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
- 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.

G.1 - Considerazione sul calcolo dei costi standard di produzione Vedi “Allegato 5”

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 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.

G.2 - Dimensionamento e costo del personale Vedi “Allegato 5”

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.

G.3 – Parco autobus e ammortamenti Vedi “Allegato 5 - PEFs”

Autobus da impiegare per il servizio” 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 5. A tale stima si prevede di aggiungere le scorte tecniche, nell'ordine di 1 mezzo, portando a stimare in 6 il numero di autobus necessari per la realizzazione dei servizi.

G.4 - Costo del carburante Vedi “Allegato 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.

G.5 - Costi di manutenzione e ricambi Vedi “Allegato 5”

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.

G.6 - Altri costi (tasse, revisioni e polizze assicurative) Vedi “Allegato 5” I costi sono definiti sulla base di parametri standard di mercato.

G.7 - Tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC) Vedi “Allegato 5”

Per il calcolo del riconoscimento all'Impresa Concessionaria, 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.

G.8 - Ricavi Tariffari Vedi “Allegato 5”

Il ricavo tariffario chilometrico utilizzato è basato sui dati del venduto nell'area del comune di Terranuova Bracciolini, sulla base poi di quello che sarà il piano di esercizio. Si è stimato i ricavi connessi all'affidamento oggetto della presente relazione in 4.500 euro oltre IVA per anno.

FANNO PARTE DELLA PRESENTE RELAZIONE QUALI ATTI INTEGRANTI E SOSTANZIALI:

- allegato 1) “Programma di esercizio 2025/2026”
- allegato 2) “Penali”
- allegato 3) “Parco mezzi”
- allegato 4) “Piano di accesso al dato”
- allegato 5) “Piano economico finanziario”
- allegato 6) “Indicatori di Performance -KPI”
- allegato 7) “Matrice dei Rischi”
- allegato 8) “Qualità”
- allegato 9) “Corrispettivo Unitario Chilometrico”
- allegato 10) “Disciplina Tariffaria”

Terranuova Bracciolini, addì 30/06/2026

**LA DIRIGENTE DELL'AREA SERVIZI ALLA PERSONA
DR. SSA MONICA CELLAI**