



*Area Tecnica  
Settore Edilizia Scolastica, Pianificazione, Trasporti e Patrimonio  
- Ufficio Trasporti -*

# **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER LA RETE A DOMANDA DEBOLE DELLA PROVINCIA DI LUCCA**

## **RELAZIONE DI AFFIDAMENTO**

### **PROCEDURA RISTRETTA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, SU GOMMA, PER LA RETE A DOMANDA DEBOLE DELLA PROVINCIA DI LUCCA**

Lucca, ottobre 2023



## 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
- **GE:** Gestore Entrante
- **GU:** Gestore Uscente
- **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

- 1) 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:

- 1.1) conformità ai requisiti previsti dalla disciplina europea;
  - 1.2) efficacia rispetto alle finalità di interesse generale degli enti territoriali;
  - 1.3) efficienza ed economicità nell'erogazione dei servizi, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
  - 1.4) qualità del servizio nell'interesse degli utenti.
- 2) 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 ed anche gli esiti della procedura di Consultazione pubblica, conclusasi in data 30/09/2023, come previsto dalla Misura 4 dell'Allegato "A" alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019. 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**

- 3) 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:
- 3.1) 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;
  - 3.2) 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;
  - 3.3) 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.;

- 3.4) 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;
- 3.5) 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 (dal'1/1/2018 al 31/12/2019), secondo una tempistica compatibile con la risoluzione del contenzioso e il subentro del nuovo aggiudicatario della gara;
- 3.6) 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;
- 3.7) 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;
- 3.8) 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;
- 3.9) 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.

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

- 3.10.1) 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:
- 3.10.2) 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 sopraddetta 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;
- 3.10.3) 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);
- 3.10.4) 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;
- 3.10.5) 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 in data 8/06/2023 (nota Prot. 0015130);



## Art. 2 **IL QUADRO REGOLATORIO**

### 4) **D. Lgs. 422/97 e s.m.i.;**

- 4.1) 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.
- 4.2) Il decreto, che nel corso degli anni ha subito modifiche ed integrazioni, prevedendo tra gli altri:
- 4.2.1) 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;
- 4.2.2) 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.

### 5) **La L.R. N. 42/98**

- 5.1) La Regione con la presente legge:
- 5.1.1) 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;

- 5.1.2) 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;
- 5.1.3) 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;
- 5.1.4) 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 per la scelta del gestore, fatto salvo quanto previsto dal Titolo V della presente legge;
- 5.1.5) 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.

## 6) IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

- 6.1) 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.
- 6.2) L'art. 2 del regolamento definisce:
  - 6.2.1) 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;*
  - 6.2.2) 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;*





- 6.2.3) 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;*
- 6.2.4) 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.*
- 6.3) L'art. 4 del regolamento indica il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali. In particolare è necessario che:
- 6.3.1) Siano definiti con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore di trasporto deve assolvere e le zone interessate;
- 6.3.2) 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.
- 6.4) 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".

## **7) LA LEGGE N. 99/2009**

- 7.1) 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."
- 7.2) 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.

## **8) D.M. Trasporti n. 157 del 28/03/2018, n. 157**



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

**9) Il D. Lgs n. 201 del 23/12/2022**

- 9.1) Il presente decreto:

- 9.1.1) ha per oggetto la disciplina generale dei servizi di interesse economico generale prestati a livello locale;
- 9.1.2) 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;
- 9.1.3) 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;
- 9.1.4) 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;
- 9.1.5) 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.

**10) LE MISURE ART**

- 10.1) L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare:
- 10.1.1) 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”*;



- 10.1.2) 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”*.
- 10.2) 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”*.
- 10.3) 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”*.
- 10.4) 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:
- 10.4.1) 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;
- 10.4.2) 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;
- 10.4.3) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- 10.4.4) l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio.

### **Art. 3 LE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO IN AFFIDAMENTO**

- 11) La gara in oggetto prevede l’affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (di seguito *“Servizio TPL”*), sulle aree deboli, per una percorrenza annuale su gomma stimata di circa 1.780.000 v\*km/anno per i servizi TPL convenzionali (linee e orari fissi). In aggiunta, sono previste percorrenze relative ai servizi TPL flessibili, o a chiamata, quantificabili, in termini di



ore/anno di esercizio, in circa 5000 ore/anno. Quindi, dall'avvio del servizio fino al 6 Settembre 2032, nell'ATO del bacino di Lucca dovranno essere eserciti circa 14.600.000 v\*km per i servizi TPL convenzionali e circa 41.000 ore per i servizi flessibili, ipotizzando l'avvio del servizio al 1 Luglio 2024.

12) Il servizio TPL dovrà essere esercito nei territori comunali dei seguenti quattro Ambiti della Provincia di Lucca:

12.1) *Ambito di Versilia*, nei Comuni di:

12.1.1) Viareggio

12.1.2) Massarosa

12.1.3) Camaiore

12.1.4) Pietrasanta

12.1.5) Stazzema

12.1.6) Seravezza

12.1.7) Forte dei Marmi

12.2) *Ambito di Media Valle del Serchio*, nei Comuni di:

12.2.1) Bagni di Lucca

12.2.2) Barga

12.2.3) Borgo a mozzano

12.2.4) Coreglia Antelminelli

12.2.5) Pescaglia

12.3) *Ambito di Piana di Lucca*, nei Comuni di:

12.3.1) Altopascio

12.3.2) Capannori

12.3.3) Lucca

12.3.4) Montecarlo

12.3.5) Porcari

12.3.6) Villa Basilica



12.4) *Ambito di Garfagnana*, nei Comuni di:

12.4.1) Camporgiano

12.4.2) Careggine

12.4.3) Castelnuovo di Garfagnana

12.4.4) Castiglione di Garfagnana

12.4.5) Fabbriche di Vergemoli

12.4.6) Fosciandora

12.4.7) Galliciano

12.4.8) Minucciano

12.4.9) Molazzana

12.4.10) Piazza al Serchio

12.4.11) Pieve Fosciana

12.4.12) San Romano in Garfagnana

12.4.13) Sillano Giuncugnano

12.4.14) Vagli Sotto

12.4.15) Villa Collemandina

Gli ambiti e i relativi comuni interessati sono rappresentati nella seguente figura.



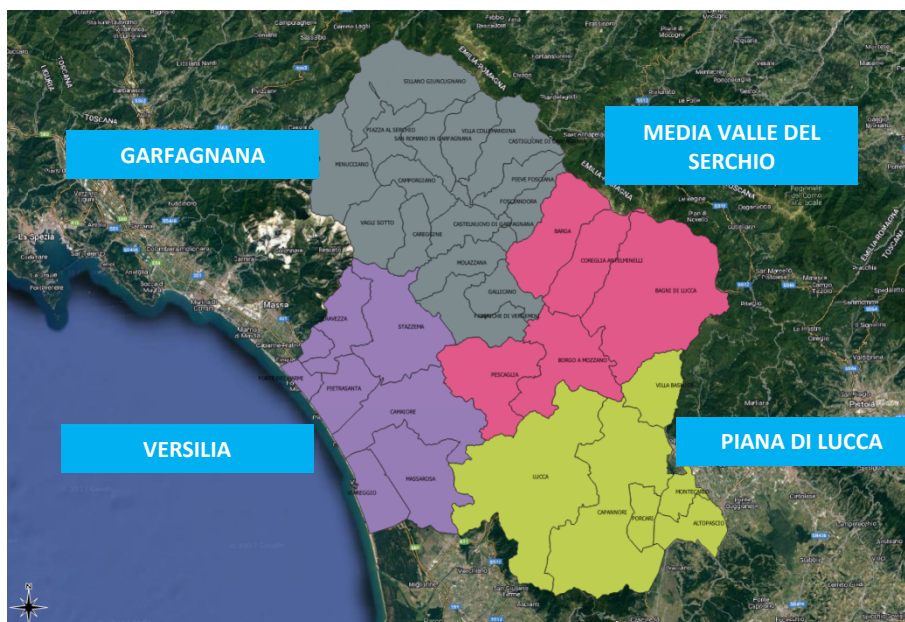


Figura 1 – rappresentazione dei Comuni interessati dalla gara

- 13) L'affidamento del Servizio TPL, oggetto della presente gara, è **unitario nella gestione per i quattro Ambiti (Lotto Unico)**, ancorché suddivisi ai soli fini dell'esercizio e delle funzioni di programmazione. Il servizio è finanziato con risorse messe a disposizione dalla Regione, dai Comuni della Provincia di Lucca e dalla Provincia di Lucca, 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 debole di interesse locale.
  
- 14) L'EA ha definito un unico lotto come oggetto di gara del servizio TPL del lotto debole nel Bacino di Lucca per garantire una gestione coordinata, ottimizzata ed efficiente della rete e delle risorse da parte dell'IA. Il servizio TPL, oggetto di gara, infatti, anche se sviluppato nei 4 ambiti sopra indicati, richiede in ogni caso la relativa integrazione delle informazioni funzioni ed attività (quali tra le altre bigliettazione, informazione all'utenza, coincidenze, controllo evasione tariffaria, gestione emergenze/incidenti, servizi alla clientela, canali di comunicazione unico con l'utenza, reporting sulla qualità del servizio, interfaccia contrattuale unica, centrale di acquisti, referente unico per programmazione ed esercizio, etc.) , che può essere garantita solo da un unico gestore che agisca con un solo approccio tecnico su tutti i 4 ambiti. Un affidamento separato a più operatori porterebbe ad una minore efficienza nella gestione delle risorse umane, materiali (veicoli e infrastrutture) con impatti negativi sull'esercizio, maggiore complessità nel coordinamento operativo e quindi minori garanzie per l'integrazione degli stessi e conseguente minore qualità del servizio offerto agli utenti (residenti e/o turisti).



### **3.1)** *La modalità di affidamento prescelta*

- 15) La modalità di affidamento prescelta dall'EA è la "**procedura di gara ristretta**" sulla base delle disposizioni di cui all'Art. 70 del Codice degli Appalti (D.Lgs 36/2023).
- 16) Con riferimento al lotto oggetto di affidamento, si intende affidare i servizi TPL sulla base delle disposizioni di cui all'art. 5, par. 2, del regolamento 1370/2007, mediante procedura finalizzata all'individuazione del contraente chiamato a sottoscrivere contratti di tipo net-cost, sullo schema individuato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 154/2019.
- 17) La forma di affidamento prescelta è conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e regionale, in specie al regolamento (CE) 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009 e alla L.R. n. 42/98. La procedura infatti rispetta i requisiti di trasparenza e pubblicità mediante la pubblicazione degli atti di indizione della procedura secondo le disposizioni vigenti, non discriminatoria ed aperta a tutti gli operatori che risulteranno in possesso dei requisiti prescritti.

### **3.2)** *Durata del contratto di servizio*

- 18) Il contratto di servizio avrà durata pari a 8 anni e 2 mesi, ipotizzando l'avvio del servizio dal 1 Luglio 2024 e il termine il 6 Settembre 2032, in conformità all'art. 4, comma 3, del regolamento 1370/2007, con facoltà di proroga sino ad un massimo del 50%, ai sensi dell'art. 4, par. 4 del regolamento medesimo. L'arco temporale di affidamento, infatti, è determinato per consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento del servizio e per poter sfruttare al meglio le economie di scala e le efficienze generate dagli investimenti.
- 19) Sulla base di quanto previsto dall'Annesso 2 alla 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 sull'IA del rischio operativo durante la gestione del servizio.
- 20) La base d'asta del lotto oggetto di gara è stata determinata secondo la metodologia prevista dal D.M. 157/2018 ed in conformità agli annessi dalla Delibera ART 154/2019 ed al regolamento UE n. 1370/2007. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b) del regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA ha predisposto un PEF simulato di cui all'Art. 8 , articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5.

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

- 21) 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 T<sub>2</sub> da parte degli Enti Locali, progettazione da sviluppare in collaborazione con gli stessi Enti.”*

- 22) Il GU ha provveduto a fornire all'Osservatorio per la Mobilità ed i Trasporti della Regione Toscana in data 27/10/2022, la “VERSIONE 1” del suddetto Progetto;
- 23) Il Progetto “VERSIONE 1” è stato oggetto di modifiche ed integrazioni eseguite sulla base degli esiti delle riunioni successivamente svolte con la Regione, a partire da Dicembre 2022, e degli incontri ed interlocuzioni tra l'EA e i rappresentanti dei Comuni interessati dall'Affidamento dei servizi TPL, (da Febbraio a Marzo 2023). Da tali attività ed osservazioni è derivata l'elaborazione della “VERSIONE 2” del Progetto consegnata da parte di Autolinee Toscane (quale “GU”) alla Regione, in data 26 Aprile 2023.
- 24) Il processo ha portato alla definizione di un Progetto di rete che include, come indicato all'Art. 3 , una parte di servizio TPL definita “convenzionale” e una parte di servizi “flessibili”.

#### **Art. 4 CENSIMENTO DEI BENI E DEL PERSONALE (DELIBERA ART 154/2019)**

- 25) 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 i della Provincia di Lucca.
- 26) 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 provinciale 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 8/06/2023 (nota Prot. 0015130), ai sensi di quanto previsto dalla delibera ART 154/2019.
- 27) Ai fini dell'identificazione del personale da trasferire l'EA ha provveduto ad interloquire con le organizzazioni sindacali (in data 27/03/2023 e 9/05/2023), ai fini della valutazione della congruità delle risorse umane, attualmente dipendenti del GU, associabili alla rete oggetto di gara.
- 28) Il GU ha fornito in data 27/06/2023 un primo contributo, ritenuto da subito non adeguato dalla EA, e integrato in data 04/07/2023 dalla stessa GU. La ricognizione di risorse umane e beni svolta dal GU, infatti, ha ipotizzato la messa a disposizione di un quantitativo non sufficiente di beni (“essenziali” ed “indispensabili”) e personale largamente





sottodimensionato rispetto al fabbisogno quantificato dalla stessa EA ai fini dell'esercizio del servizio indicato in sez. 6.2) e sez. 6.3).

29) Quindi l'EA ha provveduto:

29.1) a chiedere al GU in data 13/07/2023 l'integrazione della relazione fornita in quanto nel documento trasmesso è stata rilevata una mancanza di conformità rispetto ai requisiti della Delibera ART n.154/2019, Annesso n.6 "SET INFORMATIVO MINIMO", Tabella 3 "Informazioni da fornire nel disciplinare di gara e data room". In particolare per:

29.2) chiedere un chiarimento sugli aspetti relativi al trasferimento del personale: è stato rilevato un numero totale di Personale superiore al fabbisogno da trasferire dal GU e, per ogni addetto (nel rispetto della normativa vigente sul trattamento dei dati personali e della Delibera ART sopracitata), la mancanza delle informazioni necessarie come: *n. matricola, data di assunzione, sede di lavoro, categoria di attività e livello/area professionale, figura professionale/qualifica, eventuale inidoneità e/o appartenenza a categorie protette, abilitazioni possedute, ore/anno di servizio effettivo*. L'EA ha inoltre evidenziato che tali informazioni avrebbero dovuto essere inerenti al solo personale interessato e disponibile al trasferimento (n. 54 autisti e n. 5 altro personale come dichiarato dal GU);

29.3) chiedere un chiarimento sugli aspetti relativi al trasferimento dei beni mobili: al riguardo è stata comunicata l'intenzione di svolgere ulteriori approfondimenti con la Regione, anche in riferimento alla presenza sul bacino di competenza della provincia di Lucca di autobus cofinanziati con risorse pubbliche. L'EA ha inoltre richiesto che i dati sopra indicati siano forniti (in termini di formato e contenuti) come indicato nella tabella n.3 della Delibera ART.

30) In data 21/07/2023 il GU ha risposto in merito alle integrazioni richieste dall'EA indicando ancora una volta un quantitativo di risorse in termini di beni (mobili ed immobili) e di personale sottodimensionato rispetto alle valutazioni dell'EA, oltre a un set informativo ancora non rispondente ai requisiti e richieste dell'EA.

31) In data 24/07/2023, la Regione ha messo a disposizione dell'EA l'elenco del materiale rotabile attualmente utilizzato dal GU per l'esercizio del servizio TPL nel bacino della Provincia di Lucca, tramite un'estrazione dei dati dall'Osservatorio Regionale in merito ai veicoli appartenenti ad Autolinee Toscane destinati ai depositi ubicati nella Provincia di Lucca stessa e, quindi, presumibilmente esercenti l'attuale servizio di TPL sul territorio della Provincia. La Regione ha chiesto al GU, inoltre, le motivazioni per cui nessun autobus è stato messo a disposizione per essere trasferito a tutti gli ATO della Regione Toscana.

32) L'EA ha inoltre provveduto a richiedere alla Regione in data 26/07/2023 l'integrazione delle informazioni fornite dal GU in data 21/07/2023 in merito all'elenco dei beni immobili, ai fini



di individuare le infrastrutture ritenute “essenziali” per l’esercizio del servizio TPL appartenenti al lotto debole del bacino della Provincia di Lucca.

- 33) In data 02/08/2023, la RT ha contestato formalmente le note del GU trasmesse alla stessa RT e alle Province con cui comunicava la mancata disponibilità di bus da trasferire ai lotti deboli, invitando il GU a fornire le informazioni indispensabili per la quantificazione/identificazione del parco bus afferenti ai singoli territori dei lotti deboli interessati e presenti nell’Osservatorio regionale.
- 34) In data 09/08/2023, il GU ha provveduto a rispondere alla richiesta dell’EA in merito all’integrazione di cui al punto 33), fornendo l’elenco del materiale rotabile che il GU potrebbe mettere a disposizione dell’IA come beni indispensabili e/o commerciali (sulla base dell’esito della classificazione effettuata dall’EA secondo i criteri di cui alla sez. a seguire 6.2)). L’EA ha evidenziato che nel suddetto elenco sono stati inclusi mezzi non oggetto di contributi pubblici e mezzi appartenenti alla classe ambientale EURO 3, ossia mezzi che, ai sensi della Legge 156 del 09/11/2021, salvo proroghe, non potranno più circolare a partire dal 1° Gennaio 2024. Inoltre le informazioni fornite dal GU risultano non conformi ai requisiti della Delibera ART n.154/2019, Annesso n.6 “SET INFORMATIVO MINIMO”. Al riguardo, quindi, l’EA in data 6/09/2023, ha comunicato alla Regione che, alla luce dell’ultima comunicazione del GU e degli ulteriori approfondimenti effettuati da parte dell’EA stesso, secondo i criteri indicati nella Misura 4 dell’Allegato “A” alla Delibera n.154/2019 del 28 novembre 2019, nessuno dei beni strumentali facenti parte dell’elenco prodotto dal GU può essere classificabile come “bene indispensabile” ai fini della procedura di gara. Questo tenendo conto anche delle informazioni ricavate dall’Osservatorio Regionale TPL, ossia tramite la consultazione dell’elenco dei mezzi attualmente in esercizio nel bacino di Lucca messo a disposizione nel relativo data base da parte della Regione.

## **Art. 5 LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE**

### **5.1) Fasi della procedura di consultazione e redazione della Relazione di Affidamento**

- 35) La procedura di consultazione definita dall’EA si è articolata nelle seguenti fasi:
- 35.1) Pubblicazione sul sito istituzionale dell’amministrazione del “Documento di consultazione” (approvato con Determina n. 1031 del 15/09/2023 e in visione dal giorno stesso);
- 35.2) 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.);
- 35.3) I risultati della procedura di consultazione sono inclusi nella presente Relazione di Affidamento pubblicata sul sito istituzionale dell’amministrazione e 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.



## Art. 6 RICOGNIZIONE DEI BENI STRUMENTALI E DEL PERSONALE

### 6.1) *I beni strumentali utilizzati dall'attuale gestore*

36) Come indicato all'Art. 4 i dati forniti dal GU sono stati considerati dall'EA non esaustivi della reale dotazione poiché, nonostante le numerose richieste di precisazione e approfondimento formulate dall'EA e l'attività di supporto fornita dalla Regione, il livello di dettaglio e di congruenza fornito dal GU non è migliorato. Inoltre i dati forniti dal GU relativi ai beni mobili (materiale rotabile) sono stati riferiti ad una porzione dell'ATO Regionale (Bacino di Lucca) non permettendo quindi all'EA lo svolgimento di un'analisi complessiva e comparativa del parco veicolare sull'intero territorio regionale.

37) Di seguito alcune considerazioni elaborate dall'EA in merito al materiale rotabile:

37.1) il GU, anche a seguito delle osservazioni mosse dall'EA e dalla Regione Toscana in merito all'esiguo numero di veicoli dichiarati disponibili ai fini della gara (inizialmente pari a zero), ha ribadito l'impossibilità di rendere disponibile il numero di veicoli richiesto per l'espletamento del servizio (vedi punto 43.2)). A tale riguardo l'EA ha, quindi, verificato che l'elenco dei beni (set di veicoli operanti nel bacino della Provincia di Lucca, materiale rotabile) condiviso con la stessa Regione Toscana presenta caratteristiche tali da non consentire la classificazione dei beni individuati come "indispensabili" alla luce dei criteri indicati in sez. 6.2). Successivamente l'EA ha proseguito l'analisi del nuovo elenco dei mezzi fornito dal GU in data 09/08/2023, riscontrando la non corrispondenza ai requisiti dell'EA, in quanto includente mezzi EURO 3 e, quindi, non più liberi di circolare a partire dal 1° Gennaio 2024 (ai sensi della Legge 156 del 09/11/2021, salvo proroghe) e veicoli, ad eccezione di 4 unità, acquisiti senza contribuzione pubblica.

37.2) Quindi, il materiale rotabile indicato dal GU come disponibile ("messo a disposizione") include 40 unità suddivise in:

37.2.1) 38 bus corti (7,00-8,00 mt.) di cui:

- 4 acquistati tramite contribuzione pubblica
- 12 EURO 3 (di cui 3 acquistati tramite contribuzione pubblica)

37.2.2) 1 bus medio (8,00-10,00 mt.) EURO 5

37.2.3) 1 bus lungo (11,00-12,00 mt.) EURO 3

38) Di seguito si riportano alcune considerazioni elaborate dall'EA in merito ai beni immobili:

38.1) per il materiale rotabile, le informazioni fornite dal GU sui beni immobili (depositi, aree di sosta, etc.) sono state ritenute dall'EA non adeguate e non esaustive. Il GU,



nella relazione inviata all'EA relativa alla ricognizione dei beni in data 28/06/2023, ha indicato un unico deposito come disponibile a titolo di locazione. Tuttavia, sulla base delle analisi svolte dall'EA in merito all'elenco dei beni immobili presenti sul territorio, risultano necessari per lo svolgimento del servizio TPL richiesto, un numero (stimato) di infrastrutture superiore composto da:

- 38.1.1) 4 depositi (tra cui quello messo a disposizione dal GU)
- 38.1.2) 2 aree di sosta
- 38.1.3) 1 officina-uffici

Per tale motivo si è resa necessaria l'integrazione del materiale informativo tramite l'estrazione dei dati relativi alle infrastrutture dall'Osservatorio Regionale della Mobilità e Trasporti richiesta dall'EA alla Regione. Dall'elenco fornito dalla Regione, elaborato sulla base dei dati condivisi dal GU con la Regione stessa, non è stato possibile all'EA, tuttavia, ricavare le informazioni necessarie per una chiara classificazione dei beni immobili come "essenziali" secondo i criteri indicati in sez. 6.2). L'elenco, infatti, non presenta informazioni relative al livello di contribuzione ricevuto dal GU, o dai precedenti gestori, per la costruzione o acquisizione dei suddetti beni.

## **6.2) I criteri di classificazione dei beni**

- 39) 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".
- 40) In particolare, sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:
  - 40.1) condivisibilità
  - 40.2) non sostituibilità
  - 40.3) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
  - 40.4) dominanza
- 41) Sono, invece, definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:
  - 41.1) non condivisibilità
  - 41.2) non sostituibilità



41.3) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili

- 42) 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

- 43) 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 divisibile*”. 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 tali condizioni non sono verificate, in quanto:

43.1) il materiale rotabile messo a disposizione dal GU è costituito solo da 4 veicoli acquistati tramite contribuzione pubblica comunque, ad oggi, già totalmente ammortizzati.

43.2) sulla base del Progetto di rete elaborato per la presente gara, il parco veicolare stimato necessario per lo svolgimento del servizio è composto nelle quantità e tipologie di bus indicate nella seguente tabella:

CATEGORIA DI BUS INCLUSA NELLA FLOTTA VEICOLARE	NUMERO TOTALE BUS PER CATEGORIA
CORTO 7,00-8,00 m	35
MEDIO 8,00-10,00 m	26
NORMALE 10,00-11,00 m	23
LUNGO 11,00-12,00 m	1
<b>Totale</b>	<b>85</b>

Si evidenzia che il Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) elaborato per la verifica della congruità dei corrispettivi rispetto al totale dei costi e dei ricavi stimati per l'esercizio del servizio oggetto di gara si basa sul presupposto che il parco veicolare sia messo a disposizione totalmente dall'IA. Lo scenario di riferimento stimato, e sopra dettagliato, è stato quindi definito secondo quanto indicato in sez. 8.5).

- 43.3) i mezzi appartenenti al GU attualmente utilizzati per l'espletamento del servizio nelle aree oggetto della presente gara con caratteristiche idonee in termini di dimensioni e classi di emissione risulta siano stati acquistati tramite autofinanziamento da parte del GU e, quindi, senza contributi da parte della Regione Toscana o altri Enti pubblici o, se co-finanziati, comunque totalmente ammortizzati. Quindi sono tutti mezzi da considerarsi “commerciali” e tale elemento fa sì che, anche a fronte della messa a disposizione del bene da parte del



GU, l'IA dovrebbe comunque affrontare lo stesso investimento per la loro acquisizione che farebbe sul mercato degli autobus.

- 44) Da quanto sopra, emerge che i PG potranno reperire il materiale rotabile necessario, oltre al parco veicolare di cui già eventualmente dispongono, per l'espletamento del servizio, oltre che dal GU, anche tramite canali tradizionali quali: rivenditori di autobus nuovi e/o usati, altri operatori di trasporto pubblico con un parco veicolare sovradimensionato, etc. Infatti i beni dell'attuale GU inclusi nella ricognizione dei beni risultano classificabili come "beni commerciali". Quindi l'IA dovrà mettere a disposizione un quantitativo di autobus sufficiente per l'espletamento del servizio e in linea con le normative vigenti in termini di classe di emissione e le relative norme per i differenti segmenti di utenza e della circolazione. Un eventuale acquisto dei mezzi dovrà essere effettuato seguendo il programma di rinnovo bus presentato dall'IA nella propria offerta e sulla base dei contributi messi a disposizione da parte della Regione Toscana.

#### Infrastrutture

- 45) Per quanto riguarda le infrastrutture necessarie per l'espletamento del servizio TPL oggetto della presente gara, l'EA ha condotto la verifica delle condizioni di indispensabilità/essenzialità su tutti gli impianti utilizzati dal GU. Le tipologie di beni e le relative caratteristiche che l'EA ha voluto considerare sono state raggruppate per necessità di sintesi nelle seguenti categorie di beni:
- 45.1) Deposito, di cui sono stati considerati i seguenti elementi:
    - 45.1.1) Area coperta (Ac)
    - 45.1.2) Area scoperta (As)
  - 45.2) Autostazione
  - 45.3) Officina
  - 45.4) Ufficio
- 46) Le analisi sulle infrastrutture presenti nei vari territori comunali, è stata effettuata considerando la necessità di avere a disposizione, da parte dell'IA, depositi/ autostazioni/ aree di sosta/ officine distribuite in modo omogeneo sul territorio del servizio TPL da esercire.
- 47) Per verificare l'eventuale indispensabilità degli impianti utilizzati dal GU, è stata prioritariamente verificata la possibile "condivisibilità" (CARATTERISTICA 1) del bene.
- 48) È stato ritenuto che l'utilizzo dei depositi e delle aree di sosta possano essere considerati condivisibili ai fini della possibile classificazione degli stessi come "beni essenziali". Al



riguardo, potrebbero essere definiti accordi di utilizzo di aree comuni o di aree distinte all'interno del deposito di altri operatori di trasporto.

49) Le altre condizioni per la verifica dell'essenzialità del bene sono di seguito indicate:

49.1) (CARATTERISTICA 2) *“Non sostituibilità”*: condizione verificata quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente e semplicemente adattabili per l'utilizzo nell'ambito dei servizi di TPL. Al riguardo, è necessario quindi che gli impianti di deposito e le officine presentino specifiche caratteristiche come la presenza di macchinari idonei alle attività di manutenzione, impianti di lavaggio veicoli, superfici coperte e scoperte di dimensioni significative. La presenza di questi elementi è necessaria ai fini della classificazione di tali impianti come *“non sostituibili”* essendo strutture specifiche destinate esclusivamente ai servizi TPL non reperibili sul mercato da parte di operatori differenti dai PG o comunque già presenti con proprie strutture sul territorio interessato.

49.2) (CARATTERISTICA 3) *“Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili”*: condizione verificata quando gli impianti necessari, oltre a non essere reperibili sul mercato:

49.2.1) non possono essere realizzati ex-novo perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici;

49.2.2) ovvero in tempi compatibili con la procedura di gara;

49.2.3) qualora pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

In questo caso, limitatamente agli impianti per i quali sia stata già verificata la caratteristica della *“non sostituibilità”*, si ritiene che non sia sempre presente la caratteristica di *“non duplicabilità”*, essendo realizzabili su aree disponibili sul mercato. Tuttavia, per gli impianti che siano stati acquistati o realizzati con il ricorso a contribuzione pubblica, ovvero che siano di proprietà di enti locali (sia direttamente che tramite proprie società patrimoniali) si ritiene invece presente la caratteristica di *“non duplicabilità a costi socialmente sostenibili”* in quanto, qualora non venissero più utilizzati per lo svolgimento del servizio e fossero sostituiti da nuovi impianti comporterebbero costi sociali non sostenibili determinati:

49.2.4) dalla necessità per il gestore subentrante di sostenere costi per l'acquisto e/o realizzazione degli stessi impianti superiori a quelli che sosterebbe utilizzando gli impianti oggetto di contributo e il cui canone di locazione sarebbe ridotto proprio per tenere conto di tale contribuzione;

49.2.5) dalla non corretta allocazione delle risorse pubbliche destinate alla stessa contribuzione pubblica che ne deriverebbe.





A questo proposito, il GU non ha fornito sufficienti informazioni inerenti all'eventuale contribuzione pubblica ricevuta per l'acquisizione o la costruzione delle infrastrutture oggetto di classificazione.

49.3) (CARATTERISTICA 4) *“Dominanza”*: correlata alle tre condizioni precedenti, deve essere verificata sui mercati in cui il GU è attivo e non esclusivamente su quello del bene interessato rispetto a un parametro indicativo di un effettivo controllo sull'asset, come può essere, ma non esclusivamente, la quota di mercato. In questo caso è possibile affermare che vige quindi la condizione di dominanza in riferimento ai mercati in cui il GU è attivo e ne ha il monopolio.

50) Pertanto un solo deposito tra tutti i Depositi/Aree di sosta attualmente utilizzati per lo svolgimento del servizio sarà messo a disposizione dal GU come comunicato con lettera del 28/06/2023.

#### Altri beni

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

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

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

53.1) **n. 970** paline a titolo di proprietà;

53.2) **n. 1.718** paline in uso promiscuo sulla base di specifico contratto;

#### **6.3) *Trasferimento del personale***

54) Le informazioni richieste dall'EA relativamente al personale disponibile ad essere trasferito all'Impresa Affidataria sono state fornite dal GU solo parzialmente, in quanto (come indicato al punto 29.2) per ogni addetto non sono state inizialmente fornite tutte le informazioni richieste secondo la normativa vigente sul trattamento dei dati personali da Delibera ART 154/2019 (Annesso 6, Allegato A alla Delibera).

55) Il GU, a seguito delle osservazioni mosse dall'EA, ha precisato che *“...l'effettivo perimetro dei lavoratori subordinati che saranno trasferiti al gestore aggiudicatario potrà essere definito*



solo tenendo conto della manifestazione di volontà dei singoli lavoratori che potrà essere esplicitata al momento dell'aggiudicazione del lotto, considerato che la c.d. clausola sociale è diretta a tutelare l'interesse dei lavoratori alla continuità occupazionale. Nell'elenco trasmesso sono pertanto indicati tutti i lavoratori che, in base all'attività ricognitiva svolta, risultano collegati al trasporto pubblico locale da attribuire al nuovo lotto debole, in quanto assegnati alle sedi di lavoro interessate dal relativo ambito di servizio e quindi potenzialmente interessati al passaggio". Contestualmente il GU ha condiviso un nuovo elenco degli addetti tra cui potranno essere selezionati i profili di interesse per l'integrazione nell'organico dell'IA, distinguendo gli operatori tra "ADDETTI GUIDA" e "ALTRI DIPENDENTI" (Amministrazione, altro movimento, manutenzione). L'EA, tuttavia, sottolinea che ai fini della gara, deve essere previsto quanto riportato nella Misura 21, commi 3.a e 3.b della Delibera dell'ART. 154/2019:

55.1) (comma 3.a)) - l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;

55.2) (comma 3.b)) - alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.

56) 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:

**56.1) Addetti alla guida: numero 86**

**56.2) Personale non viaggiante: numero 8**

**56.3) Responsabili: numero 1**

57) L'IA, quindi, tenendo conto di quanto espresso ai punti precedenti, potrà selezionare dall'elenco fornito dal GU il personale che eventualmente verrà contattato per verificare la disponibilità al trasferimento nel proprio organico e nel rispetto delle prescrizioni delle delibere, normative vigenti e condizioni lavorative.

## **Art. 7 OSSERVAZIONI RICEVUTE**

58) La Procedura di consultazione di cui all'Art. 5 , non è stata oggetto di osservazioni, ed essendo trascorsi più di 15 giorni di pubblicazione è da ritenersi conclusa.



## **Art. 8 PEF SIMULATO E COSTI STANDARD**

- 59) Le attività di ricognizione dei beni sono state funzionali anche alla redazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFS) e alla determinazione dei costi standard.
- 60) Per la costruzione del PEFS sono stati utilizzati i parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, dai criteri indicati nell'Annesso 5 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:
- 60.1) Il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
  - 60.2) La definizione delle entrate e delle uscite previste per ciascun anno di durata dell'affidamento,
  - 60.3) Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;
  - 60.4) 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.
- 61) Tramite il PEFS, l'EA ha quindi determinato 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.
- 62) Gli elementi chiave di input di tali attività saranno l'allocazione dei rischi tra EA e IA (Misura 13 e Matrice dei rischi di cui all'annesso 4 della delibera ART 154/2019), riportata all'Art. 12 della presente Relazione di Affidamento, e i parametri qualitativi/quantitativi che verranno richiesti all'IA per la produzione del servizio (indicatori – KPI - e obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui alla Misura 16 e Annesso 7 della delibera ART 154/2019).
- 63) I costi legati all'esercizio del Servizio TPL, oggetto della presente gara, sono stati stimati tramite una specifica ed opportuna attività di benchmark, oltre che di reperimento delle informazioni legate al personale tramite la procedura di consultazione condotta, come previsto dall'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 e come indicato dal DM 157/2018 per il calcolo dei costi unitari standard sulla base dei quali valutare la congruità del corrispettivo di gara.



### **8.1) Criteri di redazione del PEFS**

- 64) Come sopra menzionato, il PEFS è stato redatto sulla base di quanto previsto dall'Annesso 5 alla Delibera ART 154/2019, ipotizzando l'avvio del servizio dal 1 Luglio 2024 e il termine il 6 Settembre 2032. Per la predisposizione degli schemi 1 e 2 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato ipotizzato quanto segue:
- 64.1) una "durata" dell'affidamento pari a 8 anni e 2 mesi, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 co. 3 del Reg. (CE) 1370/2007;
  - 64.2) un tasso di inflazione (programmato) annuale pari a 1,53%, applicato ai costi operativi ad eccezione dei costi del personale;
- 65) Per quanto riguarda i ricavi da traffico, considerato che la rete di servizi oggetto di gara è da considerarsi a tutti gli effetti una rete di servizio differente rispetto alla rete dei servizi eserciti dal GU nella fase T1 del CdS vigente tra Regione e lo stesso GU (Autolinee Toscane), non è stato possibile fare riferimento ad analisi storiche relative agli anni precedenti riferite esclusivamente alla porzione di rete di servizi di interesse e oggetto di gara. Al riguardo, quindi, sono state condotte dall'EA opportune attività di benchmark ai fini di stimare i ricavi da traffico previsti per la rete di servizi oggetto di gara.
- 66) Le percorrenze considerate sono il risultato dell'attività di progettazione dei servizi del lotto debole della Provincia di Lucca oggetto di gara, condotte dall'EA e dallo stesso GU come previsto dal CdS siglato dal GU (Autolinee Toscane) e Regione Toscana (vedi punto 21) della presente Relazione).
- 67) La velocità commerciale considerata dalla Regione Toscana per la stima del quantitativo di servizi flessibili è pari a 20,27 Km/h, come indicato nel Verbale sottoscritto dalla stessa Regione Toscana in data 26 Aprile 2023.
- 68) Il fabbisogno in termini di materiale rotabile è stato stimato secondo i criteri indicati in sez. 8.2) della presente relazione;
- 69) Il fabbisogno in termini di risorse umane è stato stimato secondo i criteri indicati in sez. 8.3) della presente relazione;
- 70) Il costo del gasolio è stato considerato come indicato al punto 90.4) della presente relazione.
- 71) Per il costo della manutenzione è stata condotta un'attività di benchmark su realtà simili anche operanti nell'ambito della stessa Regione distinguendo i costi del personale dai costi dell'attrezzatura industriale.
- 72) Il numero di depositi, aree di sosta, officine e uffici stimato per l'esercizio del servizio è indicato in sez. 6.1). Per ciascuna delle infrastrutture considerate in fase di redazione del PEFS e, quindi, della relativa tipologia, sono stati stimati un canone di locazione e, quindi, l'importo totale da includere nella voce "costo per godimento di beni terzi" (voce 3.c Schema 1 del PEF);



- 73) I costi legati alla tassa di circolazione sono stati stimati sulla base del Tariffario 2023 della Regione Toscana per le tasse automobilistiche;
- 74) I costi legati alla stipula di contratti RCA sono stati stimati tramite attività di benchmarking per le differenti categorie di veicoli ipotizzati per l'esercizio del servizio oggetto di gara.
- 75) Il valore dei mezzi inclusi nella flotta iniziale di cui in sez. 6.1), è stato stimato sulla base di specifiche attività di benchmarking. La vita utile dei mezzi considerata per l'ammortamento è stata pari a 15 anni;
- 76) I mezzi di nuova immatricolazione sono stati considerati ai fini del PEFs sulla base del programma di rinnovo ipotizzato. Sono stati definiti gli importi da includere annualmente nella voce "Immobilizzazioni materiale → materiale rotabile autofinanziato", considerando l'entità del contributo riconosciuto da Regione Toscana proprio ai fini del rinnovo parco autobus. Il valore di acquisto dei suddetti autobus è stato stimato tramite specifica attività di benchmarking.
- 77) Per la predisposizione dello schema 3 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019 è stato utilizzato il WACC nominale pre-tax indicato nella delibera ART 49/2023, pari per il servizio di trasporto pubblico automobilistico al 7,26%.
- 78) In riferimento alla stima dell'utile ragionevole, quale prodotto tra la remunerazione del capitale investito e del tasso di congrua remunerazione del CIN (WACC), eventuali variazioni sul carico fiscale dovranno essere negoziate con l'EA.
- 79) L'EA e l'IA verificheranno l'equilibrio economico-finanziario, adeguando, ove fosse necessario, il PEF e l'insieme degli obiettivi di efficienza ed efficacia secondo le previsioni dello schema di contratto di servizio.

### **8.2) Criteri utilizzati per il dimensionamento della flotta bus**

- 80) Il dimensionamento della flotta bus che deve essere utilizzata per esercire il Servizio TPL oggetto della presente gara è stato effettuato calcolando la quantità massima di veicoli in servizio contemporaneamente rispetto al Programma di Esercizio (di seguito PDE). Inoltre a tale quantitativo è stata aggiunta la quantità da prevedere per l'esercizio dei Servizi Flessibili che l'Impresa Affidataria (di seguito IA) dovrà esercire.
- 81) Il numero massimo di autobus previsto per l'esercizio del Servizio TPL oggetto della presente gara è, quindi, pari a 66, in quanto:
- 1.1) Il numero massimo di autobus in servizio contemporaneamente per il Servizio TPL convenzionale è pari a 61 nel periodo feriale scolastico e 9 nel periodo feriale estivo;
  - 1.2) Il numero massimo di autobus in servizio contemporaneamente per il Servizio TPL Flessibile è pari a 5 nel periodo feriale scolastico e 8 nel periodo feriale estivo;



82) Rispetto al numero massimo di autobus di cui al punto 81) è stato considerato un ulteriore numero di autobus di scorta pari almeno al 15% del fabbisogno sopra menzionato e un incremento del 5% del numero di bus che tiene conto della distribuzione degli autobus sul territorio per un totale quindi di 85 autobus.

### **8.3) Criteri utilizzati per il dimensionamento delle risorse umane**

83) Il numero di addetti da destinare alla guida è stato stimato considerando i seguenti parametri:

83.1) Budget chilometrico annuo da esercire, secondo il PDE, convertito nel numero totale di ore di servizio pari a 93.865 ore, calcolato in base alla percorrenza annua prevista (1.902.651,28 Km/anno), diviso per la Velocità Commerciale di progetto pari a 20,27 km/h di cui al punto 67);

83.2) Budget orario annuo che ciascun conducente può esercire ipotizzato pari a 1.300 h/anno.

84) Sulla base di quanto riportato nei punti 83.1) e 83.2) è stato quindi stimato un numero necessario di conducenti pari a 72 ( $= 93865 / 1300$ ), numero ulteriormente incrementato di un quantitativo pari al 18% per far fronte alle indisponibilità del personale di guida che potrebbero verificarsi per le varie casistiche tipiche del settore (turni di riposo, malattia, ferie, etc.). A seguito di tale incremento il numero totale di conducenti necessario stimato è pari a 86.

85) In merito al numero di altri dipendenti necessario, è stato stimato un numero di addetti pari a 8 per attività amministrative e manutentive, e 1 responsabile.

### **8.4) Stima dei ricavi**

86) I ricavi relativi al Servizio TPL esercito nell'ATO del Bacino di Lucca, su gomma, a domanda debole, oggetto della presente gara sono stati stimati considerando le seguenti voci:

86.1) Ricavi da Traffico (voce 1.a – Schema 1 del PEFS)

86.2) Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (voce 1.b – Schema 1 del PEFS)

87) La somma delle due voci di cui ai punti 86.1) e 86.2) fornisce il totale dei ricavi generati dall'assolvimento degli Obblighi di Servizio Pubblico (di seguito OSP).

88) Per i ricavi da traffico è stata ipotizzata una crescita maggiore nei primi 3 anni dell'affidamento derivante dall'ottimizzazione del Servizio TPL offerto dall'IA rispetto a quelli eserciti dal GU secondo quanto previsto dalla rete dei servizi svolta a partire dalla data di avvio del servizio (1° Novembre 2021) sino al 25° mese (1° Novembre 2023), per poi stabilizzarsi negli anni successivi. Il PG dovrà indicare la stima dei ricavi definita sulla base delle politiche di marketing e strategie aziendali che intende proporre, opportunamente descritte nell'Offerta di gara da presentare.



## 8.5) *Stima dei costi*

- 89) I costi legati all'esercizio del Servizio TPL, oggetto della presente gara, sono stati stimati tramite una specifica ed opportuna attività di benchmark, come previsto dall'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 e come indicato dal DM 157/2018 per il calcolo dei costi unitari standard sulla base dei quali valutare la congruità del corrispettivo di gara.
- 90) Di seguito il dettaglio delle ipotesi alla base della definizione dei costi inclusi nel PEFS:
- 90.1) Costo ammortamento materiale rotabile: come indicato in Art. 6 il GU ha messo a disposizione un parco veicolare che non comprende autobus classificabili come "beni indispensabili". Per tale motivo, ai fini dell'elaborazione del PEFS, è stato ipotizzato un possibile scenario di messa a disposizione / acquisizione di 85 mezzi da parte dell'IA come indicato al punto 82).
- 90.2) sulla base di quanto sopra, e secondo quanto previsto dalla Misura 4 della Delibera n.154/2019, è stato ipotizzato quanto segue:
- 1.2.1) piano di rinnovo bus che preveda ogni anno la sostituzione di almeno 2 autobus della flotta stessa nell'arco dell'intero periodo di affidamento (dal 1 Luglio 2024 al 6 Settembre 2032) con mezzi di nuova (prima) immatricolazione.
- 1.2.2) Vita utile dei veicoli considerata nel PEF pari a 15 anni.
- 1.2.3) Acquisto di una percentuale pari al 25% di veicoli a bassa emissione (Low Emission Vehicle – LEV) e zero emissione (Zero Emission) come previsto da Decreto Lgs 257/2016 all'art. 18, comma 10.
- 1.2.4) Il costo di acquisto di un bus include anche le tecnologie necessarie per garantire le attività di gestione, monitoraggio, localizzazione e rendicontazione del servizio TPL (sistema Automatic Vehicle Monitoring - AVM) e le attività basilari ai fini della bigliettazione elettronica integrata con gestore servizio del lotto forte (Sistema di Bigliettazione Elettronica – SBE).
- 1.2.5) Il costo annuo stimato per il rinnovo del parco bus è stato calcolato includendo i contributi messi a disposizione dalla Regione Toscana confermati tramite Delibera n. 524 del 15-05-2023.
- 90.3) Costo del personale: sulla base dei risultati dell'attività di ricognizione dei beni e del personale svolta dalla Provincia di Lucca, il calcolo del costo orario del personale di guida è stato basato sui seguenti fattori:
- 1.2.6) *Velocità commerciale (Vc)* di riferimento indicata dalla Regione Toscana in fase di progettazione del servizio oggetto di gara. Tale parametro è stato





necessario ai fini del calcolo delle ore di servizio da prevedere a fronte del budget chilometrico messo a gara;

1.2.7) *Budget orario unitario*: quantità di ore di servizio previste per ciascun conducente. Sulla base di tale quantità è stato stimato il numero di autisti necessario per coprire il fabbisogno aziendale.

1.2.8) *Il costo unitario medio*: costo per conducente per ora utilizzato ai fini della quantificazione dei costi del personale. Il valore è stato ricavato tramite un'attività di benchmark in contesti simili a quello del Bacino di Lucca comparato con il costo medio calcolato sulla base dei dati resi disponibili dal GU durante il processo di ricognizione dei beni.

90.4) Costo del carburante: l'entità del costo del carburante è stato calcolato tramite il calcolo del valore medio del costo negli ultimi 3 anni (considerando il costo mensile)<sup>1</sup>.

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

91.1) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

91.2) Costi per servizi di terzi

91.3) Costi per godimento beni di terzi

91.4) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie

91.5) Oneri diversi di gestione.

#### **8.6) *Determinazione della compensazione***

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

92.1) A) quota di costi operativi non coperti dai ricavi per l'assolvimento degli OSP ("D: Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP"), corrispondente alla somma di

92.1.1) punto 3 Schema 1: "Totale costi operativi"

92.1.2) punto 5 Schema 1: "Totale ammortamenti";

---

<sup>1</sup> Fonte dati: <https://dgsaie.mise.gov.it/open-data>, ossia dal sito del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE)





92.2) B) quota di ricavi generati dall'adempimento degli OSP:

92.2.1) punto 1 Schema 1: "Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP"

92.2.2) punto 2 Schema 1: eventuali "Effetti positivi di rete indotti";

92.3) C) il CIN Regolatorio (punto 4 Schema 2: "Capitale Investito Netto Regolatorio"), che moltiplicato per il WACC determina l'utile ragionevole (G) "Remunerazione del capitale investito").

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

#### **Art. 9 PIANO DI ACCESSO AL DATO**

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

94.1) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;

94.2) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);

94.3) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time, nonché la via telematica della richiesta del dato;

94.4) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.

95) Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA e dell'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti, il gestore dovrà fornire le informazioni relative a:

95.1) Servizi programmati (o DBC)

95.2) Indagini di Frequentazione



- 95.3) Venduto: archivio contenente informazioni relative al sistema tariffario in uso e al venduto relativo al periodo di riferimento dell'indagine (invio con cadenza almeno mensile).
- 95.4) Mezzi: archivio contenente informazioni relative ai mezzi impiegati nell'erogazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel periodo di riferimento (invio con cadenza almeno semestrale)
- 95.5) Personale: archivio contenente informazioni relative al personale impiegato a vario titolo nella produzione del servizio TPL, oggetto della presente gara, nel periodo di riferimento (invio con cadenza almeno semestrale).
- 95.6) Diario della Regolarità: il presente archivio dovrà includere le informazioni necessarie a valutare il livello di qualità ed il livello dell'offerta dei servizi oltre che le caratteristiche di produzione dei servizi che consentiranno di stimare il livello di efficacia ed efficienza delle aziende e dei servizi di trasporto pubblico (Art. 21 della L.R. 42/1998).

#### **Art. 10 OBBLIGHI DI INFORMAZIONE, TRASPARENZA E SISTEMA DI PENALITÀ**

- 96) L'IA dovrà predisporre la Carta dei Servizi che preveda, in conformità alla normativa vigente, almeno i seguenti contenuti:
  - 96.1) standard di qualità e di quantità generali e specifici relativi alle prestazioni erogate;
  - 96.2) modalità di accesso alle informazioni garantite;
  - 96.3) modalità per inviare i reclami;
  - 96.4) modalità per adire le vie conciliative e procedure alternative di risoluzione delle controversie;
  - 96.5) modalità dettagliate di ristoro all'utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza;
  - 96.6) forme di risarcimento;
  - 96.7) valorizzazione del fattore sicurezza a bordo ed a terra relativamente a incidentalità, furto e molestie;
  - 96.8) valorizzazione dell'attenzione all'ambiente in termini di utilizzo di mezzi a ridotte o nulle emissioni inquinanti in relazione al totale dei mezzi utilizzati per il servizio e consumi di carburante.
- 97) L'IA dovrà:
  - 97.1) pubblicare la Carta dei Servizi nel formato integrale sul sito web



97.2) porre in visione per l'utenza, una versione ridotta della Carta dei servizi presso:

- 97.2.1) le sedi aziendali,
- 97.2.2) gli Uffici URP dei Comuni,
- 97.2.3) le autostazioni
- 97.2.4) le principali biglietterie.

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

- 98.1) Carta dei servizi
- 98.2) Contratto di Servizio

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

#### **Art. 11 CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO**

100) In riferimento a quanto previsto dalla Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che richiede di sottoporre a Consultazione anche *“la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni”*, si riportano nelle sezioni e paragrafi seguenti alcune prescrizioni in merito ai suddetti elementi.

##### **11.1) Standard di qualità del servizio**

101) Nel capitolato di gara saranno individuati degli specifici indicatori, ossia *“Standard di qualità del servizio”*, ai fini della valutazione del livello di qualità del servizio esercito, anche sulla base di quanto previsto nell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019”, Misura 16, comma 2, e Annesso 7. Contestualmente a tali standard saranno definite le relative penali in caso di mancato raggiungimento dei valori stabiliti. Gli standard dovranno tenere conto anche degli ulteriori impegni assunti dall'IA in sede di offerta.

102) In merito al materiale rotabile, i PG dovranno offrire un parco veicolare che includa mezzi in regola con le disposizioni della LEGGE n. 156 del 9 novembre 2021 in merito alla classe di emissione e le altre prescrizioni attinenti.

103) Tra i criteri di valutazione saranno inclusi elementi premianti per le offerte che assicurino una migliore qualità dei mezzi, rispetto agli standard fissati dalla normativa quali riduzione dell'impatto ambientale, maggior affidabilità e comfort per l'utenza, nonché rispetto ad un piano di rinnovo della flotta bus da sviluppare durante il periodo di affidamento del servizio.

104) Si prevede, infine, che siano obbligatoriamente possedute le differenti certificazioni di qualità previste per le aziende operanti nel settore del trasporto pubblico.



## **11.2) Organizzazione della rete**

- 105) Nell'ambito della gara, quindi, l'EA ritiene opportuno verificare le capacità dei PG di progettare ed offrire servizi innovativi nell'ambito dei servizi flessibili (o a chiamata) secondo specifici criteri di progettazione che saranno opportunamente indicati nella stessa documentazione di gara.
- 106) Saranno, pertanto, definiti criteri di valutazione che valorizzano le offerte che dimostrano una forte capacità di progettazione dei servizi convenzionali e/o flessibili (anche grazie all'adozione di strumenti tecnologici e soluzioni digitali, finalizzate ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, anche non tradizionale/di linea come i servizi DRT – Demand Responsive Transport).
- 107) A tal fine, saranno inserite nel CdS adeguate clausole finalizzate a regolare l'applicazione degli elementi di flessibilità/innovazione, nonché degli aspetti organizzativi dell'offerta dell'IA.
- 108) Come indicato in Art. 3 la gara nell'ambito della quale è elaborato il presente documento prevede come Oggetto l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (di seguito "Servizio TPL"), su gomma, a domanda debole, in parte su servizi TPL convenzionali ed in parte su servizi TPL flessibili (a chiamata).
- 109) La valutazione sarà finalizzata a premiare soggetti con esperienza e forti capacità progettuali ed organizzative.

## **Art. 12 MATRICE DEI RISCHI**

- 110) In base a quanto disposto dalla Misura 13 dell'Allegato A della Delibera ART n. 154/2019 e specificatamente indicato all'Annesso 4 della stessa delibera, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF), l'EA ha la facoltà di:
  - 110.1) identificare e valutare gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio TPL.
  - 110.2) definire quindi la "Matrice dei rischi", secondo quanto indicato all'Annesso 4,
  - 110.3) allocare i rischi a carico di ciascuna delle Parti, che dovranno essere saranno oggetto di revisione periodica.
- 111) Tali rischi sono stati valutati, tenendo conto di un'analisi dei costi/benefici per il verificarsi di eventi incerti, valutando la trasferibilità degli effetti degli stessi all'IA entro un limite cui non è compromessa la sostenibilità del PEF.



