

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO
(MISURA 2 – DELIBERA ART 154/2019)
SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE -
AMBITO ROMAGNA



INDICE

INDICE	2
INDICE DELLE TABELLE	4
ABBREVIAZIONI E ACRONIMI UTILIZZATI NEL DOCUMENTO	6
PREMESSA	7
1. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA.....	8
1.1 <i>Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i>	8
1.1.1 <i>Assetto, pianificazione e programmazione del TPL regionale</i>	8
1.1.2 <i>Governance del TPL – Ambito Romagna</i>	9
1.1.3 <i>Modalità di affidamento scelta</i>	11
1.2 <i>Contesto operativo di riferimento</i>	13
1.2.1 <i>I contratti di Servizio del TPL – Ambito Romagna</i>	13
1.2.2 <i>Caratteristiche e performance del TPL di Bacino</i>	14
1.2.3 <i>Servizi oggetto di gara</i>	29
2 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	34
2.1 <i>Svolgimento della Consultazione</i>	34
2.2 <i>Esiti della Consultazione</i>	35
3 ESITI DELLA CONSULTAZIONE IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI.....	55
3.1 <i>Materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi</i>	56
3.2 <i>Materiale rotabile esistente al 31 marzo 2024</i>	57
3.3 <i>Materiale rotabile di nuova acquisizione</i>	60
3.3.1 <i>Materiale rotabile ordinato e/o in fase di immatricolazione</i>	60
3.3.2 <i>Risorse disponibili per il rinnovo del parco rotabile</i>	61
3.3.3 <i>Materiale rotabile da acquisire</i>	61
3.4 <i>Beni immobili</i>	68
3.4.1 <i>Rimesse</i>	68
3.4.2 <i>Impianti di fermata</i>	70
3.5 <i>Beni mobili</i>	71
3.6 <i>Monitoraggio degli investimenti</i>	72
4 DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	73

4.1	<i>Dati raccolti presso i Gestori</i>	73
4.2	<i>Clausola sociale e individuazione del Personale</i>	74
5	REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	76
6	CRITERI DI AGGIUDICAZIONE	77
7	OBIETTIVI DEL CDS	78
7.1	<i>Condizioni Minime di Qualità (CMQ)</i>	78
7.2	<i>Indicatori KPI</i>	80
8	PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – CRITERI DI REDAZIONE	82
8.1	<i>Struttura del PEFS</i>	82
8.2	<i>Metodologia proposta</i>	83
8.3	<i>Metodologia di calcolo del corrispettivo del PEFS</i>	85
8.4	<i>Margine di utile ragionevole e WACC</i>	85
8.5	<i>Valutazione del PEF dei concorrenti (PEF di gara) e monitoraggio</i>	86
8.5.1	<i>Volume di produzione e percorrenze "a vuoto"</i>	86
8.5.2	<i>Velocità commerciale</i>	86
8.5.3	<i>Ricavi da traffico</i>	87
8.5.4	<i>Costo del personale</i>	87
8.5.5	<i>Costo del carburante</i>	88
8.5.6	<i>Costo depositi, rimesse e uffici</i>	89
8.5.7	<i>Costo ricambi, lubrificanti e manutenzione</i>	89
8.5.8	<i>Extra-costi per la linea 11 e il Metromare</i>	89
8.5.9	<i>Altri costi</i>	90
8.5.10	<i>Indicizzazioni</i>	90
8.5.11	<i>Investimenti</i>	90
9	PIANO DI ACCESSO AL DATO	91
10	ALLOCAZIONE DEI RISCHI	94

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1-1 Produzione automobilistica urbana di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	16
Tabella 1-2 Produzione automobilistica extraurbana di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	16
Tabella 1-3 Produzione automobilistica complessiva di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	16
Tabella 1-4 Produzione Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	17
Tabella 1-5 Produzione filovia Linea 11 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	17
Tabella 1-6 Produzione servizio di navigazione Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	17
Tabella 1-7 Performance economiche del servizio autofiloviario urbano di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	18
Tabella 1-8 Performance economiche del servizio automobilistico extraurbano di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	19
Tabella 1-9 Performance economiche del servizio autofiloviario di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	19
Tabella 1-10 Performance economiche del servizio Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	20
Tabella 1-11 Performance economiche del servizio di navigazione di Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	20
Tabella 1-12 Recupero dei ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	21
Tabella 1-13 KPI dei servizi autofiloviari urbani di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	22
Tabella 1-14 KPI dei servizi automobilistici extraurbani di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	22
Tabella 1-15 KPI del servizio di navigazione di Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	23
Tabella 1-16 Qualità percepita servizio urbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	27
Tabella 1-17 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	27
Tabella 1-18 Qualità percepita servizio urbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	28
Tabella 1-19 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	28
Tabella 1-20 Qualità percepita servizio urbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	28

Tabella 1-21 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	28
Tabella 1-22 Produzione a base di gara per modalità (Fonte: PdE 2025)	29
Tabella 1-23 Stima dei ricavi da traffico (esclusa navigazione) (Fonte: Stime su dati Monitoraggio Regionale)	31
Tabella 1-24 corrispettivi annui e valore dell'affidamento complessivo	33
Tabella 3-1 Parco necessario automobilistico per tipologia di servizio e provincia.....	56
Tabella 3-2 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e tipologia di impiego (Fonte: raccolta dati 2024)	57
Tabella 3-3 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e alimentazione (Fonte: raccolta dati 2024).....	58
Tabella 3-4 Autobus acquistati con contribuzione pubblica all'avvio del nuovo servizio	59
Tabella 3-5 Autobus messi a disposizione del nuovo gestore (Fonte: raccolta dati 2024).....	60
Tabella 3-6 Autobus trasferibili al nuovo gestore	60
Tabella 3-7 Autobus ordinati/da ordinare per linea di finanziamento pubblica	61
Tabella 3-8 Risorse complessivamente disponibili per il rinnovo della flotta in corso di affidamento	61
Tabella 3-9 Flotta automobilistica urbana all'avvio del nuovo servizio.....	62
Tabella 3-10 Autobus urbani da acquistare con contribuzione pubblica in corso di affidamento	62
Tabella 3-11 Autobus urbani da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento.....	63
Tabella 3-12 Autobus urbani da acquistare in corso di affidamento.....	63
Tabella 3-13 Flotta automobilistica extraurbana all'avvio del nuovo servizio	64
Tabella 3-14 Autobus extraurbani da acquistare con contribuzione pubblica in corso di affidamento	64
Tabella 3-15 Autobus extraurbani da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento	65
Tabella 3-16 Autobus da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento	65
Tabella 3-17 Evoluzione età media del parco in funzione degli ingressi previsti.....	66
Tabella 3-18 Evoluzione alimentazione del parco in funzione degli ingressi previsti	66
Tabella 3-19 Impianti soggetti a obbligo di subentro	69
Tabella 3-20 Infrastrutture filoviarie per erogazione dei servizi di Linea 11 e Metromare.....	69
Tabella 3-21 Impianti di fermata e relativo costo annuo	71
Tabella 3-22 Paline intelligenti articolate per provincia	71
Tabella 4-1 Personale adibito ai servizi di TPL (Fonte: raccolta dati 2024)	74
Tabella 4-2 Personale TPL per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2021)	75
Tabella 7-1 Indicatori CMQ in corso di affidamento	79

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI UTILIZZATI NEL DOCUMENTO

ART o Autorità: Autorità di Regolazione dei Trasporti

AVM: Automatic Vehicle Monitoring

CdS: Contratto di Servizio avente per oggetto la gestione di servizi di TPL

CIN: Capitale Investito Netto

CMQ: Condizioni minime di qualità

Delibera ART48/2017: Delibera dell'Autorità n. 48 del 30 marzo 2017 e suoi Allegati

Delibera ART 154/2019: Delibera dell'Autorità n. 154 del 28 novembre 2019 e suoi Allegati

d.l.: decreto-legge

d.lgs.: decreto legislativo

d.m.: decreto ministeriale

EA: ente affidante

EBIT Margin: rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi (inclusi i corrispettivi e derivanti dagli schemi ART)

GU: gestore uscente

IA: impresa affidataria

KPI: Key Performance Indicator

OSP: Obblighi di Servizio Pubblico

PAD: Piano di Accesso al Dato

PdB: Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale

PdE: Programma di Esercizio

PEF: Piano Economico Finanziario

PEFS: Piano Economico Finanziario Simulato

PG: Partecipante alla gara

PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità

PNRR: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Procedura: procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dell'EA

RdA: Relazione di Affidamento

RdL: Relazione dei Lotti

TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri)

WACC: Weighted Average Cost of Capital

PREMESSA

Il presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (di seguito: RdA) così come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019¹, che attribuisce all'Ente Affidante l'onere di "descrivere i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla Consultazione dei portatori di interesse, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta".

La Relazione è strutturata secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 8a della Delibera - coerentemente con la scelta operata dall'EA di affidare i servizi di TPL tramite procedura di gara ad evidenza pubblica² - e riporta, tra gli altri:

1. gli esiti della procedura di Consultazione degli stakeholder³;
2. gli aspetti quanti-qualitativi del servizio da affidare;
3. il trattamento del Personale adibito ai servizi di TPL oggetto di gara;
4. i requisiti di partecipazione;
5. il Piano di accesso al dato;
6. i criteri di aggiudicazione;
7. i criteri del PEF simulato;
8. l'allocazione dei rischi.

La Misura 2 (Punto 2) della Delibera prevede inoltre che la RdA, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento:

- sia "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 conformità alle misure regolatorie delle scelte ed effettuate";
- sia valutata dall'Autorità, la quale "può formulare osservazioni **entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA**. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione: Pareri".

¹ La Delibera ART n. 154/2019 è stata recentemente revisionata dalla Delibera ART n. 64/2024, anche in adeguamento alle disposizioni del D.lgs del 23 dicembre 2022, n. 201, che ha definito uno schema tipo di RdA, riportato all'Annesso 8a della delibera attualmente vigente.

² Ai sensi del regolamento CE del 23 ottobre 2007, n. 1370, art. 5 par 3 e degli artt. 14, comma 1, lettera a) e 15, del D. Lgs. nr. 201 del 23 dicembre 2022.

³ Prevista dalla Misura 4 (Punto 5) della Delibera revisionata n. 154/2024.

1. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA

1.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Il principale riferimento normativo del trasporto pubblico regionale e locale dell'Emilia-Romagna è la Legge Regionale 2 ottobre 1998, n. 30 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" che, coerentemente con la normativa comunitaria, persegue le seguenti finalità:

- assicurare ai cittadini la migliore accessibilità e fruibilità del territorio regionale;
- promuovere un sistema integrato di mobilità;
- incentivare, tra gli altri, lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità.

1.1.1 Assetto, pianificazione e programmazione del TPL regionale

L'art. 3 della L.R. 30/98 definisce il sistema di trasporto pubblico regionale e locale come "l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico di interesse della Regione Emilia-Romagna non riservati alla competenza statale".

Il TPL regionale e locale si articola in:

- a) Rete delle ferrovie di competenza regionale;
- b) Servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi;
- c) Reti, servizi autofilotranviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili;
- d) Sistemi intermodali urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
- e) Impianti e servizi di trasporto a fune;
- f) Servizi marittimi, lacuali, fluviali e aerei.

Per quanto riguarda specificamente il trasporto autofilotranviario e il trasporto rapido a guida vincolata, l'art.24 articola il servizio in:

1. Servizi urbani: con elevata frequenza, fermate ravvicinate, di norma sviluppati su itinerari pre-individuati caratterizzati da un continuo abitativo, anche se appartenente a comuni diversi;
2. Servizi di bacino o interbacino: con itinerario pre-individuato, frequenza non elevata, fermate non ravvicinate, interessanti rispettivamente uno o più bacini di traffico anche se l'itinerario ricade parzialmente oltre il confine regionale;
3. Servizi transfrontalieri: servizi di breve raggio interessanti il territorio della Regione e della Repubblica di S. Marino.

È la stessa legge, inoltre, a individuare i principali strumenti di pianificazione e programmazione del trasporto pubblico locale:

- **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**: costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione (art. 5), mediante il quale quest'ultima: i) programma le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone; ii) indirizza e coordina gli interventi degli enti locali e di altri soggetti pubblici in materia di TPL; iii) definisce per quanto di sua competenza il

sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, marittime, aeree, interportuali e autofilotranviarie. Gli strumenti di pianificazione, generali e settoriali, degli enti locali, nonché i rispettivi atti di programmazione, recepiscono le strategie e gli indirizzi del PRIT 2025, recentemente approvato⁴.

- **Atti di indirizzo triennali (art.8):** sono adottati ogni tre anni dal Consiglio regionale. Essi hanno carattere strategico e sono funzionali all'elaborazione degli accordi di programma, nonché alla programmazione e amministrazione del TPL regionale e locale, in attuazione del PRIT. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo, la Giunta regionale determina i servizi minimi per il trasporto pubblico locale e l'ammontare dei relativi trasferimenti regionali da assegnare a province, comuni o alle Agenzie locali.
- **Strumenti di programmazione di bacino provinciale (art. 6):** fanno parte di questa categoria i piani del traffico della viabilità extraurbana, i piani urbani della mobilità di area vasta nonché i piani di bacino. Tali strumenti interessano il perimetro degli ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali si possa programmare un sistema di TPL integrato e intermodale, in funzione della domanda di mobilità. Gli ambiti intercomunali possono essere individuati direttamente dalle province, di concerto con Regione e comuni, mediante appositi accordi di programma.
- **Strumenti di programmazione comunale (art. 7):** ne fanno parte i piani urbani della mobilità e i piani urbani del traffico.
- **Accordi di programma (artt. 11-12):** si tratta di accordi stipulati dalla regione, sulla base degli atti di indirizzo di cui all'art. 8, con province, comuni, altre regioni o direttamente con lo Stato, al fine di realizzare interventi per la riorganizzazione della mobilità.

1.1.2 Governance del TPL – Ambito Romagna

In attuazione degli indirizzi comunitari e nazionali, la normativa regionale delinea il quadro di governance del settore in virtù del principio di separazione tra funzioni di amministrazione, programmazione e progettazione e funzioni di gestione del servizio.

A tale riguardo, gli artt. 27 e 28 della LR 30/1998 ripartiscono responsabilità e competenze su più livelli. Da un lato, la Regione ha responsabilità in materia di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento; dall'altro, alle Province e ai Comuni sono attribuite le funzioni in materia di programmazione di bacino nonché tutte le attività connesse ai servizi di TPL, tra cui:

- Affidamento della gestione dei servizi e costruzione delle opere pubbliche necessarie;
- Verifica e controllo qualitativo e quantitativo sullo svolgimento dei servizi;
- Coordinamento dei servizi operanti sul territorio;
- Zonizzazione del territorio ai fini tariffari.

Parte di queste competenze sono a loro volta trasferite alle Agenzie di cui all'art. 19 della LR 30/1998 che ha previsto che Province e Comuni costituissero, per ciascun ambito territoriale provinciale, un'Agenzia locale per la mobilità in grado di dare attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore, con particolare riguardo a (comma 3):

- progettazione, organizzazione, e promozione dei servizi di TPL;

⁴ Il nuovo PRIT 2025 è stato approvato in via definitiva dall'Assemblea Legislativa con Delibera di Assemblea regionale n. 59 del 23/11/2021 e pubblicato sul BUR n.379 del 31/12/2021

- progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità;
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
- controllo dell'attuazione dei contratti di servizio;
- ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotranviari.

Alle suddette Agenzie, inoltre, è attribuita la facoltà di intervenire negli "Accordi di programma" (comma 4).

A partire dal 2008 la Regione ha avviato un processo di riforma del trasporto pubblico locale regionale che ha previsto, tra gli altri, la razionalizzazione e il riassetto organizzativo del sistema delle nove Agenzie locali per la mobilità attraverso⁵:

1. l'adozione - come forma organizzativa - della società di capitali a responsabilità limitata, da affidare a un amministratore unico e in grado di operare sulla base di convenzioni ex art. 30 D.Lgs. 267/200 tra enti locali;
2. lo scorporo delle attività gestionali non strettamente connesse con le funzioni proprie attribuite dalla legge regionale alle Agenzie stesse;
3. il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie locali per la mobilità.

In materia di organizzazione del TPL regionale, si richiama l'art. 14-ter della suddetta RL 30/1998 che, in attuazione della normativa nazionale e sulla scorta di quanto previsto nell'art.4 della LR 10/2008⁶, affida alla Giunta Regione il compito di definire gli ambiti ottimali attraverso i quali articolare il TPL regionale. La successiva DGR del 2 luglio 2012, n. 908⁷, ha quindi individuato i seguenti **5 ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei** ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province (punto 2):

1. Ambito Trebbia – Piacenza;
2. Ambito Taro – Parma;
3. Ambito Secchia-Panaro- Reggio Emilia e Modena;
4. Ambito Reno – Bologna e Ferrara;
5. **Ambito Romagna – Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.**

Successivamente, la DGR n. 1024/2014 (poi recepita dal "Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale in E.R. per il triennio 2018-2020", approvata dall'Assemblea Legislativa regionale con atto 171 del 13 luglio 2014) ha stabilito che **"non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali"** così definiti; tale impostazione è stata poi richiamata e confermata recentemente dalla Regione Emilia-Romagna con la DGR n. 1828 del 02/11/2022).

In tema di organizzazione del servizio, la richiamata DGR 908/2012 promuove al punto 6: *"l'impiego flessibile ed ottimale degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento da parte dei gestori dei servizi di TPL per favorire un'offerta qualitativa più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio"* e prevede

⁵ Si vedano gli artt. 24-26 della Legge Regionale n. 10 del 30 giugno 2008 (Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni)

⁶ Con riguardo alla normativa nazionale si richiama l'art.3 bis della L. 138/2011

⁷ Richiamata e confermata dalla Regione Emilia Romagna con la DGR n. 1828 del 2/11/2022.

altresì che (punto 7): *“gli autobus di un gestore operante su un territorio sovra-bacinale dovranno poter avere l'estensione per tutte le linee comprese nei bacini interessati, tenuto conto delle classi e delle dimensioni dei veicoli stessi, nonché degli impieghi previsti nei contratti di servizio, e pertanto gli Enti locali e le Agenzie per la mobilità competenti debbano collaborare attivamente per la realizzabilità di detto uso flessibile degli autobus nei diversi bacini afferenti al medesimo gestore”*.

Gli indirizzi politici in materia di programmazione e amministrazione del TPL, approvati dall'Assemblea Legislativa (Atto di Indirizzo triennale 2011-2013 e 2016-2018) hanno confermato il processo di razionalizzazione del sistema del TPL, ribadendo i percorsi di fusione⁸ delle Agenzie locali per la mobilità e il loro ruolo quali soggetti regolatori pubblici di bacino nell'ambito del governo del TPL. Il difficoltoso processo di riforma della governance ha portato, per l'ambito della Romagna, alla costituzione dell'Agenzia di Mobilità Romagnola - AMR S.r.l. Consortile (AMR, di seguito: l'Agenzia), quale prodotto di un'operazione di scissione parziale e proporzionale dei rami d'azienda di preesistenti agenzie della mobilità. In data 16 gennaio 2017 veniva infatti sottoscritto l'atto di scissione parziale e proporzionale dei rami d'azienda di “Agenzia Mobilità provincia di Rimini - AM S.r.l. Consortile” e “ATR Società consortile a responsabilità limitata”, a favore di “AmbRA -Agenzia per la Mobilità del Bacino di Ravenna srl” e conseguente trasformazione di quest'ultima in AMR. Per effetto di tale scissione, a partire dal 1° marzo 2017 l'Agenzia ha acquisito la titolarità e la relativa gestione dei contratti di servizio vigenti a quella data, oltre a mantenere la gestione di quello in vigore nel bacino provinciale di Ravenna, divenendo a tutti gli effetti Ente Affidante dei servizi di TPL di competenza dell'Ambito della Romagna.

1.1.3 Modalità di affidamento scelta

AMR ha notificato l'avvio di una **Procedura di Gara per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) dell'ambito Romagna** con la pubblicazione, in data 22 settembre 2017, dell'Avviso di “*Pre-informazione relativo ad un contratto di servizio pubblico*” GUE 373625-2017 e successivo aggiornamento, coerentemente con le decisioni assunte in sede di Relazione dei Lotti (RdL) nella sua versione definitiva, come da determinazioni dell'Assemblea dei soci di AMR del 18.12.2023; tale RdL è stata pubblicata, con la Relazione ex art. 14 del D.Lgs. 201/2022, sul sito istituzionale di AMR.

Come previsto e più diffusamente illustrato nella citata Relazione ex art. 14, la procedura ha come oggetto l'affidamento (ex concessione) del servizio di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio europeo, del 23 ottobre 2007. Ne consegue che essa non è soggetta alla disciplina di cui al D.lgs. 36/2023 (c.d. “Nuovo Codice Appalti”) che all'art. 149 chiarisce come “sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice [...] 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”.

La scelta operata dall'Agenzia è coerente con la normativa nazionale e regionale. Il D.lgs. 422/1997 all'art. 19 con “lo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale” prevede infatti “il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio [...] in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio”.

⁸ Avviati con la LR n. 9/2023 con la quale è stato introdotto il comma 1 bis dell'art.19 della LR 30/1998 poi modificato dalla LR 17/2014 che promuoveva il processo di fusione delle Agenzie per Ambiti sovra-bacinali.

Analogamente, la L.R. 30/1998 all'art. 13 comma 6 dispone che: "La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. Prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti. Per l'aggiudicazione si applica il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa".

Motivazioni

La scelta dell'Agenzia di optare per un affidamento "per il mercato" rispetto ad altre forme ("in house" e "gara a doppio oggetto"), oltre che dagli orientamenti normativi presenti nella legislazione comunitaria e nazionale, è motivata dalla consapevolezza – e supportata da una profonda e solida letteratura economica- che un affidamento competitivo conduce in modo più lineare a benefici economici e qualitativi del servizio.

Fatti salvi gli obblighi di servizio e il sistema della qualità erogata, inteso come insieme di informazioni al pubblico, tutela del consumatore, qualità dell'accesso al servizio (con particolare riguardo alle Persone a Mobilità Ridotta), che costituisce un vincolo di capitolato essenziale per tutti i partecipanti alla gara, la dinamica competitiva fra gli operatori interessati potrà determinare un livello dei corrispettivi in grado di ottimizzare le risorse disponibili, con la possibilità quindi di tradurre eventuali ribassi d'asta in servizi aggiuntivi necessari a valorizzare il TPL nel suo complesso.

Il nuovo affidamento dei servizi consentirà di trarre:

- un miglioramento dell'efficacia grazie al previsto incremento della domanda di mobilità;
- un miglioramento dell'efficienza della gestione, a parità di altri elementi di contesto, anche grazie a un importante Piano degli investimenti in materiale rotabile finanziato in misura rilevante con risorse pubbliche che ridurrà gli oneri per l'Impresa Affidataria relativamente all'acquisto ed al rinnovo del materiale rotabile;
- un significativo miglioramento della qualità del servizio, grazie al rinnovo della flotta impiegata, ai vincoli di qualità imposti ai concorrenti uniti al sistema di puntuale e pregnante monitoraggio del servizio;
- una più efficace gestione contrattuale, per effetto del fatto che i servizi di TPL confluiranno e saranno gestiti all'interno di un unico CdS, mentre attualmente i servizi sono articolati su 8 contratti diversi.

Comparazione con opzioni alternative

Data la gestione attuale da parte di operatori privati, non risultano percorribili ipotesi alternative di gestione in house o tramite società mista, che richiederebbero la costituzione di società pubbliche ad hoc.

La normativa europea e nazionale considerano peraltro le modalità di affidamento diverse dalla gara pubblica come modalità eccezionali e residuali per le quali è necessario fornire una "Qualificata Motivazione" che sostenga e giustifichi le ragioni del mancato ricorso al mercato.

Analisi e motivazione della durata del Contratto di Servizio

La normativa comunitaria (Regolamento CE 1370/2007) prevede una durata massima dei contratti di servizi automobilistici di dieci anni. La normativa regionale è perfettamente coerente con il regolamento comunitario prevedendo che "gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri autofilotranviario hanno la **durata di dieci anni**".

Peraltro, nella definizione di una adeguata durata dell'affidamento, è stata posta l'attenzione sul garantire un congruo margine di tempo per la realizzazione degli investimenti sul materiale rotabile e le infrastrutture strumentali all'erogazione dei servizi di TPL, al fine di favorire la transizione ecologica.

Si ritiene pertanto che il periodo congruo di durata contrattuale sia 10 anni.

1.2 Contesto operativo di riferimento

1.2.1 I contratti di Servizio del TPL – Ambito Romagna

Di seguito si riporta in forma descrittiva il quadro dei Contratti di servizio vigenti nell'ambito sovra-bacinale Romagnolo, raggruppati per bacino provinciale di riferimento.

Provincia di Forlì-Cesena

Il trasporto pubblico locale su gomma della Provincia di Forlì-Cesena comprende i servizi urbani, di bacino e di interbacino.

Allo stato attuale i Gestori affidatari dei servizi di TPL nel bacino di Forlì-Cesena sono il Consorzio ATG SpA (affidatario principale) e gli altri affidatari di servizi marginali, ovvero Autoservizi Gualtieri Emilio & C. Snc e CR Bus Soc. Coop, per mezzo di contratti di servizio recentemente prorogati fino al 31 dicembre 2026 nelle more della conclusione delle procedure di gara per il nuovo affidamento.

Nel dettaglio, gli operatori cui sono affidati i servizi di trasporto sono i seguenti:

1. ATG s.p.a.: Cds per l'erogazione dei servizi urbani di bacino e interbacino, svolti dal socio START Romagna Spa, per complessivi 9,5 mln vett*km. Il contratto è stato stipulato a seguito della gara⁹, aggiudicata nel dicembre 2004, con decorrenza 1° gennaio 2005 e successivamente prorogato fino al 31 marzo 2023. Tale CdS è stato ulteriormente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.4 par.4 del Reg. UE 1370/2007.
2. Autoservizi Gualtieri Emilio s.n.c - Contratto di servizio di TPL "marginale Rete Artusiana linee F121 e F122" recentemente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.5 par.4 del Reg. UE 1370/2007.
3. CR Bus soc. coop - Contratto di servizio di TPL "marginale linee 132 e SS02" recentemente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.5 par.4 del Reg. UE 1370/2007.

Il modello gestionale adottato da tutti i tre Gestori è di tipo "net cost". Tuttavia, per i Gestori Autoservizi Gualtieri Emilio e CR Bus soc. coop., si è passati dal modello gestionale da "gross cost" al modello gestionale a "net cost" solo a partire dalla sottoscrizione degli ultimi contratti di servizio (periodo 01/04/2023-31/12/2026).

Provincia di Ravenna

Il trasporto pubblico locale su gomma della Provincia di Ravenna sviluppa circa 7,5 milioni di vett*km e comprende:

⁹ il servizio, inizialmente affidato in regime di gross-cost, è stato poi modificato in net-cost a seguito dell'evoluzione normativa regionale.

- Il servizio di trasporto pubblico urbano a Ravenna, Faenza, Lugo, Riolo Terme;
- Il servizio di trasporto pubblico suburbano per il litorale di Ravenna;
- Il servizio di trasporto pubblico extraurbano nella Provincia di Ravenna;
- Il servizio traghetto sul Canale Candiano fra Porto Corsini e Marina di Ravenna.

Tali servizi sono erogati da un unico Gestore, METE SpA¹⁰, per mezzo di un unico CdS stipulato con decorrenza 1° gennaio 2005 a seguito della gara (net-cost) aggiudicata nel dicembre 2004¹¹. Tale contratto è stato oggetto di numerose proroghe, l'ultima delle quali – ai sensi dell'art.4 par.4 del Reg. UE 1370/2007- con scadenza al 31 dicembre 2026.

Provincia di Rimini

Il trasporto pubblico locale su gomma della Provincia di Rimini comprende i servizi urbani comunali, quelli suburbani (intercomunali), extraurbani e i servizi a chiamata, sviluppando complessivamente circa 7,7 milioni di vett*km.

A seguito di una gara aggiudicata nel dicembre 2004 il servizio è stato affidato in regime di net-cost al Consorzio ATG Spa, per mezzo di un CdS stipulato con decorrenza 1° gennaio 2005 recentemente prorogato fino al 31 dicembre 2026 ai sensi dell'art.4 par.4 del Reg. UE 1370/2007.

ATG svolge il servizio tramite le società proprie consorziate Start Romagna S.p.A. (società attraverso cui l'Affidatario svolge la parte preponderante del servizio oggetto del contratto), Bonelli Bus di Bonelli Dedeo e Marco & c. s.a.s. e Autolinee Boldrini di Boldrini e Rafagni s.n.c.

Oltre al Consorzio ATG SpA sono presenti ulteriori Gestori a cui sono affidati i seguenti servizi di trasporto:

1. Consorzio Valmabus - Contratto di servizio di TPL in "Alta Valmarecchia" recentemente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.5 par.4 del Reg. UE 1370/2007;
2. Coop. Sociale La Romagnola Contratto di servizio di TPL "marginale a chiamata comuni di Poggio Torriana, Santarcangelo e Verucchio c.d. VALMA BASS" recentemente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.5 par.4 del Reg. UE 1370/2007;
3. Autoservizi Merli Contratto di servizio di TPL "marginale a chiamata Valle del Conca c.d. CONCABUS" recentemente prorogato per il periodo 1/4/2023-31/12/2026 ai sensi dell'art.5 par.4 del Reg. UE 1370/2007

1.2.2 Caratteristiche e performance del TPL di Bacino

Di seguito si riportano i risultati raggiunti dagli attuali affidatari dei servizi di TPL dell'Ambito Romagna, con riferimento ai valori consuntivi riferiti all'ultimo quadriennio disponibile sulle seguenti variabili:

- volume di produzione,
- velocità commerciale,
- costi operativi e totali,

¹⁰ A sua volta costituita da START SpA, Cooperativa trasporti Riolo Terme, Soc. autoservizi cervesi SAC Scarl, e Co.er.bus Soc. consortile)

¹¹ Gara ad evidenza pubblica di tipo ristretto con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

- ricavi da traffico,
- passeggeri trasportati,
- *coverage ratio*,
- *load factor* ;
- indicatori di qualità erogata e percepita.

L'analisi include anche il 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti dell'emergenza sanitaria da COVID-19. I dati riportati nel presente paragrafo sono stati elaborati e trasmessi dalle imprese affidatarie nell'ambito del "monitoraggio economico e qualitativo del servizio offerto" (monitoraggio dati TPL) della Regione Emilia-Romagna. Trattandosi di un monitoraggio consuntivo, non si dispone, al momento della trasmissione della presente Relazione all'ART, di informazioni ufficiali relative al 2024.

Performance TPL

Per quanto riguarda il TPL automobilistico, nel 2019 (l'ultimo anno pre COVID-19) la produzione chilometrica consuntivata nell'intero Ambito sovra-bacinale è stata complessivamente pari a poco più di 24,3 milioni di vett*km contro un volume di percorrenze programmate di circa 25 milioni di vett*km (97,2%). La velocità commerciale effettiva media riferita all'intero servizio è di **27,5 km/h**:

- 23,2 km/h per il servizio urbano;
- 35,77 km/h per il servizio extraurbano.

In merito al *load factor*, sempre nel 2019 si sono registrati i seguenti valori:

- per il servizio extraurbano è stato pari al **25%**, derivante da 11,8 milioni di passeggeri (pari a 201 milioni di pass*km) in rapporto ai posti offerti (circa 800milioni);
- per il servizio urbano è stato pari al **22,2%**.

Come in tutti i servizi di trasporto pubblico nazionali ed europei, a causa dell'emergenza sanitaria, nel triennio 2020-2022 si è osservato un drastico peggioramento delle performance del TPL di Bacino, sia in termini di domanda di mobilità sia di produzione erogata. Nel 2023 la domanda è tornata sui livelli pre-COVID e anzi si è osservato un incremento della domanda in particolare sui servizi extraurbani di Ambito.

Complessivamente, infatti, i passeggeri trasportati sono calati del 35% nel 2020 rispetto all'anno precedente, il calo si è ridotto al 30% nel 2021 e nel 2022 la domanda è tornata a crescere pur attestandosi al di sotto dei livelli pre-COVID-19 (-7%). **Nel 2023 il numero di passeggeri trasportati complessivamente è risultato superiore al dato 2019, con un incremento del 6% rispetto all'ultimo anno pre-COVID.** Un dato che però vede una domanda 2023 superiore rispetto a quella del 2019 limitata all'1,5% per il servizio urbano (compreso filobus e Metromare), ma con una significativa crescita dell'extraurbano (ben +25%).

In termini di passeggeri km il dato 2023 è ancora inferiore del 5% rispetto al 2019.

In termini di produzione effettiva, nel 2020 si è registrata una decisa riduzione nel 2020 (-13%) salvo poi tornare ai livelli 2019. I dati 2024 sulla produzione sono sostanzialmente in linea con quelli registrati nel 2023.

Automob.- Urbano	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Vett*km prog.	vett-km	13.600.164	12.045.828	13.512.197	12.824.618	12.714.021
Vett*km effettive	vett-km	13.452.044	11.652.982	12.776.869	12.588.447	12.328.811
Vett*km eff./progr.	%	98,9%	96,7%	94,6%	98,2%	97,0%
Vett*km a vuoto	vett-km	1.265.742	807.267	975.688	975.526	1.232.818
Ore guida annue	h/anno	577.733	496.240	539.824	534.601	524.173
Vel. Comm. Eff.	km/h	23,28	23,48	23,67	23,55	23,52
Pax trasportati	#	38.468.772	24.683.989	26.153.720	34.057.112	38.415.914
Pax-km trasportati	Pass*km	255.021.537	164.055.575	164.758.772	207.898.350	229.743.182
Posti-km offerti	Posti*km	1.147.321.149	1.010.049.190	1.144.912.302	1.133.158.796	946.285.282
Load factor	%	22,23%	16,24%	14,39%	18,35%	24,28%

Tabella 1-1 Produzione automobilistica urbana di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Automob.- Extra	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Vett*km prog.	vett-km	11.019.061	9.550.034	10.913.453	11.499.183	11.507.341
Vett*km effettive	vett-km	10.692.439	9.228.017	10.612.681	10.704.842	10.702.393
Vett*km eff./progr.	%	97,0%	96,6%	97,2%	93,1%	93,0%
Vett*km a vuoto	vett-km	1.481.977	826.369	1.035.805	1.055.578	1.709.740
Ore guida annue	h/anno	298.926	255.027	289.948	301.045	302.503
Vel. Comm. Eff.	km/h	35,77	36,18	36,60	35,56	35,38
Pax trasportati	#	11.799.385	8.187.133	9.267.798	12.648.241	14.846.340
Pax-km trasportati	Pass*km	201.749.445	142.477.271	162.145.080	175.325.426	202.920.580
Posti-km offerti	Posti*km	794.958.202	684.361.006	786.253.426	771.662.273	780.889.063
Load factor	%	25,38%	20,82%	20,62%	22,72%	25,99%

Tabella 1-2 Produzione automobilistica extraurbana di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Automob.- Totale	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Vett*km prog.	vett-km	24.619.225	21.595.863	24.425.649	24.323.800	24.221.361
Vett*km effettive	vett-km	24.144.483	20.880.998	23.389.550	23.293.289	23.031.204
Vett*km eff./progr.	%	98,1%	96,7%	95,8%	95,8%	95,1%
Vett*km a vuoto	vett-km	2.747.718	1.633.636	2.011.493	2.031.104	2.942.558
Ore guida annue	h/anno	876.659	751.267	829.771	835.647	826.677
Vel. Comm. Eff.	km/h	27,54	27,79	28,19	27,87	27,86
Pax trasportati	#	50.268.157	32.871.122	35.421.518	46.705.353	53.262.254
Pax-km trasportati	Pass*km	456.770.982	306.532.846	326.903.852	383.223.776	432.663.762
Posti-km offerti	Posti*km	1.942.279.351	1.694.410.196	1.931.165.728	1.904.821.069	1.727.174.345
Load factor	%	23,52%	18,09%	16,93%	20,12%	25,05%

Tabella 1-3 Produzione automobilistica complessiva di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Si riportano nelle tabelle di seguito le performance relative ai servizi erogati con le altre modalità: Metromare, filoviario (linea 11), e servizio di navigazione traghetto. Nella Tabella 1-5 sono riportate esclusivamente le percorrenze della linea 11 effettuate su filobus; nel corso dell'ultimo quinquennio tuttavia, una parte consistente di esse è stata svolta con servizi sostitutivi su gomma.

Metromare	udm	2021	2022	2023
Vett*km prog.	vett-km	400.382	544.360	545.389
Vett*km effettive	vett-km	384.058	528.678	534.116
Vett*km eff./progr.	%	95,9%	97,1%	97,9%
Vett*km a vuoto	vett-km	7.298	8.806	8.779
Ore guida annue	h/anno	15.394	21.194	21.409
Vel. Comm. Eff.	km/h	24,95	24,94	24,95

Tabella 1-4 Produzione Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Filovia Rimini	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Vett*km prog.	vett-km	429.311	275.654	269.391	268.679	246.137
Vett*km effettive	vett-km	193.130	133.250	94.658	73.028	85.250
Vett*km eff./progr.	%	45,0%	48,3%	35,1%	27,2%	34,6%
Vett*km a vuoto	vett-km	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ore guida annue	h/anno	9.719	6.984	4.606	3.594	4.098
Vel. Comm. Eff.	km/h	19,87	19,08	20,55	20,32	20,80
Pax trasportati	#	n.d.	n.d.	416.150	696.785	656.248
Pax-km trasportati	Pass*km	n.d.	n.d.	2.955.838	4.605.144	4.266.718
Posti-km offerti	Posti*km	62.250.095	39.969.830	39.061.695	38.958.455	35.936.002
Load factor	%	n.d.	n.d.	7,57%	11,82%	11,87%

Tabella 1-5 Produzione filovia Linea 11 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Traghetto	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ore servizio prog.	h	7.623	7.099	7.507	7.521	7.660
Ore servizio effettive	h	7.619	7.099	7.507	7.499	7.653
Ore eff./progr.	%	99,9%	100,0%	100,0%	99,7%	99,9%
Pax trasportati	#	1.794.412	1.456.804	1.844.977	1.648.108	1.764.909

Tabella 1-6 Produzione servizio di navigazione Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Per quanto riguarda il Metromare, si precisa che il servizio, iniziato nel secondo semestre 2020, è entrato a regime solo nel 2022 e pertanto non ha dati per gli anni precedenti. Per quanto concerne la filovia della linea 11, si nota la progressiva riduzione delle percorrenze programmate e consuntivate (a vantaggio di Metromare in favore della quale è stata spostata una parte dell'offerta della filovia).

Il servizio di navigazione, al contrario, presenta un volume di produzione (espresso in ore di servizio) piuttosto stabile nonostante l'evento pandemico.

Performance economiche

In termini economici, le tabelle seguenti illustrano le performance complessive mostrate del servizio di TPL di Ambito.

Con riferimento al 2019 (ultimo anno pre COVID-19):

- i **ricavi da traffico** sono stati pari a circa 24,1 milioni di euro, di cui:
 - 16 milioni di euro relativi al servizio urbano;
 - 8 milioni di euro relativi al servizio extraurbano;

- gli **"altri ricavi"** - che comprendono valorizzazioni commerciali di beni, fitti attivi, rimborsi per danni o noleggi - sono complessivamente pari a 1,6 milioni di euro per il servizio urbano e a 1,5 milioni di euro per quello extraurbano. Tra questi, i ricavi relativi ai canoni pubblicitari valgono, per l'intero Ambito, circa 150mila euro, pari allo 0,6% dei ricavi da traffico;
- i **costi operativi** rappresentano il 90% dei costi totali, questi ultimi a loro volta sono costituiti per il 50% dai costi del personale.

L'emergenza sanitaria da COVID-19 ha pesantemente influito sulle performance economiche del TPL di Ambito, con i ricavi da traffico in calo del 38% nel 2020 sull'anno precedente e una successiva ripresa negli anni successivi (rispettivamente +5,5% e +12% nel 2021 e 2022) comunque insufficiente a tornare ai livelli pre COVID-19 (-20% nel 2022 rispetto al 2019). Nel 2023 i ricavi tariffari hanno registrato un ulteriore incremento, assorbendo quasi del tutto il gap rispetto al 2019, tuttavia restano ancora inferiori del 2% (comprendendo anche i ricavi del Metromare) rispetto al periodo pre-pandemico. Il fatto che i ricavi siano inferiori al 2023 malgrado un numero di passeggeri abbia invece superato il dato del 2019 è motivato in parte dal fatto che il recupero della domanda è stato molto più marcato per l'extraurbano (che ha un peso sui ricavi di circa la metà rispetto all'urbano) e, in parte, dall'effetto delle agevolazioni tariffarie sui titoli annuali che ha probabilmente determinato una migrazione tariffaria dai titoli di corsa semplice e di abbonamento mensile a quelli annuali con determinano un ricavo medio a passeggero inferiore (pur essendo assicurato ai Gestori, tramite le agevolazioni tariffarie, l'intero prezzo del titolo annuale non agevolato).

I primi dati parziali del 2024, ancora non consolidati, mostrano un trend di ulteriore recupero dei ricavi da traffico per entrambe le tipologie di servizio (urbano ed extraurbano), sia per effetto della domanda, sia degli incrementi tariffari deliberati nelle diverse province tra il 2023 e il 2024.

Le tabelle che seguono mostra le performance economiche del TPL urbano, extraurbano e complessivo.

Autofilov. - Urbano	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€	16.035.613	9.436.083	10.180.899	12.026.129	13.961.663
<i>di cui: agevolazioni e integrazioni tariffarie</i>	€	<i>1.637.774</i>	<i>1.431.479</i>	<i>2.280.845</i>	<i>3.463.322</i>	<i>4.401.356</i>
Corrispettivi	€	31.535.192	33.005.855	34.959.246	34.356.619	33.922.494
Contr. in conto gestione	€	4.387.686	7.309.259	6.202.792	8.454.159	4.694.534
Canoni pubblicità	€	92.351	72.434	73.288	89.013	131.000
Altri ricavi	€	1.665.898	1.063.639	3.021.290	2.289.454	3.551.304
Costi operativi	€	50.934.388	48.131.293	51.421.360	54.748.327	53.733.580
Costi totali	€	56.910.072	53.544.522	58.088.818	59.349.525	58.538.383
Addetti (FTE)	#	722,4	728,0	701,2	695,3	700,1
di cui: operativi	#	590,2	584,4	564,2	561,9	558,3
Costo Personale	€	30.909.299	28.503.209	29.617.813	29.747.554	30.320.427
Coverage ratio	%	31,5%	19,6%	19,8%	22,0%	26,0%

Tabella 1-7 Performance economiche del servizio autofiloviario urbano di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Automob. Extraurb.	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€	8.064.231	5.617.954	6.200.595	7.239.695	8.699.261
<i>di cui: agevolazioni e integrazioni tariffarie</i>	€	<i>205.612</i>	<i>554.068</i>	<i>1.111.129</i>	<i>2.247.083</i>	<i>2.882.909</i>
Corrispettivi	€	21.334.594	22.318.793	26.831.319	25.023.599	23.086.474
Contr. in conto gestione	€	2.989.680	4.228.040	3.542.793	4.276.967	3.135.749
Canoni pubblicità	€	57.211	39.355	43.899	51.477	48.717
Altri ricavi	€	1.497.413	1.086.689	2.351.323	1.865.697	2.207.843
Costi operativi	€	31.678.499	28.562.654	33.924.718	34.783.520	32.683.775
Costi totali	€	35.034.528	32.048.218	38.305.041	38.249.994	37.248.661
Addetti (FTE)	#	411,5	404,2	407,6	406,5	397,7
di cui: operativi	#	334,3	329,2	328,6	333,4	322,4
Costo Personale	€	15.003.139	13.444.251	14.385.604	14.489.431	14.799.143
Coverage ratio	%	25,5%	19,7%	18,3%	20,8%	26,6%

Tabella 1-8 Performance economiche del servizio automobilistico extraurbano di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Automob. Totale	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€	24.099.844	15.054.037	16.381.494	19.265.825	22.660.924
<i>di cui: agevolazioni e integrazioni tariffarie</i>	€	<i>1.843.386</i>	<i>1.985.547</i>	<i>3.391.974</i>	<i>5.710.405</i>	<i>7.284.265</i>
Corrispettivi	€	52.869.785	55.324.648	61.790.564	59.380.218	57.008.968
Contr. in conto gestione	€	7.377.366	11.537.299	9.745.585	12.731.126	7.830.283
Canoni pubblicità	€	149.562	111.789	117.186	140.490	179.717
Altri ricavi	€	3.163.311	2.150.328	5.372.613	4.155.151	5.759.146
Costi operativi	€	82.612.888	76.693.947	85.346.078	89.531.848	86.417.355
Costi totali	€	91.944.600	85.592.740	96.393.859	97.599.520	95.787.044
Addetti (FTE)	#	1.134	1.132	1.109	1.102	1.098
di cui: operativi	#	925	914	893	895	881
Costo Personale	€	45.912.438	41.947.460	44.003.417	44.236.985	45.119.570
Coverage ratio	%	29,2%	19,6%	19,2%	21,5%	26,2%

Tabella 1-9 Performance economiche del servizio autofiloviario di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

I dati relativi ai servizi filoviari (linea 11) sono compresi nei dati del servizio automobilistico.

Il Metromare, a regime a partire dal 2022, sviluppa circa 550mila vett*km a fronte di un oltre 900mila euro di ricavi tariffari. In termini di impatto complessivo, si ritiene tuttavia che il volume di ricavi da traffico generato dal Metromare non sia aggiuntivo rispetto ai 24,1 milioni di euro della gomma, bensì vada prevalentemente a compensare quello in precedenza generato dalla filovia della linea 11, la cui produzione è andata riducendosi notevolmente nel corso dell'ultimo quinquennio.

Metromare	udm	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€	475.278	918.415	934.925
<i>di cui: agevolazioni e integrazioni tariffarie</i>	€	0	3.000	4.500
Corrispettivi	€	1.709.397	3.305.622	3.551.543
Contr. in conto gestione	€	48.677	111.501	34.070
Canoni pubblicità	€	2.654	9.510	10.783
Altri ricavi	€	161.641	143.237	244.605
Costi operativi	€	2.461.830	4.524.919	4.437.110
Costi totali	€	2.699.907	4.636.576	4.598.709
Addetti (FTE)	#	32,8	42,1	43,7
di cui: operativi	#	21,8	29,2	29,5
Costo Personale	€	1.443.401	1.862.123	1.948.590
<i>Coverage ratio</i>	%	19,3%	20,3%	21,1%

Tabella 1-10 Performance economiche del servizio Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Il servizio di navigazione di Ravenna, malgrado la sostanziale stabilità dei ricavi mostra una contrazione del *coverage ratio* (dal 50,4% registrato nel 2019 al 37,2% del 2022) determinato però prevalentemente dall'incremento dei costi nel 2022 a sua volta legato in parte ai maggiori costi del carburante ed in parte a spese straordinarie.

Navigazione	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€	622.006	497.723	584.568	611.071	612.816
<i>di cui: agevolazioni e integrazioni tariffarie</i>	€	0	0	29.474	20.069	20.753
Corrispettivi	€	524.552	530.475	529.492	467.091	442.303
Contr. in conto gestione	€	56.506	205.386	110.019	137.916	43.558
Canoni pubblicità	€	0	0	0	0	0
Altri ricavi	€	13.855	10.875	58.354	15.805	61.904
Costi operativi	€	1.234.754	1.360.415	1.457.381	1.641.970	1.618.207
Costi totali	€	1.347.891	1.501.666	1.639.245	1.781.778	1.750.257
Addetti (FTE)	#	16,7	17,6	16,6	17,4	17,1
di cui: operativi	#	12,0	10,8	10,7	11,5	11,7
Costo Personale	€	802.487	810.354	806.908	883.452	858.300
<i>Coverage ratio</i>	%	50,4%	36,6%	40,1%	37,2%	37,9%

Tabella 1-11 Performance economiche del servizio di navigazione di Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Per l'affidamento del servizio di Traghetto, al fine di assicurarne l'equilibrio economico si prevede di:

- adeguare il corrispettivo all'importo ante – covid (2019) tenendo anche conto degli adeguamenti inflattivi intercorsi negli anni successivi;
- operare una manovra tariffaria (rivolta prevalentemente all'utenza occasionale);
- prevedere un recupero della domanda (10%) rispetto al significativo calo registrato nel corso degli ultimi dieci anni (-35% al netto degli effetti Covid), anche grazie all'introduzione della nuova nave ed azioni commerciali da parte dell'Impresa Affidataria;

- riportare i costi operativi ad un livello ordinario considerando che i costi operativi hanno subito un forte incremento in epoca COVID a causa del maggior coinvolgimento di personale esterno tramite procedure di appalto.
- assicurare, grazie alle azioni di cui sopra, una redditività pari a quella prevista dalla Delibera ART 154/2019 in termini di remunerazione del CIN o di margine sul fatturato.

Il Grafico seguente rappresenta l'andamento dei ricavi tariffari automobilistici¹² e filoviari (gomma) e del traghetto a seguito dell'evento pandemico, fatto 100 per il 2019. Come si può notare, i ricavi relativi al servizio di navigazione, dopo una prima battuta d'arresto immediatamente dopo la prima fase di politiche restrittive, sono tornati sostanzialmente ai livelli pre-pandemici. Analogamente, i ricavi da traffico della gomma sono tornati al livello pre-pandemico (98%). Nel 2023 i ricavi urbani si attestano ancora al di sotto del livello 2019 (-7%); al contrario i ricavi relativi ai servizi extraurbani fanno registrare un deciso incremento rispetto all'ultimo anno pre-COVID (+8%). Come ricordato sopra, i dati preliminari relativi al 2024 confermano il trend positivo a seguito della pandemia da COVID 19 con una crescita dei ricavi rispetto al 2019, anche al netto degli adeguamenti tariffari nel frattempo intercorsi.

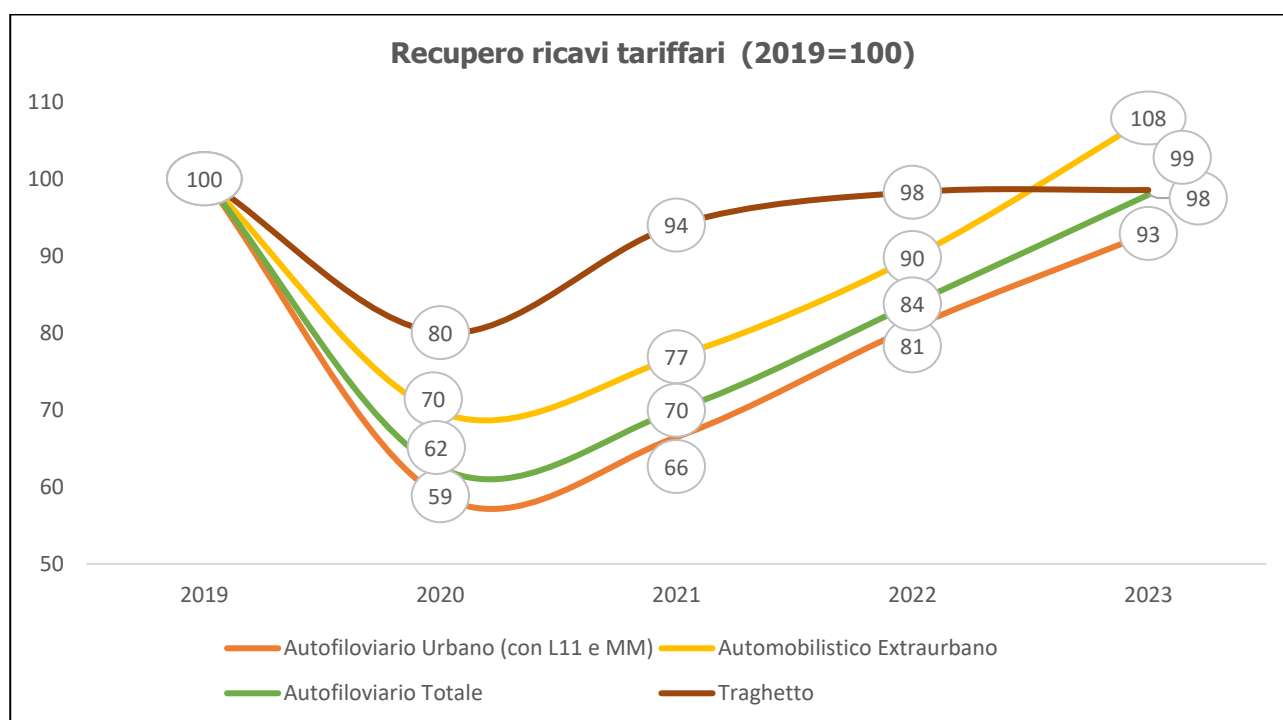


Tabella 1-12 Recupero dei ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Indicatori di efficienza ed efficacia

Le tabelle di seguito riportano l'insieme dei seguenti indicatori di efficienza ed efficacia per il TPL di Ambito:

¹² Nei ricavi riferibili ai servizi autofiloviari totali sono da intendersi anche i ricavi sulla filovia e sul Metromare.

- efficienza operativa;
- produttività;
- redditività.

Gli indicatori sono quelli previsti dall'Annesso 8 alla Allegato A alla delibera ART 154/2019 e sono stati calcolati a partire dai dati inseriti dalle imprese Affidatarie nell'ambito del Monitoraggio regionale del TPL. L'ambito urbano comprende i servizi automobilistici, filoviari (Linea 11) e Metromare.

Urbano autofiloviario (include servizi filoviari Linea 11 e Metromare)						
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	3,73	4,08	4,06	4,49	4,49
	Costo operativo per posto-km	0,04	0,05	0,05	0,05	0,06
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	42.789	39.153	42.240	42.786	43.309
	Produzione / numero di addetti operativi	23.119	20.167	22.619	22.316	22.030
	Produzione / numero di addetti totali	18.890	16.190	18.059	17.888	17.409
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	92%	94%	93%	93%	91%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	1,18	0,80	0,80	0,98	1,15
	Coverage Ratio	31,5%	19,6%	19,8%	21,8%	25,6%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	23,23	23,42	23,68	23,58	23,56

Tabella 1-13 KPI dei servizi autofiloviari urbani di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Extraurbano automobilistico						
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	2,96	3,10	3,20	3,25	3,05
	Costo operativo per posto-km	0,04	0,04	0,04	0,05	0,04
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	36.459	33.259	35.295	35.644	37.215
	Produzione / numero di addetti operativi	31.984	28.028	32.301	32.106	33.191
	Produzione / numero di addetti totali	25.983	22.829	26.038	26.334	26.913
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	88%	92%	91%	91%	86%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	0,75	0,61	0,58	0,68	0,81
	Coverage Ratio	25,5%	19,7%	18,3%	20,8%	26,6%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	35,77	36,18	36,60	35,56	35,38

Tabella 1-14 KPI dei servizi automobilistici extraurbani di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Navigazione						
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023
Efficienza operativa	Costo operativo per ora servizio	162,06	191,63	194,14	218,96	211,45
	Costo operativo per posto-km	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	47.967	46.174	48.638	50.906	50.252
	Produzione (ore) / n. addetti operativi	635	659	700	653	655
	Produzione (ore) / n. addetti totali	455	405	453	432	448
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Navigazione						
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023
Efficienza- Redditività	Ricavi da traffico per ora servizio	81,64	70,11	77,87	81,49	80,08
	<i>Coverage Ratio</i>	50,4%	36,6%	40,1%	37,2%	37,9%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Tabella 1-15 KPI del servizio di navigazione di Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Indicatori di qualità erogata

Nelle tabelle che seguono si riportano i dati relativi agli indicatori di qualità erogata, distinti per valori target (obiettivo) e a consuntivo, per ciascun anno. I dati raccolti fanno riferimento alle "Carte della mobilità" aggiornate annualmente dalle imprese affidatarie dei servizi, con le quali queste ultime si impegnano a garantire gli standard previsti nei Contratti di servizio sottoscritti da AMR. I dati sono distinti per Provincia (Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini) e consentono, per diversi indicatori, di distinguere la tipologia di servizio (urbano, extraurbano). Gli indicatori rientrano nelle seguenti categorie:

1. Affidabilità del servizio;
2. Età media dei mezzi;
3. Climatizzazione;
4. Pulizia e condizioni igieniche dei beni strumentali all'erogazione dei servizi;
5. Tutela dell'ambiente;
6. Accessibilità facilitata;
7. Riscontro a segnalazioni dei clienti;
8. Rapporto con la clientela.

Provincia di Forlì-Cesena	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo
	2019	2020	2020	2021	2021	2022	2022	2023	2023	2024	2024
Affidabilità del servizio											
Corse effettuate/corse programmate (esclusi scioperi ed eventi di forza maggiore)	99,5%	99,6%	98,7%	99,0%	97,8%	99,0%	96,2%	n.d	96,0%	97,0%	n.d
Sinistri passivi / n° corse annue	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,01%	0,02%	0,02%	n.d	0,02%	0,02%	n.d
Età dei mezzi											
Bus urbani	10,50	10,00	10,67	10,40	11,58	11,50	12,00	n.d	11,98	12,00	n.d
Bus extraurbani	11,63	11,00	10,91	11,00	11,91	11,00	9,51	n.d	7,61	7,50	n.d
Bus totali	11,01	10,50	10,78	10,70	11,73	11,50	10,81	n.d	9,78	9,50	n.d
Climatizzazione											
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	n.d
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	n.d
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	n.d
Pulizia e condizioni igieniche dei beni											
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	n.d	3gg	3gg	n.d
Frequenza pulizia interna	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d	1gg	1gg	n.d
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	n.d	3m	3m	n.d
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	annuale	1gg	1gg	1m	1m	1gg	n.d	1gg	1gg	n.d
Tutela dell'ambiente (intero parco)											
Veicoli Euro 6	409	387	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	n.d
Veicoli Metano	138	156	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	n.d
Veicoli Ibridi	0	0	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	n.d
Veicoli Elettrici	6	6	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	n.d
Accessibilità facilitata											
Numero mezzi urbani dotati di pedana	128	135	134	135	137	140	139	n.d	130	140	n.d
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	23	24	25	25	25	30	53	n.d	77	75	n.d
Numero mezzi urbani di pedana	54,7%	57,6%	57,4%	57,8%	57,9%	60,7%	67,4%	n.d	74,5%	77,3%	n.d
Riscontro a segnalazioni clienti											
Tempo medio di risposta (giorni lavorativi)	13	12	12	14	10	10	10	n.d	9	8	n.d
Rapporto con la clientela											
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	239	230	150	200	228	200	286	n.d	290	270	n.d

Provincia di Ravenna	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo
	2019	2020	2020	2021	2021	2022	2022	2023	2023	2024	2024
Affidabilità del servizio											
Corse effettuate/corse programmate (esclusi scioperi ed eventi di forza maggiore)	99,8%	n.d	100,0%	99,8%	98,2%	99,0%	99,3%	99,0%	98,9%	99,0%	n.d
Sinistri passivi / n° corse annue	0,03%	n.d	0,02%	0,03%	0,02%	0,00%	0,02%	0,00%	0,02%	0,02%	n.d
Età dei mezzi											
Bus urbani	9,29	n.d	10,16	10,20	11,38	11,00	12,80	12,00	13,76	12,50	n.d
Bus extraurbani	10,21	n.d	10,96	11,00	11,96	10,50	8,88	9,00	7,58	7,40	n.d
Bus totali	9,63	n.d	10,44	10,40	11,59	10,50	11,13	11,00	11,10	11,00	n.d
Climatizzazione											
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	97%	n.d	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	99%	n.d	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	98%	n.d	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
Pulizia e condizioni igieniche dei beni											
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	n.d	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	n.d
Frequenza pulizia interna	1gg	n.d	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	n.d	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	n.d
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	n.d	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d
Tutela dell'ambiente (intero parco)											
Veicoli Euro 6	409	n.d	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	n.d
Veicoli Metano	138	n.d	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	n.d
Veicoli Ibridi	0	n.d	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	n.d
Veicoli Elettrici	6	n.d	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	n.d
Accessibilità facilitata											
Numero mezzi urbani dotati di pedana	65	n.d	71	72	66	60	61	65	65	72	n.d
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	19	n.d	16	18	16	15	26	23	33	32	n.d
Numero mezzi urbani di pedana	81,6%	n.d	79,8%	82,6%	78,8%	72,1%	82,1%	83,0%	86,0%	91,2%	n.d
Riscontro a segnalazioni clienti											
Tempo medio di risposta (giorni lavorativi)	13	n.d	12	16	10	10	10	11	8	8	n.d
Rapporto con la clientela											
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	143	n.d	82	100	109	100	129	110	130	120	n.d

Provincia di Rimini	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo	Obiettivo	Consuntivo
	2019	2020	2020	2021	2021	2022	2022	2023	2023	2024	2024
Affidabilità del servizio											
Corse effettuate/corse programmate (esclusi scioperi ed eventi di forza maggiore)	99,7%	99,5%	100,0%	99,5%	98,2%	98,5%	98,5%	98,5%	98,2%	99,0%	n.d
Sinistri passivi / n° corse annue	0,05%	0,04%	0,04%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,05%	0,05%	n.d
Età dei mezzi											
Bus urbani	10,42	10,00	11,14	11,00	11,31	11,00	10,30	10,00	7,09	7,00	n.d
Bus extraurbani	9,40	9,20	9,95	10,00	10,95	10,50	9,60	9,50	8,31	8,00	n.d
Bus totali	10,17	9,80	10,85	10,60	11,23	10,90	10,14	10,10	7,35	7,80	n.d
Climatizzazione											
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d
Pulizia e condizioni igieniche dei beni											
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	n.d
Frequenza pulizia interna	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	n.d
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	annuale	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d
Tutela dell'ambiente (intero parco)											
Veicoli Euro 6	409	n.d	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	n.d
Veicoli Metano	138	n.d	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	n.d
Veicoli Ibridi	0	n.d	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	n.d
Veicoli Elettrici	6	n.d	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	n.d
Accessibilità facilitata											
Numero mezzi urbani dotati di pedana	125	127	125	125	135	135	138	140	147	145	n.d
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	22	22	23	23	23	25	26	28	30	35	n.d
Numero mezzi urbani di pedana	85,5%	86,6%	85,5%	85,5%	86,3%	87,4%	87,7%	89,8%	91,2%	92,8%	n.d
Riscontro a segnalazioni clienti											
Tempo medio di risposta (giorni lavorativi)	13	12	12	12	10	10	10	11	8	8	n.d
Rapporto con la clientela											
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	63	60	86	90	96	90	90	85	114	110	n.d

Indicatori di qualità percepita

Nelle tabelle che seguono sono riportati invece i risultati delle indagini di *customer satisfaction*, svolte annualmente per ogni Contratto di Servizio, I punteggi, in scala da 1 a 10, sono distinti per tipologia di servizio (urbano/extraurbano) e riguardano molteplici ambiti:

- Organizzazione del viaggio;
- Confort di viaggio;
- Attenzione verso il cliente;
- Aspetti relazionali del personale;
- Efficienza ed efficacia del servizio reclami;
- Attenzione alle problematiche ambientali.

I dati 2024 rappresentano la media dei valori relativi alle indagini "sui fattori della qualità percepita dei servizi di TPL nell'Ambito Romagna" realizzate nella stagione estiva e invernale 2024 su un campione di oltre 4.000 utenti dei servizi urbani ed extraurbani delle province che fanno parte dell'Ambito Romagna.

Provincia di Forlì-Cesena

Indagine Customer Satisfaction - Urbano FC – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	7,2	7,4	7,5	7,5	7,3	7,2
Confort del viaggio	7,1	7,3	7,5	7,3	7,1	7,1
Attenzione verso il cliente	6,9	7,1	7,3	7,3	7,1	7,2
Aspetti relazionali del personale	7,3	7,4	7,4	7,4	7,2	8,0
Servizio reclami INFOSTART	5,6	6,4	5,1	5,9	5,7	7,6
Attenzione alle problematiche ambientali	5,8	7,0	7,4	7,3	7,0	7,2
Media dei voti rilevati	6,7	7,1	7,0	7,1	6,9	7,2
Voto complessivo del servizio	7,3	7,3	7,6	7,4	7,2	7,4

Tabella 1-16 Qualità percepita servizio urbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

Indagine Customer Satisfaction - Extraurbano FC – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	7,2	7,4	6,7	6,8	7,0	7,1
Confort del viaggio	7,0	7,3	6,4	6,5	6,7	7,2
Attenzione verso il cliente	6,9	7,2	7,0	7,0	6,8	7,3
Aspetti relazionali del personale	7,4	7,6	7,1	7,1	6,9	8,1
Servizio reclami INFOSTART	4,6	5,4	5,4	6,0	6,4	7,7
Attenzione alle problematiche ambientali	6,8	7,0	6,7	6,7	6,8	7,3
Media dei voti rilevati	6,7	7,0	6,6	6,7	6,8	7,2
Voto complessivo del servizio	7,0	7,2	7,0	6,9	6,8	7,2

Tabella 1-17 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

Provincia di Ravenna

Indagine Customer Satisfaction - Urbano RA – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	7,1	7,3	7,2	7,2	7,3	7,1
Confort del viaggio	7,2	7,3	7,3	7,0	7,4	6,8
Attenzione verso il cliente	7,1	7,2	7,2	7,2	7,5	7,0
Aspetti relazionali del personale	7,3	7,3	7,3	7,2	7,4	6,8
Servizio reclami INFOSTART	7,0	7,3	7,2	7,1	7,9	6,9
Attenzione alle problematiche ambientali	7,3	6,9	7,2	7,2	7,6	7,1
Media dei voti rilevati	7,2	7,2	7,2	7,2	7,5	7,0
Voto complessivo del servizio	7,4	7,4	7,3	7,2	7,3	7,0

Tabella 1-18 Qualità percepita servizio urbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

Indagine Customer Satisfaction - Extraurbano RA – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	7,1	7,2	7,2	7,1	7,3	7,0
Confort del viaggio	7,3	7,3	7,4	7,3	7,5	6,9
Attenzione verso il cliente	7,1	7,1	7,2	7,3	7,5	7,0
Aspetti relazionali del personale	7,3	7,3	7,4	7,3	7,6	6,8
Servizio reclami INFOSTART	7,1	7,2	7,2	7,4	7,7	6,9
Attenzione alle problematiche ambientali	7,3	7,3	7,2	7,5	7,7	7,1
Media dei voti rilevati	7,2	7,2	7,3	7,3	7,6	7,0
Voto complessivo del servizio	7,4	7,4	7,3	7,3	7,5	7,0

Tabella 1-19 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

Provincia di Rimini

Indagine Customer Satisfaction - Urbano RN – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	7,3	7,4	7,2	7,3	6,9	7,3
Confort del viaggio	7,4	7,4	7,2	7,3	7,1	7,5
Attenzione verso il cliente	7,5	7,5	7,2	7,2	6,9	7,3
Aspetti relazionali del personale	7,5	7,4	7,3	7,1	7,1	7,4
Servizio reclami INFOSTART	6,7	7,1	6,8	6,9	7,1	7,4
Attenzione alle problematiche ambientali	6,9	7,1	6,9	7,7	7,3	7,3
Media dei voti rilevati	7,2	7,3	7,1	7,3	7,1	7,3
Voto complessivo del servizio	7,3	7,3	7,2	7,1	7,0	7,3

Tabella 1-20 Qualità percepita servizio urbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

Indagine Customer Satisfaction - Extraurbano RN – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Organizzazione del viaggio	6,9	7,1	7,0	6,9	7,8	7,3
Confort del viaggio	7,2	7,3	7,1	7,1	7,7	7,5
Attenzione verso il cliente	7,1	7,2	7,3	7,3	7,7	7,3
Aspetti relazionali del personale	7,1	7,4	7,1	7,1	7,5	7,4
Servizio reclami INFOSTART	5,8	6,6	7,3	7,3	7,9	7,4
Attenzione alle problematiche ambientali	6,4	6,7	7,0	7,4	7,7	7,3
Media dei voti rilevati	6,8	7,1	7,1	7,2	7,7	7,3
Voto complessivo del servizio	7,0	7,1	7,0	6,9	7,3	7,3

Tabella 1-21 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

1.2.3 Servizi oggetto di gara

Come descritto nei paragrafi precedenti, i servizi minimi sono definiti dalla Giunta regionale sulla base degli atti di indirizzo triennali. Essi sono finanziati per mezzo delle risorse regionali a sostegno del TPL, derivanti in larga parte dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL e in misura minore dai finanziamenti di Province e Comuni, che concorrono al finanziamento degli stessi servizi minimi con proprie risorse in base a specifici accordi di Programma, nonché al finanziamento di servizi aggiuntivi. I **servizi da porre a base di gara** sono quelli descritti nella tabella che segue e sono complessivamente **pari a circa 25,3 milioni di vett*km**, di cui:

- 23,6 milioni di vett*km autobus, di cui:
 - 12,5 milioni di vett*km sui servizi urbani dei bacini di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini;
 - 11,1 milioni di vett*km sui servizi extraurbani dei bacini di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.
- 550mila vett*km relativi al Metromare di Rimini;
- 370mila vett*km relativi alla filovia della linea 11 di Rimini;
- 7.630 ore di servizio relative al servizio traghetto di Porto Corsini, pari a circa 763mila vett*km equivalenti.

Modalità	Descrizione	Produzione (vett*km)
Autobus	Urbano FC	4.338.190
Autobus	Extraurbano FC	5.071.214
Autobus	Urbano RA	3.175.720
Autobus	Extraurbano RA	3.983.563
Autobus	Urbano RN	4.986.800
Filobus (Linea 11)	Urbano RN	371.025
BRT (Metromare)	Urbano RN	549.025
Autobus	Extraurbano RN	2.067.620
Autofiloviario		24.543.156
Traghetto		762.900
Complessivo		25.306.056

Tabella 1-22 Produzione a base di gara per modalità (Fonte: PdE 2025)

Servizi flessibili

I servizi flessibili già Contrattualizzati (ValmaBass e Concabus) sono presenti nel Programma di esercizio a base di gara; sono invece esclusi i servizi aggiuntivi. Tuttavia, in sede di gara potrà essere richiesto ai concorrenti di presentare specifici progetti per la definizione e individuazione di ulteriori servizi flessibili (a chiamata) che potranno essere istituiti a parità di corrispettivo totale, anche utilizzando gli eventuali ribassi di gara. Tali servizi potranno essere sia in sostituzione dei servizi ordinari sia in integrazione per coprire aree territoriali e/o fasce orarie e/o giorni attualmente non coperti dal servizio ordinario.

In ogni caso, il Contratto di servizio prevederà le modalità di riconoscimento del corrispettivo per tali servizi, attraverso un meccanismo duale:

- una quota sarà riconosciuta per la messa disposizione del servizio, a copertura dei costi fissi ed espressa in €/ora;

- un'altra quota sarà riconosciuta in base alle effettive percorrenze svolte a copertura dei costi variabili espressa in €/km.

Entrambe le componenti del corrispettivo per i servizi flessibili terrà conto della quota di ricavi da traffico afferenti il servizio stesso e del differenziale di costo di produzione derivante dall'utilizzo di mezzi di minore dimensione (che ha impatto sui costi connessi agli ammortamenti, alla remunerazione del capitale, ai consumi, alle assicurazioni e alla manutenzione) e della specifica velocità commerciale del servizio stesso.

Potranno essere attivati, inoltre, due distinti servizi a chiamata:

- Servizio a chiamata "Shuttle Mare" di collegamento tra il lungomare di Rimini e il centro città, attivabile fino a un massimo di 302 giorni l'anno, di cui 218 invernali e 84 estivi.
- Servizio a chiamata "BusSì" di collegamento tra Cesena ovest e Cesena est con il centro cittadino, attivabile fino a un massimo di 547 corse l'anno nel periodo compreso tra aprile e settembre.

I comuni di Rimini e Cesena potranno attivare questi servizi fino alle soglie massime sopra indicate, finanziandoli con risorse proprie e con corrispettivi distinti rispetto a quelli a base di gara.

Lotti di gara

Alla luce delle valutazioni e delle evidenze riportate nella Relazione dei Lotti (RdL), alla quale si rinvia per ogni approfondimento, la scelta operata dall'EA è quella di affidare i servizi di Ambito in un unico Lotto, tramite procedura di gara e per mezzo di un unico CdS in regime di net cost (in luogo degli attuali 8), al fine di semplificare il quadro attuale e concentrare su un unico contratto le attività di verifica, gestione e controllo.

Iter di gara

Il nuovo servizio affidato con gara avrà una durata complessiva di 10 anni: la data di avvio è prevista nel primo semestre 2027, una volta terminati i contratti di proroga. AMR con l'avviso di pre-informazione GUE 373625-2017 di cui all'art. 7 par. 2 del Reg. CE 1370/2007 pubblicato il 22 settembre 2017 e successivo aggiornamento, ha formalmente avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi. Le altre attività già svolte sono le seguenti:

- costruita la "**data room**" (2019) tramite raccolta dati presso gli attuali gestori e successivamente aggiornata (2021 e 2024 per il solo materiale rotabile) su:
 - beni strumentali: materiale rotabile;
 - beni strumentali: impianti (rimesse, officine, uffici);
 - beni strumentali: impianti di fermata;
 - personale adibito ai servizi di TPL di Ambito.
- Predisposto ed approvato il documento con le **Linee Guida per la gara**;
- Predisposta e pubblicata la **Relazione dei Lotti di gara** ex Misura 6 della Delibera ART 48/2017, in seguito al Parere n.20/2023;
- Tenuta in data 21 febbraio 2024 la seduta pubblica nell'ambito della **procedura di Consultazione** degli stakeholder di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019;
- Svolta la procedura di Consultazione sulla "**Clausola sociale**" di cui alla Misura 21 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019;
- Predisposto il **Piano Economico e Finanziario Simulato** (PEFS);

- Predisposta e pubblicata la **Relazione ex art.14** del D.Lgs. 201/2022 ed aggiornato l'avviso di preinformazione;
- Predisposta e pubblicata la presente **Relazione di Affidamento** (RdA).

Le altre attività da svolgere per concludere l'iter sono le seguenti:

- Acquisizione della documentazione definitiva relativa al personale e ai beni oggetto di subentro;
- Finalizzazione dei Documenti di gara;
- Pubblicazione del bando di gara e successivo invio delle lettere di invito a presentare offerta.

Ricavi da traffico

Come illustrato sopra, la scelta dell'EA è di affidare i servizi tramite un unico CdS in regime di net cost. Pertanto, i ricavi da traffico costituiscono una risorsa propria dell'Impresa Affidataria e devono essere portati in detrazione dal costo del servizio per determinare il corrispettivo.

Per la stima dei ricavi da traffico del primo anno di gestione del servizio affidato tramite la procedura di gara (2027) si ritiene opportuno prendere a riferimento i dati dell'anno 2019, ultimo anno precedente allo shock pandemico. Sulla base di questi dati, anche in coerenza con gli obiettivi previsti dai vigenti contratti di servizio di proroga e dell'andamento registrato nel 2023 e nel 2024, si stima che rispetto ai livelli di domanda registrati nel 2019 si raggiunga al 2027 **una crescita media del 7%, di cui: +5% sui servizi urbani e +12% su quelli extraurbani**, coerentemente con il trend registrato a seguito della pandemia da COVID-19.

Per stimare il valore economico dei ricavi da traffico a 2027, oltre che dell'andamento della domanda si deve tenere conto dell'incremento delle tariffe medio del 5,4%, attuato a partire dal 2023 e applicato linearmente su tutte le tipologie di servizio.

Non sono previste ulteriori adeguamenti tariffari nell'ambito degli attuali contratti di proroga. Pertanto, il livello delle tariffe assunto a base del PEFS è quello attuale (comprensivo dell'aumento del 5,4% sopra ricordato) con successivi adeguamenti annui a partire dal secondo anno di contratto in base al meccanismo del price cap.

Sulla base di tali valutazioni i ricavi da traffico stimati per il primo anno di affidamento sono pari a circa **27,1 milioni di euro**, al netto di IVA, come mostra la tabella in basso.

Servizio/Prov.	udm	Ricavi 2019	Ad. Tariffe	Incres. Dom.	Totale	Altri ricavi	Complessivo
Urbano FC	€	4.062.901	219.162	288.466	4.570.529	45.705	4.616.234
Extraurbano FC	€	3.747.530	202.150	266.075	4.215.755	42.158	4.257.912
Urbano RA	€	2.624.313	141.561	186.326	2.952.200	29.522	2.981.722
Extraurbano RA	€	2.782.451	150.092	197.554	3.130.096	31.301	3.161.397
Urbano RN	€	9.348.400	504.274	663.736	10.516.410	105.164	10.621.574
Extraurbano RN	€	1.534.250	82.761	108.932	1.725.943	17.259	1.743.202
Totale	€	24.099.844	1.300.000	1.711.089	27.110.933	271.109	27.382.042

Tabella 1-23 Stima dei ricavi da traffico (esclusa navigazione) (Fonte: Stime su dati Monitoraggio Regionale)

A tale importo vanno aggiunti i ricavi derivanti dalla valorizzazione commerciale, stimati pari ad almeno l'1% dei ricavi da traffico, per complessivi 27,4 milioni di euro. Includendo anche i ricavi della navigazione, l'importo atteso dei ricavi da traffico sale a **28,3 milioni di euro**.

Corrispettivi per il servizio oggetto di gara

I corrispettivi a base di gara sono stati individuati con il Piano Economico e Finanziario Simulato (PEFS), sulla base delle risultanze dell'analisi dei costi standard dei servizi oggetto di gara, calcolati applicando l'algoritmo di cui al DM 157/2019 con le necessarie rettifiche (per un'analisi più approfondita della metodologia utilizzata si rinvia alla Relazione dei Lotti) che tengono conto:

- della **velocità commerciale** dei diversi servizi oggetto di gara, opportunamente rettificata per tenere conto dei tempi di sosta, secondo la metodologia prevista dal DM 157/2018;
- delle **diverse tipologie di mezzi** di cui è previsto l'utilizzo per gli specifici servizi oggetto di gara (in termini di dimensioni e alimentazione, che incidono sui costi di ammortamento, di capitale e sui costi di esercizio);
- dei **contributi erogati** per la flotta oggetto di subentro e che saranno erogati per il rinnovo della flotta;
- di una dimensione contrattuale efficientata corrispondente a quella della provincia più piccola, al fine di assicurare almeno il mantenimento dell'attuale livello di efficienza assicurato dai contratti di servizio vigenti;
- degli **adeguamenti inflattivi** intercorsi dal 2018 (anno di pubblicazione del DM 157/2018) al 2026.

Il PEFS elaborato tenendo a riferimento i costi standard dei diversi servizi con le opportune rettifiche di cui sopra e dei ricavi da traffico stimati (nonché degli ulteriori ricavi di competenza dell'Impresa Affidataria, si veda sopra) ha individuato un corrispettivo a base d'asta per il primo anno di esercizio (nella prima metà del 2027) **pari a circa 72,0 milioni di euro (comprensivo dei contributi CCNL)¹³**. Tale importo è comparabile con l'importo complessivo previsto dai contratti di proroga in scadenza a dicembre 2026 e pertanto coerente con le risorse complessivamente destinate al TPL di Ambito.

Come meglio illustrato nel Capitolo 8, il PEFs individua i costi di produzione del servizio e tiene conto dei ricavi da traffico stimati a partire dai ricavi tariffari 2019 (ultimo anno pre COVID-19), nonché degli obiettivi di recupero di efficacia attesi sia dalla nuova articolazione dei servizi che dal miglioramento della qualità derivante dalle azioni attese in esito al nuovo affidamento concorsuale.

I corrispettivi saranno aggiornati, a partire dal secondo anno di affidamento, in base al tasso programmato di inflazione così come riportato nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (pubblicato nel mese di settembre dell'anno antecedente a quello di riferimento).

Ovvero (utilizzando il meccanismo prevalente in uso attualmente): in base al 100% della variazione dell'indice ISTAT-NIC (senza i tabacchi), utilizzando per aggiornare il corrispettivo dell'anno "n" la variazione registrata tra il mese di settembre dell'anno n-1 e quella dello stesso mese dell'anno n-2.

Il valore complessivo del corrispettivo per l'intera durata dell'affidamento è stimato in circa 1,088 miliardi di euro e tiene conto di un tasso di inflazione programmato - stimato - del 1,8% applicato a partire dal 2° anno di affidamento. In base all'andamento dell'inflazione il corrispettivo effettivo potrà variare in aumento o in diminuzione.

¹³ Il valore è da intendersi in fase di assestamento in funzione delle rimodulazione dei PEFs e dell'effettivo ammontare del valore del contributo CCNL.

Inoltre, qualora per effetto dell'adeguamento inflattivo e/o per altre cause non fossero disponibili risorse sufficienti, l'Agenzia per conto degli EE.LL. si riserva di intervenire applicando una o più delle seguenti misure:

1. adeguamenti tariffari aggiuntivi rispetto a quelli previsti in base alla formula del *price-cap* di cui alla Misura 27 della delibera ART 154/2019;
2. variazioni al piano degli investimenti;
3. riduzione delle percorrenze programmate.

Nella tabella 1-24 si riporta il valore annuale e complessivo dei servizi oggetto di gara (compreso Metromare di Rimini e Traghetto di Ravenna).

In tale tabella è individuato il valore annuale e complessivo dell'affidamento, tenuto conto che:

- i corrispettivi annuali sono indicizzati annualmente applicando l'inflazione programmata pari al 1,8%;
- i ricavi da traffico urbani ed extraurbani sono quelli individuati nella Tabella 1-23, cui si applica un adeguamento delle tariffe annuo – stimato - pari al tasso di inflazione programmato;
- gli altri ricavi sono essenzialmente riconducibili ai ricavi pubblicitari, pari all'1% dei ricavi da traffico urbani ed extraurbani;

Il valore dell'affidamento è al netto dei rimborsi accise, pari a 214,18 € per 1.000 litri di gasolio, calcolati sulla base delle percorrenze programmate e in funzione del numero di autobus diesel Euro 5 ed Euro 6 presenti nel parco rotabile in ciascun anno di affidamento¹⁴¹⁵.

Anno Affidamento	Valore stimato del corrispettivo	Valore stimato ricavi da traffico	Altri ricavi	Valore stimato dell'affidamento
Anno 1	72.022.837	28.011.372	280.114	100.314.323
Anno 2	73.319.248	28.515.577	285.156	102.119.981
Anno 3	74.638.995	29.028.857	290.289	103.958.140
Anno 4	75.982.497	29.551.376	295.514	105.829.387
Anno 5	77.350.182	30.083.301	300.833	107.734.316
Anno 6	78.742.485	30.624.801	306.248	109.673.534
Anno 7	80.159.850	31.176.047	311.760	111.647.657
Anno 8	81.602.727	31.737.216	317.372	113.657.315
Anno 9	83.071.576	32.308.486	323.085	115.703.147
Anno 10	84.566.864	32.890.038	328.900	117.785.803
Totale	781.457.262	303.927.071	3.039.271	1.088.423.603

Tabella 1-24 corrispettivi annui e valore dell'affidamento complessivo

¹⁴ La Metodologia di cui al DM 157/2018 (cd: "Decreto Costi Standard") considera il costo "pieno" del carburante, al lordo cioè dei rimborsi per accise: dal costo occorre pertanto sottrarre questi ultimi .

¹⁵ Si veda il paragrafo per l'analisi del parco rotabile

2 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

2.1 Svolgimento della Consultazione

La Misura 4 della Delibera ART 154/2019 dispone "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".

La procedura di Consultazione svolta dall'Agenzia ha previsto una seduta pubblica nel corso della quale è stato illustrato un "Documento di consultazione", pubblicato sul sito dell'Agenzia, nel quale erano illustrate le caratteristiche del servizio oggetto di gare e le informazioni previste dalla Delibera 154/2019 nonché le valutazioni dell'Agenzia in merito ai Beni essenziali e indispensabili. Si consideri che la seduta pubblica che ha dato avvio alla consultazione si è tenuta 21 febbraio 2024, prima della pubblicazione della delibera ART 64/2024 che ha modificato alcuni aspetti della Consultazione stessa. Pertanto, la Consultazione si è svolta sulla base del testo vigente della Delibera 154/2019 al momento della Consultazione che prevedeva che la consultazione fosse finalizzata a:

- l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dai gestori uscenti o da altri proprietari, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei beni strumentali, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro delle imprese affidatarie o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- la specificazione di eventuali requisiti di partecipazione degli operatori, in caso di procedura di gara;
- l'individuazione del Personale preposto all'erogazione del servizio.

Quanto ai soggetti interessati alla procedura di Consultazione, la Misura 4, sempre nel testo vigente nel 2023, indicava i seguenti soggetti da coinvolgere:

- i gestori uscenti e i potenziali operatori interessati;
- i viaggiatori e/o le loro associazioni;
- i fornitori del materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe.

La procedura della consultazione svolta dall'Agenzia ha previsto le seguenti fasi:

- a) convocazione della seduta pubblica di consultazione dei soggetti portatori di interessi ai fini dell'individuazione dei beni essenziali e indispensabili per lo svolgimento del servizio e delle modalità di successiva messa a disposizione dell'aggiudicatario;
- b) svolgimento della seduta di consultazione durante la quale viene illustrata la proposta di classificazione dei beni strumentali elaborata dall'EA;
- c) pubblicazione sul sito istituzionale della documentazione oggetto di consultazione;
- d) acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi;
- e) redazione ed approvazione della Relazione di Affidamento (RdA), comprendente le modalità di svolgimento e gli esiti della procedura di consultazione (comprese le osservazioni trasmesse dai portatori di interesse

e le relative valutazioni dell'Agenzia) nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali, al fine del successivo inserimento nei documenti di gara;

- f) pubblicazione sul sito istituzionale della RdA e contestuale invio all'ART per l'espressione di un eventuale parere entro 60 giorni dalla ricezione della stessa;
- g) *eventuale rettifica del contenuto della RdA in esito alle osservazioni dell'ART.*

La seduta pubblica è stata previamente convocata con Avviso pubblicato sul sito dell'Agenzia e trasmessa alle principali associazioni datoriali delle imprese di TPL nazionali e delle imprese costruttrici di autobus, alle organizzazioni sindacali di settore più rappresentative, alle associazioni di consumatori e ai principali organi di stampa di settore.

2.2 Esiti della Consultazione

La Consultazione ha avuto ad oggetto:

- 1) la classificazione dei beni strumentali utilizzati per fornire il servizio di trasporto pubblico locale su gomma, con particolare riferimento alle seguenti categorie di beni:
 - a) Reti, impianti e infrastrutture;
 - b) Materiale rotabile;
 - c) Altri beni mobili, fra cui: Impianti di videosorveglianza a bordo mezzi; Apparecchiature legate al sistema di bigliettazione elettronica; AVM e sistemi correlati;
- 2) la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- 3) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- 4) il Piano di Accesso al Dato;
- 5) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori, in caso di procedura di gara;
- 6) l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

Nel corso della seduta pubblica è stato presentato il documento contenente la Proposta dell'Agenzia relativamente ai punti precedenti al fine di ricevere eventuali osservazioni da parte dei portatori d'interesse.

In seguito alla seduta pubblica sono pervenute osservazioni da parte di 9 diversi soggetti, di cui:

- 6 imprese di TPL;
- 2 organizzazioni sindacali;
- 1 associazione di consumatori;

Di seguito si riporta una tabella di sintesi delle osservazioni, distinte per tipologia di stakeholder e tematica¹⁶.

¹⁶ Le osservazioni sono riportate in forma anonima e depurate da informazioni commercialmente sensibili, come disposto dalla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019 (punto 10)

Osservazioni sulla procedura di affidamento

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
1	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Articolazione del servizio TPL	Anche il parere ART menzionato dal documento, pur riconoscendo "ammissibili" (senza, pare, entrare nel relativo merito) le prospettazioni di Agenzia in merito alla contendibilità del lotto unico, e d'altra parte attestando l'inadeguatezza delle prospettazioni concernenti i profili di economicità, appare favorevole alla messa a gara di vari lotti (se del caso con la previsione della possibilità che sia presentata offerta e conseguita aggiudicazione, da parte di un medesimo concorrente, per più lotti). Del resto, il documento stesso in esame attesta che la previsione di un lotto unico comporta la necessità di impegno di maggiori risorse pubbliche a base di gara; e quanto all'asserita maggior contendibilità della gara, non esplicita e tanto meno circostanza relative ragioni. Tra l'altro, l'accorpamento dei servizi in unico lotto porta con sé l'incremento dei requisiti di partecipazione, la sommatoria di servizi di diversa tipologia (il servizio di navigazione è presente solo in ambito ravennate e quello filoviario solo in ambito riminese), nonché un estremamente rilevante incremento degli investimenti e costi da sopportare nel caso di aggiudicazione. E quindi effetti che sono esattamente contrari ad un ampliamento della competizione. Non si ravvisano, pertanto, ragioni legittime e condivisibili per la previsione di un lotto unico.	Le motivazioni a supporto della previsione di un unico Lotto di gara sono contenute nella Relazione Lotti, pubblicata sul sito dell'Agenzia, nella versione integrata e corretta a seguito del parere ART cui si fa riferimento e che superano le osservazioni avanzate nella Osservazione proposta. In merito alla contendibilità del Lotto unico, essa è in ogni caso assicurata mediante: i) la previsione di requisiti di partecipazione, in termini di fatturato e produzione, calibrati sul servizio TPL della provincia più piccola, quindi analoga a quella che si sarebbe avuto in caso di articolazione su tre lotti provinciali; ii) la previsione della possibilità, per i requisiti relativi alla navigazione ed alla filovia, al subappalto, oltre agli strumenti già previsti dalla normativa in termini di R.T.I. e avvalimento. Inoltre, i requisiti non prevedono limiti quantitativi per la navigazione sono estesi alla navigazione in acque interne e marittima di corto raggio.
2	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	Data l'attuale situazione di incertezza, anche dovuta alla mancanza di informazioni su eventuali "ristori" o adeguamenti del Fondo Nazionale Trasporti, si suggerisce di effettuare un ulteriore approfondimento dei requisiti di partecipazione indicati nel documento. In particolare, per quanto riguarda il requisito dei bilanci in utile, avendo inserito il patrimonio netto si potrebbe non mettere il vincolo sui risultati di bilancio o in subordine condizionare l'ammissione a 3 bilanci in utile negli ultimi	A tale riguardo, anche per tenere conto delle osservazioni ricevute, si prevede: i) requisiti di partecipazione, in termini di fatturato e produzione, calibrati sul servizio TPL della provincia più piccola e non sulla dimensione del servizio a base di gara; ii) requisito di 3 bilanci in utile negli ultimi 5 anni; iii) requisito di aver svolto servizi di navigazione sia in

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			5 anni. Nel documento viene indicato come requisito di partecipazione l'aver gestito un servizio di navigazione fluviale/ lacuale negli ultimi tre anni. Si precisa che il servizio attuale effettuato nell'ambito del TPL della Romagna è regolato dalla normativa della navigazione marittima e non fluviale/lacuale.	acque interne che in navigazione marittima di corto raggio in regime di servizio pubblico.
3	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	Con riferimento ai requisiti tecnici che saranno considerati per la qualificazione alla presente procedura, codesta Agenzia prevede la possibilità di richiedere ai concorrenti la "gestione di almeno una linea di filobus e di navigazione fluviale/lacuale negli ultimi tre anni". A tal proposito si rileva che, con riferimento ai servizi filobus, a livello nazionale sono rari i casi di operatori non "interni" (secondo il regolamento 1370/2007) che gestiscono tale tipo di servizi. Al contrario, quasi sempre (Milano, Napoli, Roma, Genova etc.) trattasi di soggetti controllati dall'ente affidante, ai quali (ai sensi dell'art. 5 comma d Reg. 1370/2007) non è consentita la partecipazione a procedure ad evidenza pubblica al di fuori del bacino in cui gli stessi operano. Non sembrano, quindi, sussistere reali motivazioni per prescrivere l'accesso esclusivamente agli operatori che hanno gestito linee di trasporto filoviario, limitando significativamente la concorrenza competitiva. E' opportuno ricordare che il servizio filoviario si distingue da altri servizi di trasporto esclusivamente per il tipo di alimentazione utilizzata. Questa distinzione diventa ancor più irrilevante considerando che l'uso dell'alimentazione elettrica sta diventando sempre più diffusa, indipendentemente dall'esistenza o dall'utilizzo delle reti filoviarie. Per tale ragione, al fine di garantire che la procedura di affidamento risulti "equa, aperta, trasparente e non discriminatoria", sarebbe opportuno non includere la	Recependo parte delle osservazioni trasmesse in sede di Consultazione, tra i requisiti di partecipazione vi è: i) la gestione di almeno una linea filobus ii) la gestione di almeno una tratta navigazione marittima o in navigazione interna negli ultimi 3 anni. L'eliminazione del requisito specifico sui filobus non appare giustificabile, anche alla luce della sentenza n. 5158/2018 con la quale il Consiglio di Stato ha respinto l'assimilazione dei servizi filoviari a quelli tranviari nell'ambito della procedura di affidamento dei servizi di TPL di Parma. I requisiti potranno essere in ogni caso soddisfatti o direttamente o tramite avalimento. Inoltre per l'esecuzione del servizio si potrà ricorrere al subappalto secondo le disposizioni previste dalla normativa vigente.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			gestione di tali servizi tra i requisiti di partecipazione. In alternativa, come già precedentemente fatto da altre Stazioni appaltanti, assimilare i servizi filoviari a quelli tramviari.	
4	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	In primo luogo, non si comprende la ragione per la quale l'iscrizione al REN, ossia, nella sostanza, l'abilitazione per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di persone, sia requisito dubbio. In secondo luogo, non si ravvisano ragioni per restringere la competizione ai prestatori che abbiano esercito linee filoviarie (con conseguente, molto consistente restrizione della competizione): sia in rapporto al fatto che tali linee hanno consistenza esigua (e neppure interessano tutti gli ambiti configurabili come autonomi lotti), sia per il fatto che il servizio filoviario si differenzia da quello con altra alimentazione appunto soltanto per l'alimentazione del mezzo, e tanto più considerato che oggi va sempre più diffondendosi l'alimentazione elettrica anche a prescindere dall'esistenza e dall'esercizio di reti filoviarie. Ancor meno si giustificerebbe l'eventuale richiesta di un requisito esperienziale di partecipazione relativo alla navigazione, essendo riferito ad un servizio di consistenza infinitesima, anch'esso presente in uno solo dei vari ambiti che si pensa di accorpate, del tutto subappaltabile, e per di più in un canale marittimo (mentre il requisito prospettato riguarderebbe la navigazione lacuale o fluviale). Del resto, a quanto consta e salve sviste, nel perimetro degli operatori nazionali, la sommatoria del requisito esperienziale filoviario e di quello di navigazione parrebbe allo stato riscontrabile in capo ad un solo potenziale concorrente: l'attuale affidataria START.	Si veda risposta precedente

Osservazioni sui beni strumentali

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
1	Organizzazione sindacale	Beni strumentali: Impianti	Nel documento non viene fatta menzione dell'impianto filoviario Rimini – Riccione, che pure è oggetto del contratto di locazione per beni strumentali, unitamente alle linee aeree.	Come sarà indicato nella Relazione di Affidamento l'impianto è fa parte degli impianti indispensabili ed è messo a disposizione dietro corresponsione di un canone.
2	Organizzazione sindacale	Beni strumentali: Impianti	In merito all'infrastruttura "Metromare" si fa menzione della locazione dell'infrastruttura, ma nulla si dice in merito ai nove filobus "Exqui.city18T" sui quali vige un vincolo di reversibilità che era richiamato nei precedenti contratti di locazione dell'infrastruttura e che, su richiesta di AMR, era stralciato dal contratto vigente, ma formalmente notificato ad AMR.	Nel Documento di Consultazione si specifica, a pagina 29, che "oltre ai servizi di TPL automobilistici è oggetto di gara anche il servizio MetroMare, che esercisce circa 550.000 km annuo con 9 veicoli elettrici da 18 metri immatricolati nel 2021". Detti veicoli sono stati acquistati al 100% dall'amministrazione provinciale di Rimini e in quanto tali saranno soggetti ad obbligo di subentro, in comodato gratuito da parte del nuovo affidatario dei servizi.
3	Impresa di TPL	Beni Strumentali: Impianti	L'elenco degli impianti indispensabili, riportati nel documento, non è coerente e rappresentativo delle attuali esigenze del servizio, specialmente per quanto riguarda il rimessaggio dei mezzi e i locali adibiti al personale di staff.	La definizione dell'organizzazione logistica delle rimesse rientra nell'autonomia dei concorrenti che potranno valutare l'utilizzo di ulteriori rimesse e uffici già nella propria disponibilità o da reperire sul mercato, oltre agli immobili qualificati come indispensabili e soggetti ad obbligo di subentro.
4	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti	Si osserva altresì che l'apertura della necessaria data room e del conseguente confronto porteranno elementi (incluse puntuali perizie) di adeguata valutazione anche in merito al prospettato regime dei beni c.d. essenziali/indispensabili: i dati allo stato riportati dal documento di consultazione non consentendo di vagliare adeguatamente il detto carattere essenziale e, quindi, l'obbligo di acquisizione, e tanto meno la congruità delle prospettate (molto onerose) condizioni economiche. Ciò che allo stato appare indubbio è che l'investimento richiesto per il subentro, anche solo considerando i prospettati canoni per l'acquisizione della disponibilità dei beni qualificati come essenziali, appare di significativa barriera alla competizione.	I beni immobili indicati in Consultazione come indispensabili e aggiornati nella presente Relazione possiedono cumulativamente le caratteristiche di: i) "non sostituibilità", in quanto ubicati all'interno dei centri urbani; ii) "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili", in quanto destinatari di ingenti investimenti pubblici non ammortizzati per la realizzazione di impianti di ricarica e di rifornimento a metano. Il punto ii), in particolare, comporta l'obbligo di subentro da parte del nuovo affidatario ai sensi della Delibera ART 154/2019. I canoni di locazione, che saranno riportati in Relazione di Affidamento, saranno definiti in base a perizia. Trattandosi di canoni di locazione, il subentro non richiede alcun investimento. In tal senso la messa a disposizione in regime di locazione della quasi totalità

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
				delle rimesse necessarie costituisce, contrariamente a quanto erroneamente osservato, un significativo elemento di contendibilità, rispetto ad altre gare dove nessun impianto o solo una piccola parte di quelli necessari viene messa a disposizione dei concorrenti.
5	Organizzazione sindacale	Beni strumentali: Impianti	A richiedere che siano inseriti tra gli impianti indispensabili il deposito di Faenza.	Non si ritiene che il deposito menzionato possieda cumulativamente le caratteristiche di cui alla Delibera ART 154/2019 per essere qualificata come "indispensabile".
6	Organizzazione sindacale	Beni strumentali: Impianti Navigazione	A richiedere l'inserimento dell'officina di Porto Corsini tra gli impianti indispensabili, per effetto della tabella di armamento.	L'impianto è stato inserito nell'elenco degli impianti indispensabili
7	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti	In riferimento alla lista di beni essenziali riportati nella tabella a pagina 27 del documento di Consultazione ex Delibera ART 154/2019, si fa presente che non è stata inserita la palazzina sita a Rimini, in via Carlo Alberto Dalla Chiesa 38, di proprietà di Start Romagna e attualmente adibita a sede amministrativa. Si chiede pertanto di aggiornare tale tabella. Inoltre, si richiede di aggiungere, in quanto ritenuti beni essenziali, anche: • il deposito di Villa Verucchio di proprietà del Comune di Verucchio; • il deposito di Riccione (via Lombardia) di proprietà del Comune di Riccione; • le biglietterie e gli spazi adibiti al personale siti a Riccione, in piazzale Curiel, di proprietà del Comune; • le strutture accessorie al traghetto utilizzate dal personale addetto al servizio site a Porto Corsini (officina) e a Marina di Ravenna (servizi e locali per il personale) di proprietà di Ravenna Holding; • le biglietterie site in Rimini via Clementini 33 e Piazzale Cesare Battisti (Punto Bus); o gli uffici siti a Forlì, via Volta attualmente affittati da Start Romagna. A tal	Ad eccezione degli impianti di Porto Corsini e di Ravenna, che saranno messi a disposizione in regime di locazione, l'osservazione si ritiene non recepitibile in quanto i beni menzionati non possiedono cumulativamente i requisiti di cui alla Misura 4 della Del. ART 154/2019 per essere qualificati come indispensabili. Detti beni immobili, tuttavia, possono essere messi a disposizione del nuovo affidatario, ma senza obbligo di subentro da parte di quest'ultimo. Per gli immobili utilizzati in regime di locazione da soggetti terzi, la disponibilità dovrà essere dichiarata dal proprietario degli stessi, indicandone le condizioni economiche.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			riguardo si fa presente che da giugno 2024 detti uffici verranno trasferiti presso il Palazzo SME di proprietà della patrimoniale FMI, sempre tramite un contratto di affitto. • Si chiede di inserire nella lista dei beni strumentali anche i tabelloni informativi del Traghetto presenti a Marina di Ravenna e Porto Corsini di proprietà di Start Romagna, oltre che ai sistemi di bigliettazione del traghetto.	
8	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti	In riferimento agli impianti indispensabili riportati a pagina 28 del documento di Consultazione sono indicati gli impianti di lavaggio, di rifornimento carburante, uffici. Si richiede di includere anche le attrezzature di officina quali ad esempio i sollevatori, in quanto funzionali all'attività manutentiva. Inoltre, si richiede di inserire tra i beni essenziali tutto il materiale presente nei 4 magazzini di Start Romagna afferenti ai bus, agli impianti, al traghetto, alle strumentazioni di bordo, etc.	I valori da perizia degli attrezzaggi presenti all'interno degli impianti qualificati come "indispensabili" sono riportati nella presente Relazione. Tali impianti saranno considerati "disponibili" quindi senza obbligo di subentro da parte dell'Impresa Affidataria, non avendo i requisiti (contribuzione pubblica) per essere soggetti a tale obbligo.
9	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti di fermata	Nel documento di consultazione si fornisce una stima degli impianti di fermata di bacino (9.115 fermate e 1.350 pensiline), la cui gestione rimane in capo al soggetto pubblico ed i cui oneri saranno ricompresi "all'interno del corrispettivo mediante la previsione di uno specifico canone a carico dei gestori". A tal proposito, al fine di garantire la comparabilità delle offerte dei partecipanti alla procedura ad evidenza pubblica, si ritiene necessario chiarire: • se, oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria, il soggetto pubblico sia responsabile di eventuali investimenti sull'infrastruttura di fermata; • al momento della pubblicazione del bando sarebbe opportuno chiarire agli offerenti l'importo e le modalità di addebito di tali canoni annui; • a tali impianti corrispondono alcuni indicatori di qualità (in termini di informazioni all'utenza e accessibilità PMR)	I proprietari degli impianti sono responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di fermata e, pertanto, degli eventuali investimenti che si rendessero necessari. L'Agenzia, direttamente o tramite i soggetti proprietari, è responsabile della pulizia degli impianti. L'impresa Affidataria è responsabile delle informazioni al pubblico presenti negli impianti di fermata. Gli indicatori di qualità che riguardano le fermate, ad eccezione di quelli relativi alle informazioni, sono di responsabilità dell'Agenzia e non sono collegati a penali, Qualità e PMR.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			oggetto di monitoraggio da parte dell'Agenzia. A tal proposito, dal momento che la gestione dell'intera infrastruttura di fermata permane in capo al soggetto pubblico, eventuali performance sotto-standard non dovrebbero essere addebitate al Gestore del servizio.	
10	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti di fermata	In riferimento alle Paline, Pensiline riportate a pagina 30 del documento di Consultazione si evidenzia che gli oneri della manutenzione ordinaria e straordinaria sono a carico degli attuali proprietari dei beni e non del gestore.	Si veda risposta precedente.
11	Organizzazione sindacale	Beni strumentali: Infrastrutture	dal Documento non si trovano informazioni relativamente alla valutazione della "strumentalità" dei seguenti beni: • materiale rotabile filoviario dedicati alla linea 11 e oggi di proprietà di START ROMAGNA S.p.A., che ai sensi del D.P.R. 753/80 ha i titoli e le figure professionali richiesti per l'espletamento di tale servizio; • palazzina uffici sita in Rimini in viale C.A. Dalla Chiesa 38 la cui cessione a START ROMAGNA S.p.A. è stata sancita tramite accordo innanzi al Prefetto di Rimini in data 24 gennaio 2017 sottoscritto dalla Provincia di Rimini, da Agenzia Mobilità Provincia di Rimini, da Start Romagna S.p.A. e da A.T.G. S.p.A. previa qualificazione della stessa come bene indispensabile per l'effettuazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale ai sensi dell'allegato A della Delibera ART n.49 del 17.06.2015 che per effetto di questo atto e del successivo accordo per l'esecuzione del lodo sottoscritto in data 23.02.2017 dal Prefetto di Rimini, da Agenzia Mobilità Provincia di Rimini, Start Romagna S.p.A. ed A.T.G. S.p.A. veniva perfezionato in data 02/08/2017 con atto prot. 3564 con la dichiarazione di strumentalità di detto bene.	Con riferimento all'immobile sito in via C.A. dalla Chiesa 38, si segnala che il bene non possiede cumulativamente i requisiti per poter essere qualificabile come indispensabile. Inoltre, data l'assenza di contribuzione pubblica il bene non potrebbe, in ogni caso, essere oggetto di obbligo di subentro da parte dell'Impresa Affidataria, ai sensi della Misura 6 della Delibera ART 154/2019. Pertanto, detto bene immobile può essere messo in ogni caso a disposizione del nuovo affidatario, ma senza obbligo di subentro da parte di quest'ultimo.
12	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	• Il fabbisogno di mezzi necessari per il servizio, basato sul MIV, risulta sottostimato rispetto agli attuali servizi svolti nei tre bacini. Si richiede quindi un approfondimento sulle modalità di calcolo, in particolare	Il dato del MIV è stato verificato anche in relazione ai turni macchina attualmente utilizzati e ad una scorta pura del 15%. La riduzione del parco necessario rispetto a quello

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			per quali servizi è stato calcolato il fabbisogno di mezzi. • Si fa presente che l'importo totale degli investimenti riportato nel documento di consultazione (per il rinnovo del parco mezzi nella fase iniziale e durante il contratto) non è coerente con i prezzi di mercato attuali, tenuta considerazione del numero e tipologia di mezzi previsti. • In base allo stato di avanzamento dell'attuale piano investimenti l'età media dei mezzi (4,97 anni), prevista dal documento all'inizio della concessione, risulta di difficile attuazione. Si chiedono pertanto chiarimenti sulle modalità di calcolo di tale dato.	attuale deriva essenzialmente da una riduzione delle scorte, oggi sovrabbondanti, anche a causa dell'elevata età media del parco. Quest'ultima si ridurrà sia per effetto del piano investimenti in corso di attuazione da parte degli attuali Gestori, sia per effetto dell'ulteriore rinnovo che sarà previsto in sede di gara, come già puntualmente illustrato nel Documento di consultazione e più diffusamente descritto nella Relazione di Affidamento. In ogni caso, la stima del parco necessario sarà ulteriormente verificata e rettificata per tenere conto della crescente quota di autobus elettrici all'interno delle flotte urbane.
13	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	In merito alla quantificazione del fabbisogno mezzi riportata nel documento di consultazione (pag. 14), si ritiene opportuno osservare che lo scostamento tra il numero di mezzi attualmente utilizzati per gestire il servizio (740 bus) ed il fabbisogno "ottimale" (629 bus), risulta essere molto elevato. A prescindere dalle ipotesi di rinnovo del parco presentate nel documento, si ritiene necessario che tale aspetto venga approfondito (direttamente con l'operatore incumbent), al fine di garantire che il fabbisogno stimato sia effettivamente idoneo a garantire la continuità dei servizi.	Si veda risposta precedente.
14	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	Il documento posto in consultazione cita la costituzione di una Data Room (30/06/2021), costruita sulla base delle informazioni comunicate dagli attuali gestori, che sarà utilizzata dalla Stazione Appaltante per la definizione del PEF simulato. In primo luogo, nella logica prevista dalla delibera ART 154/2019, si evidenzia il mancato accesso a detta Data Room agli operatori potenzialmente interessati a concorrere alla procedura di gara. In secondo luogo, si rileva la forte necessità di aggiornamento della Data Room riferita ad oltre tre anni	L'accesso alla data room è stato consentito come allegato al Documento di Consultazione. I dati aggiornati e completi saranno presenti nella documentazione di gara. I dati relativi al parco autobus, agli impianti ed alle tecnologie sono costantemente aggiornati dall'Agenzia ed alla documentazione di gara saranno allegati quelli più recenti disponibili sia in riferimento ai beni esistenti sia a quelli di cui è programmato l'acquisto, nonché le contribuzioni previste per il periodo di affidamento. I dati relativi al personale saranno aggiornati alla data

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			di distanza e perciò contenente informazioni datate e non più utilizzabili. A tal proposito, a parere della Scrivente, considerato che il PEF simulato verrà redatto nel corso del 2025, si renderebbe necessario un aggiornamento della base dati, al 31.12.2024. In mancanza di tale aggiornamento, i concorrenti si troverebbero costretti a simulare la sostenibilità finanziaria dell'affidamento sulla base di informazioni eccessivamente datate (circa 4 anni). In tal senso si genererebbe eccessiva incertezza soprattutto riguardo alla stima dei costi operativi e di investimento del materiale rotabile (Capex ed Opex) e del personale, i quali rappresentano solitamente circa il 60-75% del totale dei costi operativi. In conclusione, qualora la Data Room non venisse aggiornata: • verrebbe compromessa la possibilità dei concorrenti di presentare un'offerta basata su Piani Economici Finanziari (PEF di gara) credibili; • renderebbe non attendibile la stima del corrispettivo di equilibrio (al 2025); • esporrebbe l'ente pubblico ad un eventuale adeguamento dei corrispettivi post aggiudicazione.	più vicina possibile alla pubblicazione del bando, anche per aggiornare il PEFS e quindi l'importo definitivo dei corrispettivi a base di gara.
15	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	Il documento pubblicato, in vero, fa riferimento ad una data room costituita nel 2021 che, tuttavia, non risulta sia stata aperta agli operatori interessati e che, quand'anche fosse stata aperta, necessiterebbe senza dubbio di aggiornamento in ragione del tempo trascorso. Autoguidovie, quindi, domanda, in primo luogo, di poter accedere a detta data room (i cui contenuti dovranno essere rispondenti all'attualità), così da poter anche formulare più circostanziate e consapevoli osservazioni sui temi affrontati dal documento in esame.	Si veda risposta precedente.
16	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	Nel documento posto in consultazione, codesta Agenzia presenta un Piano di Rinnovo del parco già definito per l'intero periodo di affidamento, sia in termini di numero	Le stime di costo contenute nel documento di consultazione tengono conto della composizione della flotta e della presenza di autobus di dimensioni

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			di sostituzioni, che di tempistiche e caratteristiche ambientali dei mezzi da acquisire. Inoltre, si specifica che l'ammontare complessivo degli investimenti previsti sarebbe di circa 71 milioni di euro, di cui circa 44,2 milioni oggetto di contribuzione pubblica; per l'acquisto di complessivi 276 bus (44 all'avvio e 232 nel corso dell'affidamento). A tal proposito, in merito alla quantificazione degli investimenti complessivi, si rileva che: • Investimenti all'avvio del servizio: 44 nuovi mezzi per complessivi 8 milioni di euro in autofinanziamento, pari a circa 180.000 euro/bus (gasolio); • Investimenti nel corso dell'affidamento: 232 nuovi mezzi per complessivi 63 milioni di euro (di cui 44,2 contribuiti), pari a circa 270.000 euro/bus (elettrici e CNG). In tal senso, tenuto conto che il costo medio per singolo bus elettrico risulta sensibilmente maggiore rispetto a detti valori, si evidenzia una possibile sottostima del costo di investimento nel corso della concessione. In aggiunta, i costi di investimento ipotizzati da codesta Agenzia dovrebbero includere anche l'attrezzaggio dei nuovi bus con le tecnologie di bordo ritenute obbligatorie dalla Stazione Appaltante (es. AVM, Conta passeggeri, validatrici etc.).	differenti, compresi minibus con un costo notevolmente inferiore rispetto ad autobus standard (12 metri). In ogni caso, in sede di Relazione di Affidamento, le stime sugli investimenti necessari sono state aggiornate per tenere conto della più recente dinamica dei prezzi. Gli investimenti a carico del nuovo affidatario e relativi alle tecnologie di bordo sono quantificati all'interno della presente relazione e considerati all'interno del PEF simulato e sono, pertanto, aggiuntive e distinte rispetto a quelle per l'acquisto degli autobus, i cui prezzi sono al netto di tali installazioni.
17	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	A pagina 21 del documento di Consultazione si fa presente che l'importo totale degli investimenti riportato nel documento di consultazione (per il rinnovo del parco mezzi nella fase iniziale e durante il contratto) non è coerente con i prezzi di mercato attuali, tenuta considerazione del numero e tipologia di mezzi previsti.	Le stime sugli investimenti necessari, riportate all'interno della presente Relazione, sono state aggiornate per tenere conto della più recente dinamica dei prezzi.
18	Impresa di TPL	Beni strumentali: natanti	In riferimento al valore netto contabile riportato a pagina 26 del documento di Consultazione si evidenzia, che detto valore non è in linea con i valori contabili e di mercato attuali. Inoltre, si fa presente che la probabile	Il valore di subentro dei natanti sarà definito puntualmente all'interno della documentazione di gara e calcolato, sulla base di apposita perizia, tenuto conto dei contributi ricevuti e non ancora ammortizzati e con riferimento alla data di avvio del nuovo servizio affidato

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			vita residua degli attuali natanti risulta non compatibile con la durata dell'affidamento previsto.	con gara. Per le imbarcazioni è previsto l'acquisto con contribuzione pubblica al 100% di un nuovo natante.

Osservazioni sulla qualità del servizio

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
1	Impresa di TPL	Standard di qualità del servizio	Per quanto attiene alle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) presentate nel documento posto in consultazione e che saranno contenute nel Contratto di Servizio con l'Impresa Affidataria (IA), vale la pena rilevare che il livello degli standard di qualità previsto risulta essere eccessivamente alto e per "definizione" non raggiungibile (99%-100%). In tal senso, considerare come standard "minimo" di qualità un valore pari o prossimo al 100% significherebbe, nella sostanza, imporre inevitabilmente un ammontare considerevole di penali all'Impresa Affidataria (entro le soglie stabilite nella bozza di Contratto di Servizio) e, in casi estremi, determinare anche la risoluzione del CdS, anche nei casi in cui le performance dell'IA risultino elevate (es. superiori al 90%). Mantenere un tale livello di Standard potrebbe comportare, dunque, i seguenti effetti: Inapplicabilità di eventuali meccanismi premiali legati alla qualità del servizio (per definizione l'operatore non potrebbe mai raggiungere livelli di qualità superiori allo standard stabilito dall'Ente); • Imposizione automatica di penali all'Impresa Affidataria (IA); • Rischio di risoluzione del Contratto di Servizio anche in presenza di buone performance da parte dell'IA. Tali indicatori assolvono l'obiettivo di garantire il monitoraggio della qualità dei servizi erogati e, qualora	Gli standard minimi richiamati sono in parte determinati in modo prescrittivo dall'ART con la delibera n. 53/2024 e, in ogni caso, consentono di mantenere un alto livello di qualità dei servizi. La formula delle penalità prevista dalla richiamata delibera ART determina un livello di penale, in caso di scostamenti limitati (1-2%), molto contenute.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			legati a meccanismi premiali, incentivare gli operatori a migliorare il livello complessivo della qualità del servizio reso; per tale ragione si propone di prevedere standard minimi potenzialmente raggiungibili, cui l'operatore possa tendere e, ove possibile, migliorare.	
2	Associazione di consumatori	Standard di qualità del servizio	Per le AA.CC. il nuovo contratto di servizio deve prevedere un sistema di premialità e penalità proporzionale ai miglioramenti conseguiti o alle inadempienze addebitate al gestore prevedendo, in particolare, un sistema di penali crescente per inadempienze protratte nel tempo come nel caso della soppressione di corse per carenze di autisti e tali da mettere in discussione i contenuti del contratto e lo stesso Programma di Esercizio. Di tutta evidenza che, già in sede di gara, il candidato affidatario deve garantire il personale di guida necessario per adempiere ai servizi posti a bando. Ineludibile in questo senso l'ammmodernamento della flotta dei mezzi di trasporto più obsoleti, dannosi per la qualità dell'aria e della salute dei cittadini, utilizzando con la massima tempestività le risorse già previste e stanziare.	Il sistema di premi e penali connesse alle CMQ individuate dall'Agenzia sono calcolate coerentemente con quanto indicato nella Delibera ART 53/2024 che prevede nella formula di definizione e applicazione delle penali in caso di scostamento dagli standard meccanismi di incremento delle stesse in caso di reiterati scostamenti e, viceversa, riduzioni di penali in caso di miglioramento. Saranno valutate penali specifiche per inadempienze specifiche e ricorrenti.
3	Organizzazione sindacale	Standard di qualità del servizio	L'utilizzo di indicatori di monitoraggio della qualità misurati sulla soddisfazione della clientela; • il rinnovo progressivo e la costante manutenzione del parco mezzi attraverso finanziamenti pubblici adeguati e con risorse a priori definite a carico del Gestore Entrante; • il rafforzamento del sistema informativo (in particolare a bordo dei bus), la pulizia dei mezzi, il mantenimento in efficienza dei dispositivi di bordo, la qualità/capillarità della rete di vendita (lo sviluppo adeguato a questo scopo delle nuove tecnologie informatiche e delle applicazioni smart), la continua formazione del personale, la minuziosa lotta all'evasione tariffaria, la sicurezza ed il benessere del personale, la capacità del	Il monitoraggio degli investimenti è definito sulla base del piano di rinnovo riportato nella presente Relazione. È inoltre previsto un corposo set di indicatori su comfort, accessibilità commerciale, contrasto a evasione tariffaria e sicurezza, coerentemente con la Delibera ART 53/2024.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			programma di esercizio di adattarsi all'evoluzione dei bisogni dei territori. Tra gli elementi tecnici ai fini dell'affidamento oltre agli investimenti sui mezzi ecocompatibili, sarà inoltre richiesta un' adeguata esperienza nel campo della gestione del rifornimento dei mezzi a metano CNG e LNG.	
4	Organizzazione sindacale	Standard di qualità del servizio	A richiedere che, per il Regolamento di Servizio in applicazione della L. 146/90 sul diritto di sciopero attualmente vigente nel bacino di Ravenna, venga garantita la validità fino alla sostituzione con nuova specifica intesa. Tale regolamento infatti, non impatterebbe sui principi costituzionali e comunitari di libertà d'iniziativa economica e di concorrenza oltretutto di buon andamento dell'azione amministrativa del GE ma esclusivamente sull'attuazione della legge sullo sciopero nei Servizi Pubblici essenziali. Del regolamento dovrà essere fatta menzione nel CdS.	L'osservazione esula dal perimetro della procedura in oggetto.
5	Impresa di TPL	Standard di qualità del servizio	In riferimento agli obblighi previsti in termini di qualità del servizio e dei relativi indicatori elencati da pagina 39 a 45 del documento di Consultazione, riteniamo che vadano inseriti solo quelli previsti dalle delibere/normative ART in vigore.	La Delibera ART 53/2024 riporta tutti gli indicatori descritti nel Documento di Consultazione e consente all'EA di aggiungerne altri, nei casi in cui lo ritenga.
6	Organizzazione sindacale	Standard di qualità del servizio	• Inserire come strumento di bordo dei nuovi mezzi che verranno acquistati , un pulsante d'emergenza che permetta all'autista di poter allertare la centrale operativa e le forze dell'ordine in caso di necessità. • Cabina di sicurezza per il posto guida. • Coefficiente forza lavoro servizio, adeguato allo svolgimento dello stesso considerando le assenze fisiologiche del personale.	Verifica dell'Agenzia su questo punto

Osservazioni sul trasferimento del personale TPL

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
1	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	G.U. dovrà effettuare, in collaborazione con la S.A. e sentite le Organizzazioni Sindacali Territoriali, la revisione dei tempi di percorrenza così da adeguare personale e numero mezzi al corretto svolgimento del servizio. Tale indicazione sarà allegata al Contratto di Servizio.	Gli orari dei servizi saranno definiti e aggiornati al fine di assicurare un servizio adeguato per l'utenza, tenendo in adeguata considerazione i tempi effettivi di percorrenza delle singole corse (derivanti dal sistema AVM).
2	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Con riferimento alla stima dei costi del personale del gestore uscente, al fine della predisposizione del PEF simulato e, onde evitare una sottostima di tali costi, è opportuno segnalare che il costo del lavoro relativo ad eventuali dipendenti assunti in corso d'anno dovrà essere riparametrato su 12 mesi. In caso contrario, l'elenco del personale vedrebbe, limitatamente a tali casi, un costo sotto-dimensionato rispetto a quello reale. In conclusione, fermo restando le osservazioni puntuali sopra riportate, rimaniamo in attesa della completa disponibilità delle informazioni necessarie alla valutazione approfondita del documento in questione e, al tempo stesso, auspichiamo una necessaria revisione delle evidenze riportate con particolare riferimento alle limitazioni dell'accesso alla procedura di gara.	La quantificazione dei costi del personale da utilizzare nell'ambito della predisposizione del PEF simulato terrà conto della riparametrizzazione su 12 mesi, nonché dei rinnovi CCNL intercorsi tra la data di trasmissione della data room e l'avvio del nuovo servizio.
3	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Con riferimento ai servizi minimi Regionali per il Bacino della Romagna, gli stessi dovranno essere organizzati garantendo il mantenimento tutti i livelli occupazionali del Gestore Uscente alla data di pubblicazione dell'avviso pubblico, al momento del subentro dell'eventuale nuovo gestore ed eventuale modifica degli organici nel contempo dovrà essere immediato motivo di confronto tra il G.U. ed il G.E. La scrivente richiede inoltre che la garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali anche per i sub-affidatari dev'essere un impegno da perseguire nella costruzione complessiva dello schema di servizio nel Bacino della Romagna e da inserire nel Bando di Gara con le tutele previste all'Art. 4 del Patto per la Mobilità E.R. per il 2022/2024;	L'individuazione del personale oggetto di trasferimento ed i contenuti della Clausola sociale sono definiti nel rispetto della più recente normativa nazionale di cui alla lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 ed alla Misura 21 della Delibera ART 154/2019 che ne dà puntuale attuazione.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			Dovrà essere previsto nel capitolato di Gara un sistema sanzionatorio, per il mancato rispetto degli obblighi previsti dalla presente Clausola Sociale da parte del soggetto aggiudicatario, anche dal singolo socio nel caso di consorzio o società consortile, che contempli la risoluzione del contratto in caso di grave inadempienza o di reiterazione di inadempienze di minori entità. Il gestore entrante dovrà avere l'obbligo di applicare a tutto il personale il trattamento economico e normativo previsto dal CCNL autoferrotranvieri - internavigatori (mobilità TPL) ed i relativi Accordi Aziendali delle imprese affidatarie e sub concessionarie cessanti derivanti dalle trattative di secondo livello, laddove esistenti, alla data del subentro e comunque sino al rinnovo degli stessi.	
4	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Nella Clausola Sociale, concordata tra l'Agenzia AMR srl e tutte le OO.SS. territoriali firmatarie del CCNL, dovranno essere previste anche adeguate tutele per gli inidonei, meccanismi di salvaguardia del TFR maturato e un'adeguata attenzione alle disposizioni in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro sia dal Concessionario principale che dagli eventuali sub-Concessionari. Si richiede inoltre che, dalla data di effettiva aggiudicazione e fino all'inizio dei nuovi servizi oggetto di Gara, l'impresa non potrà mettere in essere sostanziali modifiche peggiorative dell'organico (riduzione), il quale dovrà contemplare il corretto numero adeguato a garantire la regolarità del servizio da svolgere.	In merito agli inidonei si applica la regolamentazione prevista dal CCNL Autoferrotramvieri. Al TFR si applicano le disposizioni di cui al DL 50/2017 che prevedono, per la parte eventualmente non già versata all'INPS o a fondo Priamo, il suo trasferimento all'INPS. Il gestore dovrà assicurare il pieno e corretto svolgimento del servizio, fino alla data dell'effettivo subentro, ai sensi del Contratto di servizio e della normativa vigente.
5	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Si fa presente che gli addetti riportati nella tabella a pagina 48 del documento di Consultazione ex Delibera ART 154/2019, risultano sottostimati in base alle reali esigenze operative. In particolare, il numero degli autisti indicato risulta non coerente con gli attuali Programmi di esercizio (PdE).	Con riferimento al numero di addetti riportati nel documento di Consultazione, si chiarisce che non si tratta di stima, bensì di conteggio del personale dipendente delle attuali Imprese Affidatarie come da queste comunicati nell'ambito della raccolta dati. Tali dati, pertanto, non comprendono gli addetti alle dipendenze delle imprese subaffidatarie, non coperti

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
				dall'obbligo di subentro da parte dell'Impresa Affidataria della nuova procedura. Tuttavia, tale personale sarà comunque elencato nella documentazione di gara e dovrà essere oggetto di preferenza in caso di assunzione di ulteriore personale da parte dell'Impresa Affidataria e di eventuali subaffidatari da questa individuati.
6	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Con riferimento alla clausola sociale ed all'obbligo di trasferimento, senza soluzione di continuità, di tutto il personale dipendente si osserva come nella documentazione fornita a seguito dell'incontro del 13 febbraio 2024, nella parte dedicata al personale in forza alle imprese sub-affidatarie, si afferma che non è possibile estendere il diritto al trasferimento nell'organico del gestore subentrante al personale delle imprese subaffidatarie. Tuttavia, tale conclusione non tiene conto della realtà operativa, che si avvale in significativa misura di imprese subaffidatarie, dando luogo così ad un rilevamento non corretto dell'effettivo personale impiegato. Ma soprattutto non tiene conto degli indirizzi giurisprudenziali tali per cui il riassorbimento del personale, in sostanza, sarebbe imponibile nella misura e nei limiti in cui sia compatibile con il fabbisogno richiesto dall'esecuzione del nuovo contratto e, altresì, con la pianificazione e l'organizzazione del lavoro elaborata dal nuovo assuntore. Sussistendo tale compatibilità, il lavoratore dell'impresa uscente deve essere riassorbito dall'impresa entrante, con preferenza rispetto a soggetti terzi. Va preliminarmente dato atto di come l'art. 48, comma 7, lett. e), d.-l. n. 50 del 2017 (che richiama la direttiva 2001/23/CE, avente ad oggetto il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese) riconosca all'Autorità di regolazione dei trasporti il potere di dettare regole	Si veda risposta precedente

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			generali in materia di «previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime». Nel particolare settore del trasporto pubblico la normativa è dunque nel senso di ammettere una clausola sociale particolarmente forte, garantendo in caso di subentro il trasferimento di tutto il personale dipendente (tranne i dirigenti) dal gestore uscente al subentrante, con l'applicazione del CCNL di settore e del contratto di secondo livello applicato dal gestore uscente almeno per un anno dalla data di subentro. (Consiglio di stato sez. V – sentenza 00973/2020). Nondimeno la Cassazione ancor di recente ha confermato che la clausola sociale stabilita dalla contrattazione collettiva a garanzia dell'occupazione dei lavoratori dipendenti di società appaltatrice o subappaltatrice torva piena operatività in ipotesi di cambio appalto senza mutamenti nell'organizzazione del lavoro (Corte di Cassazione Sezione Lavoro Ordinanza 6 novembre 2023 n. 308803). Da ultimo deve essere ricordato quanto è stato concordato nel patto sottoscritto con la Regione Emilia Romagna (deliberazione della Giunta regionale n. 316 del 7 marzo 2022 con la quale è stato approvato il Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile per il triennio 2022-2024) laddove la tutela delle condizioni dei lavoratori e la continuità lavorativa è stata considerata un punto fondamentale della futura organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale da tenere in considerazione con riferimento a tutti i lavoratori impiegati nel servizio e non solo a quelli del gestore uscente. Su questo punto si chiede pertanto di	

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			completare il rilevamento del personale anche con riferimento alle imprese subaffidatarie.	
7	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	A richiedere che nell'eventuale necessità di incremento del personale, il GE debba attingere in via prioritaria dalle aziende affidatarie e successivamente sub-affidatarie dell'attuale CdS (GU).	Si veda risposta precedente
8	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Si richiede che anche a tutto il personale inidoneo venga applicata la clausola sociale e quindi sia trasferito al GE, poiché considerato comunque utile ai fini delle attività accessorie al servizio e disciplina & da apposito accordo in vigore denominato "Personale inidoneo alla mansione".	Con riferimento agli addetti inidonei si chiarisce che le tutele sono quelle previste dal CCNL e valgono per tutto il personale.
9	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Tutto il personale (conducente, manutentivo, amministrativo, imbarcato e inidoneo) dovrà mantenere l'attuale residenza lavorativa; il GU elabora un elenco/mappatura del personale con la relativa residenza da allegare al CdS; (comprensivo oltre che al macro deposito centrale di Ravenna anche degli attuali piccoli depositi come: Faenza, San Pietro in Vincoli, Alfonsine, Lugo, Sant'Alberto, Cesena&co).	Non si ravvedono motivazioni sufficienti a vincolare l'Impresa Affidataria al mantenimento dell'attuale residenza lavorativa, essendo tale aspetto da regolare nell'ambito della Contrattazione di secondo livello.
10	Organizzazione sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Clausola sociale (Accordi di secondo livello): sono a richiedere che siano mantenuti i trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali, territoriali, aziendali vigenti e/o trasferiti al GE, fino alla loro scadenza, salvo che siano sostituiti da nuove intese. L'effetto di sostituzione si produce esclusivamente fra contratti collettivi del medesimo livello e settore. Tale mantenimento non impatterebbe sui principi di libertà d'iniziativa economica e di concorrenza oltretutto di buon andamento dell'azione amministrativa del GE poiché troverebbe nel CCNL Autoferrotranvieri gli strumenti di negoziazione già applicabili trascorso un periodo minimo di un anno. In subordine, l'introduzione nel testo del bando di gara di un sistema premiale che induca i concorrenti a impegnarsi a mantenere i livelli	La formale ed esplicita accettazione della clausola sociale costituisce un obbligo per tutti i concorrenti ai sensi della DL. 50/2017 (art. 48) e sarà allegata ai CdS. La contrattazione di II livello è definita sulla base della libera contrattazione tra l'Impresa Affidataria e le Organizzazioni sindacali e non può essere cristallizzata per effetto della procedura di gara.

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			occupazionali, normativi e di reddito che i lavoratori hanno al momento dell'uscita dal GU; non solo per minimo un anno come previsto ma per l'intera durata della gara o fino a nuova intesa. La formale ed esplicita accelerazione della clausola sociale costituisce un obbligo per tutti i concorrenti e sarà allegata al CdS.	
11	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	Per quanto riguarda l'obbligo di trasferimento del personale dei gestori uscenti alle Imprese Affidatarie e le relative modalità di definizione del personale indicate nel documento "clausola sociale indirizzi per la gara", si fa presente che l'attuale personale degli operatori di esercizio e dell'officina è sottodimensionato a causa della difficoltà nel reperire tale personale. Pertanto, Start Romagna ha avviato un processo di selezione che porterà, nei prossimi mesi, all'inserimento di diverse figure fino a coprire il reale fabbisogno di personale.	In sede di gara sarà indicato, oltre al personale già in forza agli attuali Gestori, anche quello di cui è prevista l'assunzione al fine di colmare il fabbisogno attuale. In ogni caso, il diritto al trasferimento all'Impresa Affidataria è assicurato dalla normativa a tutto il personale in forza al momento del subentro.

3 ESITI DELLA CONSULTAZIONE IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI

A fine 2021 AMR, in qualità di Ente Affidante, ha chiesto agli attuali gestori dei servizi di TPL i dati relativi ai beni strumentali utilizzati al 30 giugno 2021, nonché informazioni di dettaglio sul Personale impiegato per lo svolgimento dei servizi oggetto dei relativi contratti di servizio e sugli impianti di fermata funzionali all'erogazione dei servizi. Tali dati, trasmessi nel corso dei mesi successivi, sono stati oggetto di richieste di integrazioni e rettifica sulla base della loro puntuale analisi e verifica di coerenza. Considerato il protrarsi della procedura di affidamento e tenuto conto della nuova data di avvio del nuovo servizio, ora fissata ai primi mesi del 2027, nel corso del 2024 si è reso necessario un aggiornamento integrale di tali dati. La situazione del parco rotabile descritta nei paragrafi che seguono è pertanto riferita al marzo 2024.

In relazione a tutte le categorie di beni sono stati richiesti gli elementi previsti nel Prospetto n.1 dell'Allegato A alla Delibera 154/2019, che rappresentano il set minimo informativo che l'ente appaltante deve mettere a disposizione dei partecipanti alla gara.

La raccolta dati è stata condotta in particolare su:

- Materiale rotabile;
- AVM e tecnologie di bordo;
- Personale impiegato;
- Depositi, rimesse e autostazioni;
- Impianti di fermata.

La classificazione dei beni strumentali oggetto della consultazione scaturisce dalla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera n. 154/2019 che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- dominanza.

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

- non condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, invece 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.

3.1 Materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi

Per individuare la flotta "indispensabile" è anzitutto di fondamentale importanza quantificare il parco rotabile necessario all'effettuazione del servizio. Quest'ultimo non necessariamente coincide con il parco rotabile attualmente in esercizio, che potrebbe essere sovrabbondante a causa di una gestione sub-ottimale da parte dei Gestori uscenti per fattori non direttamente connessi all'erogazione dei servizi, in particolare a causa di: inefficienza nell'organizzazione della flotta, età media elevata dei veicoli, mantenimento in esercizio di autobus per motivi diversi dall'organizzazione produttiva del servizio stesso.

Allo stesso tempo, metodi di calcolo basati su dati di percorrenza medi estratti da dati di benchmark potrebbero condurre a risultati fuorvianti. Il numero di autobus necessari per svolgere un dato volume di servizio varia, infatti, in modo significativo in base all'effettiva struttura del programma di esercizio.

Ne deriva quindi che una corretta stima del parco rotabile necessario per l'esercizio dei servizi a base di gara non possa che riferirsi allo specifico Programma di esercizio da svolgere. Nel caso specifico, il parco necessario è stato quantificato sulla base dei turni macchina definiti per lo svolgimento del PdE attuale che sarà il medesimo posto a base di gara. Tale metodologia appare più affidabile di quella utilizzata per la stima contenuta nel "Documento di consultazione" (basata sul MIV, massimo impiego dei veicoli in ora di punta) ed oggetto di osservazioni da parte di alcuni portatori di interesse delle quali si è tenuto conto nella definizione della metodologia si seguito illustrata e dei relativi parametri.

Nel dettaglio, il parco necessario è stato individuato applicando al seguente procedura:

- dall'analisi dei turni macchina sul PdE attuale è risultata una flotta minima, corrispondente ai turni macchina massimi giornalieri, di 557 veicoli, di cui 225 per la Provincia di Forlì-Cesena, 172 per la Provincia di Ravenna e 160 per la Provincia di Rimini;
- limitatamente ai servizi urbani è stato applicato un correttivo che tiene conto della quota di autobus elettrici sul totale. Questi ultimi, infatti, avendo una minore autonomia rispetto ai veicoli a gasolio o a metano, impongono un maggior numero di turni macchina sulle linee in cui sono impiegati. In particolare, è stato applicato, cautelativamente, un correttivo del 20% sulla quota prospettica, relativa all'intero periodo di affidamento – di autobus elettrici per le flotte urbane di ciascuna provincia;
- alla flotta minima così calcolata è stato applicato un volume di scorte del 15%, ritenuto congruo anche in considerazione del significativo rinnovo della flotta in corso che abbasserà notevolmente l'età media del parco all'avvio del nuovo affidamento.

Ne è derivato un **parco automobilistico necessario complessivo di 649 veicoli**, articolati per provincia e tipologia di servizio come riportato nella tabella seguente. Si tenga conto che il parco effettivo sarà, all'avvio del nuovo servizio, di **669 veicoli** (al netto dei 9 veicoli del Metromare e dei 3 filobus della linea 11) in quanto vi saranno circa 20 autobus contribuiti (12 sulla provincia di Ravenna e 8 su quella di Rimini), che oggetto di obbligo di subentro, saranno utilizzati come scorta tecnica aggiuntiva e saranno dismessi solo a fine vita tecnica.

Parco necessario	Urbano	Extraurbano	Totale
Forlì-Cesena	115	146	261
Ravenna	58	129	187
Rimini	132	69	201
Totale	305	344	649

Tabella 3-1 Parco necessario automobilistico per tipologia di servizio e provincia

3.2 Materiale rotabile esistente al 31 marzo 2024

Sulla base dei dati aggiornati ricevuti dalle imprese affidatarie dei servizi, la flotta automobilistica complessivamente impiegata sui servizi di Ambito Romagna è pari a 703 veicoli, di cui:

- 332 impiegati sui servizi urbani e suburbani;
- 371 impiegati sui servizi extraurbani.

Classe dimensionale	Urbano	Extraurbano	Totale
Minibus	41	9	50
Corto	9	65	74
Medio	10	27	37
Medio Lungo	20	35	55
Lungo	223	198	421
Super Lungo	29	4	33
Articolato	0	33	33
Totale complessivo	332	371	703

Tabella 3-2 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e tipologia di impiego (Fonte: raccolta dati 2024)

Per quanto riguarda le tipologie di autobus che compongono la flotta, è stata utilizzata la seguente tassonomia:

- minibus (autobus di Classe A o B);
- corti (autobus di lunghezza inferiore a 8 mt non di Classe A o B);
- medi (autobus di lunghezza compresa tra 8 e 10 mt non compresi);
- medio lunghi (autobus di lunghezza compresa tra 11 e 11 mt non compresi);
- lunghi (autobus di lunghezza compresa tra 11 e i 13,5 mt non compresi);
- super lunghi (autobus di lunghezza compresa tra i 13,5 e i 15 mt);
- articolati (autobus di lunghezza pari a 18 mt).

Data questa categorizzazione, la flotta è prevalentemente costituita da autobus lunghi (60%), in misura minore da autobus corti (10%), medi (8%), minibus (7%) e infine da super lunghi, articolati e medi (5%).

Alla data di avvio del servizio, prevista per il 1° gennaio 2027, l'età media del parco rotabile è di **10,9 anni**. Tale valore è più basso se si considera solo la flotta urbana (9,6 anni) e più alto se si prende in considerazione solo il parco rotabile extraurbano (12 anni).

In termini di alimentazione, la flotta è prevalentemente composta da autobus a gasolio (70%) con una quota minoritaria di autobus a metano (26%) e bus elettrici (4%).

Il 7% della flotta è di classe ambientale Euro2 o Euro3. A tale proposito si segnala che, a seguito della legge n. 156/2021 di conversione del d.l. n. 121/2021 che vieta la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3 adibiti ai servizi di TPL, tali veicoli sono in fase di dismissione e saranno azzerati entro l'avvio del nuovo servizio.

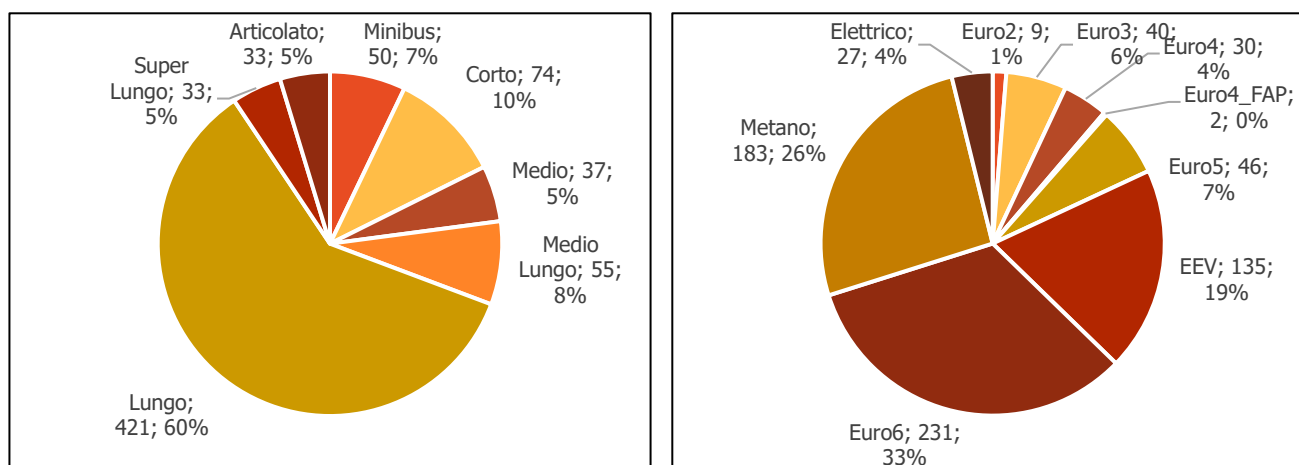


Tabella 3-3 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e alimentazione (Fonte: raccolta dati 2024)

Materiale rotabile esistente al 31/03/2024: autobus indispensabili

È necessario classificare il parco rotabile secondo i criteri ART al fine di individuare:

- gli autobus "essenziali" o "indispensabili", ossia da mettere obbligatoriamente a disposizione del nuovo gestore;
- gli autobus "commerciali", che il GU ha la facoltà di metterli o meno a disposizione del nuovo affidatario. Se messi formalmente a disposizione del nuovo gestore - si parla in tali casi di autobus "disponibili" -, quest'ultimo ha a sua volta la facoltà di scegliere se acquistarli o reperire sul mercato veicoli in luogo di essi.

Come illustrato in precedenza, la condizione di essenzialità ricorre laddove siano presenti cumulativamente le caratteristiche di: condivisibilità, non sostituibilità, dominanza e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Per il materiale rotabile la "condivisibilità" non è mai verificata, in quanto gli autobus impiegati nei servizi possono essere utilizzati solo in modo esclusivo.

Di conseguenza è sufficiente verificare quali autobus sono "indispensabili" per l'effettuazione del servizio, per i quali, cioè, sussistono cumulativamente le condizioni di: non condivisibilità, non sostituibilità e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. A tale riguardo occorre sottolineare che:

- la condizione di "non condivisibilità" è pacifica nel caso di autobus operanti nei servizi di TPL;
- la condizione di "non sostituibilità" è verificata per l'intera flotta, in quanto non sarebbe possibile reperire l'intero parco veicolare necessario all'effettuazione del servizio. Infatti non si ha notizia di operatori – nazionali o internazionali – dotati di flotte, inutilizzate e subito pronte all'impiego nei servizi oggetto di gara, di tali dimensioni;
- la condizione di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" non sarebbe teoricamente verificata per l'intero parco rotabile, in quanto sarebbe tecnicamente possibile acquistare un numero di veicoli pari a quello necessario per l'effettuazione del servizio. Tuttavia:
 - l'acquisto e l'immatricolazione di centinaia di autobus non sarebbe possibile nel breve periodo e determinerebbe inevitabilmente una dilatazione dei tempi della gara - e un ritardo nell'avvio del nuovo servizio – tale da tradursi in un costo non sostenibile per la collettività;

- all'interno della flotta sono presenti autobus acquistati con contributi pubblici non ancora ammortizzati che potrebbero essere sostituiti solo a fronte di un extra-costi a carico della collettività, in quanto implicherebbe da parte dell'EA il riconoscimento di un corrispettivo maggiore. Ed in ogni caso, i provvedimenti nazionali che erogano contributi per il rinnovo delle flotte di TPL prevedono un vincolo di destinazione per tutti i veicoli acquisto con contributi pubblici.

Alla luce di queste considerazioni si ricava che la condizione dirimente per individuare la flotta indispensabile è la "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili", ed è certamente verificata per gli autobus acquistati con contributo pubblico non ancora ammortizzato o per i veicoli sui quali sussiste un vincolo di destinazione ai servizi di TPL all'avvio del nuovo servizio. In considerazione della vita tecnica degli autobus pari a 15 anni, come previsto dal DM 157/2018 sui costi standard e della Norma UNI 11282/2008 richiamata dalla delibera ART 154/2019, si ritengono, pertanto, "indispensabili" **gli autobus acquistati con contributo pubblico e di età inferiore a 15 anni alla data di avvio del servizio**, fissata a gennaio 2027. Sulla base di questa definizione, gli autobus "indispensabili" al 31 marzo 2024 sono 357, come riportato nella tabella seguente.

Autobus Contribuiti	Urbano	Extraurbano	Totale
Minibus	0	7	7
Corto	8	0	8
Medio	27	0	27
Medio Lungo	17	12	29
Lungo	104	146	250
Super Lungo	4	19	23
Articolato	13	0	13
Totale complessivo	173	184	357

Tabella 3-4 Autobus acquistati con contribuzione pubblica all'avvio del nuovo servizio

Ai sensi della Misura 6 della Delibera ART 154/2019, su questi veicoli, essendo tutti acquistati con contributi pubblici, è posto l'obbligo di acquisto da parte dei nuovi operatori del TPL a un prezzo calcolato secondo la metodologia prevista dalla Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019. Nello specifico, il prezzo di subentro è pari al valore più alto tra quello contabile (alla data di subentro) e quello di mercato determinato applicando la norma UNI 11282/2008, con un limite massimo di scostamento pari al 5% nel caso in cui il valore contabile sia superiore a quello di mercato.

Materiale rotabile esistente al 31/03/2024: autobus disponibili

Oltre alla flotta indispensabile vi sono gli autobus "commerciali". Essendo stata manifestata, da parte dei proprietari, la disponibilità alla cessione di questi autobus all'Impresa Affidataria, essi vengono qui classificati come "disponibili", ossia messi a disposizione dai gestori uscenti e contestualmente in possesso di specifici requisiti tecnici (classe ambientale Euro4 o superiore) sui quali non è però posto alcun vincolo di acquisto da parte dei nuovi aggiudicatari. Tali autobus potranno pertanto essere rilevati dall'impresa Affidataria, anche nelle more della sostituzione prevista nell'ambito del proprio piano d'investimenti presentato in sede di gara, al fine di consentire un rapido avvio del servizio.

Appartengono a questa categoria 169 autobus, articolati come descritto nella seguente tabella. Una parte degli autobus a disposizione (32) ha un'età compresa tra i 15 e i 20 anni. Tali autobus, come sopra indicato, consentiranno.

di ridurre l'impatto iniziale degli investimenti e distribuire più uniformemente i rimpiazzi in corso di affidamento.

Bus "Disponibili"	Urbano	Extraurbano	Totale
Forlì-Cesena	42	22	64
Ravenna	8	42	50
Rimini	25	30	55
Totale	75	94	169

Tabella 3-5 Autobus messi a disposizione del nuovo gestore (Fonte: raccolta dati 2024)

Si precisa che la messa a disposizione di questi veicoli dovrà essere confermata dai gestori uscenti con apposito impegno sottoscritto e pertanto il numero complessivo potrebbe subire variazioni. Alla documentazione di gara sarà quindi allegato l'elenco dettagliato e definitivo dei veicoli "disponibili". Anche per questi ultimi il valore è stato previamente definito, anche per consentire agli attuali gestori di valutarne la congruità, con criteri oggettivi, applicando la medesima metodologia già prevista per gli autobus dichiarati indispensabili, di cui alla Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera n.154/2019 dell'A.R.T. sopra richiamata.

Materiale rotabile esistente al 31/03/2024: autobus "trasferibili"

Considerati sia gli autobus contribuiti sia quelli a disposizione, la flotta esistente e potenzialmente trasferibile al nuovo gestore è pertanto di 526 veicoli, pari alla somma dei 357 veicoli contribuiti e dei 169 messi a disposizione dai gestori uscenti. La tabella di seguito riepiloga tali veicoli.

Autobus trasferibili	Urbano	Extraurbano	Totale
Minibus	7	24	31
Corto	14	9	23
Medio	27	10	37
Medio Lungo	28	19	47
Lungo	145	182	327
Super Lungo	4	24	28
Articolato	23	10	33
Totale complessivo	248	278	526

Tabella 3-6 Autobus trasferibili al nuovo gestore

3.3 Materiale rotabile di nuova acquisizione

3.3.1 Materiale rotabile ordinato e/o in fase di immatricolazione

Oltre ai veicoli contribuiti o messi a disposizione dal gestore uscente, il nuovo operatore potrà contare anche sull'ingresso di oltre 100 nuovi veicoli che, acquistati con contribuzione pubblica, sono già stati ordinati e sono in procinto di entrare in servizio, o in ogni caso è previsto il loro ingresso entro la data di avvio del nuovo affidamento. Si tratta in particolare di **106 nuovi veicoli acquistati con 8 linee di finanziamento diverse**, distinti per tipologia di allestimento come descritto nella tabella di seguito.

Linea di finanziamento	Urbano	Extraurbano	Totale
MATTM D.D. 207/2019	0	4	4
MIT COMMA 140 DM 223/2020	2	1	3
DM 234/2020	1	0	1
DM 315/2021	0	1	1
DM 530/2021	25	0	25
FSC	3	0	3
DM 71/2021 I quinquennio	5	0	5
DM 81/2020 I quinquennio	0	8	8
DM 71/2021 II quinquennio (anni 2024-2026)	21	5	26
DM 81/2020 II quinquennio (anni 2024-2026)	20	10	30
Totale complessivo	77	29	106

Tabella 3-7 Autobus ordinati/da ordinare per linea di finanziamento pubblica

Si precisa che gli acquisti previsti con il II quinquennio dei DM 71/2021 e 81/2020 (PSNMS) sono previsti nel piano di investimenti in fase di realizzazione da parte delle imprese affidatarie nell'ambito della proroga dei contratti di servizio fino al dicembre 2026. Pertanto, sono stati considerati solo gli acquisti riferibili al triennio 2024-2026 del secondo quinquennio; le risorse relative al biennio 2027-2028 si considerano invece come da spendere per il completamento della flotta entro l'avvio del nuovo servizio.

3.3.2 Risorse disponibili per il rinnovo del parco rotabile

In corso di affidamento ci sarà la possibilità di accedere alle risorse residue di tre linee di finanziamento connesse al PSNMS per il rinnovo del parco rotabile. Complessivamente, sono 50,5 i milioni di euro disponibili per il completamento della flotta in fase di avvio del nuovo servizio e per il rimpiazzo dei veicoli a fine vita tecnica in corso di affidamento.

Linea di finanziamento	Importo (mln €)
PSNMS 81/2020 (anni 2027-2028 e III quinquennio) e MIT 140 (DM 223/2020)	17,2
DM 71/2021 (anni 2027-2028 e III quinquennio)	33,4
Totale complessivo	50,5

Tabella 3-8 Risorse complessivamente disponibili per il rinnovo della flotta in corso di affidamento

Si precisa che una quota pari a 2,4 milioni di euro sarà destinata all'acquisto – in corso di affidamento- di 4 nuovi filobus da impiegare sulla linea 11, contribuiti al 75%.

3.3.3 Materiale rotabile da acquisire

Materiale rotabile da acquisire: servizio urbano

Per quanto riguarda il servizio urbano, sulla base della flotta necessaria e di quella trasferibile, non vi è necessità di acquisire nuovi autobus entro l'avvio del nuovo servizio per il completamento del parco rotabile. Al contrario, alcuni autobus acquistati con contribuzione risultano eccedenti rispetto a quelli necessari e saranno comunque utilizzati come scorta aggiuntiva per l'erogazione dei servizi.

Servizio urbano	Necessari	Contribuiti	Disponibili	Ordinati	Da acquisire	Flotta all'avvio
Minibus	10	0	7	3	0	10
Corto	14	8	6	0	0	14
Medio	40	27	0	19	0	46
Medio Lungo	14	17	11	0	0	28
Lungo	176	104	41	31	0	176
Super Lungo	9	4	0	5	0	9
Articolato	42	13	10	19	0	42
Totale	305	173	75	77	0	325

Tabella 3-9 Flotta automobilistica urbana all'avvio del nuovo servizio

In corso di affidamento si avrà un rinnovo progressivo dei veicoli a fine vita tecnica, ossia di età superiore ai 15 anni. Una parte del rinnovo sarà realizzata con contribuzione pubblica: si stima che 74 autobus elettrici vengano acquistati con linee di finanziamento pubbliche in corso di affidamento con una contribuzione media pari a circa l'80%. Durante il primo anno non si prevedono nuovi ingressi, in quanto tutti gli autobus trasferibili al nuovo affidatario hanno almeno un anno di vita residua alla data di avvio del nuovo servizio.

Bus urbani contribuiti	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 3	0	6	0	0	6	0	0	12
Anno 4	0	5	0	0	12	0	0	17
Anno 5	0	1	0	0	1	0	0	2
Anno 6	0	1	0	0	3	0	0	4
Anno 7	0	0	0	0	27	0	0	27
Anno 8	0	0	0	0	3	0	0	3
Anno 9	0	0	0	0	9	0	0	9
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	13	0	0	61	0	0	74

Tabella 3-10 Autobus urbani da acquistare con contribuzione pubblica in corso di affidamento

La restante parte del rinnovo sarà realizzata in autofinanziamento da parte del nuovo operatore. Per la stima degli investimenti, si è ipotizzato l'acquisto di autobus ibridi fino al 2030 ed elettrici dal 2021 fino al termine dell'affidamento.

Bus urbani autofinanziati	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	2	0	10	0	0	1	13
Anno 3	0	1	0	0	6	0	9	16
Anno 4	0	4	0	0	0	0	0	4
Anno 5	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 6	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 7	0	0	0	1	15	0	0	16
Anno 8	0	0	0	0	5	0	0	5
Anno 9	0	1	0	0	20	0	0	21
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	8	0	11	47	0	10	76

Tabella 3-11 Autobus urbani da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento

Complessivamente, si stima di acquisire 150 autobus, distribuiti negli anni come descritto in tabella.

Bus urbani Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	2	0	10	0	0	1	13
Anno 3	0	7	0	0	12	0	9	28
Anno 4	0	9	0	0	12	0	0	21
Anno 5	0	1	0	0	1	0	0	2
Anno 6	0	1	0	0	4	0	0	5
Anno 7	0	0	0	1	42	0	0	43
Anno 8	0	0	0	0	8	0	0	8
Anno 9	0	1	0	0	29	0	0	30
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	21	0	11	108	0	10	150

Tabella 3-12 Autobus urbani da acquistare in corso di affidamento

Materiale rotabile da acquisire: servizio extraurbano

Per quanto concerne invece il servizio extraurbano di Ambito, si stima la necessità di acquistare 37 autobus entro l'avvio del nuovo servizio per completare la flotta.

Servizio extraurbano	Necessari	Contribuiti	Disponibili	Ordinati	Da acquisire	Flotta all'avvio
Minibus	24	7	17	0	0	24
Corto	11	0	9	0	2	11
Medio	15	0	10	5	0	15
Medio Lungo	22	12	7	0	3	22
Lungo	195	146	36	12	1	195
Super Lungo	24	19	5	0	0	24
Articolato	53	0	10	12	31	53
Totale	344	184	94	29	37	344

Tabella 3-13 Flotta automobilistica extraurbana all'avvio del nuovo servizio

In corso di affidamento si avrà un rinnovo progressivo dei veicoli a fine vita tecnica, ossia di età superiore ai 15 anni. Una parte del rinnovo sarà realizzata con contribuzione pubblica: si stima che 71 autobus a metano vengano acquistati con linee di finanziamento pubbliche in corso di affidamento con una contribuzione media del 60%. Durante il primo anno non si prevedono nuovi ingressi, in quanto tutti gli autobus trasferibili al nuovo affidatario hanno almeno un anno di vita residua alla data di avvio del nuovo servizio.

Bus extraurbani contribuiti	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	2	0	3	1	0	16	22
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 3	0	1	0	1	2	0	5	9
Anno 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 5	0	2	0	0	2	0	0	4
Anno 6	0	3	0	2	8	0	0	13
Anno 7	0	2	0	4	4	0	1	11
Anno 8	0	1	1	0	8	0	0	10
Anno 9	0	2	0	0	0	0	0	2
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	13	1	10	25	0	22	71

Tabella 3-14 Autobus extraurbani da acquistare con contribuzione pubblica in corso di affidamento

La restante parte del rinnovo sarà realizzata in autofinanziamento da parte del nuovo operatore. Per la stima degli investimenti, si è ipotizzato l'acquisto di autobus a metano CNG.

Bus extraurbani autofinanziati	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	15	15
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	2	0	0	10	12
Anno 3	0	2	0	0	7	0	0	9
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	0	4	1	0	4	0	0	9
Anno 6	0	4	0	0	2	0	0	6
Anno 7	1	3	0	0	29	0	1	34
Anno 8	1	4	0	0	6	0	1	12
Anno 9	1	4	0	1	4	0	0	10
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3	21	1	3	53	0	27	108

Tabella 3-15 Autobus extraurbani da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento

Complessivamente, si stima di acquisire 179 autobus, distribuiti negli anni come descritto in tabella.

Bus extraurbani Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	2	0	3	1	0	31	37
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	2	0	0	10	12
Anno 3	0	3	0	1	9	0	5	18
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	0	6	1	0	6	0	0	13
Anno 6	0	7	0	2	10	0	0	19
Anno 7	1	5	0	4	33	0	2	45
Anno 8	1	5	1	0	14	0	1	22
Anno 9	1	6	0	1	4	0	0	12
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3	34	2	13	78	0	49	179

Tabella 3-16 Autobus da acquistare in autofinanziamento in corso di affidamento

Materiale rotabile da acquisire: servizio complessivo

Il piano di rinnovo così articolato consentirà di avere un'età media ad inizio affidamento di solo 5,5 anni e mantenere un'età media costantemente al di sotto degli 8,5 anni in corso di affidamento, con un valore medio per l'intero periodo di 7,2 anni.

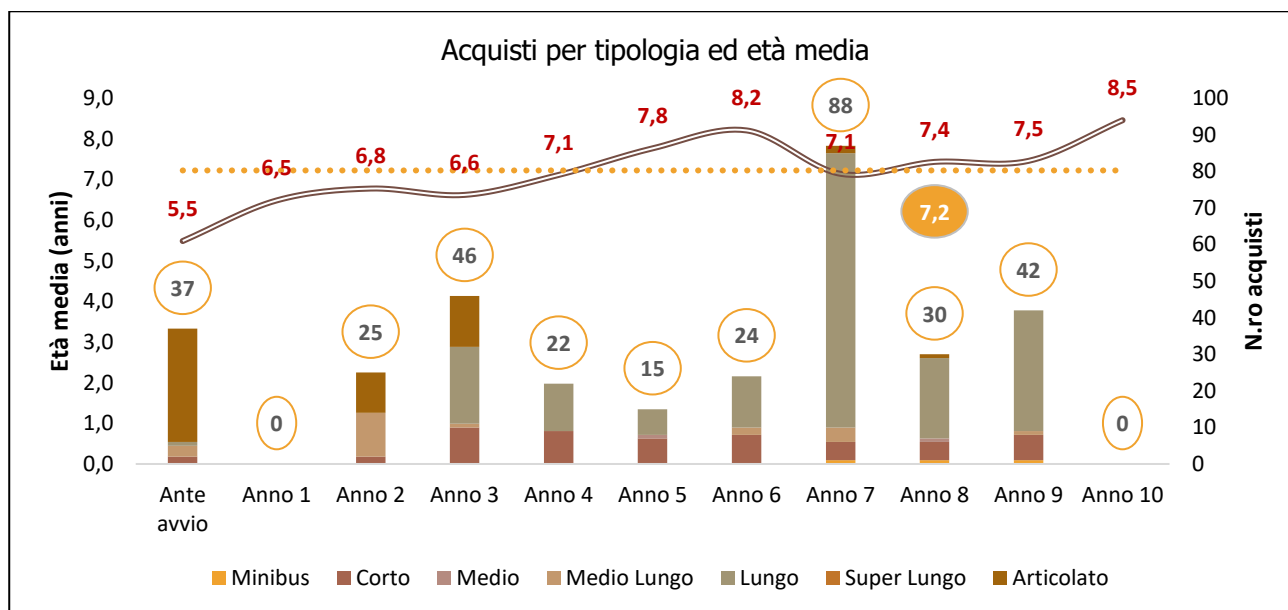


Tabella 3-17 Evoluzione età media del parco in funzione degli ingressi previsti

In tema di alimentazione, invece, il piano di acquisti prevede l'acquisto con contribuzione di autobus elettrici (se per impiego urbano) e a metano (se per impiego extraurbano). Complessivamente, la flotta all'avvio del servizio sarà costituita per la quasi totalità da veicoli a basso impatto ambientale (Euro6, metano, elettrico). Al termine dell'affidamento si avrà un parco costituito per il 57% da autobus a metano, per il 37% da veicoli elettrici e per l'11% da veicoli Diesel Euro 6 e ibridi a gasolio.

Il dato dell'età media e della quota di autobus a basse o zero emissioni rappresenta un minimo posto dall'Agenzia e potrà essere migliorato dai concorrenti in sede di gara.

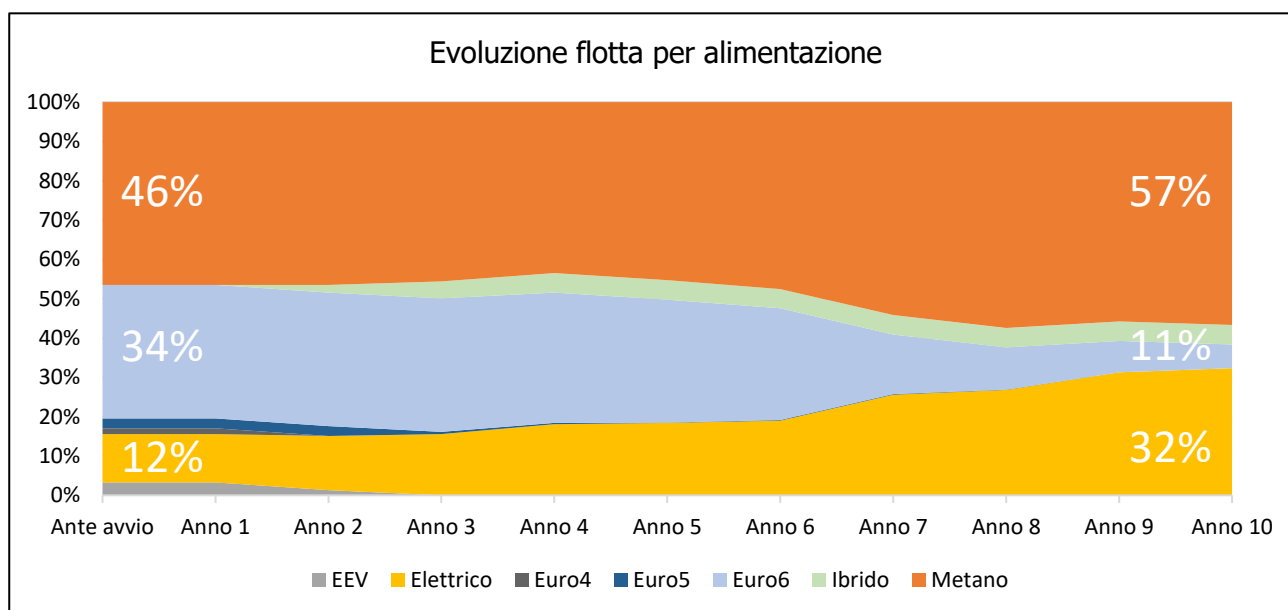


Tabella 3-18 Evoluzione alimentazione del parco in funzione degli ingressi previsti

Materiale rotabile: Metromare

Il servizio Metromare di Rimini è erogato con 9 filobus di 18,6 mt VAN HOOL Exqui.City 18 t da 142 posti ciascuno, acquistati e immatricolati nel 2021 e di proprietà di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini che li metterà a disposizione del nuovo operatore in comodato d'uso gratuito. Non sono previsti nuovi acquisti in corso di affidamento per l'erogazione di questo servizio.

Si tenga conto, tuttavia, che è in corso di realizzazione il prolungamento del Metromare, con un secondo stralcio che proseguirà il suo percorso verso nord, fino al quartiere fieristico. L'opera, finanziata tramite il PNRR con 60 milioni di euro, è stata aggiudicata e la road map prevede la conclusione dell'infrastruttura al 30 giugno 2026. Il tracciato aggiuntivo prevede un percorso in sede protetta di circa 4,2 km e i passaggi avranno una frequenza di 7 minuti e mezzo. Ciò permetterà di connettere la stazione ferroviaria di Rimini al quartiere fieristico, con sei fermate intermedie e con un tempo di percorrenza della tratta stimato in 9 minuti. Con l'attivazione del prolungamento il tracciato arriverà ad una estensione di 14 km con 23 fermate e con tempo di percorrenza stimato di 31 minuti.

Relativamente all'impatto sui costi e sui ricavi, l'estensione del Metromare non si prevede che determinerà effetti sostanziali: le percorrenze aggiuntive saranno infatti compensate da una rimodulazione dei km previsti su gomma; i costi di esercizio delle percorrenze aggiuntive sul Metromare (con una velocità commerciale superiore e trazione elettrica) saranno non superiori a quelli della Linea 9. Non essendo attualmente definibili tutte le variabili sull'impianto eventuali nuove percorrenze saranno trattate contestualmente all'entrata in esercizio. Mentre i costi connessi alla realizzazione dell'infrastruttura e all'acquisto dei mezzi saranno coperti interamente da finanziamento pubblico. I costi della centrale operativa, infine, non subiranno variazione rispetto a quelli legati all'attuale tratta.

Materiale rotabile: filobus linea 11

Il servizio relativo alla filovia della linea 11 è effettuato con 6 filobus immatricolati nel 2009, di cui 2 immatricolati acquistati senza contribuzione. Si ritiene che, per svolgere il servizio, siano necessari 3 filobus, stante anche la riduzione significativa delle percorrenze su questa linea. Pertanto, si prevede l'acquisto con contribuzione al 100% di 3 nuovi filobus da inserire in corso di affidamento, per il rimpiazzo di altrettanti veicoli a fine vita tecnica.

Materiale rotabile: traghetti Ravenna

Per quanto riguarda il servizio di navigazione, i natanti che erogano il servizio sono essenzialmente due:

- Traghetto "Baleno", immatricolato nel 1995: LFT 23,97 m, stazza 49,31 TSL, motori diesel 2 x 161,82 kW
- Traghetto "Azzurro" immatricolato nel 1997: LFT 29,5 m, stazza 49,86 TSL, motori diesel 2 x 161,8 kW

Entrambi, indispensabili, sono stati acquistati con contribuzione pubblica e alla data di avvio del servizio avranno ancora almeno 3 anni di vita residua (considerando 35 anni la vita utile per queste imbarcazioni).

Si prevede in ogni caso l'acquisto – interamente con risorse pubbliche- di un nuovo natante in corso di affidamento che sostituirà a partire dal 2029 il traghetto "Baleno".

Il nuovo natante sarà ad alimentazione elettrica e il progetto di costruzione del natante prevede anche la realizzazione delle infrastrutture di ricarica presso le Banchine. Il secondo traghetto potrà continuare ad essere utilizzato come scorta e come rinforzo per il servizio estivo.

3.4 Beni immobili

3.4.1 Rimesse

Le rimesse principali per l'erogazione dei servizi di TPL di Ambito sono 4:

- Deposito Rimini – Via C.A. dalla Chiesa n. 40: l'impianto è ubicato nel quadrante sud-ovest di Rimini ed occupa una superficie di ca 30.500 mq, di cui 27.000 destinati al rimessaggio dei veicoli e 3.500 di officina. Adiacente alla Rimessa è presente una palazzina uffici di proprietà dell'attuale gestore e messa a disposizione dell'Impresa Affidataria. Il deposito è inoltre provvisto di:
 - un impianto di rifornimento carburante;
 - un impianto di autolavaggio;
 - stazioni di ricarica bus elettrici (i punti di ricarica previsti sono sufficienti per l'alimentazione della flotta elettrica già ordinata e di cui è prevista l'entrata in servizio entro il 2026);
- Deposito di Forlì-Via Pandolfa n.50-52: Situato nel quadrante nord-est di Forlì, il deposito occupa una superficie totale di 10.000 mq. Il deposito, oltre alle pensiline di ricovero dei bus, è dotato di una palazzina uffici e di un capannone con officina attrezzata e magazzino. Esso è inoltre munito di:
 - autolavaggio;
 - stazione di rifornimento carburante;
 - stazioni di ricarica bus elettrici (i punti di ricarica previsti sono sufficienti per l'alimentazione della flotta elettrica già ordinata e di cui è prevista l'entrata in servizio entro il 2026);
 - impianto fotovoltaico di potenza ca 100 kW
 - uffici.
- Deposito Cesena-Via Spinelli n. 140: situato nel quadrante nord-est di Cesena, il deposito occupa una superficie di ca 9.500 mq, di cui 8600 mq riservati al rimessaggio dei veicoli e 930 mq di officina. L'impianto è inoltre dotato di:
 - pensiline di ricovero dei bus;
 - autolavaggio;
 - impianto di rifornimento carburante;
 - stazioni di ricarica bus elettrici (i punti di ricarica previsti sono sufficienti per l'alimentazione della flotta elettrica già ordinata e di cui è prevista l'entrata in servizio entro il 2026);
 - uffici.
- Deposito Ravenna- Via delle Industrie n.120: l'impianto è ubicato nel quadrante nord-est di Ravenna ed occupa una superficie di circa 25.000 mq, di cui 2.786 mq di officina. Il deposito è inoltre dotato di un impianto di erogazione del carburante e un autolavaggio;

A questi impianti principali se ne aggiungono altri 2 secondari:

- Piazzale attrezzato Cesenatico – Via Litorale Marina: il piazzale attrezzato è situato nel quadrante sud di Cesenatico e occupa una superficie di 3.900 mq interamente destinati al rimessaggio dei veicoli.

- Deposito S. Piero in Bagno- Via L. da Vinci n.66: il deposito occupa una superficie di 1.175 mq, di cui 450 mq destinati al rimessaggio dei bus e 700 mq di officina. L'impianto è dotato di un impianto di erogazione del carburante.

Ubicazione Impianto		Funzione Impianto			Superficie totale (mq)	Canone di locazione (€)	Proprietà
Comune	Indirizzo	Deposito	Officina	Uffici			
Rimini	Via C.A. dalla Chiesa	X	X	X	30.585	580.025	PMR
Forlì	Via Pandolfi	X	X	X	10.774	471.000	Liviattellus
Cesena	Via Spinelli	X	X	X	9.541	380.000	ATR
Ravenna	Via delle Industrie	X	X	X	25.000	487.373	RH
S. Piero in Bagno	Via L. da Vinci	X	X		1.175	36.000	ATR
Cesenatico	Via Litorale Marina	X			3.900	48.000	ATR
Totale					80.975	2.002.398	

Tabella 3-19 Impianti soggetti a obbligo di subentro

Complessivamente i 4 impianti principali sono in grado di ospitare oltre 600 autobus e quindi la quasi totalità della flotta, che in parte potrà essere ospitata nei 3 impianti secondari, nonché in altri attestamenti notturni nei singoli comuni più periferici.

A questi impianti si aggiungono i seguenti:

- Officina di Porto Corsini per il servizio del Traghetto, il cui canone è ricompreso nel canone di locazione del deposito di Ravenna di via delle Industrie;
- Infrastrutture per il Metromare e l'impianto filoviario della linea 11 di Rimini di proprietà di PMR (Società patrimoniale del Comune di Rimini).

Ubicazione Impianto		Canone di locazione (€)	Proprietà
Comune	Indirizzo		
Rimini-Riccione	Impianto filoviario L.11	116.677	PMR
Rimini	Infrastruttura Metromare	1.100.000	PMR
Totale		1.216.677	

Tabella 3-20 Infrastrutture filoviarie per erogazione dei servizi di Linea 11 e Metromare

Per quanto riguarda invece la classificazione dei beni strumentali secondo i criteri ART, si rileva anzitutto che le rimesse sono considerate per definizione non condivisibili e pertanto possono essere definite "Indispensabili", ma non "Essenziali". Le altre condizioni sono:

- la non sostituibilità: quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già attrezzate o comunque rapidamente adattabili;
- la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, condizione verificata quando gli impianti necessari:
 - non possono essere realizzati ex novo (in tempo) perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici;
 - pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

Quanto alla condizione di non sostituibilità, si ritiene che tutti gli impianti sopra menzionati non siano intercambiabili, per dimensione, ubicazione, natura e attrezzaggio, con altri impianti.

La condizione di "non duplicabilità" è invece verificata laddove non esistano alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente, in termini di costi e/o tempi di realizzazione. Anche sotto questo profilo, i depositi non duplicabili a costi socialmente sostenibili sono tutti quelli menzionati, tenuto conto del fatto che:

- i depositi di Via Pandolfi a Forlì, di Via delle Industrie a Ravenna e di Via C.A. dalla Chiesa a Rimini:
 - sono destinatari di risorse pubbliche destinate alla loro elettrificazione il cui vincolo di utilizzo per il servizio di TPL si estende inevitabilmente all'intera struttura;
 - sono ubicate in aree considerate congrue dai Comuni e non sono previste altre aree all'interno degli stessi comuni con caratteristiche tali da assicurare, in tempi compatibili con la gara, la realizzazione di strutture di analoga complessità;
- il deposito di Via Spinelli a Cesena è in corso di metanizzazione parzialmente finanziato con risorse pubbliche;
- i depositi di S. Piero in Bagno e di Cesenatico sono stati destinatari di finanziamenti pubblici non ancora ammortizzati;
- gli impianti filoviari della linea 11 e del Metromare, nonché l'officina di Porto Corsini non sono duplicabili a costi socialmente sostenibili a causa della loro peculiare funzione.

Gli impianti saranno messi a disposizione a titolo di locazione. I valori indicati nella tabella fanno riferimento ai canoni attualmente corrisposti alle società patrimoniali, che dovranno in ogni caso essere verificati e confermati a seguito delle perizie giurate in corso di svolgimento.

3.4.2 Impianti di fermata

Gli impianti di fermata sono attualmente gestiti con la seguente formula:

1. Per Cesena, Forlì, Rimini la manutenzione ordinaria e straordinaria è in capo alle società patrimoniali dei Comuni capoluogo, che se ne occupano a fronte del riconoscimento di canone annuo ed alle quali è riservata la possibilità di sfruttare gli spazi pubblicitari alle fermate, in particolare sulle pensiline.
2. Per Ravenna la manutenzione ordinaria e straordinaria è in capo ad AMR a fronte del riconoscimento di un Canone da parte di Ravenna Holding, società Patrimoniale del Comune di Ravenna. Lo sfruttamento degli spazi pubblicitari alle fermate, in particolare sulle pensiline viene direttamente regolato da AMR per tramite di Contratti verso soggetti terzi.

Nel corso del nuovo affidamento, la manutenzione ordinaria e straordinaria non sarà a carico del nuovo affidatario. Nel complesso, l'ambito Romagna conta circa 9mila fermate, mentre le pensiline sono circa 1.650.

Impianti di fermata	PMR	FMI	ATR	RH	Totale
Provincia	Rimini	Forlì-Cesena		Ravenna	
Autostazioni	0	1	0	0	1
Fermate	3.745	1.206	1.583	2.581	9.115
Pensiline	509	305	272	269	1.355
Pensiline di proprietà degli Enti	31	3	80	188	302
Totale pensiline	540	308	352	457	1.657
Totale paline e pensiline	4.285	1.514	1.935	3.038	10.772
Costo annuo (€)	116.000	205.000	143.000	150.000	630.000

Tabella 3-21 Impianti di fermata e relativo costo annuo

Da questo elenco sono da ritenersi escluse le Paline cosiddette "elettroniche – intelligenti" di proprietà del Gestore. Questi impianti seguono anche attualmente un iter diverso per quello che concerne la manutenzione in quanto sono strettamente funzionali agli apparati tecnologici strumentali all'erogazione del servizio (AVM).

L'Impresa Affidataria dovrà utilizzare le paline di fermata per l'affissione delle informazioni inerenti le linee a servizio delle stesse e curarne la manutenzione e l'aggiornamento.

Tra gli impianti strumentali all'erogazione del TPL di Ambito, infine, si menziona anche la nuova autostazione di Cesena realizzata presso la Stazione Ferroviaria, con le risorse del Comune di Cesena. L'impianto, inaugurato il 21 giugno scorso sarà gestito integralmente dal Comune di Cesena, che quindi si occuperà della manutenzione ordinaria e straordinaria senza determinare un impatto economico a carico del nuovo gestore.

Provincia	# Paline intelligenti
Provincia FC	138
Provincia RA	50
Provincia RN	58
Totale paline e pensiline	246

Tabella 3-22 Paline intelligenti articolate per provincia

3.5 Beni mobili

Per quanto riguarda la tecnologia, anch'essa strumentale all'erogazione dei servizi, il quadro è eterogeneo.

Per quanto concerne il **sistema AVM**:

- il gestore attuale ha siglato un accordo di fornitura di circa 300 sistemi da installare sui nuovi bus, in corso di installazione che dovrà concludersi entro la scadenza della proroga, fissata al 31 dicembre 2026. Tali sistemi sono finanziati con le risorse comunitarie del POR-FESR al 50%;
- i sistemi installati sugli autobus più vecchi (circa 300) sono di proprietà delle Province e messi a disposizione del gestore in comodato d'uso gratuito;
- i sistemi AVM del Metromare sono stati interamente finanziati e sono oggetto di subentro gratuito.

Per quanto concerne il **sistema di bigliettazione elettronica (SBE)**: è in corso di realizzazione la migrazione a un nuovo sistema hardware e software. Pertanto, il subentro avrà come oggetto esclusivo la nuova tecnologia in fase di adozione. Il nuovo SBE comprende sia il sistema centrale sia i sistemi di bordo (validatrici, connesse con il sistema AVM) entrambi finanziati con le risorse comunitarie del POR-FESR tra il 30% e il 50%.

Per quanto riguarda i **sistemi di conta-passeggeri**: saranno presenti su tutti gli autobus di subentro e sono parte integrante dell'autobus e quindi soggetti a subentro assieme all'autobus su cui sono installati senza costi aggiuntivi.

Per quanto riguarda i **sistemi di videosorveglianza**, invece: il gestore attuale intende installare su tutti i bus del parco, a regime, i nuovi sistemi Streamax finanziati al 50% con le risorse del POR-FESR. La tecnologia funzionerà anche da conta-passeggeri e sarà dotato di un sistema centrale.

Saranno oggetto di subentro, infine, anche i **sistemi radio** (sistema centrale + ripetitori) acquistati in autofinanziamento da parte del gestore attuale.

La documentazione di gara conterrà tutta la documentazione tecnica descrittiva dei sistemi tecnologici di cui sopra e oggetto di subentro (caratteristiche, architettura, specifiche tecniche, protocolli di comunicazione, manuali, ecc.). Si segnala che, stante la vetustà dei dati relativi alla tecnologia di bordo, è in corso l'aggiornamento della raccolta dati i cui risultati saranno riportati nella documentazione di gara.

3.6 Monitoraggio degli investimenti

Gli investimenti su materiale rotabile e beni mobili indicati nei paragrafi precedenti rappresenteranno un vincolo per l'IA. Nel corso dell'affidamento, l'Agenzia monitorerà l'effettuazione degli investimenti previsti attraverso i seguenti strumenti:

1. Report periodici: l'IA è tenuta a presentare un report annuale con il dettaglio degli investimenti effettuati rispetto al programmato nonché il cronoprogramma degli investimenti da effettuare;
2. Audit e verifiche ispettive: facoltà per l'Agenzia di effettuare verifiche programmate o a sorpresa per controllare la conformità degli investimenti con quanto previsto nel CdS;
3. Indicatori di Performance (KPI): l'EA stabilisce indicatori di performance per valutare l'efficienza e l'efficacia degli investimenti, in termini di: classe ambientale dei veicoli acquistati in autofinanziamento; anzianità dei veicoli acquistati in autofinanziamento.

In caso di mancata realizzazione degli investimenti indicati nella presente Relazione, per ciascun anno di ritardo è prevista l'applicazione di una penale di importo pari a una rata dell'ammortamento dell'investimento non effettuato (bus o altro bene mobile/immobile). Qualora il bene fosse acquistato con contribuzione pubblica, la rata è calcolata in proporzione alla quota di autofinanziamento spettante all'IA.

Il monitoraggio sarà effettuato eventualmente anche sugli investimenti in impianti strumentali (impianti di rifornimento e di ricarica) al fine di verificarne la tempestività nonché la conformità in termini di sicurezza e impatto ambientale, con riferimento agli standard nazionali.

4 DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO

Il riferimento fondamentale per la disciplina del trasferimento del personale è la lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (nella versione vigente, che è stata modificata in sede di conversione e con la L.123/15 di conversione del D.L. 96/17) che prevede "in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara":

- "il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti";
- "applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹, del 12 marzo 2001»

La Delibera ART 154/2019, con la Misura 21 che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che "l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente" e che:

- 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;
- 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."

Durante i mesi di febbraio/marzo 2024 si è svolto il percorso di Consultazione nell'ambito della cd "Clausola sociale" con i Gestori affidatari e le OO.SS. al fine di individuare il personale dei Gestori Uscenti da trasferire alle Imprese Affidatarie.

Il 21.02.2024 si è tenuta la seduta pubblica della Consultazione con i soggetti portatori di interessi in cui è stato presentato il relativo Documento per poi essere pubblicato sul sito istituzionale di AMR affinché tutti i portatori d'interesse potessero trasmettere osservazioni e contributi; viste anche le richieste pervenute da alcuni portatori di interesse, in relazione all'oggetto della Consultazione indetta da AMR, il termine è stato riaperto fino al giorno 08.04.2024. Alla seduta hanno partecipato gli attuali Gestori, le OO.SS. e tutti gli altri portatori di interessi (società proprietarie degli asset patrimoniali, associazioni consumatori, ecc.) ed ha avuto ad oggetto, tra gli altri, l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

4.1 Dati raccolti presso i Gestori

La raccolta dati presso i gestori fa riferimento al personale adibito ai servizi di TPL alla data del 30 giugno 2021. La base dati è stata strutturata per:

- raccogliere informazioni anche sul personale impiegato in modo promiscuo su servizi diversi dal TPL oggetto della procedura di gara;
- rendere più agevole la quantificazione del personale oggetto di subentro;
- articolare meglio le informazioni relative alle diverse componenti del costo del personale, anche al fine di una più puntuale verifica della correttezza e congruità delle informazioni.

Gli attuali gestori hanno trasmesso i dati del personale non dirigente impiegato per lo svolgimento di tali servizi individuato dalle stesse imprese con criteri interni. Si segnala che, stante la vetustà dei dati relativi al personale

adibito ai servizi del TPL di Ambito, è in corso l'aggiornamento della raccolta dati i cui risultati saranno riportati nella documentazione di gara.

Il personale impiegato al 30 giugno 2021 sui servizi di TPL dell'Ambito Romagna è costituito da 1.147 addetti, pari a 1132,95 FTE, di cui:

- 874 autisti;
- 38 addetti al movimento;
- 69 addetti alla manutenzione;
- 7 addetti di deposito;
- 145 addetti amministrativi e commerciali;
- 13 addetti alla navigazione.

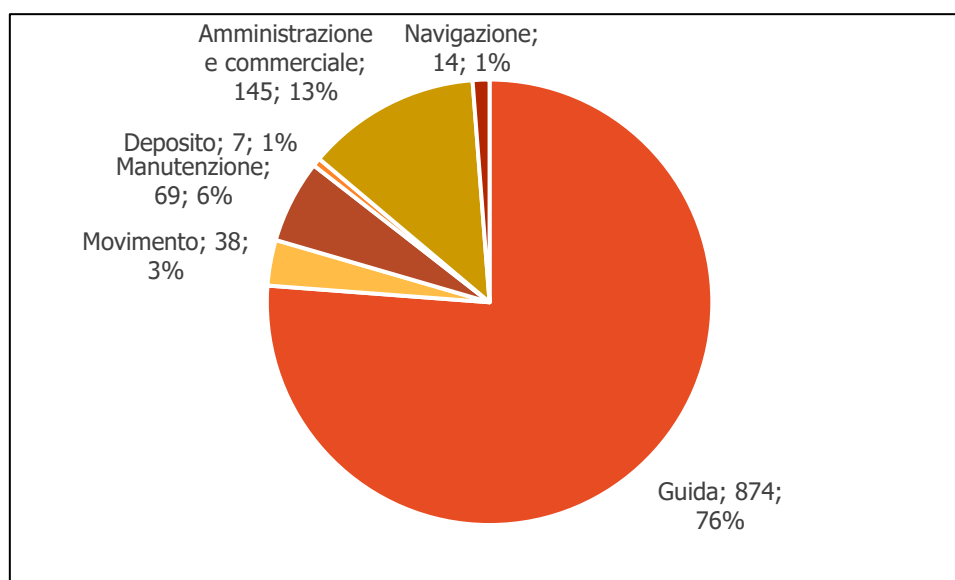


Tabella 4-1 Personale adibito ai servizi di TPL (Fonte: raccolta dati 2024)

4.2 Clausola sociale e individuazione del Personale

Il criterio per individuare il personale cui si applica la clausola sociale (per le sole imprese che non svolgono esclusivamente i servizi oggetto di gara, alle quali la clausola si applica a tutto il personale non dirigente, se assunto a tempo indeterminato) è il seguente: **tutto il personale attualmente impiegato in modo esclusivo o in percentuale superiore al 50% dell'orario di lavoro** nella produzione dei servizi oggetto di gara, ad esclusione del personale in forza alle imprese in subaffido.

Gli addetti assunti a tempo indeterminato sono 1.020, tutti impiegati in una percentuale superiore al 50%. Ne deriva che, sulla base di tale criterio, la clausola sociale si applica a tutto il personale assunto a tempo indeterminato.

Come illustrato dettagliatamente nella tabella che segue, il trasferimento del Personale al nuovo gestore dei servizi riguarderà¹⁷:

- 762 autisti (con un costo medio annuo per addetto di 41.162 €);
- 37 addetti al movimento (con un costo medio annuo di 52.341 €);
- 67 addetti alla manutenzione (con un costo medio annuo di 40.732 €);
- 7 addetti di deposito (con un costo medio annuo di 45.085 €);
- 134 addetti amministrativi/commerciali (con un costo medio annuo di 48.333 €);
- 13 addetto alla navigazione (con un costo medio annuo di 44.580 €).

Profilo professionale	Numero	FTE	Costo totale	Costo totale
Guida	762	759,36	31.256.544	41.162
Movimento	37	37,00	1.936.599	52.341
Manutenzione	67	66,54	2.710.274	40.732
Deposito	7	7,00	315.595	45.085
Amministrazione e commerciale	134	127,44	6.159.387	48.333
Navigazione	13	13,00	579.539	44.580
Totale	1.020	1010,33	42.957.937	42.519

Tabella 4-2 Personale TPL per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2021)

I costi – totali e per categoria - non includono alcune competenze variabili (straordinari, mensa, buoni pasto, vestiario, spese sanitarie, integrazioni a fondi pensionistici, diarie, trasferte, ecc.) che dipendono dall'organizzazione aziendale: essi, pertanto, non rappresentano il costo effettivamente sostenuto dalle imprese affidatarie e sono stati considerati in misura forfettaria nell'elaborazione del PEFS.

Successivamente alla predisposizione degli elenchi da allegare alla documentazione di gara, per la verifica del diritto dell'applicazione dell'obbligo di assorbimento da parte dell'IA per il personale assunto successivamente alla pubblicazione del Capitolato di gara (o dell'invio della lettera d'invito), cui sarà allegato l'elenco del personale da trasferire, si applicherà la seguente regola: possibilità di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con un numero equivalente e con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.

In corso di affidamento non sono previste variazioni significative del volume di produzione o della configurazione del servizio; pertanto, si prevede che la consistenza del personale resti sostanzialmente invariata. Ciò al netto delle assunzioni da realizzare all'avvio del nuovo servizio per il completamento del personale o in funzione del turnover degli addetti.

In sede di gara, sarà inoltre previsto un sistema premiale per le imprese partecipanti che si impegneranno ad assumere in via prioritaria il personale attualmente in forza ai subaffidatari in caso di necessità.

¹⁷ Il costo totale qui riportato non considera indennità per straordinari e altri costi variabili.

5 REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

I requisiti di partecipazione degli operatori sono definiti negli atti di gara tenuto conto delle previsioni normative e regolatorie di riferimento.

Oltre ai tali requisiti minimi, si richiede a ciascun concorrente:

- l'avere prodotto un volume di percorrenze annuo di servizio pubblico almeno pari alle vetture*km della provincia più piccola in termini di produzione offerta;
- l'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) o equivalente titolo europeo;
- un patrimonio netto disponibile all'ultimo Bilancio approvato pari e non inferiore al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (come da Del. ART n. 154/2019);
- il possesso nel quinquennio precedente la data di pubblicazione del bando di un risultato totale netto di esercizio (somma algebrica dei risultati di bilancio di ciascun esercizio) positivo;
- il possesso delle certificazioni ISO 9001 e ambientale UNI EN ISO 14001/2015;
- la gestione di un anno, negli ultimi tre anni, di almeno una linea filobus;
- la gestione di un anno, negli ultimi tre anni, di un servizio di navigazione marittima o in acque interne negli ultimi tre anni.

Gli ultimi due requisiti sopra esposti potranno essere soddisfatti o direttamente o tramite avalimento (come da norma). Inoltre, per l'esecuzione del servizio si potrà ricorrere al subappalto secondo le disposizioni previste dalla normativa in essere.

In caso di raggruppamento, l'aggiudicatario dovrà costituire una **società di scopo** dedicata ai servizi di TPL della Romagna che stipulerà il contratto di servizio.

6 CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

Le offerte presentate verranno valutate da una commissione di gara secondo criteri prestabiliti che tengono conto delle seguenti componenti:

- 1) Punteggio tecnico (**peso: 70%**): basato sulla qualità del progetto tecnico e sull'adeguatezza delle risorse e delle soluzioni proposte;
- 2) Punteggio economico (**peso: 30%**): basato sul prezzo offerto e sulla competitività economica dell'offerta.

Nell'ambito dei criteri di aggiudicazione, inoltre, saranno previsti meccanismi premiali per i concorrenti che si impegneranno a proporre soluzioni tecniche e/o economiche migliorative in materia di:

- caratteristiche dei beni strumentali al servizio di TPL di bacino;
- qualità erogata e percepita;
- servizi aggiuntivi.

7 OBIETTIVI DEL CDS

Nei paragrafi che seguono sono indicati gli obiettivi minimi definiti dall'EA che il nuovo affidatario è tenuto a perseguire nel corso del CdS, ai sensi della Misura 16 della Delibera n. 154/2019. In particolare, sono descritte le modalità di monitoraggio che saranno adottate dall'EA e definito il sistema di penali da applicare in caso di mancato conseguimento degli obiettivi per motivi riconducibili all'EA. Nei paragrafi sono dettagliati, in particolare:

- le "condizioni minime di qualità" (CMQ) del servizio di TPL di Ambito, previste dall'EA nel CdS in coerenza con la regolazione applicabile;
- gli indicatori quali-quantitativi (KPI), corrispondenti al set minimo definito dall'ART.

7.1 Condizioni Minime di Qualità (CMQ)

Il contratto di servizio recepisce le condizioni minime di qualità (CMQ) contenute nell'Allegato A alla Delibera ART n. 53 del 2024 avente ad oggetto l'atto di regolazione recante le "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. d) del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214".

L'allegato al presente documento individua puntualmente indicatori di qualità, in particolare in materia di:

1. Regularità, puntualità e affidabilità del servizio;
2. Accessibilità commerciale;
3. Contrasto all'evasione tariffaria;
4. Accessibilità di mezzi e infrastrutture (PMR);
5. Sostenibilità ambientale;
6. Informazione all'utenza;
7. Pulizia e comfort.

Per una parte di tali indicatori il livello minimo è definito direttamente dall'Autorità e fissato nel predetto Allegato al 100%, per altri la soglia minima è stabilita dall'EA (si veda l'Allegato al presente Documento). Nella tabella in basso sono riportati gli indicatori oggetto di monitoraggio e le corrispondenti modalità di rilevazione.

Fattore di qualità	Indicatori	Modalità di rilevazione
Produzione, Puntualità e Affidabilità	Potenzialità del servizio (POT); Affollamento del servizio (AFF); Sistema di monitoraggio (AVM); Sistema di rilevazione dati (RIL); Puntualità, Affidabilità	Sistema AVM e contapax
Rete di vendita	Canali di vendita su tutta la rete (ACV); Bigliettazione telematica (BTEL); Funzionamento biglietterie automatiche (BAUT); Funzionamento validatrici (VAL)	Sistema SBE e Report dell'Affidatario
Controllo evasione tariffaria	Esecuzione dei controlli (H_CTR)	Report dell'Affidatario
Accessibilità alle PMR	Fruibilità dei servizi alle PMR (SPMR); Fermate accessibili alle PMR (FPMR)	Report dell'Affidatario e Rilevazioni Ente Affidante

Fattore di qualità	Indicatori	Modalità di rilevazione
Sostenibilità ambientale	Sostenibilità parco veicolare (SP); Intensità emissiva (IE), Efficienza energetica (EE)	Report dell'Affidatario
Conformità materiale rotabile	Cicli pulizia programmati (PUL); conformità pulizia (PUL_CONF); Dotazione impianti di climatizzazione (CLIMA); funzionamento impianti di climatizzazione (CLIMA_FUNZ); Dotazione impianti tecnologici (TECNO); funzionamento impianti tecnologici (TECNO_FUNZ);	Report dell'Affidatario e Rilevazioni Ente Affidante
Informazioni all'utenza	Prima (INFO_ANT) e durante il viaggio (INFO_DU)	Rilevazioni Ente Affidante

Tabella 7-1 Indicatori CMQ in corso di affidamento

Le penali saranno applicate in proporzione agli scostamenti dei singoli indicatori rispetto agli standard individuati, secondo la formula indicata nella Misura 5 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 53/2024:

$$P_x = \alpha [P_u * (CMQ_x - L_x) * K_x * R_x]$$

Dove:

α = coefficiente di gradualità della penale, varia da 0,5 per il primo anno fino a 1 per gli anni successivi al primo

P_u = importo unitario della penale

CMQ_x = livello minimo di prestazione richiesto per l'anno x

L_x = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo

K_x = coefficiente di mitigazione della pena

R_x = coefficiente annuale incrementale per reiterazione della non conformità

Il livello massimo dell'insieme delle penali applicabile è pari all'utile ragionevole annuo, come previsto dalla Delibera ART n. 53/2024.

In ogni caso, oltre alle penali relative al sistema della qualità, le percorrenze non effettuate saranno oggetto di proporzionale decurtazione del corrispettivo. Pertanto, le Penali sono aggiuntive a tale riduzione (aspetto quantitativo) e costituiscono un onere aggiuntivo per le imprese affidatarie legate alla qualità del servizio.

Gli indicatori e gli standard sono inseriti in uno specifico allegato allo Schema di contratto di servizio che riporta nel dettaglio le modalità di rilevazione e di individuazione degli standard e delle non conformità, nonché le relative Penali.

Con riferimento alla modalità di rilevazione degli indicatori di cui al presente documento, gli indicatori medesimi si dividono in tre categorie:

- calcolati con il supporto di sistemi tecnologici (AVM, SBE e Contapasseggeri);
- definiti sulla base della documentazione fornita dall'IA, ai sensi del Contratto di Servizio;
- rilevati tramite ispezioni e verifiche, anche campionarie, promosse dall'Agenzia, direttamente o tramite personale abilitato per legge o ancora tramite società terze.

Oltre alla rilevazione della «Qualità erogata» di cui al presente documento, sarà monitorata la **qualità “attesa e percepita”** attraverso:

- indagini di *customer satisfaction* (ICS) con cadenza semestrale, finalizzate a monitorare il livello di soddisfazione dell'utenza e la qualità attesa. Le indagini saranno a carico dell'EA e realizzate mediante la somministrazione all'utenza di questionari.
- indagini triennali sulle preferenze dichiarate e sulle motivazioni di non utilizzo del servizio dei non utenti (IPD).

Il monitoraggio sarà in capo all'EA, che valuterà annualmente il mancato raggiungimento degli obiettivi previsti nell'ambito del CdS. Gli eventuali importi derivanti dall'applicazione di penali saranno utilizzati per implementare piani di miglioramento della qualità erogata.

La **qualità del servizio** sarà misurata anche in accordo alle previsioni della normativa europea **UNI EN 13816:2002** – *Trasporto pubblico di passeggeri: Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio*, attraverso:

- **Monitoraggio della qualità attesa e percepita:** da effettuarsi in accordo con la succitata UNI EN 13816:2002
- **Monitoraggio della qualità erogata:** da effettuarsi in accordo alla normativa europea **UNI EN 15140:2006** – *Trasporto pubblico di passeggeri: Requisiti fondamentali e raccomandazioni per i sistemi che misurano la qualità del servizio erogato*

L'insieme di indicatori di qualità applicati ai servizi sono determinati nella documentazione di gara.

7.2 Indicatori KPI

Gli obiettivi del nuovo CdS in termini di efficienza-efficacia dei servizi sono riportati nell'Allegato alla presente Relazione e costituiscono il contenuto minimo indicato nell'Annesso 7 alla Delibera n. 154/2019.

Il valore degli indicatori di ricavi e costi è individuato per il primo anno di affidamento, a partire dal secondo anno è poi indicizzato in misura pari all'inflazione programmata, stimata al 1,8% annuo.

L'indicatore di efficienza-produttività è calcolato con riferimento all'ipotesi di produzione diretta al 100% (senza considerare l'ipotesi di subaffido).

Il valore target del coverage ratio è stimato attorno al 30%, che corrisponde sostanzialmente al livello raggiunto dal TPL di Ambito Romagna nel corso del 2019, l'ultimo anno pre-pandemico.

La velocità commerciale effettiva sarà invece monitorata attraverso i sistemi AVM a bordo dei veicoli.

Le penali non sono applicate all'IA se il mancato raggiungimento di tali indicatori è riconducibile alla condotta dell'EA o a eventi di forza maggiore; negli altri casi le penali sono da ritenersi implicite in quanto il mancato raggiungimento degli obiettivi rappresenta di per sé un onere interamente a carico dell'Impresa Affidataria. Ne consegue che l'importo della penale è da considerarsi pari all'intero effetto prodotto dal mancato raggiungimento degli obiettivi fissati.

Per quanto riguarda il monitoraggio, in caso di mancata realizzazione – parziale o totale – degli investimenti programmati si applicherà una penale pari a una rata di ammortamento annuale relativa all'investimento non effettuato.

8 PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – CRITERI DI REDAZIONE

8.1 Struttura del PEFS

Il PEFS viene predisposto in base alla Delibera ART n. 154/2019 (Allegato A – Misura 14) ed al relativo Annesso 5. La Delibera 154/2019 prevede una serie di indicazioni per la sua predisposizione e delle stime sulle quali esso si basa, che fanno riferimento, in particolare:

- ai principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 (Art. 4, par. 1 sulle voci di costo);
- all'articolo 17 del D.Lgs. 422/1997 e al DM 157/2018 (Decreto costi standard);
- alla Norma UNI 11282/2008 (valorizzazione degli autobus oggetto di subentro).

In particolare, nell'elaborazione del PEFS si è tenuto conto:

- in merito ai ricavi:
 - ricavi da traffico (per i quali si rinvia al paragrafo 1.2.3);
 - altri ricavi (utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori);
 - altri eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico";
- in merito ai costi:
 - spese per il personale, stimate utilizzando i dati trasmessi dagli attuali gestori e oggetto di subentro, (con le necessarie rettifiche per tenere conto dei rinnovi CCNL nel frattempo intercorse) ed applicando per l'ulteriore personale stimato come necessario, in aggiunta a quello oggetto di subentro, i valori medi di costo unitario del personale oggetto di subentro, nonché tenendo conto delle tabelle di cui al CCNL Autoferrotramvieri per le diverse qualifiche;
 - costi esterni, in base ad intervalli di valore corrispondenti ad appropriati benchmark (spese per l'energia, oneri per le infrastrutture, oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli, oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie, costi fissi);
 - ammortamenti, considerata la vita utile delle varie tipologie di cespiti che, nel caso degli autobus, prende a riferimento i criteri indicati nella norma UNI 11282/2008 e s.m.i..

Viene, inoltre, essere considerato un «ragionevole margine di utile».

Come riportato nella Misura 14 della Delibera ART 154/2019:

- il PEF simulato deve essere "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";
- "il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG";
- "tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: D.M. 157/2018) con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

Infine, la Delibera stabilisce due principi importanti:

- "l'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato"
- "l'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF".

Il PEFS definito dall'Autorità è, pertanto, un documento «ibrido», in quanto nella sua redazione si deve tenere in parte conto dei dati della gestione precedente (per effetto delle norme sul subentro) e in parte di dati di benchmark riferiti ad un'azienda efficiente.

8.2 Metodologia proposta

La redazione del PEFS è supportata da un modello logico di simulazione messo a punto da LeM TTA e trasposto in ambiente MS Excel™ che recepisce le innovazioni introdotte dall'ART con la Delibera 154/2019 relativamente alle modalità di calcolo della compensazione di gara e di applicazione della remunerazione del capitale.

Il modello è strutturato in diversi moduli alimentati con i dati economici e tecnici dell'affidamento in oggetto. Esso viene calibrato sulla base di una serie di ipotesi/assumption tese ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione nell'arco del periodo previsto per l'affidamento, tale per cui il VAN della compensazione variabile sia uguale al VAN della compensazione costante e al VAN della compensazione effettiva. Quest'ultima è calcolata:

- secondo il criterio WACC*CIN se il rapporto utile ragionevole/ricavi è superiore alla soglia stabilita dall'Autorità;
- secondo il criterio EBIT Margin se il rapporto utile ragionevole/ricavi è inferiore alla soglia stabilita dall'Autorità.

Dove la soglia definita dall'Autorità per l'applicazione del metodo EBIT Margin è pari al 50% del tasso di riferimento di mercato individuato dalla stessa ART nella Delibera n. 39/2025 e pari al 9,76%. La metodologia di calcolo della compensazione è illustrata più estensivamente nei paragrafi successivi.

La struttura logica del modello di simulazione (dati di input e output), secondo una logica basata sui processi industriali nei quali si articola la produzione del servizio, può essere esemplificata dallo schema sotto riportato.

Vengono pertanto considerate le 4 principali aree funzionali tipiche delle aziende di trasporto pubblico locale:

- Area Esercizio,
- Area Tecnica (manutentiva),
- Area Commerciale-Marketing e Qualità,
- Area Amministrazione e Struttura.

I parametri relativi alla produttività (ore guida per autista, incidenza dell'altro personale di esercizio, personale indiretto, percorrenze a vuoto) ed ai costi unitari sia del personale che esterni (carburante, consumi, spese generali, ecc.) costituiscono i "parametri standard" (intesi come parametri obiettivo di una gestione efficiente).

Nel modello i valori di tali parametri, pur partendo da riferimenti di benchmark, sono adattati allo specifico contesto e/o aggiornati con i dati più recenti, anche tramite opportuni indici di prezzo. Il modello viene in ogni caso alimentato con i dati reali (in termini di unità e costo) relativi a:

- personale in forza agli attuali gestori, articolato per mansione, e con costi effettivi soggetti ai vincoli del subentro;
- autobus che dovranno essere trasferiti, sia contribuiti e oggetti ad obbligo di acquisto da parte del subentrante (compresi gli autobus contribuiti che saranno messi in esercizio prima dell'avvio del servizio oggetto di gara) sia messi a disposizione da parte degli attuali gestori che gli aggiudicatari hanno la facoltà di acquistare.

Vengono inoltre definiti alcuni valori obiettivo relativamente ai costi del personale ed ai ricavi tariffari che risultano, tendenzialmente, rispondenti a diverse funzioni obiettivo:

- garantire la sostenibilità intertemporale dell'affidamento;
- favorire il conseguimento dell'efficienza produttiva nell'erogazione del servizio;
- favorire, laddove non sia già verificato, una tendenza all'allineamento dei costi agli standard e, laddove risultino già in linea, garantirne il mantenimento.

Il raggiungimento di tali obiettivi, in ottica intertemporale, è ottenuto intervenendo sulle seguenti variabili principali:

- a) incremento dei ricavi tariffari per effetto indicizzazione nonché contrasto all'evasione tariffaria;
- b) incremento della domanda di mobilità;
- c) eventuale riduzione del costo complessivo del personale con blocco parziale o totale del turnover.

Il modello, infine, consente di confrontare il costo di esercizio con quello derivante dall'applicazione dell'algoritmo di calcolo dei costi standard di cui al D.M. Trasporti 28 marzo 2018 per i servizi su Autolinea (modello basato sulla regressione lineare). I costi standard, utilizzati come riferimento per la definizione dei corrispettivi a base d'asta (quindi risultanti dai PEFS), sono calcolati inserendo nell'algoritmo di cui al DM 157/2018 i valori di vett-km e velocità commerciale di gara e opportunamente rettificato per tenere conto dei fattori di contesto, nonché indicizzato per tenere conto dell'inflazione maturata dal 2018 (data di pubblicazione del DM 157/2018) e il 2026 (anno precedente all'avvio stimato del servizio). Per la descrizione di tale metodologia si rinvia alla Relazione dei Lotti.

Tale confronto è necessario per rispondere al disposto del D.L. 50/2017 (art.27 comma 8-bis) che stabilisce l'obbligo per gli enti affidanti di utilizzare i costi standard determinati con il D.M. come "elemento di riferimento" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta.

Le leve di cui sopra, nonché i parametri delle diverse voci di costo sono definite anche al fine di allineare, tendenzialmente, il costo totale derivante dal PEFS con quello derivante dall'applicazione del costo standard, a valle delle necessarie rettifiche per tenere conto dei fattori di contesto.

La contestualizzazione tiene conto, in particolare de:

- i consumi di energia per tipologia di autobus e alimentazione;
- i costi di ammortamento tenuto conto della contribuzione pubblica agli investimenti.

8.3 Metodologia di calcolo del corrispettivo del PEFS

Per determinare il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, a partire da quello dell'anno base (indicizzato negli anni successivi di dell'affidamento), si è fatto riferimento agli indirizzi forniti dalle delibere ART prima richiamate.

La delibera ART 154/2019 prevede che il corrispettivo debba garantire l'equilibrio economico finanziario della gestione calcolando la «compensazione variabile» di cui all'Annesso 5a, come differenza tra le entrate e le uscite annue (compresa la remunerazione del capitale).

In alternativa, la Delibera prevede la possibilità di calcolare la «compensazione costante» (il cui valore è fisso per l'intera durata contrattuale) o la «compensazione effettiva» in ragione di particolari esigenze finanziarie dell'EA, a condizione che tali metodi alternativi producano lo stesso Valore Attuale Netto (VAN) della «compensazione variabile».

Per la gara in oggetto è stata individuata una «compensazione effettiva» che risponde alle esigenze finanziarie dell'EA, legate ai trasferimenti delle risorse da parte della Regione Emilia Romagna e degli Enti Locali. Le risorse a disposizione dell'Ente, infatti, sono adeguate nel tempo dalla Regione Emilia Romagna sia in base agli adeguamenti del Fondo Nazionale Trasporti, sia con risorse integrative della stessa Regione. Rispetto a tale andamento:

- la compensazione costante, essendo fissa per tutta la durata dell'affidamento, nei primi anni della Concessione sarebbe più elevata delle risorse disponibili e inferiore alle stesse negli ultimi anni;
- la compensazione variabile, che varia in base all'effettivo andamento anno per anno dei costi e dei ricavi della gestione, non è coerente con le risorse effettivamente a disposizione dell'Ente che hanno un andamento crescente nel tempo.

La compensazione effettiva è crescente negli anni in base al tasso programmato d'inflazione. Essa, a livello modellistico si compone di due elementi:

- una componente fissa per tutti gli anni di vigenza contrattuale corrispondente alla compensazione del primo anno contrattuale e che costituisce la variabile obiettivo del modello;
- una componente variabile, legata all'indicizzazione annua (pari al tasso di inflazione programmata) della componente fissa.

La compensazione così individuata produce lo stesso VAN della compensazione variabile (nonché di quella costante), rispettando pienamente il vincolo di uguaglianza indicato nell'Annesso 5a della Delibera 154/2019.

Eventuali scostamenti dell'inflazione effettiva rispetto a quella programmata, utilizzata per la predisposizione del PEFS da parte dell'EA e per la predisposizione del PEF di gara da parte dell'IA, saranno considerati in sede di verifica dei Periodi regolatori.

8.4 Margine di utile ragionevole e WACC

Per il calcolo del margine di utile ragionevole, che si aggiunge ai costi per la determinazione del corrispettivo di equilibrio, la Misura 17 dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019 (come modificata dalle Delibere 64/2024 e 177/2024) prevede che si riconosca una remunerazione del capitale investito netto (CIN) applicando un tasso specifico (WACC) individuato annualmente dalla stessa Autorità.

Per il WACC da applicare nel PEFS, si è applicato il valore individuato dall'ART con l'Allegato A alla Delibera ART 39/2025 che aggiorna il valore di cui alla delibera 65/2020 (cui si rinvia). Il WACC pre-Tax utilizzato è pertanto pari all'7,30% per tutta la durata del contratto (come previsto dalla metodologia ART).

Tale WACC si applica anche all'attualizzazione ai fini del calcolo del VAN.

Tuttavia, la Misura citata prevede che, qualora anche per un solo anno l'EBIT margin (rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi) che deriverebbe da tale metodologia sia inferiore al 50% dell'«tasso di rendimento di riferimento del mercato» («tasso di riferimento») individuato annualmente dalla stessa Autorità, si applichi una metodologia alternativa che prevede il riconoscimento di una remunerazione tale da assicurare un EBIT Margin pari ad una quota compresa tra il 50% e l'80% tasso di riferimento.

La quota del tasso di riferimento applicabile deve essere scelta in base al livello di rischio attribuito all'Impresa Affidataria nell'ambito del contratto di Servizio e della Matrice dei rischi.

Dato che per tutti i PEFS dei servizi automobilistici e nel PEFS complessivo si registra un EBIT margin inferiore alla soglia ART, si è proceduto ad applicare la metodologia alternativa prevista dall'ART.

Con l'Allegato A alla Delibera n.39/2025, l'ART ha fissato il tasso di riferimento per il settore dei trasporti su strada per il 2025 (primo anno di applicazione) al 9,76%

La percentuale di tasso di riferimento per il presente affidamento è stata fissata al 60% in considerazione di un contenuto livello di rischio derivante dalla Matrice dei rischi prevista. Pertanto, il tasso garantito è stato fissato al 5,86%.

8.5 Valutazione del PEF dei concorrenti (PEF di gara) e monitoraggio

Per quanto riguarda, invece, il monitoraggio della congruità del corrispettivo nel tempo, durante la gestione contrattuale, si utilizzerà il PEF predisposto in sede di gara dall'IA. Saranno pertanto indicati nella documentazione di gara, in modo puntuale ed inequivocabile, i criteri di costruzione dello stesso, i relativi vincoli e meccanismi che esso dovrà prevedere per poter procedere alla verifica ed al monitoraggio della gestione, nonché ad un'esatta e puntuale ripartizione dei rischi sempre in coerenza con quanto previsto dalla delibera ART 154/2019. Il PEF del concorrente sarà inoltre sottoposto alla verifica della sostenibilità economico finanziaria, nonché della bancabilità, tramite appositi indici.

8.5.1 Volume di produzione e percorrenze "a vuoto"

Per quanto riguarda le corse tecniche, a fronte della quantità di vett-km messa a gara (vett-km offerte) viene calcolata la quantità di vett-km prodotte utilizzando come riferimento le informazioni estratte dal monitoraggio regionale, distinguendo tra servizi urbani ed extraurbani. Tale scelta è resa possibile dal fatto che gli impianti qualificati come "indispensabili" copriranno quasi interamente il fabbisogno di stalli per il ricovero degli autobus, pertanto i dati sulle percorrenze a vuoto indicati dagli attuali affidatari rappresentano un riferimento affidabile.

8.5.2 Velocità commerciale

La velocità commerciale è un parametro chiave per la stima del costo di produzione del servizio, perché influenza l'entità dei principali fattori della produzione: autobus, autisti e carburante, dai quali dipendono più o meno direttamente quasi tutti gli altri costi.

La velocità commerciale viene calcolata sulla base del Programma di esercizio e rettificata aggiungendo ai tempi della velocità di percorrenza il tempo di sosta al capolinea di partenza, pari al 15% per i servizi extraurbani e a 3 minuti per corsa per i servizi urbani, in coerenza con i modelli di calcolo dei costi standard nazionali.

8.5.3 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico sono stati stimati come descritto nel paragrafo 1.2.3.

8.5.4 Costo del personale

Il costo complessivo del personale inserito nel PEFS (per l'anno base) è costruito a partire dalla quantificazione del personale necessario (espresso in FTE), che a sua volta è basato sulla stima del personale di guida necessario in funzione delle ore di guida del servizio e della produttività degli autisti. Il predetto costo complessivo è pertanto pari alla somma di due componenti:

- il costo complessivo effettivo annuo del personale oggetto di trasferimento all'IA (comprensivo di eventuali indennità derivanti dagli accordi aziendali), incrementato di circa il 3,5% per tenere conto dei costi variabili;
- il costo complessivo annuo del personale da assumere, ottenuto calcolando il prodotto tra il numero di addetti da assumere in funzione del fabbisogno di personale (distinto tra personale di guida, movimento, deposito, manutenzione e staff) e il loro costo unitario¹⁸.

In merito al costo unitario preso a riferimento, si utilizza il costo al 30/06/2021, al quale viene aggiunto l'effetto del rinnovo del CCNL di maggio 2022 (+4,4%) e la stima del rinnovo 2025-2026 pari al 12,3% (220 euro/mese al parametro 175). Il costo 2027 così calcolato viene poi indicizzato annualmente dal 2028 in base all'inflazione programmata, pari all'1,8%.

Il PEFS sarà aggiornato prima della pubblicazione dei documenti di gara in base ai dati di costo del personale aggiornati al 31/12/2024 dagli attuali Gestori e quindi rettificati solo per l'ulteriore rinnovo 2025-2026, come sopra riportato.

Si riporta di seguito le modalità con le quali viene individuato il costo complessivo di riferimento del personale per ciascuna delle cinque categorie individuate.

Personale di guida

Il numero del personale di guida di riferimento (distinto tra servizi urbani ed extraurbani) viene così calcolato:

- a) sono determinati i tempi di percorrenza complessivi annui necessari per effettuare il numero di chilometri prodotti (corrispondenti alle ore di guida necessarie annue) dividendo le vett-km prodotte (vett-km offerte + vett-km per percorrenze tecniche o a vuoto) per la velocità commerciale al netto dei tempi di sosta (specifici per i servizi urbani ed extraurbani);
- b) il numero di autisti standard viene poi ottenuto dividendo i tempi di percorrenza complessivi annui per il numero di ore di guida medie annue per autista, parametro tratto dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni (a loro volta determinati a partire dalla regolamentazione del CCNL Autoferrotranvieri e sulla base di dati medi aziendali) e verificato alla luce dei dati raccolti presso gli attuali gestori. Tale parametro essendo il parametro chiave che determina il livello di efficienza di un'impresa di TPL e influenzando indirettamente altre voci di costo calcolate parametricamente in rapporto al costo del personale di guida, viene utilizzato come principale leva per ricondurre, in caso di scostamento, il corrispettivo derivante dal PEFS a quello di riferimento derivante dall'applicazione del costo standard, opportunamente rettificato.

¹⁸ il costo unitario di riferimento per i neo-assunti fa riferimento ai parametri 140 e 155 del CCNL Autoferrotranvieri.

Personale di movimento

Il numero dell'altro personale di movimento di riferimento viene calcolato in proporzione al personale di guida necessario ed applicando una percentuale pari al 8,7% per i servizi urbani e pari al 3% per i servizi extraurbani: tale percentuale fa riferimento a parametri standard tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

Personale di deposito

Il numero del personale di deposito di riferimento viene calcolato in proporzione al numero di autisti di autobus necessari (comprese scorte) ed applicando una percentuale pari al 2% del personale di guida, sia per i servizi urbani sia per quelli extraurbani.

Personale di manutenzione

I livelli di produttività di riferimento e il numero di personale di manutenzione per km percorsi fanno riferimento a parametri tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale, nonché dai dati più recenti relativi agli affidamenti "full service" della manutenzione degli autobus in servizio di TPL.

Il vincolo nel modello è dato dal costo di manutenzione per chilometro prodotto (distinto in due componenti: costo di manutenzione in senso stretto e costo dei lubrificanti e degli pneumatici), articolato in costo del personale e costi esterni. Dato che eventuali scelte di «make or buy» da parte del subentrante potrebbero ridurre il numero di addetti di manutenzione, il relativo minor costo sarebbe comunque compensato da maggiori costi esterni di manutenzione.

Personale di amministrazione e commerciale

Il numero del personale di amministrazione e commerciale di riferimento viene calcolato complessivamente, senza distinguere tra le due categorie, dato che l'inquadramento contrattuale degli addetti alle due attività è spesso sovrapposto e non ne consente un'esatta distinzione, necessaria per il confronto tra i dati del personale di subentro e quelli da usare come riferimento.

Il dato di riferimento viene calcolato in modo tale da ottenere un'incidenza complessiva del relativo costo annuo sul costo complessivo annuo del personale di guida pari al 10% sia per i servizi urbani che per i servizi extraurbani.

8.5.5 Costo del carburante

Il costo chilometrico del carburante viene calcolato sulla base delle stime più recenti sulla sua evoluzione e tenendo conto del costo medio del gasolio per autotrazione, del metano e dell'energia elettrica rilevati nell'ultimo anno (non sono considerati gli andamenti nel corso del periodo 2020-2022 perché influenzati in modo determinate da fenomeni stagionali rilevanti, quali la pandemia Covid-19 e gli eventi bellici in Ucraina).

Tali valori sono rettificati:

- detraendo l'IVA dal prezzo medio unitario (litro per il gasolio, metro cubo per il metano e kWh per l'energia elettrica) presi a riferimento;
- detraendo, per il gasolio, la quota di accisa oggetto di rimborso (0,21 euro a litro);

- applicando un consumo distinto in funzione della classe dimensionale dei veicoli, articolati per servizio (urbano/extraurbano).

8.5.6 Costo depositi, rimesse e uffici

Il costo per la locazione dei depositi per il rimessaggio dei veicoli è ottenuto mediante:

- i valori peritali prodotti dalle società patrimoniali proprietarie dei depositi qualificati come indispensabili;
- la stima dei depositi (in metri quadrati) aggiuntivi, nei casi in cui gli impianti indispensabili non siano sufficienti al ricovero di tutto il parco rotabile.

La metratura "necessaria" allo stallo dei veicoli è calcolata a partire dal parametro di 150 mq/bus. Tale grandezza è poi confrontata, per ciascuna provincia, con la metratura degli impianti "indispensabili":

- se la metratura indispensabile eccede quella necessaria, non si prevede la necessità di locare depositi aggiuntivi;
- se la metratura indispensabile non eccede quella necessaria, si prevede di locare i metri quadrati mancanti utilizzando il valore €/mq che deriva dal rapporto (distinto per ciascuna provincia) tra il canone di locazione – determinato dalle perizie – e la metratura degli impianti indispensabili.

8.5.7 Costo ricambi, lubrificanti e manutenzione

Gli altri costi operativi sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani, al netto del costo del personale di manutenzione che dovrà essere trasferito ai nuovi gestori.

8.5.8 Extra-costi per la linea 11 e il Metromare

Per tenere conto della specificità degli esercizi erogati con modalità diverse da quella automobilistica, è stato riconosciuto all'interno del PEFs un extra-costi a copertura delle spese di manutenzione delle linee aree e di quelle relative al personale, specificamente per la linea 11.

Per quanto concerne il servizio del Metromare, è stato predisposto un PEF simulato distinto. Nel PEFs è peraltro considerato a impatto "zero" il prolungamento del Metromare che si stima possa andare a regime a partire dal 2029. Si considera, infatti, che:

1. il prolungamento sarà compensato in misura proporzionale da una riduzione delle percorrenze oggi esercite dalla linea 9, erogate con autobus;
2. l'infrastruttura è interamente finanziata tramite i fondi del PNRR e non si prevedono costi – connessi alla realizzazione opera – a carico dei nuovi gestori;
3. non si prevede l'assunzione di personale aggiuntivo, in quanto si tratta di un prolungamento di una tratta già esistente e con un suo personale dedicato (operatori della centrale operativa e operai di linee aeree);
4. eventuali extra-costi legati all'esercizio sono compensati dalla maggiore velocità commerciale del Metromare, che esercisce il servizio su un percorso in sede protetta.

8.5.9 Altri costi

Costi tasse, revisioni, polizze RCA

Sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani.

Costi impianti e altri costi di amministrazione e struttura

Stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani. Per tenere conto del rinnovo del parco rotabile urbano in funzione di una quasi integrale elettrificazione dei servizi, sono stati inclusi i costi relativi alle colonne di ricarica (1 colonna/bus acquistato) da installare all'interno dei depositi principali.

Imposte e oneri finanziari

Ai fine del PEFS, data la metodologia di cui alla Delibera ART 154/2019, le imposte sul reddito non vengono calcolate, essendo il loro importo coperto dal ragionevole margine di utile, analogamente agli oneri finanziari.

In merito all'IVA, ai soli fini della individuazione dei crediti e dei debiti che vanno a costituire una delle componenti del Capitale investito netto regolatorio (al quale si applica il WACC per la remunerazione) sono calcolate, in modalità semplificata, applicando:

- l'aliquota del 22% per gli acquisti di beni servizi;
- l'aliquota del 10% per i ricavi da corrispettivo e da titoli di viaggio.

Infine, coerentemente con il DM costi Standard 157/2018, non si considera l'IRAP.

8.5.10 Indicizzazioni

I valori inseriti nel PEFS sono stati opportunamente indicizzati. In particolare:

- al costo del personale, riferiti a giugno 2021, sono stati applicati gli aumenti previsti dal CCNL Autoferrotramvieri di maggio 2022 (articolati in tre tranches fino a settembre 2023) e per gli anni successivi l'inflazione programmata del NADEF; per gli anni di affidamento successivi al primo, al costo del personale è invece applicata un'inflazione programmata stimata al 1,8% annuo.
- ai ricavi 2027 descritti nel paragrafo 1.2.3 si applica un adeguamento tariffario – stimato – del 1,8% annuo dal secondo anno di affidamento, corrispondente all'inflazione programmata.
- gli altri valori inseriti nel PEFS (ammortamenti, costi di manutenzione, ricambi, polizze RCA, vestiario ecc.), sono correnti e pertanto non necessitano di indicizzazione per il primo anno. A partire dal secondo anno di affidamento, i prezzi sono adeguati annualmente del 1,8% in funzione dell'inflazione programmata.

8.5.11 Investimenti

Nell'ambito dell'elaborazione del PEFS rientrano anche gli investimenti richiesti al nuovo affidatario dei servizi. In particolare, si prevede:

1. L'acquisto di autobus in autofinanziamento prima dell'avvio del nuovo servizio e di veicoli in corso di affidamento;
2. il rinnovo della tecnologia software/hardware (AVM e SBE) a bordo dei veicoli – oltre a quello già in corso da parte degli attuali affidatari - in parte con risorse pubbliche e in parte con il cofinanziamento da parte dell'Impresa Affidataria.

9 PIANO DI ACCESSO AL DATO

In base alle definizioni di cui all'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il "documento (di cui già al punto 8 della Misura 3 dell'Allegato A alla delibera ART n. 16/2018) definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

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

Le tabelle che seguono costituiscono l'Allegato alla RdA relativamente al Piano di Accesso al Dato (PAD).

Dati di esercizio

Dato	Contenuto	Modalità Di Rilevazione	Fornitore Del Dato	Modalità Di Accesso
Programma di esercizio (PdE)	Percorso, capolinea, fermate e orari. Il PdE può essere modificato nel corso dell'anno.	Automatica	Agenzia	Pubblicato sul sito internet dell'IA, sul sito internet dell'Agenzia e reso disponibile in open access in formato GTFS
Turni macchina	Composizione (da trasmettersi ad ogni cambio di esercizio) e vestizione dei turni macchina (associazione turno-ID veicolo, da trasmettersi quotidianamente e ad ogni variazione intra-giornaliera)	Automatica (<i>real time</i>)	Impresa Affidataria	Dati resi disponibili, come associazione veicolo/Linea, in open access
Turni Uomo	Composizione (da trasmettersi ad ogni cambio di esercizio) e vestizione dei turni del personale (associazione turno-ID addetto, da trasmettersi quotidianamente e ad ogni variazione intra-giornaliera)	Automatica (<i>real time</i>)	Impresa Affidataria	Dati riservati all'Agenzia
Stato del servizio	Posizione delle vetture sul percorso durante il servizio, con assegnazione alle singole linee, in tempo reale	Automatica (<i>real time</i>)	Impresa Affidataria	Open Access tramite GTFS
Servizio erogato	Consuntivazione chilometrica mensile del servizio, su base giornaliera, con dettaglio per linea de: - la produzione programmata ed effettuata; - la produzione non effettuata per singola tipologia di causa; - le partenze e arrivi rilevati ai capolinea; - i passaggi alle singole fermate; - i saliti e discesi per fermata; - l'elenco delle vetture disponibili al servizio; - l'assegnazione delle vetture alle linee (c.d. "vestizione delle vetture") i "fogli di via" per le vetture in servizio con AVM non disponibile	Documentale	Impresa Affidataria	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (comuni, Province) per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. I rapporti di sintesi derivati dai dati consuntivati sono pubblicati dall'Agenzia.

Dati di qualità

Dato	Contenuto	Modalità Di Rilevazione	Fornitore Del Dato	Modalità Di Accesso
Qualità erogata	Sistema di indicatori previsto dal Contratto la cui misurazione è effettuata sia con dati raccolti sul campo sia su documenti dell'IA	Automatica/ Manuale	Impresa Affidataria e Agenzia	Gli indicatori e i loro valori di riferimento sono pubblicati sul sito dell'Agenzia e vengono riportati all'interno della Carta dei Servizi
Customer Satisfaction	L'Agenzia realizza, direttamente o tramite terzi, indagini di Customer Satisfaction	Manuale	Agenzia	I risultati dell'indagine sono pubblicati sul sito dell'Agenzia
Reclami	Applicativo per la raccolta dei reclami e report mensile dei reclami e delle segnalazioni ricevute e delle relative risposte.	Automatico "real time" e Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (comuni, Province) per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. I rapporti di sintesi derivati dai dati consuntivati sono pubblicati dall'Agenzia

Dati di gestione

Dato	Contenuto	Modalità Di Rilevazione	Fornitore Del Dato	Modalità Di Accesso
Ricavi tariffari e Agevolazioni	Dati del sistema di vendita in termini di titoli di viaggio e ricavi tariffari	Automatica	Impresa Affidataria tramite Sistema di bigliettazione elettronica	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (comuni, Province) per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. I rapporti di sintesi sono pubblicati dall'Agenzia.
Contabilità Regolatoria	Relazione con periodicità annuale con i dati economici finanziari coerenti con la contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART 154/2019	Documentale "a consuntivo"	Impresa affidataria	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (Comuni e Province) per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. I rapporti di sintesi sono pubblicati dall'Agenzia
Elenco personale del	L'elenco del personale addetto al servizio con tutte le informazioni di cui all'Annesso 6 alla del. ART 154/2019	Documentale "a consuntivo"	Imprese Affidatarie	Dati riservati all'Agenzia. I rapporti di sintesi sono pubblicati dall'Agenzia
Indicatori di efficienza ed efficacia	Sistema di indicatori di cui all'Annesso 7 alla del. ART 154/2019	Manuale	Impresa Affidataria	I dati sono pubblicati dall'Agenzia
Attività di controlleria	Numero di veicoli controllati, il numero di passeggeri controllati con periodicità mensile	Documentale	Impresa Affidataria	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (comuni, Province) e per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. Rapporti di sintesi pubblicati dall'Agenzia
Stato manutentivo dei veicoli	Applicativo informatico per il monitoraggio dei processi manutentivi dei veicoli, per il monitoraggio (anche in tempo reale) dello stato tecnico manutentivo di tutti i mezzi circolanti: revisioni, manutenzioni programmate,	Automatico "real time" e Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati all'Agenzia che li mette a disposizione dei singoli enti (comuni, Province) per i servizi di propria competenza per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. Rapporti di sintesi pubblicati dall'Agenzia



	preventiva o a caduta, guasti e riparazioni			
--	---	--	--	--

10 ALLOCAZIONE DEI RISCHI

Nell'ambito della redazione del CdS saranno identificati e ripartiti i rischi tra EA e IA. Tali rischi possono essere sinteticamente suddivisi nelle seguenti categorie:

1. **Rischi operativi da traslare in capo all'IA:** contrazione della domanda e/o del prezzo dei fattori produttivi, organizzazione aziendale, contenziosi;
2. **Altri rischi in capo all'EA:** variazioni nella struttura tariffaria, variazioni nella contribuzione pubblica; modifiche legislative; allungamento dei tempi previsti di svolgimento della gara, mancato o ritardato adeguamento dei corrispettivi; deficit programmatico, incremento della domanda etc.

Essi sono valutati – qualitativamente e quantitativamente – come valore medio tra:

- **Probabilità di accadimento:** possibilità che un rischio si concretizzi (scala 1-5);
- **Impatto:** conseguenze che il rischio avrebbe se si verificasse, dal punto di vista finanziario, operativo o reputazionale (scala 1-5).

Tra i **rischi operativi da traslare all'IA**, sono allocati i rischi relativi a:

1. **Contrazione della domanda** (livello rischio: 3): Riduzione dei ricavi da tariffa registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. In tal caso il rischio è a carico dell'IA salvo casi di forza maggiore (puntualmente elencati nel contratto). Si prevede la revisione e adeguamento della programmazione delle corse in base alla domanda reale.
2. **Variazione dei prezzi dei fattori produttivi** (livello rischio: 3): variazione non prevedibile di voci essenziali (es: costo personale, carburante, ecc.) registrata a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. In caso di incrementi del CCNL (la regola non si applica alla contrattazione aziendale o di secondo livello) di entità superiore al valore cumulato dell'inflazione effettiva maturata a partire dal precedente rinnovo del CCNL stesso, i maggiori oneri sono a carico dell'Ente Affidante.
3. **Eventi eccezionali** (livello rischio: 2): eventi non previsti che inficiano lo svolgimento del servizio, determinando un aumento dei costi o una riduzione dei ricavi a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. Nei soli casi di incrementi dei costi derivanti da forza maggiore (puntualmente elencati nel contratto) i maggiori costi sono attribuiti all'Ente Affidante. Le cause di forza maggiore devono essere dimostrate e documentate dall'IA così come l'impatto sui costi che potrà essere riconosciuto è solo nei limiti degli incrementi effettivamente ed univocamente derivanti da tali eventi e, in ogni caso al netto di eventuali risparmi su altri costi di produzione rispetto a quelli preventivati a PEF.
4. **Organizzazione aziendale** (livello rischio: 2): dinamiche legate alla gestione aziendale (es: assenteismo, obsolescenza tecnica dei beni, numero di addetti impiegati, costi di manutenzione, difficoltà di reperimento del personale di guida, ecc.), che determinano un aumento dei costi di produzione in termini reali. In tali casi il rischio è interamente a carico dell'IA.
5. **Contenziosi** (livello rischio: 1): incremento dei costi derivanti da contenziosi aperti. In tal caso la responsabilità è in capo all'IA fatti salvi i contenziosi di lavoro riferiti ai rapporti di lavoro con il precedente gestore e che determinino maggiori oneri correnti.
6. **Altri ricavi** (livello rischio: 1): incremento/riduzione di ricavi diversi da tariffe, rimborsi per agevolazioni tariffarie e corrispettivi. In tal caso il rischio è interamente a carico dell'IA.

Tra i **rischi in capo all'EA**, sono allocati i rischi relativi a:

1. **Livelli e struttura tariffaria** (livello rischio: 2): laddove l'indicizzazione delle tariffe diversa da quella prevista nel PEFS e nel CdS, ovvero attuata con tempistiche diverse da quelle previste nel PEF, oppure una modifica del sistema tariffario, che producano una variazione dei ricavi non legata alla domanda soddisfatta.
2. **Contribuzione pubblica** (livello di rischio: 2): nel caso in cui vi sia l'introduzione di nuovi e ulteriori contributi pubblici in corso di affidamento – rispetto a quelli previsti in RdA- per l'acquisto di materiale rotabile e/o natanti. Nel caso, l'incremento di risorse per il rinnovo del parco determina una minore quota di investimento a carico dell'IA che si traduce in una riduzione corrispondente del corrispettivo.
3. **Offerta di trasporto** (livello di rischio: 1): a seguito di modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio, determinando un incremento dei costi di gestione o riduzione dei ricavi, registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
4. **Contenzioso/amministrativo** (livello di rischio: 4): risultante in un allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara. Tale evento determinerebbe una incapacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara (ad es. aumento dei costi dei fattori produttivi con conseguente necessità di rimodulazione del PEF di gara).
5. **Finanziario:**
 - a. Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (livello di rischio: 2): impossibilità/difficoltà per l'IA di far fronte alle esigenze finanziarie con implicazioni sull'attività operativa (es. necessità di ricorrere a capitale di terzi/aumento costi finanziari);
 - b. Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche (livello di rischio: 3): impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto con necessità di rimodulazione del servizio;
6. **Programmatorio** (livello di rischio: 1): deficit programmatorio che impone una rimodulazione del perimetro del servizio. Tale rischio, derivando da un'offerta programmata dall'EA sottodimensionata in relazione alla domanda effettiva, ha come conseguenza il deterioramento della qualità del servizio (sovraffollamento, aumento tempi di attesa) e può richiedere una revisione del perimetro del servizio.
7. **Cause di forza maggiore** (livello di rischio: 1): Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara:
 - a. - in caso di eventi temporanei, ai fattori di qualità condizionati dal verificarsi dell'evento in oggetto non si applicano le Penali specifiche previste nel CdS;
 - b. in caso di eventi permanenti, si può procedere alla revisione straordinaria del PEF se l'effetto dell'evento produce un impatto superiore al 10% del totale dei costi annui a PEF.

Inoltre, in caso di **Incremento della domanda** (che non costituisce un rischio in senso stretto ma una eventualità positiva i cui effetti vanno regolati), che determina un incremento dei ricavi, si applica il principio del "profit sharing": il rischio è attribuito all'EA, ma con una quota variabile dal 50% al 20% al crescere del valore dei ricavi stessi per l'IA a titolo di incentivo. In ogni caso, l'obbligo di trasferimento dei maggiori ricavi all'EA si attiva a partire da un livello di ricavi superiore a quello previsto dal PEF di almeno l'1%.

Ai sensi della Misura 26.4 della Delibera ART n.154/2019, così come modificata dalla Delibera n.177/2024, in occasione della verifica del Periodo Regolatorio pregresso, l'eventuale maggior introito ottenuto da un aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi rilevato nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, tenendo conto degli eventuali effetti indotti sul maggior introito delle variazioni del volume di produzione registrate in sede di consuntivo:

- se associati a rischi in capo all'IA è riconosciuto integralmente all'IA a titolo di premialità, senza effetti sul calcolo della compensazione e non è quindi oggetto di restituzione all'EA;
- se associati a rischi in capo all'EA deve essere restituito all'EA.

Per i successivi periodi regolatori:

- tutti i maggiori ricavi e i minori costi rilevati nel precedente periodo regolatorio che siano di natura strutturale sono recepiti nel PEF;
- tutti i minori ricavi e maggiori costi rilevati nel precedente periodo regolatorio che siano di natura strutturale e che sono attribuiti alla responsabilità dell'EA, sono recepiti nel PEF.

In seguito alle rettifiche di cui sopra, previo congelamento dei valori relativi ai periodi regolatori pregressi, la compensazione viene ricalcolata di conseguenza.

In ogni caso, le cause di forza maggiore che abbiano determinato un incremento dei costi (o una riduzione dei ricavi) devono essere dimostrate e documentate dall'IA così come l'impatto sui costi o sui ricavi che potrà essere riconosciuto solo nei limiti degli incrementi effettivamente ed univocamente derivanti da tali eventi e, in ogni caso al netto di eventuali risparmi sui altri costi di produzione (o incrementi di altri ricavi) rispetto a quelli preventivati a PEF.