



RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

(D.Lgs. 201/2022, art. 14, commi 2,3 e 4; art. 31 commi 1 e 2)

**SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE -
AMBITO ROMAGNA**

INDICE

INDICE	2
PREMESSA	1
SEZIONE A. CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO	3
<i>A.1. Contesto giuridico</i>	<i>3</i>
<i>A.2. Indicatori di riferimento e schemi di atto.....</i>	<i>4</i>
SEZIONE B. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO	6
<i>B.1. Caratteristiche del servizio</i>	<i>6</i>
<i>B.2. Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni.....</i>	<i>7</i>
SEZIONE C. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	10
<i>C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta</i>	<i>10</i>
<i>C.2. Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali e descrizione dei relativi adempimenti</i> 10	
SEZIONE D. MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA	11
<i>D.1. Risultati attesi</i>	<i>11</i>
<i>D.2. Comparazione con opzioni alternative.....</i>	<i>11</i>
<i>D.3. Esperienza della gestione precedente</i>	<i>11</i>
<i>D.4. Analisi e motivazione della durata del Contratto di Servizio</i>	<i>24</i>
SEZIONE E. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ	25
<i>E.1. Piano economico – finanziario</i>	<i>25</i>
<i>E.2. Monitoraggio.....</i>	<i>25</i>

PREMESSA

La presente Relazione redatta ai sensi dell'articolo 14 comma 3 del Decreto Legislativo numero 201 del 23 dicembre 2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 30 dicembre 2022 numero 304) rappresenta l'istruttoria sulla modalità di affidamento prescelta con riferimento ai servizi di trasporto pubblico dell'Ambito Romagna di competenza dell'Agenzia di Mobilità Romagnola – AMR Srl Consortile.

Il suddetto Decreto Legislativo ha abrogato l'articolo 34, comma 20, del D.L. 18 ottobre 2012 n.179 che prevedeva la redazione di un'apposita relazione che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale. Il presente documento è redatto in base allo Schema predisposto dall'ANAC e pubblicato sul sito internet dell'Autorità.

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'Affidamento	Servizi di Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano automobilistico, urbano filoviario e di navigazione interna dell'Ambito Romagna.
Importo dell'Affidamento	Valore annuo stimato del corrispettivo per l'anno 2027: 72,0 Mln € circa al netto dell'IVA, per un importo totale di 781,5 Mln € circa per i dieci anni di affidamento (al netto delle modifiche degli adeguamenti inflattivi già calcolati), al netto dell'IVA. Valore annuo stimato dell'affidamento (comprensivo dei ricavi da traffico e degli altri ricavi propri dell'Impresa Affidataria) per l'anno 2027: 100,3 Mln euro circa al netto dell'IVA, per un importo totale di 1088,4 Mln € circa per i dieci anni di affidamento (al netto degli adeguamenti inflattivi), al netto dell'IVA.
Ente Affidante	Agenzia di Mobilità Romagnola - AMR S.r.l. Consortile
Tipo di Affidamento	Concessione ai sensi del Reg. 1370/2007
Modalità di Affidamento	Affidamento tramite procedura a evidenza pubblica ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007
Durata dell'Affidamento	Dieci anni, avvio del servizio previsto nel primo semestre 2027
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare	Il servizio oggetto dell'affidamento interessa l'intero Ambito Romagna. Popolazione interessata dalla fornitura del servizio (al 31.12.2024): 888.149

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Ing. Marco Mazzotti
Ente di riferimento	Agenzia Mobilità Romagnola-AMR Srl Consortile
Area/Servizio	Direzione Generale
Telefono	Centralino: 0547 1932203
E-mail/PEC	info@amr-romagna.it amr@pec.amr-romagna.it
Data di redazione	13.10.2025

SEZIONE A. CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A.1. Contesto giuridico

La normativa europea di riferimento è il Regolamento europeo 1370/2007, mentre la normativa nazionale di riferimento è costituita principalmente dal D.lgs. 422/1997 e dal D.Lgs 36/2023.

Il principale riferimento normativo del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna è la Legge Regionale n. 30/1998, in attuazione del D.lgs. 422/1997.

Articolazione delle competenze

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 provinciale e comunale 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;
- 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 assegna 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 attraverso¹:

1. l'adozione - come forma organizzativa- della società di capitali a responsabilità limitata, da affidare a un amministratore unico;

¹ 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)

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 10/2008², 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. 908³, 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).

Per l'Ambito Romagna, il percorso di fusione indicato nella normativa regionale è culminato con la costituzione dell'Agenzia di Mobilità Romagnola - AMR S.r.l. Consortile (AMR). 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.

A.2. Indicatori di riferimento e schemi di atto

L'affidamento avverrà nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.154/2019 ("Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica") e dei relativi Annessi, nonché della Delibera 48/2017 ("Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge

² Con riguardo alla normativa nazionale si richiama l'art.3 bis della L. 138/2011

³ Richiamata e confermata dalla Regione Emilia Romagna con la DGR n. 1828 del 2/11/2022.

n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012"). In particolare, gli Annessi all'allegato A alla delibera 154/2019 riportano⁴:

- gli schemi per la redazione del Piano Economico e Finanziario Simulato (Annesso 5);
- gli Schemi di Contabilità regolatoria (Annesso 3);
- lo Schema di Matrice dei rischi (Annesso 4);
- i Contenuti minimi dei Contratti di servizio (Annesso 2);
- il "Set informativo minimo" degli atti di gara (Annesso 6).

In merito ai costi di produzione che, al netto dei ricavi da traffico incassati direttamente dal concessionario, devono essere presi a riferimento per l'individuazione delle basi d'asta, si applica il DM 157/2018 (che dà attuazione all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai "costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi").

⁴ Come modificata dall'Allegato A alla Delibera ART n. 64/2024

SEZIONE B. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1. Caratteristiche del servizio

Servizio da prestare

I servizi di TPL automobilistico, filoviario e di navigazione da porre a gara ammontano complessivamente a circa 25,3 milioni di vetture-km annue, pari ai servizi attualmente svolti ed effettivamente erogabili con le risorse regionali attribuite per l'anno 2026 sulla base dei CdS di proroga a far data dal 1^a aprile 2023, nonché sulla base dei costi derivanti dall'applicazione del costo standard micro (si veda la Relazione Lotti, pubblicata sul sito internet dell'Agenzia). I servizi a base di gara comprendono:

- Servizi di superficie (gomma, filobus e BRT) urbani, suburbani ed extraurbani all'interno delle Province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini;
- Servizi di navigazione sul Canale Candiano tra Porto Corsini e Marina di Ravenna.

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

Il nuovo servizio affidato con gara avrà una durata complessiva di 10 anni: la data di avvio è prevista nel corso del primo semestre 2027.

La pubblicazione del bando di gara avverrà a seguito del parere positivo di ART sulla Relazione di Affidamento, di cui alla Delibera ART 154/2019, presumibilmente entro Dicembre 2025, mediante procedura ad evidenza pubblica.

Assetto attuale

Il servizio di trasporto pubblico su gomma dell'ambito romagnolo si sviluppa complessivamente per circa 24,2 milioni di vetture*km ed è attualmente aggiudicato tramite diversi affidamenti.

Complessivamente sono attivi 8 diversi contratti, tuttavia i principali tre contratti (uno per Provincia), in regime di net cost, coprono oltre il 95% dei servizi e vedono tutti e tre la presenza di START Romagna come soggetto capofila.

Nel dettaglio l'articolazione degli affidamenti è la seguente:

- Provincia di **Forlì Cesena**. Il servizio si sviluppa per complessivi 9,5 milioni di vett*km annui, suddivisi come segue:
 1. il 97,9% del servizio è affidato al Consorzio ATG, che lo esercita prevalentemente attraverso i soci Start Romagna e Società Consortile TEAM (e, per quest'ultima, dal socio CO.E.R.BUS Soc. Coop.);
 2. l'1,6% del servizio è esercito da Autoservizi Gualtieri;
 3. lo 0,5% a CRBus Soc. Coop.
- Provincia di **Ravenna**. Il servizio, che si sviluppa per complessivi 7,5 milioni di vett*km annui di servizio (di cui 6,8 mln vett*km su gomma e oltre 7.000 ore di servizio traghetto tra Porto Corsini e Marina di Ravenna, equivalenti a 753.000 km) è affidato:
 1. al Consorzio METE che lo esercita per il tramite dei propri soci (il 62% da START Romagna; il 19% da CO.E.R.BUS Soc. Coop; il 14% da Coop. Trasporti Riolo Terme; il 5% da SAC Cervia).
- Provincia di **Rimini**. Il servizio si sviluppa per complessivi 7,7 milioni di vett*km annui, suddivisi come segue:
 1. il 93% del servizio è affidato al Consorzio ATG, che lo esercita prevalentemente attraverso il socio START Romagna;
 2. il 4% del servizio è affidato al Consorzio Valmabus;
 3. l'1% del servizio è affidato alla Coop. Sociale La Romagna;
 4. il 2% del servizio è affidato alla Autoservizi Merli.

A seguito di una gara aggiudicata nel dicembre 2004 i servizi sono stati affidati in regime di net-cost, per mezzo di CdS stipulati con decorrenza 1° gennaio 2005 recentemente prorogati fino al 31 dicembre 2026 ai sensi dell'art.4 par.4 del Reg. UE 1370/2007.

Qualità

L'insieme di indicatori di qualità applicati ai servizi saranno determinati in fase di redazione della documentazione di gara, con esplicito riferimento agli indicatori di esempio previsti dalla normativa europea UNI EN 13816:2002.

Si farà inoltre riferimento:

- agli indicatori e ai livelli di qualità indicati nella Delibera ART n.53/2024 sulle "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera D), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n.214".
- agli esiti della procedura di Consultazione, durante la quale sono state raccolte le osservazioni da parte delle Associazioni dei Consumatori in merito all'identificazione degli indicatori e dei livelli di qualità.

B.2. Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

Obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio pubblico possono definirsi come i "servizi forniti dietro retribuzione, che assolvono missioni d'interesse generale e sono quindi assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico" (cfr. Commissione Europea).

Si tratta di servizi che le autorità pubbliche ritengono di interesse generale e che, se affidati al mercato, potrebbero non essere garantiti. Il riconoscimento di un'attività come di interesse economico generale comporta il suo assoggettamento ad una disciplina regolatoria in misura e con modalità correlate e proporzionali all'obiettivo che l'autorità pubblica ha assegnato al servizio.

Il Servizio di Trasporto Pubblico dell'Ambito Romagna ed oggetto di gara rappresenta il servizio di trasporto necessario a:

- soddisfare la domanda presente e potenziale di Ambito,
- garantire il servizio di trasporto minimo nelle aree a "domanda debole" dell'Ambito;
- assicurare un prezzo di trasporto per il passeggero che renda competitivo il TPL rispetto alle altre modalità di trasporto, nel rispetto delle strategie di mobilità presenti nel territorio.

Questi punti determinano:

- un obbligo di servizio costituito da un sistema di offerta (percorsi, periodicità, frequenze) definito puntualmente nel Programma di Esercizio a base di gara;
- la gestione in esclusiva di questi servizi da parte dell'Impresa Affidataria.

I servizi individuati costituiscono obblighi di servizio pubblico espressi in termini di percorrenze chilometriche da svolgere, orari e frequenze, nonché tipologia dei mezzi da impegnare. Costituiscono inoltre obblighi di servizio pubblico il Sistema tariffario e le relative tariffe individuate dalla Regione e che dovranno essere applicate dall'Impresa Affidataria.

Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato

I vincoli espressi sui livelli di servizio e sui limiti tariffari determinano oneri che gravano sul Gestore e che devono essere compensati tramite trasferimenti in grado di garantire il principio di economicità e non in contrasto con la disciplina europea sugli aiuti di Stato.

Infatti, i servizi oggetto di gara e facenti parte del futuro contratto di servizio non sono interamente compensabili dal mercato.

In base a quanto riportato nei considerando n.33 del Regolamento 1370/2007 (che richiamano direttamente la sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH della Corte di giustizia delle Comunità europee), affinché la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'Art. 107, par. 1, del "Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea – TFUE", devono essere rispettati quattro criteri cumulativi:

- a) l'impresa beneficiaria deve essere incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- b) i parametri per il calcolo della compensazione devono essere definiti, in via preventiva, in modo obiettivo e trasparente;
- c) la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole;

- d) quando la scelta dell'impresa a cui affidare il servizio non venga effettuata nell'ambito di una procedura di gara che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi al costo minore per la collettività, il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente.

Ne deriva la necessità di:

- regolare gli obblighi di servizio ed i relativi oneri attraverso un Contratto di Servizio;
- assicurare la determinazione della compensazione economica applicando metodologie trasparenti ed obiettivi.
- i costi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sono coperti in parte dagli introiti tariffari ed in parte dal contributo pubblico.

Compensazione degli obblighi di servizio

La compensazione prevista è pari alla stima dei costi (si veda oltre) e i ricavi tariffari derivanti dalle stime di domanda e dai livelli tariffari come sopra individuati.

Sulla base delle analisi preliminari condotte volte ad individuare i costi standard dei servizi oggetto di gara, calcolati applicando l'algoritmo di cui al DM 157/2019 con le necessarie rettifiche che tengono conto delle diverse tipologie di mezzi previste (in termini di dimensioni e alimentazione) e dei contributi erogati per la flotta oggetto di subentro e che saranno erogati per il rinnovo della flotta, nonché degli adeguamenti inflattivi intercorsi dal 2018 al 2026, si stima un corrispettivo a base di gara, calcolato alla data stimata di avvio del servizio (primo semestre 2027) pari a circa 72,1 milioni di euro al netto dell'IVA, per un importo totale per 721 milioni di euro per i dieci anni di affidamento (al netto degli adeguamenti inflattivi), al netto dell'IVA.

Il valore annuo stimato dell'affidamento, che comprende i dati dei ricavi da traffico e degli altri ricavi propri dell'Impresa Affidataria, per l'anno 2027 è pari a 100 milioni di euro al netto dell'IVA, per un importo totale per 1.000 milioni di euro per i dieci anni di affidamento (al netto degli adeguamenti inflattivi), al netto dell'IVA.

Gli importi messi a disposizione dalla Provincia per i servizi oggetto di gara tengono conto, come previsto dalla Delibera ART 154/2019, dei risultati emergenti nell'ambito dei Piani Economici e Finanziari Simulati (PEFS).

L'utilizzo degli schemi di PEFS di cui all'annesso 5 alla Delibera ART 154/2019 saranno vincolanti anche per la redazione del PEF di gara da parte dei concorrenti. Il PEF dell'Impresa Affidataria, che sarà allegato al Contratto di servizio, nonché le relative modalità di individuazione della compensazione, assicurano per definizione l'assenza di sovracompenazioni.

Il PEFS, a loro volta, individua i costi di produzione del servizio e tiene conto dei ricavi da traffico stimati a partire dagli attuali ricavi tariffari, nonché degli obiettivi di recupero di efficacia attesi 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).

SEZIONE C. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta

La modalità prescelta è la procedura ristretta per l'affidamento ex concessione di servizio di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Tale procedura 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".

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".

C.2. Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali e descrizione dei relativi adempimenti

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.

SEZIONE D. MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1. Risultati attesi

Il nuovo affidamento dei servizi consentirà di traguardare:

- 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.

D.2. 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.

D.3. Esperienza della gestione precedente

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 D-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 D-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 D-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 D-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 D-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 D-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

Autofilov. - Urbano	udm	2019	2020	2021	2022	2023
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
<i>Coverage ratio</i>	%	31,5%	19,6%	19,8%	22,0%	26,0%

Tabella D-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
<i>Coverage ratio</i>	%	25,5%	19,7%	18,3%	20,8%	26,6%

Tabella D-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
<i>Coverage ratio</i>	%	29,2%	19,6%	19,2%	21,5%	26,2%

Tabella D-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
Coverage ratio	%	19,3%	20,3%	21,1%

Tabella D-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
Coverage ratio	%	50,4%	36,6%	40,1%	37,2%	37,9%

Tabella D-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 automobilistici⁵ 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 quali 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.

⁵ Nei ricavi riferibili ai servizi autofiloviari totali sono da intendersi anche i ricavi sulla filovia e sul metromare.

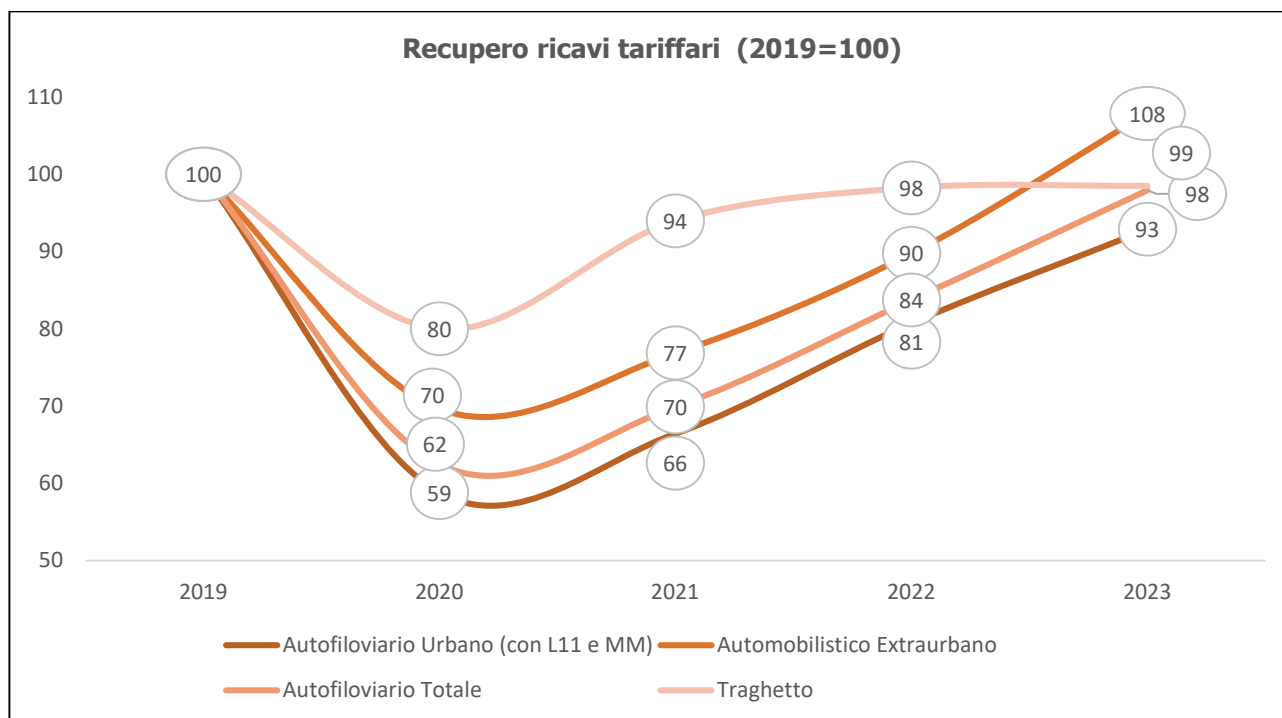


Tabella D-12 Recupero dei ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Indicatori di efficienza ed efficacia

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

- 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 D-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 D-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.
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per ora servizio	81,64	70,11	77,87	81,49	80,08
	Coverage Ratio	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 D-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 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	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo
	2019	2020	2021	2022	2023
Affidabilità del servizio					
Corse effettuate/corse programmate (esclusi scioperi ed eventi di forza maggiore)	99,5%	98,7%	97,8%	96,2%	96,0%
Sinistri passivi / n° corse annue	0,02%	0,02%	0,01%	0,02%	0,02%
Età dei mezzi					
Bus urbani	10,50	10,67	11,58	12,00	11,98
Bus extraurbani	11,63	10,91	11,91	9,51	7,61
Bus totali	11,01	10,78	11,73	10,81	9,78
Climatizzazione					
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	99%	100%	100%	100%	100%
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	98%	100%	100%	100%	100%
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	98%	100%	100%	100%	100%
Pulizia e condizioni igieniche dei beni					
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg
Frequenza pulizia interna	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	3m	3m	3m	3m
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	1gg	1m	1gg	1gg
Tutela dell'ambiente (intero parco)					
Veicoli Euro 6	409	402	400	379	301
Veicoli Metano	138	153	153	194	270
Veicoli Ibridi	0	0	0	0	0
Veicoli Elettrici	6	6	15	15	15
Accessibilità facilitata					
Numero mezzi urbani dotati di pedana	128	134	137	139	130
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	23	25	25	53	77
Numero mezzi urbani di pedana	54,7%	57,4%	57,9%	67,4%	74,5%
Riscontro a segnalazioni clienti					
Tempo medio di risposta (giorni lavorativi)	13	12	10	10	9
Rapporto con la clientela					
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	239	150	228	286	290

Tabella D-16 Qualità erogata - Provincia Forlì-Cesena

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

Tabella D-17 Qualità erogata - Provincia di Ravenna

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

Tabella D-18 Qualità erogata - Provincia di Rimini

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	7,4	7,3	7	7,2
Media dei voti rilevati	6,65	7,1	7,03	7,12	6,9	7,2
Voto complessivo del servizio	7,3	7,3	7,6	7,4	7,2	7,4

Tabella D-19 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	7,1
Confort del viaggio	7	7,3	6,4	6,5	6,7	7,2
Attenzione verso il cliente	6,9	7,2	7	7	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	6,4	7,7
Attenzione alle problematiche ambientali	6,8	7	6,7	6,7	6,8	7,3
Media dei voti rilevati	6,65	6,98	6,55	6,68	6,77	7,2
Voto complessivo del servizio	7	7,2	7	6,9	6,8	7,2

Tabella D-20 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	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	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	7,17	7,22	7,23	7,15	7,52	7,0
Voto complessivo del servizio	7,4	7,4	7,3	7,2	7,3	7,0

Tabella D-21 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

Indagine Customer Satisfaction - Extraurbano RA – voto medio (scala 1-10)						
Aspetto del servizio	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Media dei voti rilevati	7,20	7,23	7,27	7,32	7,55	7,0
Voto complessivo del servizio	7,4	7,4	7,3	7,3	7,5	7,0

Tabella D-22 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	7,22	7,32	7,10	7,25	7,07	7,3
Voto complessivo del servizio	7,3	7,3	7,2	7,1	7	7,3

Tabella D-23 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	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	7,4	7,7	7,3
Media dei voti rilevati	6,75	7,05	7,13	7,18	7,72	7,3
Voto complessivo del servizio	7	7,1	7	6,9	7,3	7,3

Tabella D-24 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)

D.4. 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.

SEZIONE E. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ

E.1. Piano economico – finanziario

Come sopra riportato e in ottemperanza di quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, il Piano Economico Finanziario Simulato (finalizzato ad individuare le compensazioni a base d'asta) e il Piano Economico Finanziario dell'Impresa Affidataria (PEF di gara) saranno redatti secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 della medesima delibera, cui si rinvia. I criteri di dettaglio saranno riportati nella Relazione di Affidamento di cui alla medesima delibera che sarà oggetto di pubblicazione sul sito internet della Provincia e di potranno essere oggetto di Osservazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il piano economico-finanziario (PEF) del soggetto affidatario:

- dovrà essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite da un istituto di credito e iscritta nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs. 385/1993, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della L. 1966/1939.
- sarà uno degli elementi con il quale controllare anno per anno il rispetto dei parametri offerti.

E.2. Monitoraggio

Il monitoraggio, come sarà puntualmente descritto nel Contratto di servizio e in linea con gli indirizzi della delibera ART 154/2019, sarà articolato in:

- controllo e monitoraggio dell'effettuazione del servizio;
- monitoraggio della domanda di mobilità generale e di trasporto pubblico (inclusa domanda potenziale);
- monitoraggio dell'interrelazione domanda-offerta (fattore di utilizzo);
- monitoraggio della redditività dei servizi;
- monitoraggio della qualità attesa, percepita ed erogata;
- monitoraggio ambientale e acustico.

Le modalità di monitoraggio saranno illustrate sinteticamente nella Relazione di Affidamento.