

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	7
PREMESSA	8
1. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA	9
1.1 <i>Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i>	9
1.1.1 <i>Assetto, pianificazione e programmazione del TPL regionale</i>	9
1.1.2 <i>Governance del TPL – Ambito Romagna</i>	10
1.1.3 <i>Modalità di affidamento scelta</i>	12
1.2 <i>Contesto operativo di riferimento</i>	14
1.2.1 <i>I contratti di Servizio del TPL – Ambito Romagna</i>	14
1.2.2 <i>Caratteristiche e performance del TPL di Bacino</i>	15
1.2.3 <i>Servizi oggetto di gara</i>	35
2 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	42
2.1 <i>Svolgimento della Consultazione</i>	42
2.2 <i>Esiti della Consultazione</i>	43
3 ESITI DELLA CONSULTAZIONE IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI	63
3.1 <i>Materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi</i>	64
3.2 <i>Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025</i>	65
3.3 <i>Materiale rotabile di nuova acquisizione</i>	69
3.3.1 <i>Risorse disponibili per il rinnovo del parco rotabile</i>	69
3.3.2 <i>Materiale rotabile da acquisire</i>	70
3.4 <i>Beni immobili</i>	81
3.4.1 <i>Rimesse</i>	81
3.4.2 <i>Impianti di fermata</i>	84
3.5 <i>Beni mobili</i>	85
3.6 <i>Monitoraggio degli investimenti</i>	86
4 DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	87
4.1 <i>Dati raccolti presso i Gestori</i>	87
4.2 <i>Clausola sociale e individuazione del Personale</i>	88
5 REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	91

6	CRITERI DI AGGIUDICAZIONE.....	92
7	OBIETTIVI DEL CDS.....	93
7.1	<i>Condizioni Minime di Qualità (CMQ)</i>	93
7.2	<i>Indicatori KPI</i>	95
8	PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – CRITERI DI REDAZIONE.....	97
8.1	<i>Struttura del PEFS</i>	97
8.2	<i>Metodologia proposta</i>	98
8.3	<i>Margine di utile ragionevole e WACC</i>	99
8.4	<i>Metodologia di calcolo del corrispettivo del PEFS</i>	100
8.5	<i>Valutazione del PEF dei concorrenti (PEF di gara) e monitoraggio</i>	102
8.5.1	<i>Volume di produzione e percorrenze “a vuoto”</i>	102
8.5.2	<i>Velocità commerciale</i>	102
8.5.3	<i>Ricavi</i>	102
8.5.4	<i>Costo del personale</i>	103
8.5.5	<i>Costo del carburante</i>	104
8.5.6	<i>Costo depositi, rimesse e uffici</i>	105
8.5.7	<i>Costo ricambi, lubrificanti e manutenzione</i>	105
8.5.8	<i>Extra-costi per la linea 11 e il Metromare</i>	105
8.5.9	<i>Altri costi</i>	105
8.5.10	<i>Indicizzazioni</i>	106
8.5.11	<i>Investimenti</i>	106
9	PIANO DI ACCESSO AL DATO.....	107
10	ALLOCAZIONE DEI RISCHI.....	110

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1-1 Produzione automobilistica CdS Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	17
Tabella 1-2 Produzione automobilistica CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	18
Tabella 1-3 Produzione automobilistica CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	18
Tabella 1-4 Produzione automobilistica complessiva di Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	19
Tabella 1-5 Produzione Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	19
Tabella 1-6 Produzione filovia Linea 11 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	20
Tabella 1-7 Produzione servizio di navigazione Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	20
Tabella 1-8 Performance economiche – CdS Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	21
Tabella 1-9 Performance economiche – CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	22
Tabella 1-10 Performance economiche servizio autofiloviario escluso Metromare – CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	22
Tabella 1-11 Performance economiche servizio filoviario Metromare – CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	23
Tabella 1-12 Performance economiche servizio navigazione – CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	24
Tabella 1-13 Performance economiche – totale Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	24
Tabella 1-15 KPI dei servizi automobilistici CdS: Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	27
Tabella 1-16 KPI dei servizi automobilistici CdS: Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	27
Tabella 1-17 KPI dei servizi autofiloviari CdS: Rimini – escluso Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	27
Tabella 1-18 KPI dei servizi autofiloviari CdS: Rimini – Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	28
Tabella 1-19 KPI dei servizi navigazione CdS: Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)	28
Tabella 1-20 Qualità percepita servizio urbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	33
Tabella 1-21 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Forlì-Cesena (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	33
Tabella 1-22 Qualità percepita servizio urbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	34

Tabella 1-23 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Ravenna (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction).....	34
Tabella 1-24 Qualità percepita servizio urbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction)	34
Tabella 1-25 Qualità percepita servizio extraurbano provincia di Rimini (Fonte: Indagini di Customer Satisfaction).....	34
Tabella 1-26 Produzione a base di gara per modalità (Fonte: PdE 2025).....	35
Tabella 1-27 Articolazione dell'Ambito Romagna per Lotti di gara – Produzione a base di gara	37
Tabella 1-28 Stima dei ricavi da traffico al 2027 (Fonte: Stime su dati Monitoraggio Regionale)	39
Tabella 1-29 Corrispettivi annui per Lotti di gara.....	40
Tabella 1-30 Valore degli affidamenti per Lotto di gara.....	41
Tabella 3-1 Parco necessario automobilistico per tipologia di servizio e provincia.....	65
Tabella 3-2 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e tipologia di impiego (Fonte: raccolta dati 2025).....	65
Tabella 3-3 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e alimentazione (Fonte: raccolta dati 2024).....	66
Tabella 3-4 Autobus in servizio acquistati con contribuzione pubblica non ammortizzata alla data di avvio del nuovo servizio (fonte: raccolta dati 2025)	67
Tabella 3-5 Autobus ordinati - acquistati con contribuzione pubblica la cui immissione in servizio è prevista entro l'avvio del nuovo servizio.....	67
Tabella 3-6 Autobus soggetti a obbligo di subentro da parte dei nuovi affidatari (fonte: raccolta dati 2025).....	68
Tabella 3-7 Autobus disponibili per il subentro (fonte: raccolta dati 2025)	68
Tabella 3-8 Autobus trasferibili ai nuovi affidatari (fonte: raccolta dati 2025)	69
Tabella 3-9 Risorse complessivamente disponibili per il rinnovo della flotta in corso di affidamento.....	70
Tabella 3-10 Autobus di subentro – Lotto FC "contribuiti"	70
Tabella 3-11 Autobus di subentro – Lotto FC "disponibili"	71
Tabella 3-12 Stima fabbisogno autobus urbani– Lotto FC.....	71
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Lotto FC	71
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto FC.....	72
Tabella 3-14 Stima investimenti necessari - Lotto FC.....	72
Tabella 3-15 Autobus di subentro – Lotto RA "contribuiti"	73
Tabella 3-16 Autobus di subentro – Lotto RA "disponibili"	73
Tabella 3-12 Stima fabbisogno autobus urbani– Lotto RA	74
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Lotto RA	74
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto RA	74
Tabella 3-19 Stima investimenti necessari - Lotto RA	75

Tabella 3-20 Autobus di subentro – Lotto RN "contribuiti"	75
Tabella 3-21 Autobus di subentro – Lotto RN "disponibili"	75
Tabella 3-12 Stima fabbisogno autobus urbani– Lotto RN	76
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Lotto RN.....	76
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto RN	77
Tabella 3-24 Stima investimenti necessari - Lotto RN	77
Tabella 3-24 Stima investimenti necessari filovia linea 11- Lotto RN.....	78
Tabella 3-25 Autobus di subentro – "contribuiti" per Ambito	79
Tabella 3-26 Autobus di subentro – "disponibili" per Ambito.....	79
Tabella 3-12 Stima fabbisogno autobus urbani– Totale Ambito.....	79
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Totale Ambito.....	80
Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus totali – Totale Ambito.....	80
Tabella 3-29 Stima investimenti necessari - Lotto RN	80
Tabella 3-30 Impianti soggetti a obbligo di subentro	82
Tabella 3-31 Infrastrutture filoviarie per erogazione dei servizi di Linea 11 e Metromare	83
Tabella 3-32 Impianti di fermata e relativo costo annuo	84
Tabella 3-33 Paline intelligenti articolate per provincia.....	85
Tabella 4-1 Personale adibito ai servizi di TPL (Fonte: raccolta dati 2025).....	88
Tabella 4-2 Personale TPL per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025).....	89
Tabella 4-3 Personale TPL di Forlì-Cesena per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025).....	89
Tabella 4-4 Personale TPL di Ravenna per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025)	89
Tabella 4-5 Personale TPL di Rimini per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025).....	89
Tabella 7-1 Indicatori CMQ in corso di affidamento	94
Tabella 8-1 Risorse a disposizione per il finanziamento dei servizi a base di gara - Ambito Romagna	101

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".

La presente Relazione recepisce le osservazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti trasmesse con Prot. n. 0095463/2025 il 26 novembre 2025.

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 autofiltranviari 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 autofiltranviario 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 autofiloltranviari.

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 autofilolviari, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province (punto 2)⁸:

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*

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.

servizi di TPL per favorire un'offerta qualitativa più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio" e prevede 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 fusione⁹ 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.

È opportuno tuttavia considerare che la Regione Emilia Romagna ha introdotto, nell'"Atto di Indirizzo Triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale regionale per gli anni 2026-2028" (art. 8 L.R. 30/98 e ss.mm.ii.) approvato con Delibera di Giunta Regionale Num. 930 del 08/06/2026, la necessità di rivedere gli ambiti territoriali ottimali per l'affidamento dei servizi, superando gli assetti definiti dalla Delibera di Giunta Regionale Num. 908/2012.

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.

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".

⁹ 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'Agenda 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 autofilotraviario 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 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 gara¹⁰, 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" 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" 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:

- Il servizio di trasporto pubblico urbano a Ravenna, Faenza, Lugo, Riolo Terme;

¹⁰ 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 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 SpA¹¹, per mezzo di un unico CdS stipulato con decorrenza 1° gennaio 2005 a seguito della gara (net-cost) aggiudicata nel dicembre 2004¹². 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 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" 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" 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" 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 quinquennio disponibile sulle seguenti variabili:

- volume di produzione,
- velocità commerciale,
- costi operativi e totali,
- ricavi da traffico,
- passeggeri trasportati,

¹¹ A sua volta costituita da START SpA, Cooperativa trasporti Riolo Terme, Soc. autoservizi cervesi SAC Scarl, e Co.er.bus Soc. consortile)

¹² Gara ad evidenza pubblica di tipo ristretto con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

- *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 2025.

Performance TPL

Per quanto riguarda il TPL automobilistico, nel 2024 la produzione chilometrica consuntivata nell'intero Ambito sovra-bacinale è stata complessivamente pari a poco più di 23,1 milioni di vett*km contro un volume di percorrenze programmate di 23,8 milioni di vett*km (97,2%). La velocità commerciale effettiva media riferita all'intero servizio è di **27,6 km/h**:

- 27,5 km/h per i servizi (urbani ed extraurbani) afferenti al CdS di Forlì-Cesena;
- 31,2 km/h per i servizi (urbani ed extraurbani) afferenti al CdS di Ravenna;
- 24,5 km/h per i servizi (urbani ed extraurbani) afferenti al CdS di Rimini.

Il *load factor* registrato nel 2024 sui servizi automobilistici complessivi di Ambito è stato pari al 22,81%, mentre sui singoli Contratti di Servizio le percentuali sono state:

- Pari al 23,65% sul CdS di Forlì-Cesena;
- Pari al 22,87% relativamente al CdS di Ravenna (escludendo il servizio di navigazione);
- Pari al 21,77% relativamente al CdS di Rimini (escludendo il servizio filoviario della Linea 11 e il Metromare).

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 produzione erogata sia in termini di domanda di mobilità. 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 è risultato complessivamente superiore al dato 2019, con un incremento del 6% rispetto all'ultimo anno pre-COVID. Tale incremento non si è tuttavia consolidato nel corso dell'ultimo anno di osservazione: nel 2024 infatti il volume di passeggeri è stato sostanzialmente analogo a quello registrato nel 2019.

Rispetto all'ultimo anno pre-COVID la produzione effettivamente erogata si è significativamente contratta nel 2020 (-14%) ed è tornata a crescere dal 2021 senza tuttavia raggiungere il livello 2019 (-4%).

Disaggregando i dati per singoli Contratti di Servizio, si osserva che:

- Il calo della domanda, per effetto dell'emergenza sanitaria, ha riguardato tutte le province dell'Ambito in modo differenziato. Da un lato Rimini ha fatto registrare il calo più significativo (-40% nel 2020 rispetto al 2019) e la ripresa più lenta, con un volume di passeggeri annui nel 2024 ancora ben al di

sotto del livello pre-COVID (-15%). Dall'altro lato, Ravenna ha mostrato nel 2020 un drastico ridimensionamento della domanda (-34% nel 2020 rispetto al 2019) che tuttavia è stato assorbito già a partire dal 2022 e nel 2024 si è osservato un livello di domanda al di sopra di quello pre-COVID (+12%). Analogamente, la provincia di Forlì-Cesena ha mostrato un rilevante calo della domanda che è stato assorbito nel 2022, mentre a partire dal 2023 il volume di passeggeri ha superato quello registrato nell'ultimo anno pre-COVID attestandosi nel 2024 a un livello ben superiore a quest'ultimo (+8%).

- Dal punto di vista della produzione offerta, la contrazione osservata nel 2020 è stata sostanzialmente analoga tra le province (-15% Ravenna, 14% Rimini e 12% Forlì-Cesena). Nel 2024, ultimo anno di osservazione, la produzione è tornata ai livelli pre-COVID solo a Ravenna, mentre a Rimini e a Forlì-Cesena il dato è ancora al di sotto dei livelli 2019 (rispettivamente -7% e -5%).

Autobus - FC	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produzione programmata	vett-km	9.735.430	8.577.143	9.730.668	9.719.614	9.609.649	9.524.684
Produzione effettiva	vett-km	9.538.095	8.409.021	9.545.783	9.433.126	9.277.425	9.064.084
Produzione Effettiva/Progr.	%	98,0%	98,0%	98,1%	97,1%	96,5%	95,2%
Km tecnici	vett-km	1.161.982	983.962	1.189.632	1.204.611	1.176.270	1.245.273
Ore guida annue	h/anno	349.398	307.337	348.446	344.551	336.594	329.149
Velocità comm. effettiva	km/h	27,30	27,36	27,40	27,38	27,56	27,54
Pax trasportati	#	17.905.709	12.980.706	13.703.391	18.073.074	19.925.258	19.367.904
Pax-km trasportati	Pass*km	146.512.792	106.503.595	114.350.571	146.047.772	149.960.584	160.367.714
Posti-km offerti	Posti*km	738.213.642	649.804.317	740.613.235	739.401.251	683.212.017	678.161.378
Load factor	%	19,85%	16,39%	15,44%	19,75%	21,95%	23,65%

Tabella 1-1 Produzione automobilistica CdS Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Autobus - RA	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produzione programmata	vett-km	7.560.479	6.469.163	7.431.064	7.471.374	7.440.023	7.559.510
Produzione effettiva	vett-km	7.481.960	6.370.497	7.191.382	7.379.306	7.383.770	7.494.930
Produzione Effettiva/Progr.	%	99,0%	98,5%	96,8%	98,8%	99,2%	99,1%
Km tecnici	vett-km	740.764	0	0	0	925.904	962.836
Ore guida annue	h/anno	244.462	204.194	225.520	236.407	238.440	240.083
Velocità comm. effettiva	km/h	30,61	31,20	31,89	31,21	30,97	31,22
Pax trasportati	#	11.974.846	7.692.335	8.305.477	11.539.533	14.131.965	13.429.697
Pax-km trasportati	Pass*km	134.557.597	87.065.107	88.888.682	83.503.292	115.441.721	111.937.829
Posti-km offerti	Posti*km	534.088.248	465.282.108	522.272.092	519.086.638	465.006.425	489.346.811
Load factor	%	25,19%	18,71%	17,02%	16,09%	24,83%	22,87%

Tabella 1-2 Produzione automobilistica CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Autobus- RN	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produzione programmata	vett-km	7.323.316	6.549.557	7.263.917	7.132.812	7.171.689	6.779.128
Produzione effettiva	vett-km	7.124.428	6.101.481	6.652.385	6.480.857	6.370.009	6.638.309
Produzione Effettiva/Progr.	%	97,3%	93,2%	91,6%	90,9%	88,8%	97,9%
Km tecnici	vett-km	844.972	649.674	821.861	826.493	840.384	852.725
Ore guida annue	h/anno	282.799	239.736	255.805	254.689	251.643	271.471
Velocità comm. effettiva	km/h	25,19	25,45	26,01	25,45	25,31	24,45
Pax trasportati	#	20.387.602	12.198.081	13.412.650	17.092.746	19.205.031	17.268.283
Pax-km trasportati	Pass*km	175.700.593	112.964.144	123.664.598	153.672.711	167.261.457	126.604.520
Posti-km offerti	Posti*km	669.977.461	579.323.771	668.280.401	646.333.180	578.955.903	581.495.411
Load factor	%	26,22%	19,50%	18,50%	23,78%	28,89%	21,77%

Tabella 1-3 Produzione automobilistica CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Autobus- totale	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produzione programmata	vett-km	24.619.225	21.595.863	24.425.649	24.323.800	24.221.361	23.863.322
Produzione effettiva	vett-km	24.144.483	20.880.998	23.389.550	23.293.289	23.031.204	23.197.323
Produzione Effettiva/Progr.	%	98,1%	96,7%	95,8%	95,8%	95,1%	97,2%
Km tecnici	vett-km	2.747.718	1.633.636	2.011.493	2.031.104	2.942.558	3.060.833
Ore guida annue	h/anno	876.659	751.267	829.771	835.647	826.677	840.703
Velocità comm. effettiva	km/h	27,54	27,79	28,19	27,87	27,86	27,59
Pax trasportati	#	50.268.157	32.871.122	35.421.518	46.705.353	53.262.254	50.065.884
Pax-km trasportati	Pass*km	456.770.982	306.532.846	326.903.852	383.223.776	432.663.762	398.910.063
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	1.749.003.600
Load factor	%	23,52%	18,09%	16,93%	20,12%	25,05%	22,81%

Tabella 1-4 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 1-6 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	2024
Produzione programmata	vett-km	400.382	544.360	545.389	546.183
Produzione effettiva	vett-km	384.058	528.678	534.116	518.389
Produzione Effettiva/Progr.	%	95,9%	97,1%	97,9%	94,9%
Km tecnici	vett-km	7.298	8.806	8.779	8.730
Ore guida annue	h/anno	15.394	21.194	21.409	20.791
Velocità comm. effettiva	km/h	24,95	24,94	24,95	24,93

Tabella 1-5 Produzione Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Filobus- RN	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produzione programmata	vett-km	429.311	275.654	269.391	268.679	246.137	183.812
Produzione effettiva	vett-km	193.130	133.250	94.658	73.028	85.250	69.282
Produzione Effettiva/Progr.	%	45,0%	48,3%	35,1%	27,2%	34,6%	37,7%
Km tecnici	vett-km	n.d.	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	3.465
Velocità comm. effettiva	km/h	19,87	19,08	20,55	20,32	20,80	19,99
Pax trasportati	#	n.d.	n.d.	416.150	696.785	656.248	923.622
Pax-km trasportati	Pass*km	n.d.	n.d.	2.955.838	4.605.144	4.266.718	2.199.425
Posti-km offerti	Posti*km	62.250.095	39.969.830	39.061.695	38.958.455	35.936.002	26.836.552
Load factor	%	n.d.	n.d.	7,57%	11,82%	11,87%	8,20%

Tabella 1-6 Produzione filovia Linea 11 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Traghetto	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ore servizio programmate	h	7.623	7.099	7.507	7.521	7.660	7.497
Ore servizio effettive	h	7.619	7.099	7.507	7.499	7.653	7.497
Ore effettive/ programmate	%	99,9%	100,0%	100,0%	99,7%	99,9%	100,0%
Pax trasportati	#	1.794.412	1.456.804	1.844.977	1.648.108	1.764.909	1.562.004

Tabella 1-7 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 (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 mostrate del servizio di TPL di Ambito, disaggregate per provincia.

Con riferimento al 2024 (ultimo anno di osservazione):

- i **ricavi da traffico** consuntivati sono stati pari a circa 25,2 milioni di euro, di cui:
 - 8,3 milioni di euro relativi ai servizi urbani ed extraurbani della Provincia di Forlì-Cesena;
 - 6,1 milioni di euro relativi ai servizi urbani ed extraurbani della Provincia di Ravenna;
 - 9 milioni di euro relativi ai servizi urbani ed extraurbani e filoviari (linea 11) della Provincia di Rimini;
 - 1,2 milioni di euro relativi ai servizi filoviari (Metromare) della Provincia di Rimini;

- 543 mila euro relativi ai servizi di navigazione di Ravenna.
- gli **"altri ricavi"** - che comprendono valorizzazioni commerciali di beni, fitti attivi, rimborsi per danni o noleggi - sono complessivamente pari a 6 milioni di euro. Tra questi, i ricavi relativi ai canoni pubblicitari valgono, per l'intero Ambito, circa 233mila euro, pari allo 0,9% dei ricavi da traffico;
- i **costi operativi** rappresentano circa 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, determinando nel 2020 un drastico ridimensionamento dei ricavi da traffico rispetto al 2019 (-37%). Negli anni successivi il gap venutosi a creare con l'evento pandemico è stato progressivamente assorbito. Nel 2024, ultimo anno di osservazione, il volume dei ricavi ha anzi superato il livello 2019 (+2%), anche per effetto dell'adeguamento delle tariffe in vigore da settembre 2023¹³. I primi dati parziali del 2025, ancora non consolidati, confermano il trend di incremento dei ricavi tariffari.

Le tabelle che seguono mostra le performance economiche del TPL disaggregato per province.

Autobus - FC	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	7.810.431	5.286.891	5.834.600	6.751.173	7.788.798	8.344.486
<i>di cui: agevolazioni tariffarie</i>	€	<i>1.295.892</i>	<i>1.187.867</i>	<i>1.730.960</i>	<i>2.781.720</i>	<i>3.345.779</i>	<i>3.542.909</i>
Corrispettivi	€	20.752.559	21.645.262	25.128.332	24.288.976	22.384.056	22.324.780
Contr. in conto gestione	€	2.632.615	3.955.166	3.154.851	4.424.215	2.928.008	2.672.276
Canoni pubblicità	€	74.781	55.895	59.920	27.450	34.861	42.442
Altri ricavi	€	1.688.793	1.245.212	2.425.685	1.883.265	2.646.265	2.744.815
Costi operativi	€	32.012.709	29.643.152	33.795.817	35.263.102	33.968.563	34.119.002
Costi totali	€	35.387.227	33.095.214	38.783.288	38.538.832	37.831.867	39.304.051
Addetti (FTE)	#	426,3	426,3	429,9	423,6	424,1	423,0
di cui: operativi	#	347,6	346,4	349,1	344,2	340,7	337,2
Costo Personale	€	15.320.634	14.302.293	15.303.482	15.439.635	15.775.221	15.611.996
<i>Coverage ratio</i>	%	<i>24,4%</i>	<i>17,8%</i>	<i>17,3%</i>	<i>19,1%</i>	<i>22,9%</i>	<i>24,5%</i>

Tabella 1-8 Performance economiche – CdS Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Autobus - RA	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	5.406.763	3.618.019	3.851.136	4.827.036	5.932.687	6.104.311
<i>di cui: agevolazioni tariffarie</i>	€	<i>303.189</i>	<i>497.973</i>	<i>773.270</i>	<i>1.294.703</i>	<i>1.828.798</i>	<i>1.804.129</i>
Corrispettivi	€	15.389.851	15.633.837	17.301.369	16.714.107	16.695.281	18.007.053

¹³ Si evidenzia che i dati sui ricavi tariffari dal 2021 in poi includono i ricavi relativi al Metromare. Il servizio filoviario è a regime dal 2022.

Autobus - RA	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Contr. in conto gestione	€	1.986.286	2.797.100	2.341.029	3.326.858	2.248.777	2.365.412
Canoni pubblicità	€	25.426	19.004	20.373	34.950	44.387	54.038
Altri ricavi	€	677.561	498.989	1.119.775	1.205.363	1.113.726	1.121.321
Costi operativi	€	21.337.737	19.918.994	22.575.926	24.545.402	23.194.064	24.308.808
Costi totali	€	23.921.680	22.761.504	25.261.234	26.867.766	26.033.177	27.292.206
Addetti (FTE)	#	312,7	313,0	320,1	323,7	316,5	317,9
di cui: operativi	#	259,5	260,2	266,7	274,6	264,2	264,2
Costo Personale	€	13.194.583	12.020.470	13.083.629	13.147.334	13.421.241	14.139.149
Coverage ratio	%	25,3%	18,2%	17,1%	19,7%	25,6%	25,1%

Tabella 1-9 Performance economiche – CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Autofiloviario - RN	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	10.882.650	6.149.127	6.695.759	7.687.616	8.939.439	9.008.841
<i>di cui: agevolazioni tariffarie</i>	€	<i>244.305</i>	<i>299.706</i>	<i>887.744</i>	<i>1.633.982</i>	<i>2.109.688</i>	<i>2.240.845</i>
Corrispettivi	€	16.727.375	18.045.549	19.360.864	18.377.135	17.929.630	17.919.836
Contr. in conto gestione	€	2.758.465	4.785.033	4.249.705	4.980.053	2.653.497	2.504.453
Canoni pubblicità	€	49.355	36.890	36.894	78.090	100.469	121.156
Altri ricavi	€	796.957	406.126	1.827.152	1.066.522	1.999.155	2.075.990
Costi operativi	€	29.262.441	27.131.800	28.974.335	29.723.343	29.254.729	28.053.919
Costi totali	€	32.635.693	29.736.022	32.349.337	32.192.922	31.922.001	31.512.035
Addetti (FTE)	#	394,8	393,0	358,8	354,5	357,2	382,7
di cui: operativi	#	317,4	307,1	277,0	276,5	275,8	296,7
Costo Personale	€	17.397.221	15.624.697	15.616.305	15.650.016	15.923.108	15.230.129
Coverage ratio	%	37,2%	22,7%	23,1%	25,9%	30,6%	32,1%

Tabella 1-10 Performance economiche servizio autofiloviario escluso Metromare – CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Il servizio Metromare è a regime dal 2022. Nel 2024 ha registrato un volume di ricavi da traffico pari a quasi 1,2 milioni di euro, con un rapporto ricavi/costi del 25,3%.

Metromare	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	n.d.	n.d.	475.278	918.415	934.925	1.168.763

Metromare	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>di cui: agevolazioni tariffarie</i>	€	n.d.	n.d.	0	3.000	4.500	4.500
Corrispettivi	€	n.d.	n.d.	1.709.397	3.305.622	3.551.543	3.671.620
Contr. in conto gestione	€	n.d.	n.d.	48.677	111.501	34.070	10.348
Canoni pubblicità	€	n.d.	n.d.	2.654	9.510	10.783	15.717
Altri ricavi	€	n.d.	n.d.	161.641	143.237	244.605	111.030
Costi operativi	€	n.d.	n.d.	2.461.830	4.524.919	4.437.110	4.628.467
Costi totali	€	n.d.	n.d.	2.699.907	4.636.576	4.598.709	4.902.608
Addetti (FTE)	#	n.d.	n.d.	32,8	42,1	43,7	43,7
di cui: operativi	#	n.d.	n.d.	21,8	29,2	29,5	29,5
Costo Personale	€	n.d.	n.d.	1.513.642	1.959.632	2.082.513	2.152.436
<i>Coverage ratio</i>	%	n.d.	n.d.	19,3%	20,3%	21,1%	25,3%

Tabella 1-11 Performance economiche servizio filoviario Metromare – CdS Rimini (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Il servizio di navigazione di Ravenna ha mostrato una contrazione significativa del *coverage ratio* (dal 50,4% registrato nel 2019 al 37,2% del 2022; pari al 41,3% nel 2024), in parte per effetto dell'andamento dei ricavi e in parte a causa dell'incremento dei costi legato a spese straordinarie e al prezzo del carburante. Per l'affidamento del servizio di Traghetto, al fine di assicurarne l'equilibrio economico si prevede di:

- 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;
- 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.

Traghetto - RA	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	622.006	497.723	584.568	611.071	612.816	543.056
<i>di cui: agevolazioni tariffarie</i>	€	0	0	29.474	20.069	20.753	15.605
Corrispettivi	€	524.552	530.475	529.492	467.091	442.303	503.985
Contr. in conto gestione	€	56.506	205.386	110.019	137.916	43.558	40.161
Canoni pubblicità	€	0	0	0	0	0	0
Altri ricavi	€	13.855	10.875	58.354	15.805	61.904	52.659
Costi operativi	€	1.234.754	1.360.415	1.457.381	1.641.970	1.618.207	1.314.092

Traghetto - RA	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Costi totali	€	1.347.891	1.501.666	1.639.245	1.781.778	1.750.257	1.488.560
Addetti (FTE)	#	16,7	17,6	16,6	17,4	17,1	16,5
di cui: operativi	#	12,0	10,8	10,7	11,5	11,7	11,5
Costo Personale	€	802.487	810.354	806.908	883.452	858.300	820.473
Coverage ratio	%	50,4%	36,6%	40,1%	37,2%	37,9%	41,3%

Tabella 1-12 Performance economiche servizio navigazione – CdS Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Totale Ambito	udm	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ricavi da traffico	€	24.721.850	15.551.760	17.441.339	20.795.311	24.208.665	25.169.457
di cui: agevolazioni tariffarie	€	1.843.386	1.985.547	3.421.447	5.733.474	7.309.519	7.607.988
Corrispettivi	€	53.394.338	55.855.123	64.029.453	63.152.931	61.002.814	62.427.274
Contr. in conto gestione	€	7.433.872	11.742.685	9.904.281	12.980.544	7.907.910	7.592.649
Canoni pubblicità	€	149.562	111.789	119.840	150.000	190.500	233.354
Altri ricavi	€	3.177.166	2.161.203	5.592.607	4.314.193	6.065.655	6.105.815
Costi operativi	€	83.847.641	78.054.361	89.265.289	95.698.736	92.472.673	92.424.289
Costi totali	€	93.292.491	87.094.406	100.733.012	104.017.873	102.136.010	104.499.460
Addetti (FTE)	#	1.151	1.150	1.158	1.161	1.158	1.184
di cui: operativi	#	937	924	925	936	922	939
Costo Personale	€	46.714.925	42.757.814	46.323.967	47.080.068	48.060.383	47.954.182
Coverage ratio	%	29,5%	19,9%	19,5%	21,7%	26,2%	27,2%

Tabella 1-13 Performance economiche – totale Ambito Romagna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Il Grafico seguente rappresenta l'andamento dei ricavi tariffari autofiloviari¹⁴ e di navigazione a seguito dell'evento pandemico, fatto 100 per il 2019. Dai dati emerge come il calo dei ricavi nel 2020 sia stato generalizzato, con un impatto maggiore sui servizi autofiloviari di Rimini. Nel 2024 il livello dei ricavi è stato superiore a quello pre-COVID per i servizi afferenti alle province di Forlì-Cesena e Ravenna; inferiore nel caso dei servizi autofiloviari di Rimini e del servizio di navigazione di Ravenna.

¹⁴ I ricavi includono i servizi filobus di Rimini (Linea 11 e Metromare).

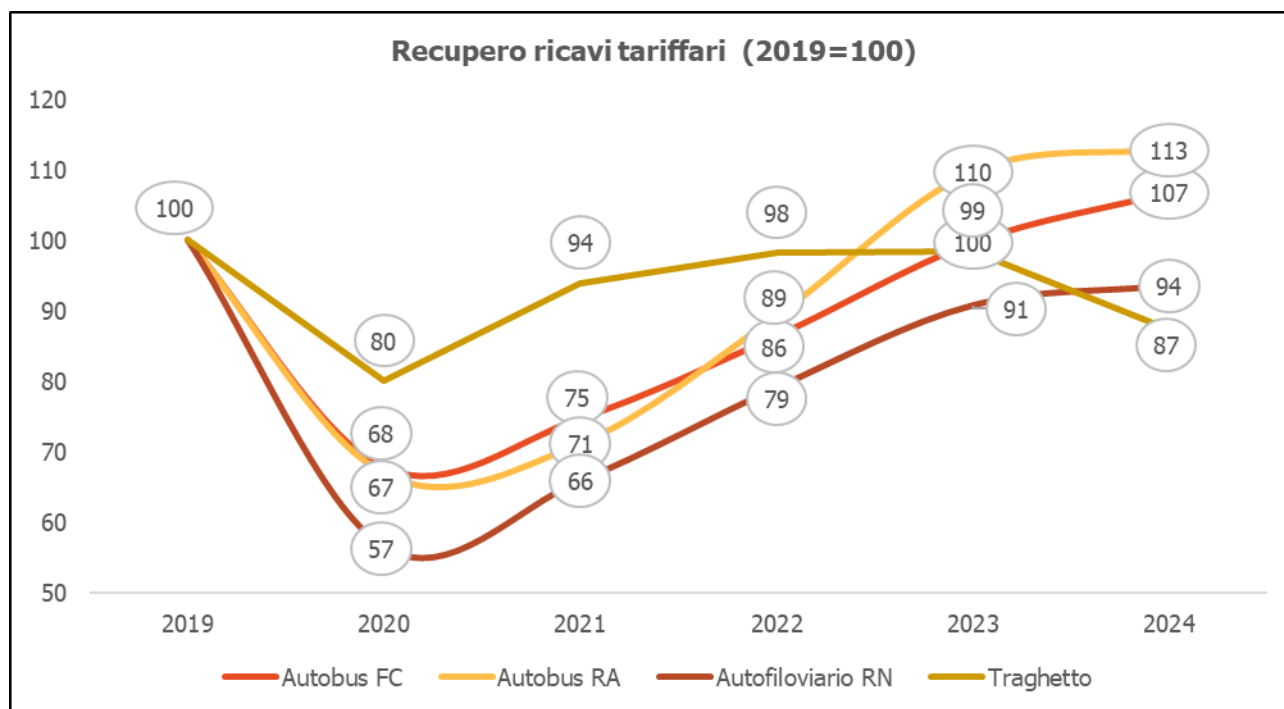


Grafico 1-1 Recupero dei ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Il grafico seguente mostra invece l'andamento dei ricavi per passeggero rispetto al 2019, articolati per servizio e provincia. Come si nota, l'indicatore ha registrato complessivamente un calo a partire dal 2020 in poi, a seguito dell'introduzione a livello regionale di agevolazioni tariffarie che hanno favorito la vendita di abbonamenti a svantaggio delle corse semplici, con un duplice effetto: da un lato l'aumento – in parte nominale - dei passeggeri trasportati; dall'altro una riduzione dei ricavi per via della minore redditività degli abbonamenti rispetto ai biglietti singoli. Ciò spiega come, nel 2023, i ricavi fossero ancora al di sotto dei livelli 2019 nonostante il volume di passeggeri trasportati fosse superiore rispetto a quelli registrati nell'ultimo anno pre-COVID. Nel 2024 il ricavo per passeggero è tornato a un livello sostanzialmente analogo a quello 2019, per effetto dell'introduzione – a regime – dell'adeguamento tariffario, in vigore da settembre 2023.

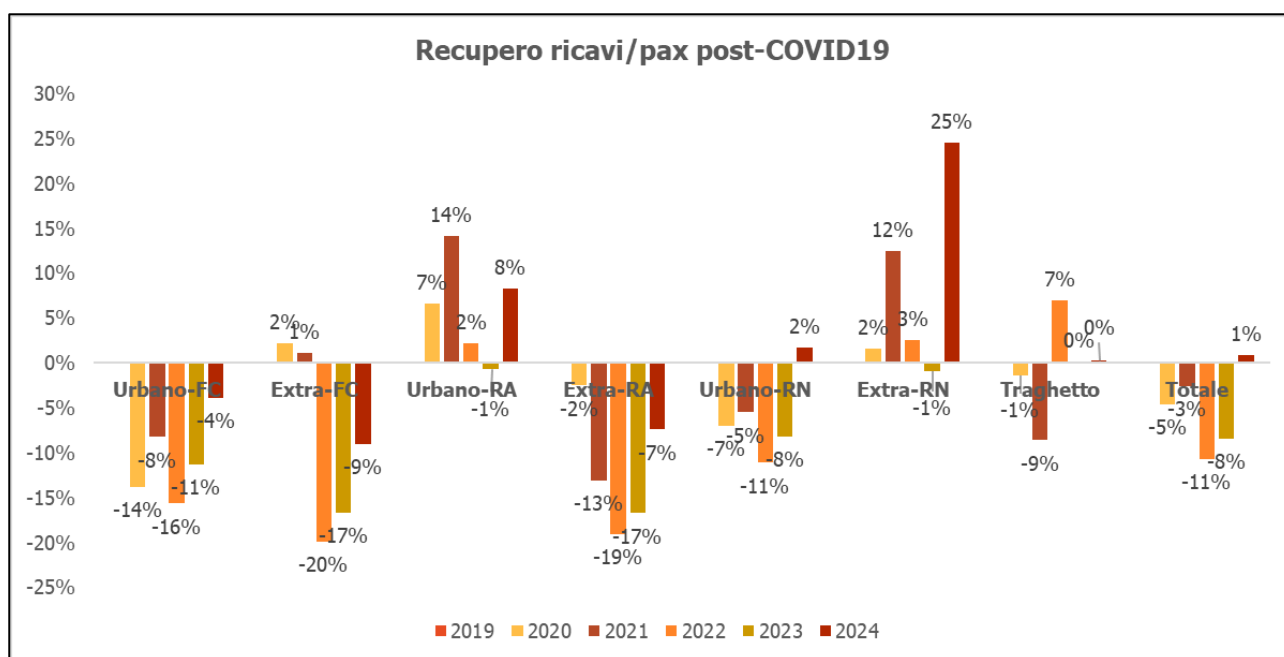


Grafico 1-2 Recupero dei ricavi/pax a seguito della pandemia da COVID-19 (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

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. I dati sono disaggregati per provincia.

Contratto di servizio : Forlì-Cesena							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	3,36	3,53	3,54	3,74	3,66	3,76
	Costo operativo per posto-km	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	35.936	33.553	35.599	36.447	37.195	36.908
	Produzione / numero di addetti operativi	27.443	24.278	27.347	27.403	27.227	26.880
	Produzione / numero di addetti totali	22.373	19.727	22.206	22.268	21.875	21.428
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	89%	90%	89%	89%	89%	88%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	0,82	0,63	0,61	0,72	0,84	0,92

Contratto di servizio : Forlì-Cesena							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Coverage Ratio	24,4%	17,8%	17,3%	19,1%	22,9%	24,5%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	27,30	27,36	27,40	27,38	27,56	27,54

Tabella 1-14 KPI dei servizi automobilistici CdS: Forlì-Cesena (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Contratto di servizio : Ravenna							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	2,85	3,13	3,14	3,33	3,14	3,24
	Costo operativo per posto-km	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	42.192	38.408	40.879	40.618	42.411	44.475
	Produzione / numero di addetti operativi	28.830	24.479	26.961	26.872	27.952	28.368
	Produzione / numero di addetti totali	23.925	20.355	22.469	22.798	23.332	23.576
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	91%	94%	93%	93%	89%	89%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	0,72	0,57	0,54	0,65	0,80	0,81
	Coverage Ratio	25,3%	18,2%	17,1%	19,7%	25,6%	25,1%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	30,61	31,20	31,89	31,21	30,97	31,22

Tabella 1-15 KPI dei servizi automobilistici CdS: Ravenna (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Contratto di servizio : Rimini (automobilistico e filoviario Linea 11)							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	4,11	4,45	4,36	4,59	4,59	4,23
	Costo operativo per posto-km	0,04	0,05	0,04	0,05	0,05	0,05
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	44.065	39.759	43.522	44.151	44.581	39.798
	Produzione / numero di addetti operativi	22.444	19.869	24.017	23.442	23.094	22.378
	Produzione / numero di addetti totali	18.045	15.526	18.540	18.283	17.834	17.346
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	89%	90%	89%	89%	88%	89%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	1,53	1,01	1,01	1,19	1,40	1,36
	Coverage Ratio	37,2%	22,7%	23,1%	25,9%	30,6%	32,1%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	25,19	25,45	26,01	25,45	25,31	24,45

Tabella 1-16 KPI dei servizi autofiloviari CdS: Rimini – escluso Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Contratto di servizio: Rimini (Metromare)							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km	n.d.	n.d.	6,41	8,56	8,31	8,93
	Costo operativo per posto-km	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Efficienza-Produttività	Costo del lavoro totale / numero di addetti totali	n.d.	n.d.	46.084	46.518	47.698	49.300
	Produzione / numero di addetti operativi	n.d.	n.d.	17.595	18.118	18.124	17.590
	Produzione / numero di addetti totali	n.d.	n.d.	23.150	30.463	31.271	31.342
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	n.d.	n.d.	98%	98%	98%	98%
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	n.d.	n.d.	1,24	1,74	1,75	2,25
	<i>Coverage Ratio</i>	n.d.	n.d.	19,3%	20,3%	21,1%	25,3%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	n.d.	n.d.	24,95	24,94	24,95	24,93

Tabella 1-17 KPI dei servizi autofiloviari CdS: Rimini – Metromare (Fonte: Elaborazioni su dati Monitoraggio Regionale)

Contratto di servizio : Ravenna (Navigazione)							
Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Efficienza operativa	Costo operativo per ora di servizio	162,06	191,63	194,14	218,96	211,45	175,28
	Costo operativo per posto-km	n.d.	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	49.605
	Produzione (ore) / numero di addetti operativi	635	659	700	653	655	651
	Produzione (ore) / numero di addetti totali	455	405	453	432	448	453
	Efficienza della rete di trasporto di superficie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Efficienza-Redditività	Ricavi da traffico per ora di servizio	81,64	70,11	77,87	81,49	80,08	72,44
	<i>Coverage Ratio</i>	50,4%	36,6%	40,1%	37,2%	37,9%	41,3%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Tabella 1-18 KPI dei servizi navigazione CdS: 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%	0,02%	
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	11,15	
Bus extraurbani	11,63	11,00	10,91	11,00	11,91	11,00	9,51	n.d	7,61	7,50	5,36	
Bus totali	11,01	10,50	10,78	10,70	11,73	11,50	10,81	n.d	9,78	9,50	8,29	
Climatizzazione												
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	100%	
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	100%	
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	n.d	100%	100%	100%	
Pulizia e condizioni igieniche dei beni												
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	n.d	3gg	3gg	3gg	
Frequenza pulizia interna	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	n.d	1gg	1gg	1gg	
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	n.d	3m	3m	3m	
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	annuale	1gg	1gg	1m	1m	1gg	n.d	1gg	1gg	1gg	
Tutela dell'ambiente (intero parco)												
Veicoli Euro 6	409	387	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	244	
Veicoli Metano	138	156	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	284	
Veicoli Ibridi	0	0	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	0	
Veicoli Elettrici	6	6	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	41	
Accessibilità facilitata												
Numero mezzi urbani dotati di pedana	128	135	134	135	137	140	139	n.d	130	140	90	
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	23	24	25	25	25	30	53	n.d	77	75	131	
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%	82,2%	
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	11	200	286	n.d	290	270	373

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%	99,4%
Sinistri passivi / n° corse annue	0,00%	n.d	0,00%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	0,00%
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	10,1
Bus extraurbani	10,21	n.d	10,96	11,00	11,96	10,50	8,88	9,00	7,58	7,40	7,42
Bus totali	9,63	n.d	10,44	10,40	11,59	10,50	11,13	11,00	11,10	11,00	8,64
Climatizzazione											
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	97%	n.d	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	99%	n.d	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	98%	n.d	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pulizia e condizioni igieniche dei beni											
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	n.d	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg
Frequenza pulizia interna	1gg	n.d	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	n.d	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	n.d	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg
Tutela dell'ambiente (intero parco)											
Veicoli Euro 6	409	n.d	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	135
Veicoli Metano	138	n.d	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	88
Veicoli Ibridi	0	n.d	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	0
Veicoli Elettrici	6	n.d	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	18
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	10
Rapporto con la clientela											
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	143	n.d	82	100	109	100	129	110	130	120	110

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%	97,4%
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%	0,05%
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	7,16
Bus extraurbani	9,40	9,20	9,95	10,00	10,95	10,50	9,60	9,50	8,31	8,00	9,52
Bus totali	10,17	9,80	10,85	10,60	11,23	10,90	10,14	10,10	7,35	7,80	7,78
Climatizzazione											
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi urbani FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
% di mezzi urbani sul totale dei mezzi extraurb. FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Percentuale di mezzi sul totale dei mezzi FC	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pulizia e condizioni igieniche dei beni											
Frequenza pulizia esterna bus	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg	3gg
Frequenza pulizia interna	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg
Frequenza pulizia radicale interna bus	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m	3m
Frequenza sanificazione dei mezzi	annuale	annuale	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg	1gg
Tutela dell'ambiente (intero parco)											
Veicoli Euro 6	409	n.d	402	402	400	400	379	n.d	301	n.d	120
Veicoli Metano	138	n.d	153	153	153	153	194	n.d	270	n.d	58
Veicoli Ibridi	0	n.d	0	0	0	0	0	n.d	0	n.d	2
Veicoli Elettrici	6	n.d	6	6	15	15	15	n.d	15	n.d	25
Accessibilità facilitata											
Numero mezzi urbani dotati di pedana	125	127	125	125	135	135	138	140	147	145	145
Numero mezzi extraurbani dotati di pedana	22	22	23	23	23	25	26	28	30	35	35
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%	95%
Riscontro a segnalazioni clienti											
Tempo medio di risposta (giorni lavorativi)	13	12	12	12	10	10	10	11	8	8	8
Rapporto con la clientela											
Numero di reclami pervenuti sul comportamento del personale	63	60	86	90	96	90	90	85	114	110	140

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/extrurbano) 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 1-19 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	7,0	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 1-20 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	7,0	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 1-21 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
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 1-22 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	7,2	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 1-23 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	7,0	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 1-24 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 su gomma dei bacini di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini;
 - 11,1 milioni di vett*km sui servizi extraurbani su gomma dei bacini di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.
- 550mila vett*km relativi al servizio Metromare di Rimini;
- 370mila vett*km relativi al servizio filoviario 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 1-25 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. L'Agenzia si riserva la possibilità di istituire ulteriori servizi flessibili a integrazione/sostituzione dei collegamenti pianificati, sulla base dei dati di monitoraggio raccolti nel corso della vigenza dei nuovi CdS, anche con riguardo ai livelli di *coverage ratio* conseguiti.

Lotti di gara

A seguito delle osservazioni alla precedente versione della Relazione di Affidamento, formulate dall'ART e trasmesse con Prot. n. 0095463/2025 in data 26 novembre 2025, **l'Agenzia ha valutato di articolare l'Ambito Romagna in tre Lotti di gara**, da affidare tramite procedura di gara **per mezzo di tre distinti contratti di servizio in regime di net-cost** (in luogo degli attuali 8):

1. **Lotto di Forlì-Cesena:** lotto di gara che comprende i servizi urbani e suburbani su gomma dei Comuni di Forlì e Cesena e i servizi extraurbani su gomma della Provincia di Forlì-Cesena;
2. **Lotto di Ravenna:** lotto di gara comprensivo dei servizi urbani ed extraurbani della provincia di Ravenna e dei servizi di navigazione di Ravenna (traghetto);
3. **Lotto di Rimini:** lotto di gara che comprende i servizi urbani ed extraurbani della provincia di Rimini, il servizio Metromare e il servizio filoviario relativo alla linea 11.

La scelta di articolare il servizio in tre lotti distinti è riportata nella versione aggiornata della Relazione dei Lotti (RdL), alla quale si rinvia per ogni approfondimento. La Tabella 1-26 dettaglia l'articolazione in Lotti di gara dell'Ambito Romagna.

Lotto	Servizio/Modo	Produzione a base di gara
Lotto Forlì-Cesena	urbano gomma	4.338.190
	extraurbano gomma	5.071.214
	Totale	9.409.403
Lotto Ravenna	urbano gomma	3.175.720
	extraurbano gomma	3.983.563
	Navigazione (traghetto)	762.900
	Totale	7.922.183
Lotto Rimini	urbano gomma	4.986.800
	extraurbano gomma	2.067.620
	BRT (Metromare)	371.025
	urbano filoviario (linea 11)	549.025

Lotto	Servizio/Modo	Produzione a base di gara
	Totale	7.974.470

Tabella 1-26 Articolazione dell'Ambito Romagna per Lotti di gara – Produzione a base di gara

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 2025) 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. La Relazione è stata allineata alle osservazioni ART trasmesse con Prot. 0095463/2025 del 26 novembre 2025;
- 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 e aggiornato l'avviso di preinformazione;
- Pubblicata la presente **Relazione di Affidamento** (RdA) che recepisce le osservazioni ART trasmesse con Prot. 0095463/2025 il 26 novembre 2025.

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

- 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 quella di affidare i servizi tramite tre distinti 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 come riferimento gli ultimi dati disponibili, ossia i ricavi a consuntivo 2024 estratti dal Monitoraggio regionale e riportati nelle tabelle di cui al paragrafo 1.2.2.

I ricavi tariffari 2024 (25.169.457 €), al netto delle sanzioni amministrative (2.031.561 €), sono pari a 23.137.885 €. Essi sono stati incrementati per tenere conto:

- 1) Dell'incremento delle tariffe entrato in vigore il 1° giugno 2026 che si stima possa determinare un incremento medio dei ricavi dell'11,8%¹⁵;
- 2) di un incremento della domanda di mobilità del 3% complessivo, così articolato:
 - a. un incremento dell'1% per il biennio ante-gara (2025-2026);
 - b. un ulteriore incremento dell'1% rispettivamente nel primo anno e nel secondo anno di affidamento in considerazione della migliore qualità attesa dei servizi affidati con nuovi contratti di servizio;
- 3) per il servizio di navigazione di Ravenna si stima un ricavo, a partire dal primo anno di affidamento, di circa 900 mila euro, per effetto:
 - a. di una manovra tariffaria da attuare entro il 2027, rivolta principalmente all'utenza occasionale, tale da incrementare i ricavi del 50% rispetto ai valori 2024;
 - b. di un incremento della domanda del 15% nel primo anno di affidamento e dell'1% nel secondo anno, in considerazione del miglioramento atteso dei servizi.

Ai ricavi così calcolati si aggiungono i ricavi commerciali (pari all'1% dei ricavi per i servizi autofiloviari e pari al 3% per il servizio di navigazione e per il Metromare) e le sanzioni amministrative – che si stimano allo stesso livello del 2024 – per un totale per il primo anno di affidamento di **circa 29,1 milioni di euro, al netto di IVA¹⁶**. La tabella seguente illustra i ricavi stimati per il primo anno di affidamento e disaggregati per provincia/servizio.

Contratto di servizio	Ricavi da traffico 2024	Adeguamento tariffario	Δ domanda (25-27)	Ricavi da traffico 2027	Altri ricavi	Sanzioni amministrative	Ricavi totali
CdS: Forlì-Cesena-Autobus	7.702.950	8,6%	2,0%	8.532.452	85.325	641.536	9.259.312
CdS: Ravenna-Autobus	5.668.955	9,7%	2,0%	6.344.994	63.450	435.357	6.843.801
CdS: Ravenna-Navigazione	543.056	50,0%	15,0%	936.772	28.103	0	964.875
CdS: Rimini-Autofiloviario	8.121.088	16,9%	2,0%	9.679.788	96.798	887.753	10.664.339
CdS: Rimini-Metromare	1.101.847	16,9%	2,0%	1.313.327	39.400	66.916	1.419.643

¹⁵ Per il servizio TPL di Rimini (gomma, filobus e Metromare) l'incremento è stato depurato dell'effetto (in riduzione) della migrazione tariffaria.

¹⁶ Nel secondo anno di affidamento si stima l'ulteriore incremento di domanda dell'1% per tutti i servizi.

Contratto di servizio	Ricavi da traffico 2024	Adegua-mento tariffario	Δ domanda (25-27)	Ricavi da traffico 2027	Altri ricavi	Sanzioni amministrative	Ricavi totali
Totale	23.137.895		15,9%	26.807.333	313.075	2.031.561	29.151.970

Tabella 1-27 Stima dei ricavi da traffico al 2027 (Fonte: Stime su dati Monitoraggio Regionale)

A partire dal secondo anno di contratto saranno previsti adeguamenti tariffari in base al meccanismo del price cap. Gli adeguamenti saranno su base triennale, nel 4°, 7° e 10° anno di affidamento.

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 versione allineata alle Osservazioni di ART della 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** pari al volume di percorrenze programmate per ciascuna Provincia;
- 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 complessivo a base d'asta per il primo anno di esercizio – fissato al 1° luglio 2027 - **pari a circa 73,1 milioni di euro¹⁷**, così articolato:

- 28,7 milioni di euro per il Lotto di Forlì-Cesena;
- 18,7 milioni di euro per il Lotto di Ravenna, di cui 18,49 milioni di euro per il servizio su gomma e 485 mila euro per il servizio di navigazione;
- 25,6 milioni di euro per il Lotto di Rimini, di cui 21,6 milioni di euro per il servizio su gomma e filoviario e 4,0 milioni di euro per il servizio Metromare.

Tale importo è comparabile con l'importo complessivo previsto dai contratti di proroga in scadenza a dicembre 2026 e coerente con le risorse complessivamente destinate al TPL di Ambito dettagliate nel paragrafo 8.3.

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 2024, nonché degli obiettivi di recupero di efficacia attesi sia dalla

¹⁷ Il valore è da intendersi in fase di assestamento in funzione delle rimodulazioni dei PEFs e dell'effettivo ammontare del valore del contributo CCNL.

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 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 1,14 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.

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 seguente si riporta il valore annuale e complessivo dei servizi oggetto di gara, distinti per Lotto.

Anno Affidamento	udm	Lotto Forlì- Cesena	Lotto Ravenna	Lotto Rimini	Totale
Anno 1	migliaia €	28.791	18.714	25.665	73.170
Anno 2	migliaia €	29.310	19.051	26.127	74.487
Anno 3	migliaia €	29.837	19.394	26.597	75.828
Anno 4	migliaia €	30.374	19.743	27.076	77.193
Anno 5	migliaia €	30.921	20.098	27.563	78.582
Anno 6	migliaia €	31.478	20.460	28.059	79.997
Anno 7	migliaia €	32.044	20.828	28.564	81.437
Anno 8	migliaia €	32.621	21.203	29.078	82.903
Anno 9	migliaia €	33.208	21.585	29.602	84.395
Anno 10	migliaia €	33.806	21.973	30.135	85.914
Totale	migliaia €	312.391	203.048	278.466	793.905

Tabella 1-28 Corrispettivi annui per Lotti di gara

Nella tabella che segue è invece 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 sono quelli individuati nella Tabella 1-27, cui si applica un adeguamento delle tariffe triennale – stimato - pari al tasso di inflazione programmato cumulato del triennio. Gli adeguamenti sono previsti nel 4°, 7° e 10° anno di affidamento;
- i contributi CCNL aggiuntivi – annuali e costanti nel corso dell'affidamento - legati al rinnovo 2024-2026 del contratto Autoferrotranvieri.

Il valore dell'affidamento è al netto dei rimborsi accise, pari a 270,00 € 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 affidamento¹⁸¹⁹²⁰.

Anno Affidamento	udm	Lotto Forlì-Cesena	Lotto Ravenna	Lotto Rimini	Totale
Anno 1	migliaia €	39.340	27.481	39.176	105.997
Anno 2	migliaia €	39.951	27.896	39.758	107.606
Anno 3	migliaia €	40.479	28.239	40.229	108.946
Anno 4	migliaia €	41.530	29.022	41.378	111.930
Anno 5	migliaia €	42.077	29.377	41.866	113.319
Anno 6	migliaia €	42.633	29.739	42.362	114.734
Anno 7	migliaia €	43.742	30.565	43.575	117.882
Anno 8	migliaia €	44.319	30.939	44.089	119.347
Anno 9	migliaia €	44.906	31.321	44.612	120.840
Anno 10	migliaia €	46.076	32.192	45.892	124.160
Totale	migliaia €	425.052	296.772	422.937	1.144.761

Tabella 1-29 Valore degli affidamenti per Lotto di gara

¹⁸ 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.

¹⁹ Si veda il paragrafo per l'analisi del parco rotabile.

²⁰ Il rimborso è aumentato a 0,27€/l come previsto dalla L. 30 dicembre 2025 n. 199 (Legge di Bilancio 2025).

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 il 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 tematica²¹.

²¹ 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	<p>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.</p>	<p>Al fine di recepire le osservazioni ART alla precedente versione della RdA, l'Agenzia ha valutato positivamente l'opportunità di articolare il servizio TPL di Ambito in tre Lotti di gara, come dettagliato nel paragrafo 1.2.3 e nell'adeguamento della Relazione dei Lotti cui si rinvia.</p>
2	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Il paragrafo 5, cui si rinvia, illustra nel dettaglio i requisiti di partecipazione.</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>5 anni.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	
3	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Recependo parte delle osservazioni trasmesse in sede di Consultazione, tra i requisiti di partecipazione vi è:</p> <p>i) la gestione di almeno una linea filobus, per il solo Lotto di Rimini;</p> <p>ii) la gestione di almeno una tratta navigazione marittima o in navigazione interna negli ultimi 3 anni, esclusivamente per il Lotto di Ravenna.</p> <p>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 avvalimento. Inoltre per l'esecuzione del servizio si potrà ricorrere al subappalto secondo le disposizioni previste dalla normativa vigente.</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>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.</p>	
4	Impresa di TPL	Procedura di affidamento: Requisiti di partecipazione	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	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 di locazione per beni strumentali, unitamente alle linee aeree.	Come è indicato nel capitolo 3 della presente Relazione, l'impianto è 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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
			<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>	<p>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.</p>
9	Impresa di TPL	Beni strumentali: Impianti di fermata	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) 	<p>I proprietari degli impianti sono responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di fermata e, pertanto, degli eventuali investimenti che si rendessero necessari.</p> <p>L'Agenzia, direttamente o tramite i soggetti proprietari, è responsabile della pulizia degli impianti.</p> <p>L'impresa Affidataria è responsabile delle informazioni al pubblico presenti negli impianti di fermata.</p> <p>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.</p>

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 e sindacale	Beni strumentali: Infrastrutture	<p>dal Documento non si trovano informazioni relativamente alla valutazione della "strumentalità" dei seguenti beni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>Il dato del MIV è stato verificato anche in relazione ai turni macchina attualmente utilizzati e ad una scorta pura del 15%.</p> <p>La riduzione del parco necessario rispetto a quello</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>per quali servizi è stato calcolato il fabbisogno di mezzi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>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 presente Relazione di Affidamento.</p>
13	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	<p>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.</p>	<p>Si veda risposta precedente.</p>
14	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	<p>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.</p> <p>In secondo luogo, si rileva la forte necessità di aggiornamento della Data Room riferita ad oltre tre anni di distanza e perciò contenente informazioni datate e non più utilizzabili. A tal proposito, a parere della</p>	<p>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.</p> <p>I dati relativi al parco autobus, agli impianti ed alle tecnologie sono costantemente aggiornati dall'Agenzia e nella 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.</p> <p>I dati aggiornati relativi al personale saranno allegati alla documentazione di gara.</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
15	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	<p>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.</p>	Si veda risposta precedente.
16	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	<p>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 di sostituzioni, che di tempistiche e caratteristiche ambientali dei mezzi da acquisire. Inoltre, si specifica</p>	<p>Le stime di costo contenute nel documento di consultazione tengono conto della composizione della flotta e della presenza di autobus di dimensioni differenti, compresi minibus con un costo notevolmente inferiore rispetto ad autobus standard (12 metri).</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>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).</p> <p>A tal proposito, in merito alla quantificazione degli investimenti complessivi, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.). 	<p>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.</p>
17	Impresa di TPL	Beni strumentali: Parco rotabile	<p>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.</p>	<p>Le stime sugli investimenti necessari, riportate all'interno della presente Relazione, sono state aggiornate per tenere conto della più recente dinamica dei prezzi.</p>
18	Impresa di TPL	Beni strumentali: natanti	<p>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 vita residua degli attuali natanti risulta non compatibile con la durata dell'affidamento previsto.</p>	<p>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 con gara.</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
				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	<p>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);</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Tali indicatori assolvono l'obiettivo di garantire il monitoraggio della qualità dei servizi erogati e, qualora legati a meccanismi premiali, incentivare gli operatori a</p>	<p>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.</p> <p>La formula delle penalità prevista dalla richiamata delibera ART determina un livello di penale, in caso di scostamenti limitati (1-2%), molto contenute.</p>

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			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; <ul style="list-style-type: none"> • 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 programma di esercizio di adattarsi all'evoluzione dei 	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
			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 oltreché 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	Sono in corso valutazioni in merito da parte dell'Agenzia.

Osservazioni sul trasferimento del personale TPL

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
1	Organizzazioni e 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	Organizzazioni e 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
			<p>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.</p>	
4	Organizzazione e sindacale	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	<p>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.</p>	<p>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.</p>
5	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	<p>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).</p>	<p>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</p>

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	<p>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.</p> <p>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 imponente 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</p>	Si veda risposta precedente

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			<p>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</p>	

N.ro	Proponente	Tema	Osservazione	Risposta
			completare il rilevamento del personale anche con riferimento alle imprese subaffidatarie.	
7	Organizzazioni e 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	Organizzazioni e 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	Organizzazioni e 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	Organizzazioni e 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
			<p>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.</p>	
11	Impresa di TPL	Trasferimento del Personale: criteri e condizioni	<p>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.</p>	<p>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.</p>

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 30 giugno 2025.

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 651 veicoli**, articolati per provincia e tipologia di servizio come riportato nella tabella seguente. Si tenga conto che il parco autofiloviario complessivo sarà, all'avvio del nuovo servizio, di **666 veicoli** in quanto si aggiungono i 9 veicoli del Metromare e i 6 filobus di Linea 11.

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale
Minibus (classe A/B)	12	0	0	12
Corto (<8m non classe A/B)	42	36	23	101
Medio (8-10m)	0	0	3	3
Medio Lungo (10-11m)	20	0	12	32
Lungo(11-13,5m)	143	123	106	372
Super Lungo (13,5-15m)	0	0	0	0

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale
Articolato (18m)	45	28	58	131
Totale	262	187	202	651

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

3.2 Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025

Il parco impiegato sui servizi di TPL dell'Ambito Romagna è costituito, al 31 dicembre 2025, da 707 autobus e 15 filobus, con un'età media complessiva di 8 anni. Sul totale dei veicoli utilizzati per l'erogazione dei servizi:

- 258 sono impiegati sui servizi della provincia di Forlì-Cesena, di cui il 43% sui servizi extraurbani e il 57% su quelli urbani, con un'età media al 31 dicembre 2025 di 8,06 anni;
- 244 sono impiegati sui servizi della provincia di Ravenna, di cui il 60% sui servizi extraurbani e il 40% su quelli urbani, con un'età media al 31 dicembre 2025 di 8,07 anni;
- 202 sono impiegati sui servizi della provincia di Rimini, di cui il 30% sui servizi extraurbani e il 70% su quelli urbani, con un'età media al 31 dicembre 2025 di 7,67 anni;
- 15 filobus impiegati sui servizi urbani di Rimini, di cui 9 per il servizio Metromare e 6 per la Linea 11.

Si aggiungono, infine, 2 natanti per il servizio di attraversamento del Canale Candiano fra Porto Corsini e Marina di Ravenna.

Il parco rotabile su gomma è costituito per circa il 60% da autobus lunghi (11-13,5 m), mentre la quota minoritaria è composta equamente tra minibus (Classe A/B), corti (fino a 8 m non classe A/B), medi (8-10 m), medio-lunghi (10-11m), super lunghi (13,5-15m) e articolati (18m). In termini di alimentazione, la quota prevalente del parco è alimentata a metano CNG/LNG (36%) e a gasolio Euro 6 (31%) ed Euro 5 (11%), con una quota non trascurabile di vetture elettriche (11%) e ibride (6%). Permane una percentuale di vetture con una classe ambientale inferiore a Euro 5 (6%): si tratta di veicoli per i quali è prevista la dismissione entro la fine della proroga dei contratti attualmente vigenti. I grafici in basso riportano nel dettaglio la composizione della flotta complessivamente utilizzata nei servizi TPL di competenza dell'Agenzia, sia in termini di alimentazione sia dal punto di vista della classe dimensionale.

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
Minibus (classe A/B)	17	27	2	46
Corto (<8m non classe A/B)	22	15	0	37
Medio (8-10m)	28	25	11	64
Medio Lungo (10-11m)	21	3	27	51
Lungo(11-13,5m)	168	149	129	446
Super Lungo (13,5-15m)	5	25	1	31
Articolato (18m)	0	0	32	32
Totale complessivo	261	244	202	707

Tabella 3-2 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e tipologia di impiego (Fonte: raccolta dati 2025)

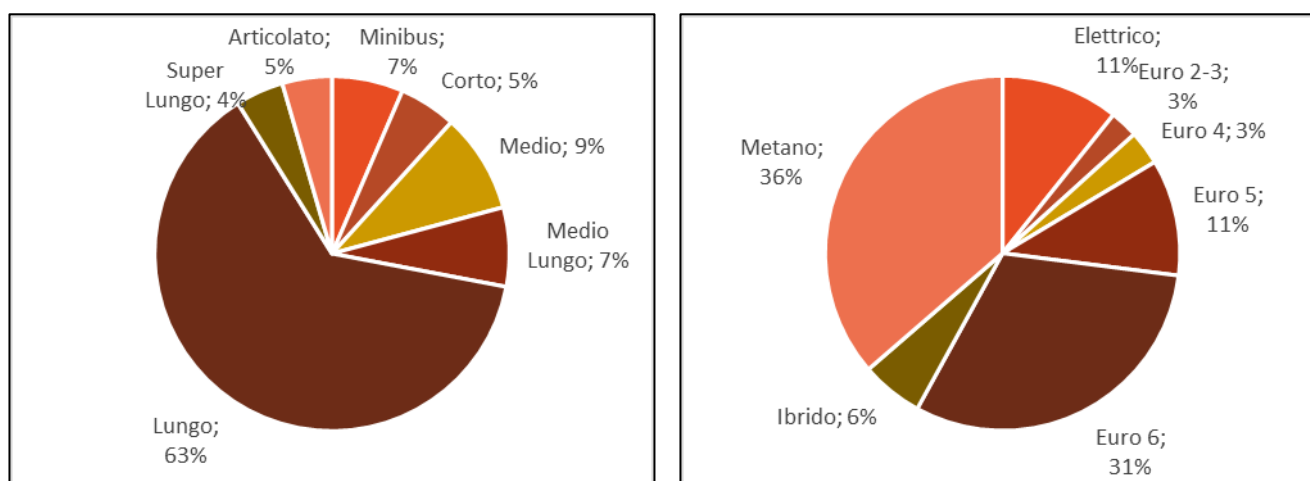


Tabella 3-3 Materiale rotabile attualmente in servizio per classe dimensionale e alimentazione (Fonte: raccolta dati 2024)

Materiale rotabile indispensabile

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.

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 preliminarmente "indispensabili" gli autobus acquistati con contributo pubblico e di età inferiore a 15 anni alla data di avvio del servizio, fissata a luglio 2027. Sulla base di questa definizione, gli autobus "indispensabili" al 31 dicembre 2025 sono 417, come riportato nella tabella seguente.

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
Minibus (classe A/B)	4	3	0	7
Corto (<8m non classe A/B)	7	1	0	8
Medio (8-10m)	12	23	11	46
Medio Lungo (10-11m)	4	0	25	29
Lungo(11-13,5m)	131	87	73	291
Super Lungo (13,5-15m)	5	17	1	23
Articolato (18m)	0	0	13	13
Totale complessivo	163	131	123	417

Tabella 3-4 Autobus in servizio acquistati con contribuzione pubblica non ammortizzata alla data di avvio del nuovo servizio (fonte: raccolta dati 2025)

Ad essi si aggiungono anche ulteriori 74 autobus acquistati con linee di finanziamento pubbliche la cui immissione in servizio è prevista entro l'avvio del nuovo affidamento. Tali autobus, pertanto, si aggiungono ai 417 autobus conteggiati in precedenza, portando a 491 autobus il parco rotabile "Indispensabile", come riportato nelle tabelle seguenti. Alla data di avvio del nuovo servizio, il parco indispensabile avrà un'età media di 4,5 anni.

Linea di finanziamento pubblico	1: CdS Forlì - Cesena	2: CdS Ravenna	3: CdS Rimini	Totale complessivo
MIT 223/20 (2025-2027)	2	1	1	4
Euro6	2	0	1	3
Metano CNG	0	1	0	1
PSNMS - D.I. 81/2020 (2024-2028)	19	17	16	52
Elettrico	8	0	0	8
Euro6	0	8	2	10
Metano CNG	11	9	14	34
PSNMS - DM 71/2021 - Città > 100k (2° quinquennio)	0	5	13	18
Elettrico	0	2	5	7
Metano CNG	0	3	8	11
Totale complessivo	21	23	30	74

Tabella 3-5 Autobus ordinati - acquistati con contribuzione pubblica la cui immissione in servizio è prevista entro l'avvio del nuovo servizio

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
Minibus (classe A/B)	4	3	0	7
Corto (<8m non classe A/B)	7	1	0	8
Medio (8-10m)	25	23	11	59
Medio Lungo (10-11m)	6	0	26	32
Lungo(11-13,5m)	137	97	83	317
Super Lungo (13,5-15m)	5	24	1	30
Articolato (18m)	0	6	32	38
Totale complessivo	184	154	153	491

Tabella 3-6 Autobus soggetti a obbligo di subentro da parte dei nuovi affidatari (fonte: raccolta dati 2025)

Materiale rotabile a disposizione dei nuovi affidatari

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 182 autobus. Di essi, tuttavia, solo una parte (112) è funzionale al completamento del parco rotabile necessario in termini di classe dimensionale e tipologia di impiego (urbano/extraurbano). Alla data di avvio del nuovo servizio, il parco "disponibile" avrà un'età media di 11,5 anni. La tabella seguente riporta l'articolazione per Provincia dei bus disponibili.

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'ART sopra richiamata.

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
Minibus (classe A/B)	13	8	1	22
Corto (<8m non classe A/B)	13	0	0	13
Medio (8-10m)	12	0	0	12
Medio Lungo (10-11m)	3	0	2	5
Lungo(11-13,5m)	10	12	24	46
Super Lungo (13,5-15m)	0	5	0	5
Articolato (18m)	0	0	9	9
Totale complessivo	51	25	36	112

Tabella 3-7 Autobus disponibili per il subentro (fonte: raccolta dati 2025)

Materiale rotabile "trasferibile" ai nuovi affidatari

Sommando i bus "indispensabili" e quelli "disponibili" si ottiene il parco "trasferibile" ai nuovi affidatari. Esso è costituito da 603 autobus, di cui 235 su Forlì-Cesena, 179 su Ravenna e 189 su Rimini.

Classe dimensionale	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
Minibus (classe A/B)	17	11	1	29
Corto (<8m non classe A/B)	20	1	0	21
Medio (8-10m)	37	23	11	71
Medio Lungo (10-11m)	9	0	28	37
Lungo(11-13,5m)	147	109	107	363
Super Lungo (13,5-15m)	5	29	1	35
Articolato (18m)	0	6	41	47
Totale complessivo	235	179	189	603

Tabella 3-8 Autobus trasferibili ai nuovi affidatari (fonte: raccolta dati 2025)

3.3 Materiale rotabile di nuova acquisizione

3.3.1 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:

- DM 81/2020 (Piano Strategico Nazionale – PSNMS): saranno a disposizione le risorse di competenza dell’Agenzia relative al III quinquennio – annualità 2029-2033 – pari a circa 12,3 milioni di euro per l’acquisto di autobus a metano o ad alimentazione elettrica. Le risorse potranno essere spese all’inizio o nel corso del quinquennio di riferimento della linea di finanziamento;
- DM 223/2020 (MIT 140): saranno a disposizione le risorse di competenza dell’Agenzia relative alle annualità 2028-2033 suddivise in due trienni (28-30 e 31-33), per un totale di 1,3 milioni di euro per l’acquisto di autobus a gasolio, a metano o ad alimentazione elettrica. Le risorse potranno essere spese entro il 31 ottobre del primo anno di ciascun triennio;
- DM 71/2021 (Piano Strategico Nazionale – PSNMS "Grandi Città"): saranno a disposizione le risorse di competenza dei singoli Comuni relative al III quinquennio – annualità 2029-2033 – pari a circa 28,4 milioni di euro per l’acquisto di autobus a metano o ad alimentazione elettrica. Le risorse potranno essere spese all’inizio o nel corso del quinquennio di riferimento della linea di finanziamento.

Complessivamente, sono 42,0 i milioni di euro disponibili per il rinnovo del parco. Tali risorse, compatibilmente con i vincoli stabiliti dai decreti che le erogano, potranno essere spese a partire dal secondo anno di affidamento. Ne deriva pertanto che gli investimenti per il completamento della flotta entro l’avvio del nuovo servizio dovranno essere in autofinanziamento.

Linea di finanziamento	CdS Forlì - Cesena	CdS Ravenna	CdS Rimini	Totale complessivo
PSNMS 81/2020 (2029-2033)	4,64	3,74	3,95	12,33
MIT 140 (DM 223/2020)	0,52	0,33	0,46	1,30

DM 71/2021	8,14	10,76	9,48	28,38
Totale complessivo	13,30	14,82	13,89	42,01

Tabella 3-9 Risorse complessivamente disponibili per il rinnovo della flotta in corso di affidamento

3.3.2 Materiale rotabile da acquisire

Nel paragrafo che segue si illustra il programma di rinnovo stimato per le flotte delle singole province. Per l'elaborazione delle stime si è fatto riferimento alle seguenti ipotesi:

- 1) Gli autobus acquistati in autofinanziamento per il completamento del parco rotabile prima dell'avvio del nuovo servizio sono di alimentazione a gasolio e di classe ambientale Euro 6. Sarà possibile per i concorrenti proporre un piano di acquisti migliorativo in termini di alimentazione;
- 2) Gli autobus - in autofinanziamento o con contribuzione pubblica - da acquistare in corso di affidamento saranno invece:
 - a. se di classe II da impiegare sui servizi extraurbani, ad alimentazione a metano CNG/LNG;
 - b. se di classe I da impiegare sui servizi urbani, ad alimentazione elettrica.
- 3) Il programma di rimpiazzo dei veicoli a fine vita tecnica (15 anni) sarà a regime fino al nono anno. L'ultimo anno di affidamento, quindi, non saranno previsti acquisti.
- 4) Le percentuali di contribuzione pubblica indicate nel piano investimento, compatibili con i vincoli indicati nei decreti che le erogano, sono state individuate al fine di minimizzare le somme residue.
- 5) Il calcolo degli investimenti da realizzare in autofinanziamento da parte degli affidatari in corso di affidamento rappresenta una stima che potrà variare in funzione del numero, del tipo di autobus da acquistare con contribuzione pubblica e dalla percentuale di contribuzione media applicata.

3.3.2.1 Lotto di Forlì-Cesena

Il parco rotabile necessario per l'erogazione dei servizi su gomma relativi al Lotto di Forlì-Cesena è stimato in 261 veicoli, come riportato in Tabella 3-1. Il parco rotabile trasferibile ai nuovi affidatari dei servizi è costituito da 235 veicoli, di cui 184 autobus "contribuiti" e 51 autobus messi a disposizione dai gestori attuali, con un'età media alla data di avvio del nuovo servizio rispettivamente di 5,2 e 11,7 anni. Le tabelle di seguito illustrano nel dettaglio la classe dimensionale e la tipologia di alimentazione di entrambe le categorie.

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro5	0	0	0	0	5	0	0	5
Euro6	0	0	0	6	46	0	0	52
Ibrido	0	0	0	0	26	0	0	26
Elettrico	0	3	20	0	0	0	0	23
Metano CNG	4	4	5	0	60	5	0	78
Totale	4	7	25	6	137	5	0	184

Tabella 3-10 Autobus di subentro – Lotto FC "contribuiti"

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro4_FAP	1	0	0	0	0	0	0	1
Euro5	0	1	0	1	3	0	0	5

Euro6	12	0	9	2	3	0	0	26
Metano CNG	0	12	3	0	4	0	0	19
Totale	13	13	12	3	10	0	0	51

Tabella 3-11 Autobus di subentro – Lotto FC "disponibili"

La differenza tra il parco necessario e la flotta trasferibile determina un fabbisogno di 27 autobus da acquisire entro l'avvio del nuovo servizio per il completamento del parco rotabile, tutti da acquistare in autofinanziamento. Gli autobus da acquistare entro l'avvio dovranno essere articolati da 18m in considerazione della carenza di veicoli di questa lunghezza all'interno del parco di subentro. In corso di affidamento, invece, si stima il rimpiazzo di 116 autobus che progressivamente giungeranno a fine vita tecnica con l'acquisto di altrettanti veicoli, di cui 48 con contribuzione pubblica e 68 in autofinanziamento. La contribuzione media pubblica per l'acquisto dei veicoli extraurbani (a metano CNG) è pari all'80,0%, mentre la contribuzione media per l'acquisto dei veicoli urbani (ad alimentazione elettrica) è pari al 100,0%.

Acquisti urbano	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	12	3	0	0	0	0	15
Anno 3	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 4	4	4	0	0	0	0	0	8
Anno 5	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 6	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 7	0	0	0	0	17	0	0	17
Anno 8	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 9	0	0	0	0	21	0	0	21
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	4	16	3	0	38	0	0	61

Tabella 3-12 Stima fabbisogno autobus urbani– Lotto FC

Acquisti extraurbano	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	27	27
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	1	1	0	1	8	0	0	11
Anno 3	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 5	0	0	3	2	0	0	0	5
Anno 6	0	0	3	4	11	0	0	18
Anno 7	0	0	0	0	10	0	0	10
Anno 8	1	0	1	0	2	0	0	4
Anno 9	1	0	2	0	4	0	0	7
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	3	1	9	7	35	0	27	82

Tabella 3-13 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Lotto FC

Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	0	0	0	0	0	27	27
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	1	13	3	1	8	0	0	26
Anno 3	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 4	4	4	0	0	0	0	0	8
Anno 5	0	0	3	2	0	0	0	5
Anno 6	0	0	3	4	11	0	0	18
Anno 7	0	0	0	0	27	0	0	27
Anno 8	1	0	1	0	2	0	0	4
Anno 9	1	0	2	0	25	0	0	28
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	7	17	12	7	73	0	27	143

Tabella 3-14 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto FC

La tabella di seguito illustra una stima degli investimenti, a carico dei nuovi affidatari, per l'acquisto del materiale rotabile nell'arco del periodo di affidamento. Tale stima comprende la quota di autofinanziamento per l'acquisto degli autobus "contribuiti".

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Ante avvio	8.208.000
Anno 1	0
Anno 2	610.434
Anno 3	0
Anno 4	312.695
Anno 5	230.173
Anno 6	3.487.317
Anno 7	10.881.187
Anno 8	756.897
Anno 9	11.390.831
Anno 10	0
Totale	35.877.534

Tabella 3-15 Stima investimenti necessari - Lotto FC

3.3.2.2 Lotto di Ravenna

Il parco rotabile necessario per l'erogazione dei servizi su gomma relativi al Lotto di Ravenna è stimato in 187 veicoli, come riportato in Tabella 3-1. Il parco rotabile trasferibile ai nuovi affidatari dei servizi è costituito da 179 veicoli, di cui 154 autobus "contribuiti" e 25 autobus messi a disposizione dai gestori attuali, con un'età media alla data di avvio del nuovo servizio rispettivamente di 4,1 e 10,4 anni. Le tabelle di seguito illustrano nel dettaglio la classe dimensionale e la tipologia di alimentazione di entrambe le categorie.

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro6	2	0	0	28	17	0	0	47
Ibrido	0	0	0	5	0	0	0	5
Elettrico	0	1	23	10	0	0	0	34
Metano CNG	1	0	0	54	7	6	0	68
Totale	3	1	23	97	24	6	0	154

Tabella 3-16 Autobus di subentro – Lotto RA "contribuiti"

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro4	1	0	0	0	0	0	0	1
Euro5	0	0	0	0	3	3	0	6
Euro6	6	0	0	0	7	2	0	15
Metano CNG	1	0	0	0	2	0	0	3
Totale	8	0	0	0	12	5	0	25

Tabella 3-17 Autobus di subentro – Lotto RA "disponibili"

La differenza tra il parco necessario e la flotta trasferibile determina un fabbisogno di 8 autobus da acquisire entro l'avvio del nuovo servizio per il completamento del parco rotabile, tutti da acquistare in autofinanziamento. Gli autobus da acquistare entro l'avvio dovranno essere articolati da 18m in considerazione della carenza di veicoli di questa lunghezza all'interno del parco di subentro. In corso di affidamento, invece, si stima il rimpiazzo di 57 autobus che progressivamente giungeranno a fine vita tecnica con l'acquisto di altrettanti veicoli, di cui 36 con contribuzione pubblica e 21 in autofinanziamento. La contribuzione media pubblica per l'acquisto dei veicoli extraurbani (a metano CNG) è pari al 70,0%, mentre la contribuzione media per l'acquisto dei veicoli urbani (ad alimentazione elettrica) è pari al 100,0%. Le risorse a disposizione del Comune di Ravenna con il D.M 71/2021, eccedenti rispetto al fabbisogno di investimenti in corso di affidamento, sono state poste nel PEF simulato a copertura dei costi di investimento per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica connesse all'acquisto dei bus elettrici.

La tabella di seguito illustra una stima degli investimenti, a carico dei nuovi affidatari, per l'acquisto del materiale rotabile nell'arco del periodo di affidamento. Tale stima comprende la quota di autofinanziamento per l'acquisto degli autobus "contribuiti".

Acquisti urbano	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	0	0	0	11	0	0	11
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 6	0	1	0	0	0	0	0	1
Anno 7	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 8	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 9	0	0	0	0	2	0	0	2
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	1	0	0	15	0	0	16

Tabella 3-18 Stima fabbisogno autobus urbani- Lotto RA

Acquisti extraurbano	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	2	0	0	0	0	6	8
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	1	0	0	0	3	3	0	7
Anno 3	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 5	2	0	0	0	2	1	0	5
Anno 6	1	0	0	0	4	0	0	5
Anno 7	2	0	0	0	7	5	0	14
Anno 8	0	0	0	0	0	2	0	2
Anno 9	1	0	0	0	7	0	0	8
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	7	2	0	0	23	11	6	49

Tabella 3-19 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Lotto RA

Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	2	0	0	0	0	6	8
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	1	0	0	0	3	3	0	7
Anno 3	0	0	0	0	11	0	0	11
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	2	0	0	0	3	1	0	6
Anno 6	1	1	0	0	4	0	0	6
Anno 7	2	0	0	0	7	5	0	14
Anno 8	0	0	0	0	0	2	0	2
Anno 9	1	0	0	0	9	0	0	10
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	7	3	0	0	38	11	6	65

Tabella 3-20 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto RA

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Ante avvio	2.090.000
Anno 1	0
Anno 2	1.392.624
Anno 3	0
Anno 4	0
Anno 5	732.145
Anno 6	456.168
Anno 7	2.573.117
Anno 8	470.155
Anno 9	1.600.212
Anno 10	0

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Totale	9.314.421

Tabella 3-21 Stima investimenti necessari - Lotto RA

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.

3.3.2.3 Lotto di Rimini

Il parco rotabile necessario per l'erogazione dei servizi su gomma relativi al Lotto di Rimini è stimato in 200 veicoli, come riportato in Tabella 3-1. Il parco rotabile trasferibile ai nuovi affidatari dei servizi è costituito da 202 veicoli, di cui 153 autobus "contribuiti" e 36 autobus messi a disposizione dai gestori attuali, con un'età media alla data di avvio del nuovo servizio rispettivamente di 3,9 e 11,8 anni. Le tabelle di seguito illustrano nel dettaglio la classe dimensionale e la tipologia di alimentazione di entrambe le categorie.

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro5	0	0	0	0	1	0	0	1
Euro6	0	0	0	9	36	1	0	46
Ibrido	0	0	0	0	9	0	0	9
Elettrico	0	0	11	0	16	0	0	27
Metano CNG	0	0	0	17	21	0	32	70
Totale	0	0	11	26	83	1	32	153

Tabella 3-22 Autobus di subentro – Lotto RN "contribuiti"

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro5	0	0	0	1	4	0	0	5
Euro6	1	0	0	1	20	0	0	22
Metano CNG	0	0	0	0	0	0	9	9
Totale	1	0	0	2	24	0	9	36

Tabella 3-23 Autobus di subentro – Lotto RN "disponibili"

La differenza tra il parco necessario e la flotta trasferibile determina un fabbisogno di 13 autobus da acquisire entro l'avvio del nuovo servizio per il completamento del parco rotabile, tutti da acquistare in

autofinanziamento. Gli autobus da acquistare entro l'avvio dovranno essere articolati da 18m in considerazione della carenza di veicoli di questa lunghezza all'interno del parco di subentro. In corso di affidamento, invece, si stima il rimpiazzo di 74 autobus che progressivamente giungeranno a fine vita tecnica con l'acquisto di altrettanti veicoli, di cui 45 con contribuzione pubblica e 29 in autofinanziamento. La contribuzione media pubblica per l'acquisto dei veicoli extraurbani (a metano CNG) è pari al 70,0%, mentre la contribuzione media per l'acquisto dei veicoli urbani (ad alimentazione elettrica) è pari al 100,0%.

Acquisti urbano	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	9	9
Anno 3	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 4	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 5	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 6	0	0	0	0	9	0	0	9
Anno 7	0	0	0	0	16	0	0	16
Anno 8	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 9	0	0	0	0	9	0	0	9
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	0	0	0	34	0	9	43

Tabella 3-24 Stima fabbisogno autobus urbani- Lotto RN

Acquisti extraurbano	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	7	0	0	0	0	6	13
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	1	3	0	0	4
Anno 3	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	0	0	0	1	6	0	0	7
Anno 6	0	0	0	1	8	0	0	9
Anno 7	0	0	0	1	5	0	0	6
Anno 8	1	0	0	0	0	0	0	1
Anno 9	0	0	0	1	1	0	0	2
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	1	7	0	5	25	0	6	44

Tabella 3-25 Stima fabbisogno autobus extraurbani - Lotto RN

Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	7	0	0	0	0	6	13
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	0	0	0	1	3	0	9	13
Anno 3	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	0	0	0	1	6	0	0	7

Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Anno 6	0	0	0	1	17	0	0	18
Anno 7	0	0	0	1	21	0	0	22
Anno 8	1	0	0	0	0	0	0	1
Anno 9	0	0	0	1	10	0	0	11
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	1	7	0	5	59	0	15	87

Tabella 3-26 Stima fabbisogno autobus totali – Lotto RN

La tabella di seguito illustra una stima degli investimenti, a carico dei nuovi affidatari, per l'acquisto del materiale rotabile nell'arco del periodo di affidamento. Tale stima comprende la quota di autofinanziamento per l'acquisto degli autobus "contribuiti".

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Ante avvio	2.755.000
Anno 1	0
Anno 2	6.807.366
Anno 3	271.724
Anno 4	276.615
Anno 5	580.329
Anno 6	1.189.028
Anno 7	2.791.349
Anno 8	34.874
Anno 9	4.837.454
Anno 10	0
Totale	19.543.740

Tabella 3-27 Stima investimenti necessari - Lotto RN

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'infrastrutture 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. Considerando un numero pari di filobus necessari per l'erogazione dei servizi a regime, si stima il rinnovo integrale del parco filoviario della linea 11 da attuare in corso di affidamento. I veicoli saranno acquistati in autofinanziamento progressivamente, al raggiungimento dei 20 anni dei veicoli oggetto di subentro da parte dei nuovi affidatari: 5 filobus saranno sostituiti nel 2030, 1 nel 2033. Si stima pertanto un investimento tra i 4 e i 5 milioni di euro.

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Ante avvio	0
Anno 1	0
Anno 2	0
Anno 3	3.840.000
Anno 4	0
Anno 5	0
Anno 6	768.000
Anno 7	0
Anno 8	0
Anno 9	0
Anno 10	0
Totale	4.608.000

Tabella 3-28 Stima investimenti necessari filovia linea 11- Lotto RN

3.3.2.4 Ambito Romagna – complessivo

Il parco rotabile necessario per l'erogazione dei servizi su gomma dell'intero Ambito è stimato in 651 veicoli, come riportato in Tabella 3-1. Il parco rotabile trasferibile ai nuovi affidatari dei servizi è costituito da 603 veicoli, di cui 491 autobus "contribuiti" e 112 autobus messi a disposizione dai gestori attuali, con un'età media alla data di avvio del nuovo servizio rispettivamente di 4,5 e 11,5 anni. Le tabelle di seguito illustrano nel dettaglio la classe dimensionale e la tipologia di alimentazione di entrambe le categorie.

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro5	0	0	0	0	6	0	0	6
Euro6	2	0	0	15	110	18	0	145
Ibrido	0	0	0	0	40	0	0	40
Elettrico	0	4	54	0	26	0	0	84
Metano CNG	5	4	5	17	135	12	38	216
Totale	7	8	59	32	317	30	38	491

Tabella 3-29 Autobus di subentro – "contribuiti" per Ambito

Classe dimensionale	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Euro4	2	0	0	0	0	0	0	2
Euro5	0	1	0	2	10	3	0	16
Euro6	19	0	9	3	30	2	0	63
Metano CNG	1	12	3	0	6	0	9	31
Totale	22	13	12	5	46	5	9	112

Tabella 3-30 Autobus di subentro – "disponibili" per Ambito

La differenza tra il parco necessario e la flotta trasferibile determina un fabbisogno di 48 autobus da acquisire entro l'avvio del nuovo servizio per il completamento del parco rotabile, tutti da acquistare in autofinanziamento. In corso di affidamento, invece, si stima il rimpiazzo di 247 autobus che progressivamente giungeranno a fine vita tecnica con l'acquisto di altrettanti veicoli, di cui 129 con contribuzione pubblica e 118 in autofinanziamento.

Acquisti urbano	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	12	3	0	0	0	9	24
Anno 3	0	0	0	0	11	0	0	11
Anno 4	4	4	0	0	1	0	0	9
Anno 5	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 6	0	1	0	0	9	0	0	10
Anno 7	0	0	0	0	33	0	0	33
Anno 8	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 9	0	0	0	0	32	0	0	32
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	4	17	3	0	87	0	9	120

Tabella 3-31 Stima fabbisogno autobus urbani– Totale Ambito

Acquisti extraurbano	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articolato	Totale
Ante avvio	0	9	0	0	0	0	39	48
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	2	1	0	2	14	3	0	22
Anno 3	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 4	0	0	0	0	1	0	0	1
Anno 5	2	0	3	3	8	1	0	17
Anno 6	1	0	3	5	23	0	0	32
Anno 7	2	0	0	1	22	5	0	30
Anno 8	2	0	1	0	2	2	0	7
Anno 9	2	0	2	1	12	0	0	17
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	11	10	9	12	83	11	39	175

Tabella 3-32 Stima fabbisogno autobus extraurbani – Totale Ambito

Acquisti totali	Minibus	Corto	Medio	Medio Lungo	Lungo	Super Lungo	Articola to	Totale
Ante avvio	0	9	0	0	0	0	39	48
Anno 1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anno 2	2	13	3	2	14	3	9	46
Anno 3	0	0	0	0	12	0	0	12
Anno 4	4	4	0	0	2	0	0	10
Anno 5	2	0	3	3	9	1	0	18
Anno 6	1	1	3	5	32	0	0	42
Anno 7	2	0	0	1	55	5	0	63
Anno 8	2	0	1	0	2	2	0	7
Anno 9	2	0	2	1	44	0	0	49
Anno 10	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	15	27	12	12	170	11	48	295

Tabella 3-33 Stima fabbisogno autobus totali – Totale Ambito

La tabella di seguito illustra una stima degli investimenti, a carico dei nuovi affidatari, per l'acquisto del materiale rotabile nell'arco del periodo di affidamento. Tale stima comprende la quota di autofinanziamento per l'acquisto degli autobus "contribuiti". Oltre agli investimenti sul parco rotabile automobilistico, va poi tenuto in conto l'investimento interamente a carico dell'affidatario del Lotto di Rimini relativamente al rinnovo del parco filoviario in servizio sulla linea 11. Il rimpiazzo coinvolgerà tutto il parco filoviario (6 veicoli) con una previsione di investimento di circa 4,5 milioni di euro da realizzare tra il terzo e il sesto anno di affidamento.

Anno di affidamento	Investimenti (€)
Ante avvio	13.053.000
Anno 1	0
Anno 2	8.810.424
Anno 3	4.111.724
Anno 4	589.311
Anno 5	1.542.647
Anno 6	5.900.513
Anno 7	16.245.653
Anno 8	1.261.926
Anno 9	17.828.497
Anno 10	0
Totale	69.343.695

Tabella 3-34 Stima investimenti necessari - Lotto RN

Il piano di rinnovo così articolato consentirà di avere un'età media ad inizio affidamento di 6 anni e di mantenere un'età media costantemente al di sotto degli 8,5 anni fino al nono anno di affidamento, con un valore medio per l'intero periodo di 7,3 anni²².

²² La proiezione del numero di acquisti e dell'età media riguarda esclusivamente la flotta autobus di Ambito

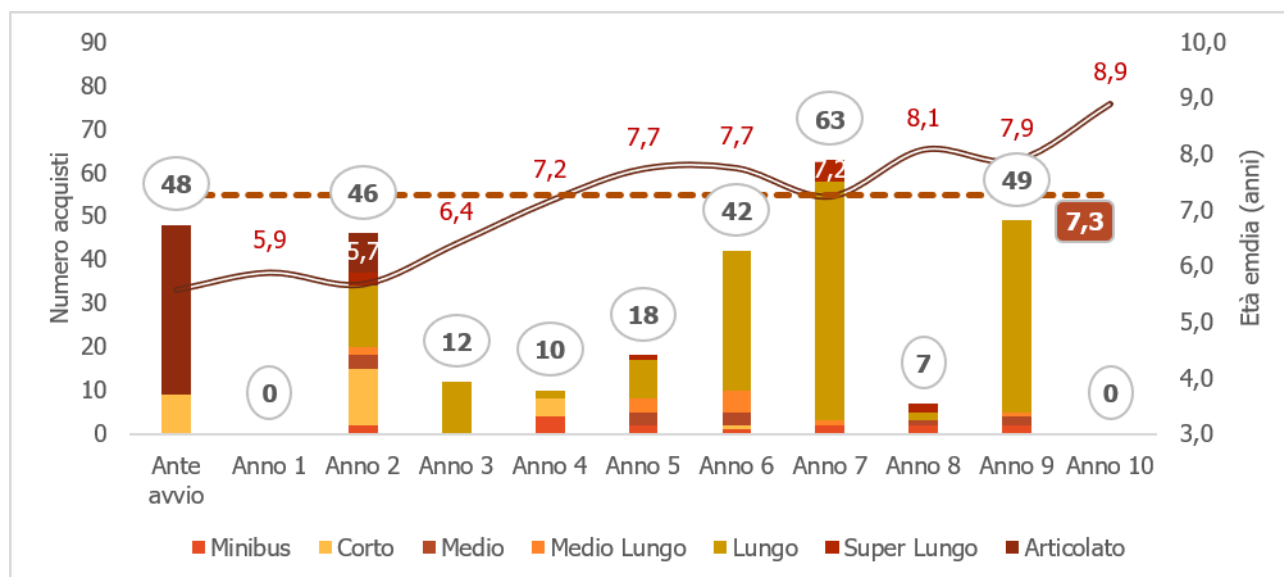


Grafico 3-1 Evoluzione età media del parco in funzione degli ingressi previsti

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 48% da autobus a metano, per il 31% da veicoli elettrici e per il 21% 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.

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 3 secondari, a disposizione per il Lotto di Forlì-Cesena:

- 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.
- Deposito "Bidente" via G. di Vittorio - Santa Sofia (FC) di proprietà di Livia Tellus.

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	615.000 €	PMR
Forlì	Via Pandolfa	X	X	X	10.774	490.042 €	Livia Tellus
Cesena	Via Spinelli	X	X	X	9.541	321.753 €	ATR
Ravenna	Via delle Industrie	X	X	X	25.000	429.415 €	RH
S. Piero in Bagno	Via L. da Vinci	X	X		1.175	38.458 €	ATR
Cesenatico	Via Litorale Marina	X			3.900	66.373 €	ATR
Ravenna	Officina Porto Corsini		X		n.d.	15.344 €	RH
Totale					80.975	1.976.385	

Tabella 3-35 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 – illustrato separatamente nella tabella – comprende anche il fabbricato di via Agamennone Vecchi, utilizzato come locale per il personale di guida del traghetto;
- 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	180.000	PMR
Rimini	Infrastruttura Metromare	1.354.050	PMR
Totale		1.534.050	

Tabella 3-36 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 Pandolfa 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 filoviarie 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 verificati e confermati a seguito delle perizie giurate effettuate nell'ambito della procedura di affidamento.

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	Lotto Rimini	Lotto Forlì-Cesena		Lotto 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 (€)	140.000	205.000	143.000	150.000	638.000

Tabella 3-37 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). Tali impianti, oggetto di subentro da parte dei nuovi affidatari, saranno valorizzati secondo le modalità di cui alla Delibera ART n.154/159 e puntualmente riportati nella documentazione di gara.

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 3-38 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.

Inoltre, sarà oggetto di obbligo di subentro **il sistema di Disaster Recovery** funzionale al servizio Metromare, in fase di realizzazione per mezzo di un investimento di 403.000 euro contribuito con risorse pubbliche per il 60%. Il sistema sarà operativo a partire dal secondo semestre 2026.

Infine, si evidenzia che sono in corso interventi volti a realizzare impianti di rifornimento e ricarica per autobus a trazione elettrica e/o a metano CNG/LNG, interamente finanziati tramite le risorse del D.M. 530/2021 (PNRR), del D.M. 71/2021 (PSNMS – "Grandi Città") e del D.M. 234/2020 (PSNMS – "Città ad Alto Inquinamento").
Nello specifico:

1. sono in corso di realizzazione stazioni plug-in per autobus elettrici presso il deposito di Ravenna in via delle Industrie 118 e presso l'autostazione di Ravenna in Piazzale Aldo Moro, al fine di elettrificare le linee autobus 1, 3, 4, 5 e 8 della città di Ravenna. L'intervento, con un costo stimato di 2,8 milioni di euro, consiste nell'installazione di 24 punti di ricarica plug-in a doppia uscita e nella creazione di 8 nuovi stalli al confine nord del deposito di via delle Industrie, nonché alla realizzazione di un impianto di ricarica dotato di due punti di ricarica plug-in con potenza complessiva di 100 kW presso l'autostazione Aldo Moro.
2. sono in corso di realizzazione stazioni plug-in per autobus elettrici presso il deposito di Rimini in via C.A. Dalla Chiesa 38, al fine di elettrificare le linee autobus 1, 2, 4, 14 e 15 della città di Rimini. L'intervento, con un costo stimato di 2 milioni di euro, consiste nell'installazione di 18 punti di ricarica plug-in a doppia uscita e di 5 supercharger da 400 kW ciascuno all'interno del deposito.

3. Sono in corso di realizzazione due impianti di rifornimento a metano CNG/LNG all'interno della provincia di Forlì-Cesena. Gli impianti sono parzialmente beneficiari di contribuzione pubblica e hanno previsto un cofinanziamento da parte dell'attuale gestore di 2,7 milioni di euro.
4. E' in corso di realizzazione l'infrastruttura elettrica per la ricarica di bus presso il deposito di Forlì di via Pandolfa, come da convenzione tra Comune di Forlì, AMR, FMI, ATG e Start approvata con deliberazione di Giunta Comunale n. 121/2023.

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 31 dicembre 2024. 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 31 dicembre 2024 sui servizi di TPL dell'Ambito Romagna è costituito da 1.276 addetti, pari a 1262,9 FTE, di cui:

- 878 autisti;
- 52 addetti al movimento;
- 96 addetti alla manutenzione;
- 227 addetti amministrativi e commerciali;
- 9 addetti alla navigazione;
- 11 dirigenti/titolari;
- 3 tirocinanti.

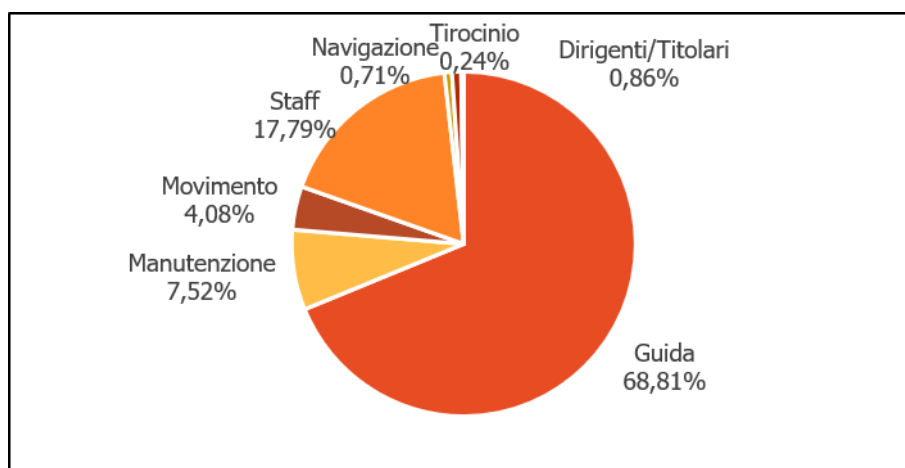


Tabella 4-1 Personale adibito ai servizi di TPL (Fonte: raccolta dati 2025)

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 1.112, 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 riguarderà²³:

²³ Il costo totale qui riportato non considera indennità per straordinari e altri costi variabili.

- 760 autisti (con un costo medio annuo per addetto di 40.665 €);
- 44 addetti al movimento (con un costo medio annuo di 50.485 €);
- 92 addetti alla manutenzione (con un costo medio annuo di 41.932 €);
- 207 addetti amministrativi/commerciali (con un costo medio annuo di 46.119 €);
- 9 addetto alla navigazione (con un costo medio annuo di 45.390 €).

Profilo professionale	Numero	FTE	Costo totale	Costo medio
Guida	760	758,4	30.905.329	40.665
Manutenzione	92	91,8	3.857.722	41.932
Movimento	44	44,0	2.221.333	50.485
Staff	207	201,7	9.546.570	46.119
Navigazione	9	9,0	408.510	45.390
Totale	1.112	1.104,9	46.939.464	42.212

Tabella 4-2 Personale TPL per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025)

Le tabelle che seguono riportano l'allocazione del personale TPL tra i Lotti di gara.

Profilo professionale – Lotto FC	Numero	FTE	Costo totale	Costo medio
Guida	290	289,15	11.285.162	38.914
Manutenzione	27	27,00	1.096.065	40.595
Movimento	22	22,00	1.093.993	49.727
Staff	59	57,77	2.665.114	45.171
Totale	398	395,92	16.140.334	40.554

Tabella 4-3 Personale TPL di Forlì-Cesena per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025)

Profilo professionale – Lotto RA	Numero	FTE	Costo totale	Costo medio
Guida	191	190,28	7.940.186	41.572
Movimento	19	19,00	834.789	43.936
Manutenzione	6	6,00	320.656	53.443
Staff	58	57,05	2.675.143	46.123
Navigazione	9	9,00	408.510	45.390
Totale	283	281,33	12.179.284	43.036

Tabella 4-4 Personale TPL di Ravenna per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025)

Profilo professionale – Lotto RN	Numero	FTE	Costo totale	Costo medio
Guida	279	279,00	11.679.981	41.864
Manutenzione	46	45,77	1.926.868	41.888
Movimento	16	16,00	806.685	50.418
Staff	90	86,85	4.206.313	46.737
Totale	431	427,62	18.619.846	43.201

Tabella 4-5 Personale TPL di Rimini per FTE e costo annuo (Fonte: raccolta dati 2025)

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.

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'aver prodotto un volume di percorrenze annuo di servizio pubblico almeno pari alle vetture*km programmate del Lotto di gara per il quale si presenta l'offerta (media dei migliori 3 anni dell'ultimo quinquennio);
- 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 delle certificazioni ISO 9001 e ambientale UNI EN ISO 14001/2015;
- per il solo Lotto di Rimini, la gestione di un anno, negli ultimi tre anni, di almeno una linea filobus;
- per il solo Lotti di Ravenna, 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** che stipulerà il contratto di servizio. Si precisa che in caso di operatori plurisoggettivi, i requisiti su fatturato, produzione e patrimonio netto sono frazionabili tra i singoli componenti e, pertanto, è sufficiente che i requisiti siano posseduti dal raggruppamento nel suo complesso.

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. Regolarità, 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
Integrazione (multi)modale	Trasporto integrato (TI); Integrazione tariffaria (ITV)	Sistema AVM e SBE
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

Fattore di qualità	Indicatori	Modalità di rilevazione
		Rilevazioni Ente Affidante
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 definite 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)*, 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.

Oltre agli indicatori, la Delibera 53/2024 ha introdotto una serie di piani operativi la cui predisposizione è a carico delle imprese affidatarie. I piani operativi sono i seguenti:

- Piano operativo per i servizi sostitutivi;
- Piano per la vendita;
- Piano di controlleria;
- Piano per l'accessibilità;
- Piano per la lingua inglese;
- Piano per la sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

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. 30/2026 e pari al 9,88%. La metodologia di calcolo della compensazione è illustrata più estensivamente nei paragrafi successivi.

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 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 30/2026 che aggiorna il valore di cui alla delibera 65/2020 (cui si rinvia). Il WACC pre-Tax utilizzato è pertanto pari al 7,10% 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. 30/2026, l'ART ha fissato il tasso di riferimento per il settore dei trasporti su strada per il 2026 (secondo anno di applicazione) al 9,88%.

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 5,93%.

In considerazione della recente modifica della Misura 17 della Delibera 154/2019 che introduce la metodologia alternativa c.s. "Ebit Margin", per il PEFS di ogni Lotto è stata verificata la applicabilità di tale metodologia alternativa. Per tutti i Lotti è stato verificato che la remunerazione del CIN non assicura un EBIT margin superiore alla soglia ART; si è pertanto applicata una soglia al tasso di settore del 60% in considerazione dei rischi a carico del Concessionario, anche tenuto conto nel complesso della matrice dei rischi.

8.4 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».

Alla luce delle alternative disposte dall'Autorità, l'Agenzia ha ritenuto preferibile applicare la "compensazione effettiva" in luogo di quella variabile e costante.

In primo luogo, la compensazione variabile, potendo differire in modo anche significativo in base all'offerta del singolo concorrente (per esempio se nei primi anni questo prevedesse oneri elevati sia per investimenti o per altre spese, ovvero se prevedesse un processo di efficientamento progressivo durante l'affidamento) potrebbe determinare nel primo anno di affidamento (ma anche nei successivi) un onere superiore a quello previsto dalla base di gara e rispetto al quale la procedura deve assicurare l'indispensabile copertura finanziaria. Infatti, la valutazione economica delle offerte avviene sulla base di un ribasso rispetto al valore previsto per il primo anno, ma se tale valore è privo di relazioni con quelli degli anni successivi tale valutazione sarebbe incongrua. Dovrebbe quindi valutarsi rispetto ad un valore che rappresenti l'intera durata dell'affidamento, come ad esempio proprio la compensazione costante (da utilizzarsi solo allo scopo di comparare le offerte). Ma in questo

caso, a valle dell'aggiudicazione, se l'Agenzia dovesse riconoscere la compensazione variabile, essa potrebbe essere per il primo anno (oppure per altri anni) superiore a quella per la quale è assicurata la copertura e, quindi, sostanzialmente indeterminata. Elemento, questo, che comporterebbe la sostanziale illegittimità della procedura perché il corrispettivo sarebbe, appunto, indeterminato.

Questa indeterminatezza renderebbe problematica l'applicazione della compensazione variabile in tutti gli affidamenti con gara; al contrario, negli affidamenti in house tale criticità non sussiste in quanto la compensazione variabile risulta dalla differenza tra ricavi e costi individuati nel PEF (e non in un PEF simulato, come invece avviene nell'ambito degli affidamenti con gara).

In secondo luogo, il valore sostanzialmente costante delle risorse finanziarie dell'Agenzia, che analogamente a quelle degli altri enti pubblici locali titolari di contratti di TPL provengono in misura prevalente dai trasferimenti regionali e dai contributi degli enti soci, non è compatibile con la compensazione variabile (che per sua natura ha valori diversi anno per anno che possono non corrispondere con le effettive disponibilità finanziarie dell'Ente). Al contempo, il criterio della compensazione costante risulta inapplicabile nel caso in oggetto in quanto produce un corrispettivo annuo superiore alle risorse finanziarie dell'Agenzia, in particolar modo nei primi anni di affidamento.

Le risorse a disposizione dell'Agenzia per il finanziamento dei servizi di TPL sono pari per il 2025 a 73,1 milioni di euro e derivano:

- Dalle risorse erogate dalla Regione Emilia Romagna con delibera D.G.R. 1514 del 08/07/2024 - atto dirigente n. 26419 del 03/12/2024;
- Dai contributi degli Enti soci dell'Agenzia, al netto delle spese di funzionamento di quest'ultima;
- Dai contributi di altri Enti per il TPL di Ambito;
- Dai contributi CCNL erogati direttamente ai gestori.

A meno di incrementi del FNT o di contributi da parte degli Enti soci, ad oggi non noti, si stima che la somma a disposizione per il 2025 resti invariata anche nel 2027, primo anno di affidamento.

Fonte	Importo 2025 (€)
Servizi Minimi RER	46.466.425
Rivalutazione ISTAT	836.396
Contributi Enti soci (netto funzionamento Agenzia)	19.362.106
Contributi da altri Enti	163.305
Contributi CCNL a gestori	6.318.526
Totale	73.146.757

Tabella 8-1 Risorse a disposizione per il finanziamento dei servizi a base di gara - Ambito Romagna

La tabella seguente illustra l'importo complessivo per i tre Lotti derivante dall'applicazione dei criteri di calcolo della compensazione ammessi dall'Autorità. Come si può notare, l'importo a disposizione nel primo anno di affidamento è inferiore sia al valore della compensazione variabile (1,0 milioni di euro), sia a quello della compensazione costante (5,5 milioni di euro).

Compensazione	udm	Importo Anno 1	(+/-) Risorse Agenzia
Compensazione variabile	€	74.096.909	-950.152
Compensazione costante	€	78.722.798	-5.576.041
Compensazione effettiva	€	73.170.107	-23.350

Per ovviare a tale problematica, l'Annesso 5b alla delibera ART 154/2019 prevede che *"in ragione di particolari esigenze dello stesso EA, debitamente rappresentate e motivate, con particolare riferimento alla disponibilità delle relative risorse non coincidenti dal punto di vista finanziario con il fabbisogno evidenziato attraverso l'applicazione degli schemi di PEF"* si possa utilizzare una "compensazione effettiva", a condizione che essa *"in analogia con quanto rappresentato in relazione alla determinazione della compensazione costante, esclusivamente qualora rispettata la condizione di equilibrio data dall'azzeramento del valore attuale delle poste figurative, la quale rileva la neutralità finanziaria dell'operazione nell'arco di vigenza contrattuale"*.

L'Agenzia ha quindi fatto ricorso all'opportunità fornita dalla Delibera sopra citata, individuando una compensazione effettiva che, nel rispetto della condizione di equilibrio data dall'azzeramento del valore attuale delle poste figurative (differenze anno per anno tra compensazione variabile e compensazione effettiva), incorpora una indicizzazione annuale all'inflazione (pari al valore dell'inflazione programmata).

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

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

Tra i ricavi figurano anche i contributi CCNL relativi al recente rinnovo 2024-2026: si prevede infatti che l'incremento dei costi del personale sia coperto interamente da risorse pubbliche aggiuntive rispetto alle risorse

attualmente a disposizione dell'Agencia. Tali contributi, calcolati sulla base della raccolta dati sul personale, sono stati inseriti in misura pari al 75% della stima tra gli "altri ricavi", nell'ipotesi – prudenziale- che le nuove risorse pubbliche non coprano l'intero incremento del costo del personale.

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 del 5% per tenere conto dei costi variabili (indennità di presenza, ecc.);
- 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 unitario²⁴ incrementato del 15% al fine di considerare una eventuale quota legata alla contrattazione di II livello.

In merito al costo unitario preso a riferimento, è stato utilizzato il costo del personale di subentro al 31/12/2024 emergente dall'aggiornamento della raccolta dati, incrementato in misura pari al 12,3% per tenere conto del rinnovo del CCNL per il triennio 2024-2026 (220 euro/mese al parametro 175). Il valore al 2027 così calcolato, comprensivo degli ulteriori costi relativi al personale da assumere, è stato infine indicizzato annualmente a partire dal secondo anno di affidamento in base all'inflazione programmata, con una percentuale aggiuntiva annua per tenere conto degli scatti di anzianità per il personale con meno di 12 anni di carriera.

Il costo del personale è infine ulteriormente incrementato per tenere conto delle spese – in funzione del numero di FTE - legate a formazione, buoni pasto e prestazioni sanitarie.

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.

²⁴ 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 7% per i servizi urbani e pari al 6% 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 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% per i servizi urbani e pari all'8% 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 (0,27 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 valore include: lo spazio per il parcheggio di un bus di 12 metri; lo spazio per la salita/discesa del conducente e del personale di deposito; la metratura necessaria per le manovre del veicolo; la metratura accessoria per impieghi strumentali all'erogazione dei servizi (spogliatoio per il personale di guida, officina, impianti di lavaggio, impianti di rifornimento, uffici, ecc.)

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-costo a copertura delle spese di manutenzione delle linee aeree 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 esercitate 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 dicembre 2024, è stato applicato l'aumento previsto dal CCNL Autoferrotramvieri relativo alle annualità 2024-2026. A partire dal secondo anno di affidamento è stato applicando un tasso di indicizzazione pari all'inflazione programmata oltre a una percentuale aggiuntiva per tenere conto degli scatti di anzianità.
- ai ricavi 2027 descritti nel paragrafo 1.2.3 si applica su base triennale un adeguamento tariffario pari al valore cumulato del tasso di inflazione programmato (1,8% annuo) nel 4°, 7° e 10° anno di affidamento.
- 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). Le penali in caso di mancata trasmissione e/o non conformità del dato, così come le modalità di aggiornamento del PAD saranno esplicitate nei CdS da stipulare con i nuovi affidatari dei servizi.

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	Publicato 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: <ul style="list-style-type: none"> 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") 	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.

	i "fogli di via" per le vetture in servizio con AVM non disponibile			
--	---	--	--	--

Dati di qualità e accessibilità

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
Indisponibilità delle fermate	Indisponibilità parziale o totale delle fermate; indicazione tipologia e tempistiche di intervento di ripristino.	Manuale	Impresa Affidataria	Pubblico (su sito internet Impresa Affidataria e app e Agenzia). Aggiornamento del dato a evento.
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 controlleria	di 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 <u>in tempo reale</u>) dello stato tecnico manutentivo di tutti i mezzi circolanti: revisioni, manutenzioni programmata, preventiva o a caduta, guasti e riparazioni	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

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. **Variazione della velocità commerciale** (livello rischio: 2): incremento delle ore di guida e conseguentemente dei costi di esercizio derivanti dalla diminuzione della velocità commerciale. Qualora l'IA dimostri che la diminuzione della velocità commerciale, rispetto a quanto previsto nel PdE sia dovuta al traffico, alle politiche della circolazione dell'ente proprietario delle strade, allo stato dell'infrastruttura o ad interventi sulla sede stradale, il maggiore onere derivante dall'evento è posto in capo all'EA.
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, ad oggi non noti, 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 sia 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 progressivo, 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 sugli altri costi di produzione (o incrementi di altri ricavi) rispetto a quelli preventivati a PEF.