
**PROCEDIMENTO PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE NELLA RETE A DOMANDA DEBOLE – AMBITI
MUGELLO-ALTO MUGELLO E VALDARNO-VALDISIEVE – DA PARTE DELLA
CITTA’ METROPOLITANA DI FIRENZE AI SENSI DEL REGOLAMENTO (CE)
1370/2007 E DELL’ATTO DI REGOLAZIONE DI CUI ALLA DELIBERA ART
154/2019 E SS.MM.II.**

Documento per la consultazione dei soggetti portatori di interesse ai sensi della Misura 4 punto 6 dell’Atto di regolazione recante la *“Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”* allegato alla Deliberazione 154/2019 dell’Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) e ss.mm.ii.

Sommario

1	Glossario degli acronimi	1
2	Premessa	1
3	Obiettivi della consultazione	1
4	Modalità operative di partecipazione.....	3
5	Normativa di riferimento.....	5
5.1	Il contesto normativo eurocomunitario del trasporto pubblico locale e in materia di aiuti di Stato	5
5.2	Il contesto normativo nazionale: il decreto Burlando e il D. Lgs. 201/2022	7
5.3	Le disposizioni regolatorie ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti).....	9
5.4	Normativa e regolamentazione regionale	10
6	Il servizio di trasporto pubblico locale nella Città Metropolitana di Firenze – attuazione della riforma e quadro dell’attuale assetto.....	14
7	Assetto dei servizi da affidarsi	21
8	I beni funzionali al servizio: quadro giuridico e impostazione metodologica per la loro qualificazione .	21
8.1	Premessa	21
8.2	Il materiale rotabile.....	23
8.3	I depositi.....	26
8.4	Le paline di fermata.....	27
9	Il personale dei gestori uscenti.....	27
10	Obiettivi e indicatori di qualità del servizio	28
11	Requisiti per la procedura di gara.....	28
12	Piano di accesso al dato (PAD).....	29
13	Allegati	29

1 Glossario degli acronimi

1. Autorità (ART): Autorità di Regolazione dei Trasporti;
2. EA: Ente affidante;
3. GU: Gestore uscente;
4. PAD: Piano di accesso al dato;
5. GDPR: Regolamento generale sulla protezione dei dati (Regolamento (UE) n. 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016);
6. LR: Legge Regionale;
7. IA: Impresa affidataria di CdS;
8. KPI: Key Performance Indicator.

2 Premessa

Il presente documento è stato elaborato ai fini della procedura di Consultazione pubblica come previsto dalla Misura 4 dell'Allegato "A" alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019, i cui esiti saranno sintetizzati e contenuti nella Relazione di Affidamento da redigere da parte dell'EA come previsto dalla Delibera stessa.

La consultazione tiene conto anche delle previsioni della Delibera ART n. 53/2024 sulle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico.

In particolare, la Città Metropolitana di Firenze (di seguito Ente Affidante) risulta soggetto competente, ai sensi della Legislazione nazionale e regionale vigente, all'affidamento dei servizi di trasporto automobilistico locale.

3 Obiettivi della consultazione

Il documento è funzionale all'espletamento della consultazione dei portatori di interesse prevista nell'ambito del procedimento di affidamento, da parte dell'ente competente, dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (di seguito Regolamento (CE) n. 1370/2007).

Come noto, a livello nazionale, il procedimento di affidamento è regolato dall'Atto di regolazione recante la *"Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica"* (Delibera ART n. 154/2019) e successive modificazioni intervenute, con, in particolare, da ultimo la modificazione di cui alla Delibera n. 177/2024 dell'Autorità regolazione dei Trasporti (ART).

Secondo quanto definito dalla Delibera ART alla Misura 3 *"l'EA individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura"*.

La successiva Misura 4 specifica che “in caso di affidamento con gara, 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 Misura 4 punto 6 prevede, in particolare che:

“In caso di affidamento con gara, l’EA esperisce una consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a:

- a) l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;*
- b) 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;*
- c) la definizione degli obiettivi e indicatori di qualità del servizio previsti ai sensi della Misura 16;*
- d) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori;*
- e) l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio;*
- f) lo schema di PAD;*

Resta ferma la facoltà dell’EA di estendere l’oggetto della consultazione a ulteriori elementi della procedura di affidamento e/o caratteristiche dei servizi interessati

Inoltre, sull’individuazione dei soggetti destinatari della consultazione il successivo punto 8 della Misura 4 della Delibera ART n. 154 del 2019 prevede che:

“La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno:

- g) il GU e i potenziali operatori interessati;*
- h) i viaggiatori e/o le loro associazioni, con specifico riferimento alla definizione delle condizioni di qualità del servizio e del PAD;*
- i) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe;*
- j) gli operatori di mercato interessati all’accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva e di definizione degli standard tecnici di riferimento.”*

Posto tale quadro regolatorio nonché le ulteriori disposizioni previste ai successivi punti della Misura 4 e dell’Atto di regolazione nella sua interezza, il presente documento e i suoi allegati intendono fornire ai portatori di interesse tutte le informazioni necessarie a partecipare alla consultazione, fornendo anzitutto un quadro di contesto relativo all’affidamento, al quadro gestorio in essere, alle valutazioni effettuate sui beni e sul personale nonché l’iter previsto di affidamento.

Dovendo provvedere all’individuazione dei Beni strumentali per l’effettuazione del servizio e di ogni altra informazione ritenuta essenziale per consentire il rispetto delle condizioni non discriminatorie di accesso alle

procedure di affidamento dei servizi in ottemperanza della Delibera ART, l'Ente ha dato corso ad un'attività di raccolta dei dati presso il Gestore Uscente (GU) per ricostruire il quadro delle informazioni succitate.

Si è quindi proceduto alla raccolta dei dati concernenti i beni strumentali utilizzati, nonché il personale impiegato oggetto di contrattualizzazione, formulando a questo scopo specifiche richieste all'attuale Gestore come di seguito specificato.

In relazione a tutte le categorie di beni, sono stati richiesti gli elementi previsti nel Prospetto n.1 del predetto Allegato "A" alla Delibera ART che costituiscono il set minimo informativo che l'ente appaltante deve mettere a disposizione dei partecipanti alla gara.

Si rappresenta inoltre che Città Metropolitana di Firenze intende sviluppare l'affidamento del servizio su un lotto unico ricomprendente tutte le percorrenze del servizio come descritte nel presente avviso e nei relativi allegati. Ai sensi delle indicazioni di cui alla Misura 6 dell'Atto di regolazione n. 48/2017, si allega alla presente consultazione anche lo schema di relazione sui lotti di affidamento predisposta dall'Ente, ai fini di disporre di contributi utili alla scelta sulla perimetrazione dei lotti di affidamento.

4 Modalità operative di partecipazione

Al fine di fornire riscontro alla presente consultazione, i portatori di interesse potranno trasmettere le proprie osservazioni e valutazioni tramite Posta Elettronica Certificata all'indirizzo cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it entro e non oltre le ore 12:00 del 30/09/2025.

Al fine di rendere più celere il procedimento amministrativo si chiede di inoltrare la PEC di riscontro alla consultazione anche alla mail ordinaria osservatorio.trasporti@cittametropolitana.fi.it.

Il responsabile del procedimento è Alberto Migliori, contattabile via mail al seguente indirizzo alberto.migliori@cittametropolitana.fi.it.

Eventuali domande, richieste di chiarimenti in merito alla presente consultazione e ai documenti facenti parte della stessa potranno essere inoltrate tramite PEC a cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it entro il 30/09/2025. La risposta ad eventuali quesiti sarà pubblicata al seguente indirizzo web: <https://www.cittametropolitana.fi.it/trasporti-e-mobilita-sostenibile/trasporto-pubblico-locale-lotto-debole/>

I soggetti che partecipano alla consultazione indicano se i contributi forniti contengono informazioni, dati o documenti protetti da diritti di privativa o comunque rivelatori di segreti aziendali, commerciali o industriali, nonché ogni altra informazione utile a ricostruire la posizione del soggetto nel mercato e la competenza del soggetto nel campo di attività di cui alla consultazione.

Si evidenzia sin d'ora che ai sensi dell'Atto di regolazione *"L'EA pubblica in forma anonima, sul proprio sito web istituzionale, le osservazioni eventualmente pervenute nell'ambito della procedura di consultazione, epurate delle parti contenenti dati e informazioni commercialmente sensibili, nel caso il partecipante abbia avanzato richiesta di riservatezza, adeguatamente motivata"*.

Per la partecipazione alla consultazione, non è richiesto il possesso dei requisiti di cui agli articoli 94 e successivi del Decreto Legislativo 31 marzo 2023 n. 36, né si procederà alla relativa verifica.

L'operatore che fornisce il proprio contributo è consapevole che lo stesso è prestato gratuitamente, senza diritto a rimborsi spese. L'amministrazione si riserva la facoltà di richiedere chiarimenti, integrazioni o approfondimenti su quanto comunicato dai partecipanti alla consultazione.

Ai sensi dell'Atto di Regolazione *“La predetta procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente, o un'impresa a questi collegata, abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione”*.

Ai sensi del Regolamento UE 2016/679 denominato “Regolamento Europeo in materia di protezione dei dati personali” (GDPR) i dati personali raccolti con la presente procedura saranno trattati con le modalità e finalità prescritte dalla norma. Il trattamento dei dati in questione è presupposto indispensabile per la partecipazione alla presente procedura e per tutte le conseguenti attività.

Titolare del trattamento: CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE

Telefono: +39 055.27601

Web: www.cittametropolitana.fi.it

Email: urp@cittametropolitana.fi.it

PEC: cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

Come previsto dall'art. 37, settimo paragrafo, del GDPR, si riportano di seguito i dati di contatto del Responsabile della Protezione dei Dati.

dott./dott.ssa: DOTT. OTELLO CINI

PEC: cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

Email: otello.cini@cittametropolitana.fi.it

Telefono: +39 055.27601

5 Normativa di riferimento

5.1 Il contesto normativo eurocomunitario del trasporto pubblico locale e in materia di aiuti di Stato

Sotto il profilo normativo i servizi di trasporto pubblico locale sono regolati dal Regolamento 1370/2007 (il "Regolamento") che assume piena efficacia a fine 2019 rispetto alla sua applicazione all'affidamento dei servizi con esclusione dell'applicazione del Codice dei Contratti pubblici (attualmente il D. Lgs. 36/2023, di seguito anche il "Codice") ai sensi dell'Art. 149 comma 4¹ del medesimo Codice ed in virtù di quanto disposto dall'Art. 5 comma 1 del Regolamento medesimo².

Il Regolamento disciplina le modalità di affidamento dei servizi di trasporto nell'ambito dell'Articolo 5, il quale prevede le seguenti modalità di affidamento, con riferimento ai servizi su strada oggetto della presente nota:

- a. Affidamento diretto ad un'entità su cui l'autorità esercita il c.d. "controllo analogo" e che eserciti la maggior parte della propria attività nei confronti dell'autorità affidante, c.d. "attività prevalente (Art. 5 comma 2);
- b. Affidamento tramite "una procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione" (Art. 5 comma 3);
- c. Affidamento diretto per i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno. Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600.000 chilometri l'anno (Art. 5 comma 4);
- d. In caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione tramite un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni (Art. 5 comma 5).

Con riferimento alle disposizioni eurocomunitarie in materia di aiuti di stato e servizi pubblici, sebbene il Regolamento Europeo 1370/2007 costituisca un regolamento di esenzione ex sé, è tuttavia opportuno riprendere e considerare le previsioni in materia di servizi pubblici locali e le condizioni affinché le compensazioni eventualmente erogate ad un gestore di servizi pubblici possano non considerarsi aiuti di stato

1 4. Sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice le concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 e le concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007

2 I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano

ai sensi del TFUE, in quanto tali disposizioni, anche sopravvenute rispetto al Regolamento 1370/2007 costituiscono un'importante cornice di riferimento.

La qualificazione di un servizio pubblico come servizio pubblico locale con rilevanza economica, corrispondente alla qualificazione di servizio di interesse economico generale (SIEG) determina per lo stesso l'assoggettamento alla normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato, codificata dall'Unione Europea mediante:

- a) la Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'art. 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale [notificata con il numero C(2011) 9380] - (2012/21/UE) pubblicata nella G.U.C.E. serie L n. 7 del giorno 11 gennaio 2012;
- b) la Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione - (2012/C 8/02), pubblicata nella G.U.C.E. serie C n. 8 del giorno 11 gennaio 2012;
- c) la Comunicazione della Commissione - Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) - (2012/C 8/03), pubblicata nella G.U.C.E. serie C n. 8 del giorno 11 gennaio 2012;
- d) il Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione del 25 aprile 2012 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale, pubblicata nella G.U.C.E. serie L n. 114 del giorno 26 aprile 2012.

In particolare, tale Pacchetto prevede che, ove siano previste forme di contribuzione pubblica per i gestori di servizi, il valore complessivo di tale contribuzione sia commisurato agli obblighi di servizio pubblico che l'impresa è chiamata a gestire e ai relativi costi, sulla scorta di quanto definito dalla Corte di Giustizia europea nella sentenza Altmark³.

Il richiamo alla suddetta sentenza è rilevante, poiché nell'ambito della stessa vengono definiti i quattro criteri che si debbono rispettare affinché le compensazioni per obbligo di servizio pubblico non siano da considerarsi aiuti di Stato. In particolare, i quattro criteri sono:

- a) in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- b) in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- c) in terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi derivanti dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole;
- d) infine, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62000CJ0280:IT:HTML>

un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari avrebbe dovuto sopportare.

La normativa nazionale, invece, trova il suo principale riferimento nel D. Lgs. n. 422/1997 che, nell'ambito del conferimento alle Regioni e agli Enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di TPL, prevede all'art. 18, quale forma ordinaria per l'individuazione del gestore del servizio, il ricorso alle procedure concorsuali sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla "normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio".

5.2 Il contesto normativo nazionale: il decreto Burlando e il D. Lgs. 201/2022

Il sistema dei servizi pubblici presenta una struttura complessa e articolata (anche con differenziazioni settoriali rilevanti) e dinamiche particolari, contrassegnate negli ultimi anni da elementi di forte trasformazione, che in parte costituiscono una rimodulazione progressiva di quanto delineato, a livello di descrizione generale, dall'originaria disciplina organica contenuta nel d.lgs. n. 267/2000 (Tuel), particolarmente negli articoli 112 e 113.

Il quadro normativo nazionale relativo ai modelli di gestione dei servizi pubblici locali deve essere analizzato considerando i due macro-ambiti qualificatori della rilevanza economica e della mancanza della stessa, sulla base dei presupposti delineati dalla **sentenza della Corte Costituzionale n. 272/2004**. La pronuncia ha rivoluzionato il sistema normativo di riferimento per i servizi pubblici locali definito dal Tuel, affermando l'illegittimità costituzionale di una serie di elementi contenuti nella legge n. 326/2003, comportanti la "rimozione" di alcune disposizioni dell'art. 113 e dell'intero art. 113-bis del d.lgs. n. 267/2000.

Posta l'illegittimità di un unico comma dell'art. 113, le restanti previsioni della medesima disposizione sono conservate, a fronte della specifica configurazione delle stesse come norme a tutela della concorrenza, in una prospettiva "dinamica", quindi sviluppabili dal legislatore statale.

A questo quadro si aggiunge il D. Lgs. 201/2022 entrato in vigore a fine 2022 recante "**Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica**".

Il disposto normativo è funzionale a dettare disposizioni comuni sui servizi di interesse economico generale con uno specifico focus sui servizi a rete, fra cui, appunto, il servizio di trasporto pubblico locale.

Il Decreto abroga l'Art. 34 del D.L. 179/2012 e ridefinisce l'iter funzionale all'affidamento dei servizi pubblici locali prevedendo, in particolare, per i servizi legislativamente previsti:

- La necessità per l'ente di definire la modalità di affidamento fra quelle previste dal decreto (affidamento con procedura di gara, partenariato pubblico privato istituzionalizzato – c.d. "società mista", affidamento in house) e motivarne la scelta secondo quanto disposto dall'Art. 14 che di seguito si riporta integralmente:
 1. *Tenuto conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi e dei principi di cui all'articolo 3, l'ente locale e gli altri enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio pubblico a un singolo operatore o a un numero limitato di operatori, provvedono all'organizzazione del servizio mediante una delle seguenti modalità di gestione:*
 - a) *affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le modalità previste dal dall'articolo 15, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;*

- b) *affidamento a società mista, secondo le modalità previste dall'articolo 16, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;*
 - c) *affidamento a società in house, nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea, secondo le modalità previste dall'articolo 17;*
 - d) *limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante aziende speciali di cui all'articolo 114 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.*
2. *Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.*
 3. *Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzazioni.*
 4. *Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, nei servizi pubblici locali a rete, gli enti di governo dell'ambito integrano la relazione di cui al comma 3 allegando il piano economico-finanziario acquisito all'esito della procedura, che, fatte salve le disposizioni di settore, contiene anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti. Tale piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi iscritta all'albo degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.*
 5. *È vietata ogni forma di differenziazione nel trattamento dei gestori di pubblico servizio in ordine al regime tributario.*
- *In caso di affidamento a terzi mediante procedura pubblica, inoltre, gli enti locali e gli altri enti competenti devono affidare i servizi secondo le disciplina in materia di contratti pubblici vigente e quindi seguendo le disposizioni del D.lgs 36/2023 e favorendo, ove possibile, il ricorso a concessioni di servizi rispetto agli appalti pubblici di servizi in modo tale da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore.*

Il D. Lgs. 201/2022, inoltre, per quanto concerne i servizi pubblici locali a rete prevede specifiche disposizioni che vanno a definire puntualmente le competenze spettanti alle Autorità di regolazione in merito alle procedure di affidamento e agli aspetti organizzativi e di gestione degli stessi. Esse vengono racchiuse nell'Art. 7 che si riporta di seguito:

- 1. Nei servizi pubblici locali a rete le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 10, comma 4, 14, comma 2, e 17, comma 2.*
- 2. Negli ambiti di competenza, le autorità di regolazione predispongono schemi di bandi di gara e schemi di contratti tipo.*
- 3. Gli enti locali o gli enti di governo dell'ambito possono richiedere alle competenti autorità di regolazione e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato un parere circa i profili economici e concorrenziali relativi alla suddivisione in lotti degli affidamenti.*
- 4. Alle attività di cui al presente articolo si provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.*

5.3 Le disposizioni regolatorie ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti)

Le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita dall'art. 37 del DL 6 dicembre 2011, n. 201. È compito dell'Autorità infatti:

- garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture;
- definire, se necessario, i criteri per fissare le tariffe verificandone la corretta applicazione;
- stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;
- definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti;
- delineare gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, da inserire nei capitolati delle medesime gare.

Con riferimento al trasporto pubblico locale automobilistico, la regolazione dell'Autorità è stata avviata fin dalla Delibera 49/2015 che per prima ha avviato la disciplina in materia di affidamento dei servizi e sulle modalità di espletamento delle procedure di affidamento.

Tale disposizione risulta ad oggi superata ed abrogata in virtù dell'Atto di regolazione approvato con la Delibera 154 del 28 Novembre 2019 recante "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017" che approva l'Atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

Tale atto di regolazione ha profondamente novato il procedimento istruttorio funzionale ad avviare le procedure di affidamento dei servizi prevedendo, in particolare, un puntuale iter di analisi e qualificazione dei beni funzionali al servizio e la definizione delle modalità di messa a disposizione degli stessi, anche tramite un procedimento di consultazione del mercato ripreso dall'allora vigente art. 66 del D. Lgs. 50/2016.

Le disposizioni della Delibera 154/2019 risultano ancora vigenti nei termini derivanti dai tre atti emendativi della stessa ed in particolare:

- la Delibera 133/2021 del 29 Luglio 2021;
- la Delibera 64/2024 del 15 Maggio 2024;
- la Delibera 177/2024 del 29 Novembre 2024.

In particolare, quest'ultima ha introdotto rilevanti modifiche rispetto alle modalità di calcolo del margine di utile ragionevole per meglio poter gestire le casistiche in cui la stazione appaltante ritenga vi siano rischi di un basso livello di capitale investito tali da annullare tale margine e rendere non coerenti con gli interessi del mercato le procedure di affidamento.

Oltre a tali disposizioni è necessario richiamare le previsioni della Delibera 48/2017 e dell'Atto di regolazione approvato con tale delibera recante "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento". Ai sensi di tale delibera ancora vigente, le stazioni appaltanti devono valutare, prima di avviare le procedure di affidamento, la definizione dei lotti di affidamento con riferimento al bacino di propria competenza predisponendo, di conseguenza, una relazione inerente le scelte effettuate da trasmettere all'Autorità che si esprime in ordine alla conformità regolatoria delle scelte effettuate.

È inoltre necessario richiamare le seguenti ulteriori disposizioni regolatorie ART:

- la Delibera n. 28/2021 del 25 febbraio 2021 con la quale l'Autorità ha approvato l'atto recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami";
- la Delibera n. 53/2024 del 18 Aprile 2024 recante "Procedimento avviato con delibera n. 22/2023 per l'individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Conclusione del procedimento" funzionale a definire gli indicatori di qualità del servizio di TPL e i livelli prestazionali da introdursi nei contratti di servizio.

È inoltre attualmente in consultazione il documento contenente lo schema di atto recante "Individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 – Primi orientamenti" primo passaggio del procedimento atto a definire i costi parametrici di riferimento per il TPL.

Da ultimo, risulteranno cogenti il tasso di remunerazione e l'indice di c.d. "EBIT margin" vigenti alla data di avvio della procedura di affidamento; ad oggi risultano vigenti le disposizioni di cui alla Delibera n. 39/2025 del 6 Marzo 2025.

5.4 Normativa e regolamentazione regionale

Ai sensi del d.lgs 422/1997, come modificato con d.lgs 50/2017, alle Regioni sono attribuiti tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale ad esclusione delle competenze dello Stato in materia di:

- accordi, convenzioni e trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;

- funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 dello stesso decreto n. 753;
- adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

In ragione di quanto sopra riportato e nel rispetto dei provvedimenti emanati dall'ART – Autorità di regolazione dei Trasporti – in Toscana la disciplina del TPL è normata dalla Legge Regionale (LR) n. 42/1998 e s.m.i. e dalla LR n. 65/2010 che è andata a modificare e ad integrare ulteriormente la precedente legge gettando le basi per la riforma dell'intero settore.

Più precisamente con la legge LR n. 42 del 1998 sono stati disciplinati gli aspetti inerenti alla programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma, su ferro e marittimi e sono stati altresì istituiti l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi Minimi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

Con la legge regionale LR n. 65/2010 sopra citata, invece, la Regione Toscana ha scelto, coerentemente al Regolamento (CE) n. 1370/2007, la gara come modalità di affidamento del servizio (articolo 90) e ha individuato l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale (articolo 84).

Di seguito si riportano i principali provvedimenti amministrativi emanati dalla Regione Toscana:

- **Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 410 del 23/05/2011** con la quale è stato approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato della funzioni in materia di TPL sottoscritto dagli Enti locali interessati, che disciplina nel dettaglio quali attività siano esercitate in forma associata da parte dell'Ufficio Unico regionale, di cui all'articolo 86 della richiamata LR n. 65/2010, e come tali attività siano programmate e verificate dalla Conferenza Permanente prevista dall'articolo 87 della medesima Legge.
- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 134 del 20/02/2012** che ha dato avvio alla Conferenza dei Servizi di cui all'articolo 6 della LR n. 42/1998 e di cui all'articolo 88 della LR n. 65/2010 ai fini del raggiungimento dell'Intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli Enti Locali, sulla base del documento allegato alla medesima Delibera riportante l'ipotesi progettuale della rete di TPL.
- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 492 del 04/06/2012** in cui oltre ad esser stati recepiti gli esiti della Conferenza dei Servizi è stata approvata l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza ed è stato riportato il quadro progettuale della rete di TPL per la gara del lotto unico e, in via programmatica, le correlate risorse finanziarie che la Regione e gli Enti Locali si sono impegnati a mettere a disposizione per la stessa gara.
- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 493 del 04/06/2012 e n. 612 10/07/2012**, mediante le quali in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta ha indicato le linee di indirizzo ed i contenuti essenziali che costituiscono un primo riferimento per la definizione degli atti di gara per il lotto unico e nelle more del perfezionamento degli atti di carattere finanziario da parte della Regione Toscana e degli Enti Locali e ha configurato la gara come concessione di servizi con conseguente applicazione del Regolamento CE n. 1370/2007.
- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 721 del 06/08/2012** in cui è stata approvata l'analisi istruttoria della rete di TPL regionale (quadro conoscitivo della situazione in atto, scelte progettuali

sull'articolazione delle reti costituenti l'offerta complessiva di trasporto pubblico nella regione Toscana e definizione dettagliata della rete di TPL regionale da inserire nel lotto di gara unico) e sono state individuate, tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 129 del 27/02/2013** in cui è stato assunto che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale venga rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.
- **Delibera della Giunta Regionale DGR n. 391 del 12/05/2014 nella quale:**
 - È stato preso atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di TPL effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);
 - È stato preso atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera);
 - È stato preso atto del livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il TPL;
 - Sono state individuate nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, un'ulteriore quota di risorse, da attribuire agli Enti Locali, vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 0,15 €/Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus;
 - È stata prevista l'attualizzazione delle risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana, come risulta in dettaglio nell'allegato C, in relazione all'anno effettivo di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata.
- **Decreto regionale n.12355 del 04/08/2020**, mediante il quale a seguito dell'esito di un lungo contenzioso con le aziende esercenti, è stato approvato il contratto di servizio con AT per l'affidamento del servizio avvenuto poi dal 1° novembre 2021. Il contratto all'articolo 4 prevede la scadenza del 1° novembre 2023 per la messa in servizio della rete prevista dal capitolato di gara in attuazione degli accordi di cui al Perfezionamento dell'Intesa 2012 (rete al tempo T2).
- **Decreto regionale n. 18744 del 22/09/2022** con il quale sono state approvate le specifiche tecniche, ai sensi dell'articolo 22 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale (DPGR) n. 9/R/2005, per la trasmissione del "Programma di Esercizio dei servizi TPL in aree a domanda debole all'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti".
- **DGR n. 524 del 15/05/2023** con la quale la Regione, ritenuto che l'adeguamento della rete intervenuto con la DGR n. 281/2020 mantenuto all'avvio del contratto di concessione, in relazione alle mutate condizioni della domanda nel complessivo ATO regionale è andato a consolidarsi e stratificarsi nel tempo divenendo di fatto strutturale in ogni ambito di riferimento territoriale in termini di nuova organizzazione del medesimo, ha deciso di mantenere il monte chilometri previsto con la DGR n. 281/2020, anche a far data dal 1 novembre 2023 in coincidenza con l'avvio della fase temporale T2, secondo un'articolazione così definita:

- per 101.690.519,88 Km nel lotto strutturale oltre i servizi flessibili per 50.722,22 h;
 - per 7.262.540,70 km (dettagliati nell' allegato 1) per i servizi fuori lotto strutturale, relativamente ai servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della fase T2.
- **DGR n. 517 del 15/05/2023**, con la quale la Regione ha aggiornato il quadro delle risorse attribuite agli EE.LL per servizi in aree a domanda fuori lotto per il periodo dal 2023 al 2032;
 - **Decreto Dirigenziale n. 11529 del 26/05/2023**, con il quale la Regione ha finanziato i servizi di TPL a domanda debole che risultano fuori dal lotto unico regionale affidati a Province, Città Metropolitana di Firenze e Comuni per il periodo 2023 – 2025, impegnando pertanto le risorse per servizi aree a domanda debole sulle l'annualità dal 2023 al 2025, avvalendosi delle relative prenotazioni di spesa istituite con DGR 517 del 15.5.2023:
 - **Decreto Dirigenziale n. 22873 del 20/10/2023**, con il quale la Regione ha assegnato ed impegnato le risorse, per un importo totale pari a € 69'828'252,33, in favore delle Province e dei Comuni sulle annualità dal 2026 al 2032.

6 Il servizio di trasporto pubblico locale nella Città Metropolitana di Firenze – attuazione della riforma e quadro dell'attuale assetto

Con Delibera di Consiglio Provinciale (DCP) n. 107/2011, la Provincia di Firenze approvava lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL (DGRT n. 410/2011).

Con Deliberazione la Giunta Provinciale (DGP) n. 109 del 17/07/2012, si prendeva atto della rete di trasporto pubblico locale extraurbana della Provincia di Firenze successivamente inviata alla Regione Toscana per andare a costituire quota parte del progetto complessivo di rete regionale per il lotto unico.

Con Deliberazione della G.P. 19 del 05/02/2014, la Provincia approvava il documento "Perfezionamento intesa del 25 maggio 2012" tra "la Regione Toscana, la Provincia Firenze e il Comune di Firenze".

Con la Deliberazione della G.P. n. 19 del 05/07/2014 la Provincia di Firenze approvava i progetti della rete extraurbana oggetto di gara regionale al tempo 1 (inizio dell'affidamento) e T2 (24 mesi dopo l'affidamento).

Nel dicembre 2014 la Provincia di Firenze (ora Città Metropolitana di Firenze) sottoscriveva con i Comuni di Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Vaglia, Marradi, Palazzuolo sul Senio, Scarperia e San Piero a Sieve (Ambito territoriale denominato Mugello-Alto Mugello) e i Comuni di Figline e Incisa Valdarno, Pontassieve, Reggello, Rignano sull'Arno e Rufina (Ambito territoriale denominato Valdarno Valdisieve), una convenzione per la gestione associata dei servizi di trasporto a domanda debole. Il Comune di Pelago aderiva nel 2016 alla convenzione, con la quale la Provincia era stata delegata dai Comuni a predisporre e gestire le procedure di gara, a individuare il gestore, a gestire il contratto per tutta la sua durata, con un sistema tariffario coerente con il sistema regionale approvato dalla Regione Toscana.

La finalità della gestione associata delle funzioni relative al servizio di Tpl era quella di garantire un servizio uniforme e qualificato per tutti gli utenti, l'integrazione dei servizi anche sotto il profilo tariffario e la realizzazione di economie di spesa attraverso l'ottimizzazione delle risorse impegnate.

La Città Metropolitana di Firenze nel 2016 ha provveduto ad effettuare una procedura di affidamento per i servizi di TPL extraurbano che serve prevalentemente i Comuni del Mugello/alto Mugello e della Val di Sieve.

Tale rete, definita "lotto dei servizi a domanda debole" (lotto debole) è stata pensata e pianificata in conseguenza della progettazione della rete strutturale di livello regionale come deroga al lotto unico regionale e per rispondere alle esigenze del trasporto scolastico di interesse comunale. La sua funzione è quella di garantire collegamenti, da tutti i Comuni delle aree interne e le località minori, con i servizi portanti che collegano il capoluogo ed ai principali poli attrattori della Città Metropolitana, oltre a servire i plessi degli istituti scolastici comunali.

Come per i servizi di trasporto pubblico locale a livello provinciale, anche il c.d. "lotto debole" risulta essere affidato con procedure di gara ai sensi dell'Art. 5 comma 3 del Regolamento (CE) 1370/2007. In particolare, l'affidamento attuale ha preso avvio dalle previsioni della Legge regionale 31 luglio 1998 n.42 laddove non contrastanti con il Regolamento (CE) sopra riportato:

Articolo 16 – Affidamento dei servizi

1. *La Regione e gli enti locali affidano i servizi programmati di trasporto pubblico locale utilizzando di preferenza le procedure ristrette di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n.158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), nonché il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'articolo 24, comma 1, lettera b) del medesimo d.lgs. 158/1995.*
2. *L'affidamento dei servizi avviene per lotti determinati preventivamente da parte dell'ente competente che individua inoltre, ai fini dell'articolo 18, comma 2, del d.lgs. 422/1997, con riferimento a ciascun lotto:*
 - a) *il personale da trasferire;*
 - b) *la rete dei servizi minimi ed aggiuntivi e le relative risorse finanziarie;*
 - c) *gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio;*
 - d) *la struttura tariffaria.*
3. *Sono classificabili beni essenziali:*
 - a) *il materiale rotabile ed i veicoli adibiti al trasporto;*
 - b) *le infrastrutture di via;*
 - c) *i depositi;*
 - d) *le officine, nel caso di servizi a guida vincolata e negli altri casi stabiliti con la definizione dei lotti di gara;*
 - e) *le aree destinate a servizi di stazione ferroviaria;*
 - f) *le autostazioni;*
 - g) *gli impianti di fermata.*
4. *L'individuazione dei beni essenziali è effettuata nell'ambito delle tipologie di cui al comma 3, in relazione alla situazione specifica di ciascun lotto, al fine di assicurare condizioni di effettiva concorrenza fra le imprese.*
5. *Il bando di gara prevede l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire i beni di cui al comma 2 lettera c). Il trasferimento avviene a titolo di proprietà o ad altro titolo, sulla base delle indicazioni del gestore uscente, espresse almeno dodici mesi prima della scadenza del contratto, su richiesta dell'ente competente*

[...]

Ai fini della realizzazione del “lotto debole”, essendo l’area del trasporto extraurbano ricadente negli ambiti territoriali dei Comuni del Mugello/Alto Mugello e del Valdarno/Valdisieve, quest’ultimi, ai sensi della L.R n. 42/1998 sopra riportata, hanno stipulato apposita Convenzione con Città Metropolitana di Firenze (in precedenza Provincia di Firenze) avente ad oggetto il conferimento all’ente provinciale dell’esercizio associato del trasporto pubblico e delle relative funzioni amministrative.

In virtù delle competenze trasferitegli, pertanto, Città Metropolitana di Firenze nel 2017 ha aggiudicato e successivamente stipulato il contratto di concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma nella

rete a domanda debole costituita dai due ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve. L'aggiudicatario e contraente del contratto di concessione è stato l'RTI "Colbus" composto dai seguenti soggetti:

- Consorzio MAS+ costituito da:
 - SAM (Società Autotrasporti Marradi);
 - Autoservizi F.Ili Margherini snc;
 - Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. snc;
- Autolinee Toscane SpA.

Con Deliberazione del Consiglio Metropolitan N. 87 del 29/09/2022 è stata attivata la proroga contrattuale per anni due contrattuali, e dunque dal 30 agosto 2023 al 29 agosto 2025 incluso.

Con Deliberazione del Consiglio Metropolitan N. 111 del 08/11/2023 la concessione è stata prorogata ai sensi dell'art. 24 C. 5 bis D.L 4/22 (situazione emergenziale Covid-19), per il periodo dal 30 agosto 2025 al 31 Dicembre 2026 incluso.

La copertura economica del contratto è garantita in parte con risorse assegnate dalla Regione Toscana e in parte con risorse dei Comuni aderenti alla gestione associata, ciascuno in ragione dei servizi di competenza e di riferimento.

All'avvio il servizio TPL si sviluppava su circa 1.700.000 km/anno. Nel 2025 il servizio sviluppa poco di 2.400.000 km/anno. Attualmente la rete dei servizi eserciti dal concessionario negli ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve è la seguente:

La rete dell'attuale Lotto Debole è articolata sul territorio dei seguenti Comuni:

- "Mugello - Alto Mugello": Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Marradi, Palazzuolo sul Senio, Scarperia e San Piero, Vaglia.
- "Valdarno - Valdisieve": Figline Incisa, Pelago, Pontassieve, Rignano sull'Arno, Reggello, Rufina.

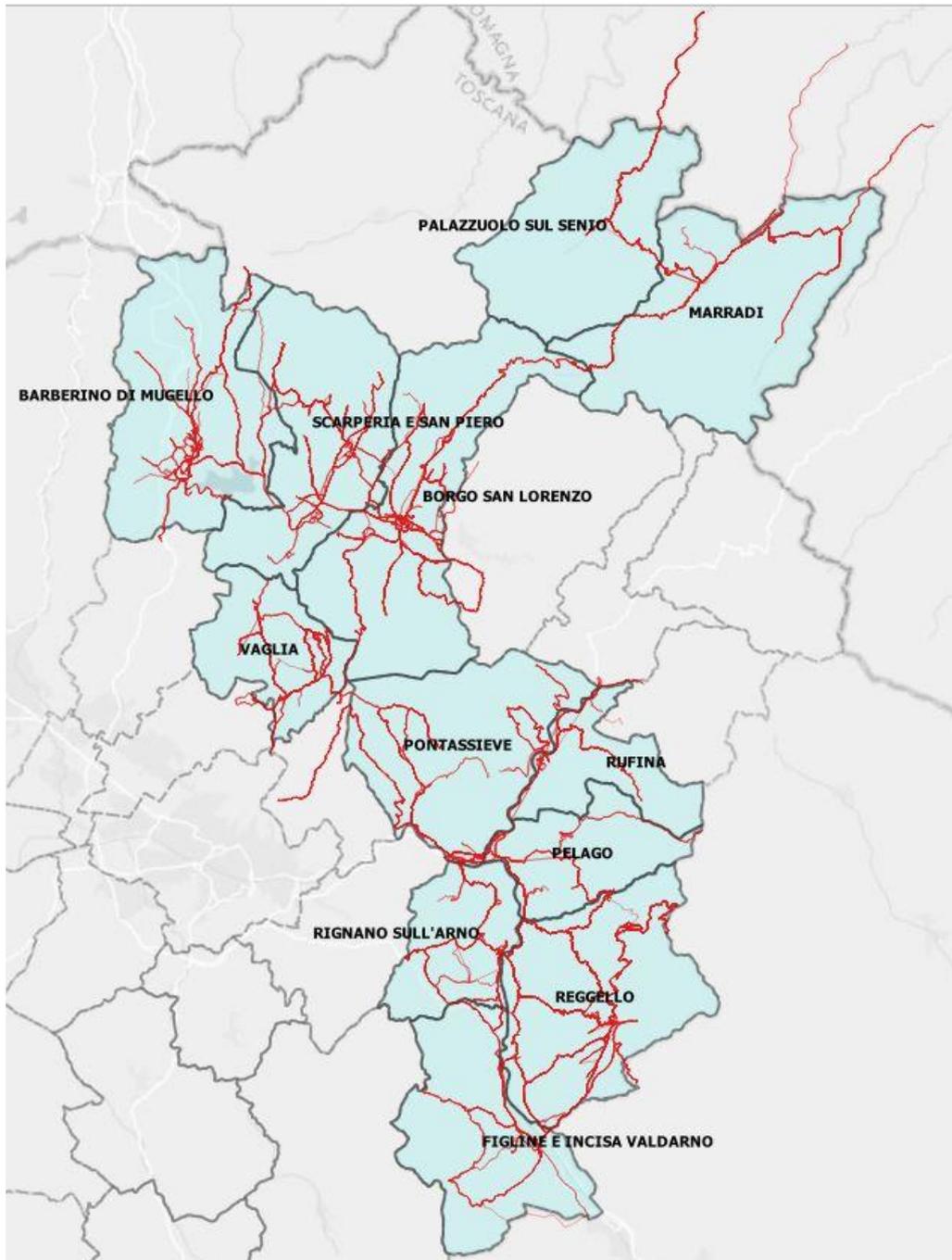


Figura 1: Articolazione rete dei servizi

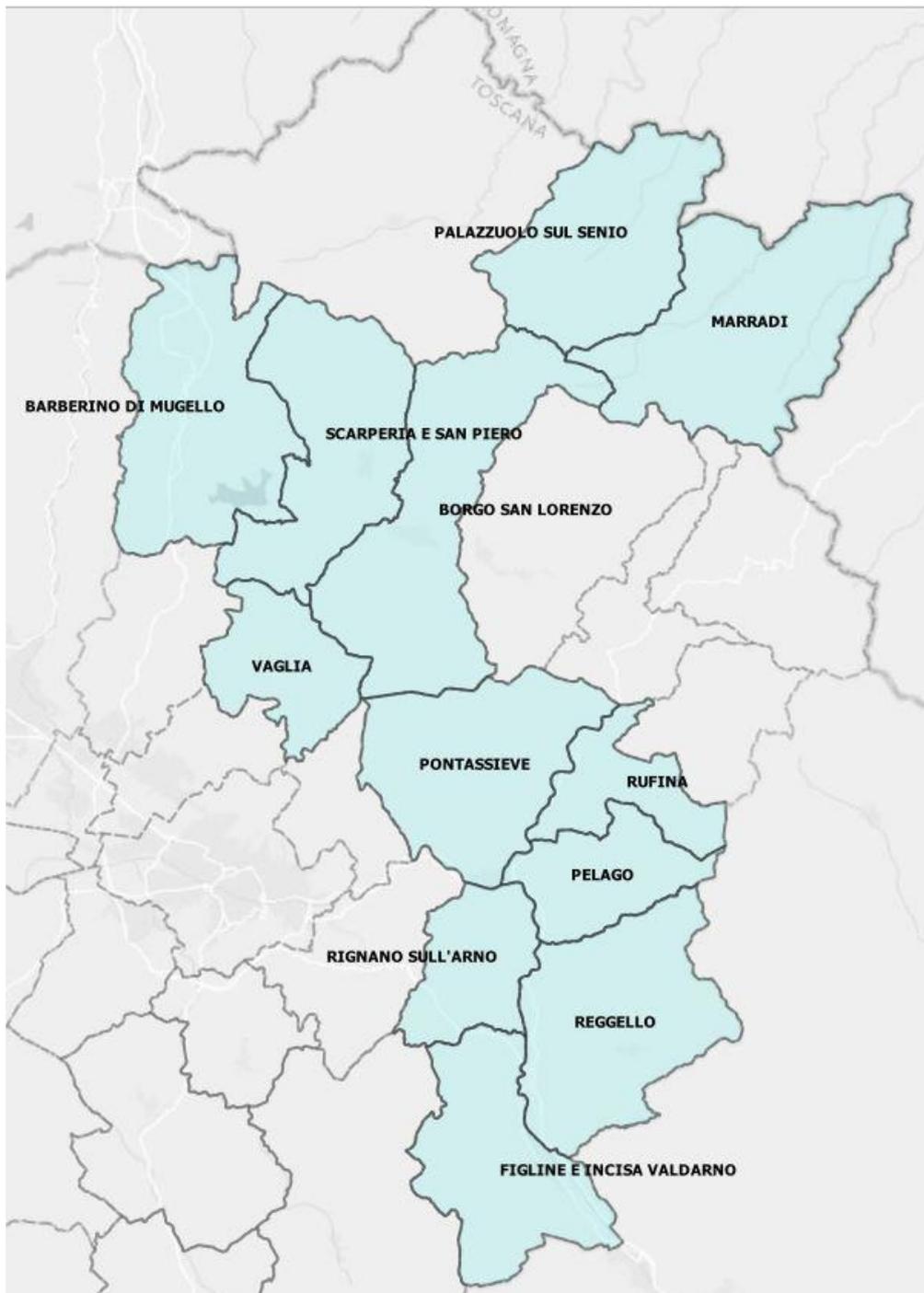


Figura 2: Comuni della gestione associata

Attualmente la rete dei servizi eserciti dal concessionario negli ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve è la seguente:



Figura 3: Rete Colbus (Fonte: Carta dei Servizi)

Si tratta di una rete fortemente integrata con quella strutturale, sia su gomma che su ferro. Nell'attuale rete a domanda debole sono inseriti servizi con funzione fortemente locale e scolastica, con una forte flessibilità dei servizi, anche a prenotazione. La rete attualmente esercita sviluppa:

- ca. 2'426'000 km/anno, di cui 123'000 km/anno flessibili a prenotazione.

La rete nei due ambiti è articolata come segue, con più tipologie di servizi:

- servizi dell'Ambito "Mugello - Alto Mugello", per una percorrenza annua di ca. 1'034'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'022'000;
 - servizi di trasporto pubblico locale flessibili (a chiamata) da programmare per ca. km 12'000;
- servizi dell'Ambito "Valdarno - Valdisieve", per una percorrenza annua di ca. 1'391'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'281'000;
 - servizi di trasporto pubblico locale flessibili (a chiamata) da programmare per km ca. 110'000;

Gli obiettivi che la Città Metropolitana si era posta nel predisporre il progetto di rete da mettere a gara per l'affidamento dei servizi di tpl nelle aree a domanda debole, erano fondamentalmente due:

- maggiore **qualità**;
- maggiore **prossimità territoriale**.

Per perseguire gli obiettivi sono state attuate le seguenti misure:

- rinnovo del parco bus di oltre il 50%;
- migliore qualità e sicurezza;
- flessibilità e innovazione del servizio;
- servizi a chiamata/prenotazione;
- progetti mirati sulle esigenze territoriali
- integrazione tariffaria e modale;
- servizi a chiamata/prenotazione;
- rete debole integrata con rete lotto unico regionale, sia per i servizi che per la tariffa;
- servizi di adduzione alle stazioni ferroviarie;
- flessibilità gestionale
- una struttura organizzativa dedicata e articolata sul territorio;
- monitoraggio satellitare della flotta bus;
- migliore informazione e monitoraggio contrattuale.

Nel mese di febbraio 2025 i Comuni della gestione associata e di cui alle convenzioni sopra citate hanno confermato la volontà di gestire in forma associata il servizio di trasporto pubblico locale nei territori di propria competenza, ricadenti negli Ambiti già individuati “Mugello-Alto Mugello” e “Valdarno-Valdisieve”, ad integrazione del servizio di TPL garantito dalla Regione Toscana con il “contratto unico regionale”.

I Comuni hanno confermato la delega alla Città Metropolitana di Firenze alla predisposizione e gestione della procedura di gara e del relativo contratto per l'affidamento di una nuova concessione della durata di anni sei ed eventuale proroga di anni due. Si sono dichiarati disponibili ad estendere detta gestione associata ai Comuni che ne facessero richiesta, affidando alla Città metropolitana il compito di definire il progetto di rete e gli ambiti di riferimento, assicurando l'impegno delle risorse necessarie all'effettuazione dei servizi, di propria competenza, per tutto il periodo dal 2027 al 2032.

Hanno confermato tutto quanto già pattuito con la convenzione per la gestione associata delle funzioni stipulata in data 22/12/2014, rep.160/ 2014, e quanto al Comune di Pelago con la convenzione stipulata in data 5 maggio 2016 rep. 129/2016, impegnandosi a predisporre gli atti interni per gli impegni finanziari e successivamente alla sottoscrizione di una nuova convenzione.

L'Avviso di preinformazione previsto dall'Articolo 7 del Regolamento è stato pubblicato sulla GUCE numero dell'avviso [162527-2025](#) in data 13/03/2025 e successivamente integrato dall'avviso n. [167454-2025](#) in data 14/03/2025.

La presente consultazione costituisce, a seguito della pubblicazione dell'avviso di preinformazione e dell'approvazione della relazione ex Art. 14 di cui al D. Lgs. 201/2022 (Delibera del Consiglio Metropolitanano 60 del 25 Giugno 2025⁴) il terzo passaggio del procedimento di progettazione della procedura di gara

⁴ <https://attionline.cittametropolitana.fi.it/testi.aspx?docid=24468775&tipo=3&doCheckTimePeriod=true>

funzionale alla consultazione di cui alla già richiamata misura 4 dell'Atto di regolazione di cui alla Delibera 154/2019.

In questo senso, anche la presente consultazione cerca di fornire a tutti i portatori di interesse per l'affidamento dei servizi il quadro conoscitivo che la Città Metropolitana di Firenze è riuscita a comporre nell'ottica della ricerca della massima aderenza regolatoria.

7 Assetto dei servizi da affidarsi

In continuità con la precedente articolazione del servizio, si prevede l'affidamento dei servizi in un unico lotto corrispondenti a due distinti ambiti della Città Metropolitana di Firenze: l'ambito Mugello-Alto Mugello e l'ambito Valdarno-Valdisieve. L'E.A. si riserva, in conseguenza di alcune oggettive verifiche ancora in corso con i comuni facenti parte della gestione associata ed altri ad essi confinanti, e quindi con continuità di rete, di integrare e/o modificare, in fase di pubblicazione degli elaborati di gara, la rete attuale. Tali eventuali variazioni saranno limitate sia in relazione alla quantità di servizio che alla sua struttura.

Come indicato in premessa, la presente consultazione è finalizzata anche ad adempiere a quanto previsto dalla Delibera 48/2017 in merito all'opportunità di sviluppare una consultazione ai fini della ripartizione in lotti del servizio e pertanto si allega lo schema di relazione predisposta a tal fine.

8 I beni funzionali al servizio: quadro giuridico e impostazione metodologica per la loro qualificazione

8.1 Premessa

Come previsto dalla regolazione di settore, la consultazione è funzionale a fornire al mercato un quadro conoscitivo in merito al servizio da affidarsi, sia in termini di percorrenze previste che in termini di qualità attesa del servizio, nonché a recepire dal mercato medesimo le informazioni necessarie per la qualificazione dei beni funzionali al servizio, ai sensi della Misura 4 dell'Atto di regolazione ART.

Al fine di poter costruire il quadro informativo per avviare la consultazione, la Città Metropolitana di Firenze ha proceduto a raccogliere i dati e le informazioni oggetto di monitoraggio nel corso dell'attuale affidamento nonché a richiedere ai gestori uscenti, costituitisi in forma di raggruppamento, le informazioni sui beni impiegati per la loro qualificazione, attualmente funzionali all'espletamento del servizio.

Nel presente documento e negli allegati al medesimo si forniscono pertanto le informazioni ritenute utili affinché i soggetti interessati a partecipare alla consultazione possano valutare le scelte che l'amministrazione intende adottare. Le informazioni sono riferite al 31 dicembre 2024.

Prima di procedere a fornire il quadro delle valutazioni effettuate dall'amministrazione in merito ai beni è opportuno precisare il quadro regolatorio, normativo e contrattuale applicabile.

Sotto il profilo normativo, la legge regionale 42/1998 richiamata in precedenza definiva già prima dell'entrata in vigore della regolazione ART l'obbligo di subentro dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio (cfr. Art. 16 comma 4 della norma regionale) ed individuava una specifica dei beni essenziali al servizio al comma 3 del medesimo articolo.

Si ritiene tuttavia che la classificazione e specificazione dei beni essenziali di cui alla legge regionale debba leggersi ed intendersi in combinato disposto con quanto successivamente regolato da ART con la Delibera

154/2019 e successive modificazioni. In particolare, mentre la legge regionale prevede una definizione puntuale della tipologia di beni essenziali, ART rimette alla competenza degli Enti affidanti la valutazione sui beni sulla base delle caratteristiche di essenzialità di cui all'Atto di Regolazione.

Città Metropolitana di Firenze, anche in virtù del fatto che ART agisce in forza di legge nella regolazione dei servizi di TPL, ritiene di applicare pienamente le previsioni regolatorie, anche ove ciò comporti la non inclusione di beni di cui al comma 3 dell'Art. 16 della legge regionale fra quelli essenziali.

Come indicato dalla Misura 1.1 del Regolamento ART, i beni strumentali all'effettuazione del servizio, sono classificati nelle seguenti categorie:

- materiale rotabile;
- reti, impianti e infrastrutture;
- altri beni commerciali

L'individuazione e la classificazione dei beni all'interno dell'elenco sono il risultato di un'attività di analisi dei servizi effettuati e dei beni attualmente utilizzati per l'erogazione del servizio.

I beni sotto descritti e suscettibili di essere qualificati come "indispensabili" o "essenziali" consistono in:

- a. autobus utilizzati per l'esercizio dei servizi,
- b. reti, impianti e infrastrutture
 - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori (compresi uffici e officine);
 - impianti di fermata presenti sulla rete;
 - autostazioni e nodi di interscambio;
 - impianti di risalita nel caso di funicolari e funivie.
- c. altri beni mobili: infrastrutture hardware e software del sistema di bigliettazione elettronica (SBE), di monitoraggio del servizio (AVM, conta-passeggeri, ecc.).

La Misura 4 della Delibera ART 154/2019, così come successivamente modificata e integrata, specifica che:

- sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità a costi socialmente sostenibili e di dominanza;
- sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di non condivisibilità, non sostituibilità e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- sono beni commerciali, infine, per l'effettuazione del servizio di TPL i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche prima indicate e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.

Per i soli beni essenziali e indispensabili, la Misura indica la necessità di fornire garanzie sulla piena disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento.

La successiva Misura 5 indica poi che "per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'Ente affidante tiene conto dei seguenti aspetti:

- a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (Programma di Esercizio) e del bacino di mobilità interessato;
- b) livelli prestazionali richiesti;
- c) caratteristiche del parco veicolare (tenuto conto anche degli investimenti programmati per il relativo rinnovo) e durata della vita utile residua dei rotabili;
- d) tempi di approvvigionamento.”

Particolarmente rilevante è poi quanto previsto nella Misura 6 (Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico), laddove si sottolinea che i beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico e con vincolo di destinazione d'uso operante devono essere messi a disposizione dell'IA.

Sotto il profilo contrattuale, inoltre, l'affidamento all'attuale gestore prevede l'obbligo di cessione al gestore subentrante a fine concessione dei beni essenziali.

Un ulteriore aspetto rilevante in questa sede con riferimento al contratto attuale risulta essere la presenza di un corrispettivo integrativo connesso alla realizzazione del piano investimenti offerto in gara. Sebbene tale componente non costituisca formalmente un contributo a valere sul singolo bene, tuttavia è strettamente correlato all'acquisto/messa a disposizione dei mezzi previsti in offerta. Città Metropolitana è orientata a qualificare pertanto tutti i mezzi rientranti nel Piano investimenti di offerta dell'attuale concessionario e collegati a tale corrispettivo integrativo come beni soggetti a finanziamento pubblico e pertanto, in coerenza con la regolazione vigente, oggetto di subentro e trasferimento di proprietà al nuovo gestore.

Poste tali premesse, nei successivi paragrafi si espongono le valutazioni effettuate da Città Metropolitana di Firenze in ordine alla qualificazione dei beni attualmente in uso alla concessione.

8.2 Il materiale rotabile

Nell'allegato "Elenco mezzi" alla presente consultazione è fornito un elenco del materiale rotabile dichiarato dalle aziende costituenti l'RTI "Colbus" gestore dell'attuale servizio così composto: SAM, F.Ili Margherini, F.Ili Alterini e Autolinee Toscane.

Per il parco indicato in allegato sono state analizzati i requisiti ai fini della classificazione dei beni medesimi, come richiamate nel precedente paragrafo.

Nell'allegato, in particolare, viene data evidenza per ciascun mezzo:

- titolo di possesso tramite il quale il bene è impiegato dal concessionario;
- numero di telaio, targa, matricola e carta di circolazione;
- le percorrenze consuntive;
- la marca e il modello e il tipo di carrozzeria;
- la classe Euro;
- il numero di posti;
- la lunghezza e la larghezza;
- la data di acquisto;
- il valore di acquisto;
- l'eventuale contributo pubblico all'acquisto ricevuto;
- l'eventuale inclusione del bene all'interno del piano di investimento della concessione;

- il valore netto contabile al 31/12/2024, sia del valore di acquisto iniziale che dell'eventuale contributo pubblico;
- le aliquote di ammortamento applicate;
- l'eventuale rivalutazione del valore cespitale registrata;
- la data di immissione/dismissione del mezzo dal servizio;
- la presenza di dotazioni di bordo (pedana, aria condizionata, etc...);
- il deposito di "residenza";
- la direttiva anti-inquinamento di riferimento;
- l'eventuale percentuale di uso promiscuo fra il servizio di TPL e servizi NCC.

Città Metropolitana di Firenze ritiene di classificare il materiale rotabile come "non essenziale" e "non indispensabile" e pertanto non prevederne in termini generali il trasferimento all'aggiudicatario del nuovo affidamento; tuttavia, ai sensi della regolazione vigente, saranno oggetto di trasferimento al nuovo gestore i mezzi:

- Acquisiti con l'ausilio di un contributo pubblico;
- Rientranti nel perimetro del piano degli investimenti offerto dall'attuale gestore nella precedente procedura di affidamento, in virtù del legame fra tale piano degli investimenti e il corrispettivo integrativo erogato al gestore.

In tale modo, Città Metropolitana si assicura che lo sforzo, anche economico, effettuato nel corso dell'attuale affidamento per l'abbattimento dell'età del parco mezzi non venga vanificato con la nuova procedura di gara; infatti, grazie a tale assetto, l'età media del parco mezzi trasferito risulta pari ad anni 5,11, contro un'età media di oltre 8 anni dei mezzi non trasferiti (cfr. tabella successiva).

Come evidenziato nella tabella di sintesi, grazie a tale scelta, vengono trasferiti 71 mezzi degli 87 impiegati nel servizio; alla luce di tale valutazione, si ritiene che i mezzi restanti per l'effettuazione del servizio (16 mezzi) possano essere agevolmente messi a disposizione da un operatore di mercato in tempi compatibili con la procedura di gara.

È stata effettuata una stima preliminare del fabbisogno di autobus utilizzando il numero di corse contemporanee effettuate nel Programma di esercizio attuale. Il Metodo utilizzato per calcolarlo ha previsto i seguenti passaggi:

- I. calcolo del MIV (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 07.00-09.00, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio;
- II. aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 10 %).

La consistenza della flotta di cui dovrà dotarsi l'IA risulta di fatto analoga a quella attuale.

Si precisa in ogni caso che Città Metropolitana di Firenze sta procedendo in contemporanea alla pubblicazione del presente avviso ad analizzare la documentazione pervenuta dai gestori, riservandosi di integrare e/o modificare i dati della consultazione anche in corso di pubblicazione. Inoltre, i dati definitivi dei beni oggetto di subentro e/o messa a disposizione saranno aggiornati in sede di pubblicazione della gara e alla data di effettivo subentro.

Si precisa inoltre che è in corso l'acquisto di n° 4 mezzi ad alimentazione elettrica. Trattandosi di acquisto con contributo pubblico, tali mezzi saranno classificati indispensabili.

Compatibilmente con le previsioni della Misura 5 della delibera ART, le tempistiche necessarie all'eventuale reperimento dei mezzi sul mercato saranno considerate per il subentro del nuovo gestore.

Ai sensi della Misura 9, punto 3, il valore di subentro al materiale rotabile sarà pari "al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile (di seguito: VNC), risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato (di seguito: VM), entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di $VNC > VM$ ".

A seguito della definizione, con proprio atto, dell'elenco dei mezzi qualificati come indispensabili o essenziali, di cui la consultazione indetta con il presente avviso costituisce passaggio istruttorio obbligatorio, si avvierà la procedura di valorizzazione del valore di mercato ai sensi dei punti da 4 a 6 della richiamata Misura 9. In questa fase procedimentale, al fine di dare agli operatori una valorizzazione dell'onere di subentro relativamente al materiale rotabile si è indicato nell'allegato alla presente consultazione il valore netto contabile dei mezzi medesimi.

Si riporta nella seguente tabella una sintesi del materiale rotabile impiegato nel servizio, rimandando all'allegato per ogni dettaglio.

Tipologia	Classificazione	Numero mezzi	Età	Valore netto contabile al 31/12/2024 ⁵
<u>Mezzi finanziati</u>	Essenziali/contribuzione pubblica	31	Età min: meno di 1 anno Età max: 21 Età media: 5,79 anni	Totale: 368.776 € Medio: 12.290 € <i>(1 mezzo in leasing non incluso nella valorizzazione)</i>
<u>Mezzi inclusi nel piano di investimento</u>	Essenziali/contribuzione pubblica	40	Età min: meno di 1 anno Età max: 6,9 anni Età media: 4,47 anni	Totale: 2.071.848 € Medio: 62.783 € <i>(7 mezzi in leasing non inclusi nella valorizzazione)</i>
<u>Altri mezzi</u>	Commerciali	16	Età min: meno di 1 anno Età max: 20,89 anni Età media: 8,48 anni	Totale: 221.754 € Medio: 10.559 €

5 Al netto dei contributi ricevuti

TOTALE		87	Età min: 4,63 Età max: 21 anni Età media: 10,24 anni	Totale: 2.662.378 € Medio: 31.694 €
---------------	--	----	--	---

8.3 I depositi

Nell'allegato "Depositi" posto a corredo della presente consultazione è fornito un elenco dei depositi dichiarati dalle aziende in RTI, funzionali al corretto espletamento del servizio.

In particolare, il GU ha fornito informazioni sugli impianti del servizio in relazione alla loro ubicazione (Comune ed indirizzo), alla loro destinazione funzionale (Deposito/uffici amministrativi/stallo), alla loro dimensione (mq coperti/scoperti), al titolo d'utilizzo (proprietà/locazione), ai servizi ed impianti messi a disposizione (deposito, rifornimento, manutenzione etc.), alla presenza o meno di un contributo regionale/statale e infine alla loro quantità di utilizzo relativa al lotto debole (in percentuale).

Gli impianti attualmente utilizzati per il servizio sono stati oggetto di valutazione secondo i criteri indicati nella Delibera ART 154/2019, osservando in particolare se, per caratteristiche dimensionali e per l'area nella quale insistono possono risultare difficilmente sostituibili da parte di eventuali subentranti.

Ai sensi della regolazione di settore, l'EA ha ritenuto che, ad eccezione di quanto precisato al paragrafo successivo, non vi siano elementi che facciano ritenere sussistenti le caratteristiche di essenzialità e indispensabilità di cui alla Misura 4 punti 1 e 2 dell'Atto di regolazione ART, essendo, presumibilmente, presenti forme commerciabili alternative di riparo dei mezzi, nell'ambito del perimetro di affidamento, al netto di quanto di seguito riportato:

- a. **Deposito di Reggello Loc. Olmo 115/C**: in località Olmo di Reggello è presente:
 - Un deposito di proprietà di F.lli Alterini realizzato tramite contribuzione pubblica e pertanto soggetto a subentro ai sensi della regolazione vigente;
 - Un'area destinata a stazionamento dei mezzi (particella 282 Foglio 106 al catasto) presso la quale sarà realizzata una stazione di ricarica di veicoli elettrici oggetto di contribuzione pubblica; dato che vi sarà collocata tale stazione di ricarica oggetto di contribuzione anche tale area dovrà essere messa a disposizione del nuovo gestore;
 - Un'area destinata a stazionamento dei mezzi (particella 281 Foglio 106 al catasto) per la quale si ritiene non sussistano le condizioni per una qualificazione di essenzialità o indispensabilità
- b. **Deposito di Barberino di Mugello e Marradi**: tali depositi sono attrezzati con impianti ed attrezzature specifiche destinate esclusivamente ai servizi di TPL. Non essendo facilmente reperibili sul mercato da parte di operatori non incumbent aree attrezzate similari su tali territori (risulta necessario disporre di aree di sosta dei mezzi disponibili ad orari per gli orari di punta di mattina funzionali al trasporto per gli studenti), l'EA ne ha valutato la essenzialità ai fini dello svolgimento del servizio.

Gli altri depositi, siti in Rosano, Rufina, Palazzuolo sul Senio e Borgo San Lorenzo non si ritiene assumano una strategicità tale da renderli qualificabili come indispensabili o essenziali. In particolare:

- Il sito di Rufina e quello di Rosano sono ravvicinati al sito di Reggello e sono individuabili soluzioni alternative limitrofe;
- il sito di Borgo San Lorenzo serve in via prevalente il lotto strutturale regionale e la quota servente i servizi del lotto debole metropolitano non comportano la non sostituibilità del deposito;

- il sito di Palazzuolo ha una dimensione tale da renderlo poco significativo (100 mq di superficie scoperta e 200 mq di superficie coperta).

Pertanto, con riferimento ai depositi e alle aree di ricarica/stazionamento di cui ai precedenti punti a. e b. si seguiranno le previsioni della Misura 7.4., 9 e 10 dell'Atto di regolazione, richiedendo ai proprietari le modalità di messa a disposizione che intendano prevedere e richiedendo di conseguenza la valutazione peritale del bene.

Ulteriori beni e attrezzature rilevate dalle imprese non presentano le caratteristiche di essenzialità e indispensabilità di cui alla Misura 4 punti 1 e 2 dell'Atto di regolazione ART.

Si ritiene comunque necessario per un corretto espletamento del servizio del servizio che tali forme di riparo alternativo debbano essere localizzate nelle medesime vallate ove risultano localizzati i depositi degli attuali gestori.

Con la presente consultazione si intende comunque anche esplorare, rivolgendosi anche ai comuni facenti parte della gestione associata, la presenza e disponibilità di aree o di eventuali strutture già esistenti, negli ambiti territoriali di affidamento, che possano essere dall'IA destinate o riconvertite a depositi per i mezzi utilizzati nel servizio.

8.4 Le paline di fermata

Attualmente le paline di fermata risultano di proprietà dei GU. Di queste una parte saranno trasferite a titolo di proprietà all'IA in quanto ad uso esclusivo per lo svolgimento del servizio oggetto di gara, mentre una parte sarà messa a disposizione a titolo oneroso (con il gestore del lotto unico regionale) in quanto utilizzata in uso promiscuo su tratte condivise per l'esercizio dei servizi appartenenti al lotto unico regionale.

Il GU ha quindi provveduto a fornire l'elenco delle suddette categorie di paline, indicando per le prime (utilizzo esclusivo), la valorizzazione che l'IA dovrà riconoscere per ciascuna di esse al GU. Per le paline ad uso promiscuo si prevederà, in fase di progettazione della procedura di gara la modalità di utilizzo condiviso con il gestore del lotto unico regionale.

9 Il personale dei gestori uscenti

Come noto, i gestori uscenti, ai sensi della regolazione di settore, devono fornire le informazioni necessarie per permettere il trasferimento del personale non dirigenziale al gestore subentrante.

In tal senso si è proceduto a richiedere le informazioni necessarie come in precedenza descritto. L'elenco del personale fornito suddiviso per le aziende componenti l'RTI "Colbus" è indicato nell'allegato "Personale" posto a corredo della presente relazione.

Si precisa che l'effettivo perimetro dei lavoratori subordinati che saranno trasferiti all'IA potrà essere definito solo tenendo conto della manifestazione di volontà dei singoli lavoratori che potrà essere esplicitata al momento dell'aggiudicazione del lotto, considerato che la c.d. clausola sociale è diretta a tutelare l'interesse dei lavoratori alla continuità occupazionale ma non li obbliga a passare alle dipendenze del nuovo gestore.

Nell'elenco allegato sono pertanto indicati tutti i lavoratori che in quanto assegnati alle sedi di lavoro interessate dal relativo ambito di servizio sono potenzialmente interessati al passaggio.

Ai sensi della Misura 21, commi 3.a e 3.b della Delibera dell'ART. 154/2019, 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, all'esito della quale, il GU trasmetterà 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.

Anche ai sensi della predetta Misura 21, commi 3.a e 3.b è da intendersi dunque finalizzata la presente consultazione.

10 Obiettivi e indicatori di qualità del servizio

La Città Metropolitana, in piena aderenza alla regolazione di settore procederà a definire un set di KPI coerenti con l'annesso 7 all'Atto di regolazione di cui alla Delibera 154/2019 nella sua versione vigente.

Inoltre, sarà predisposto uno specifico allegato contrattuale relativo alla qualità del servizio che riprenderà le CMQ (Condizioni minime di qualità) di cui alla Delibera 53/2024 di cui si allega una versione, suscettibile di modifiche non sostanziali nel procedimento di progettazione della gara.

11 Requisiti per la procedura di gara

In fase di gara si porranno requisiti di partecipazione, in coerenza con le previsioni della Misura 19 "requisiti di partecipazione" della delibera ART 154/19, in particolare afferenti ai seguenti aspetti:

- Requisiti di capacità economico finanziaria:
 - Fatturato proporzionato alle dimensioni della concessione
 - patrimonio netto disponibile all'ultimo Bilancio approvato non inferiore pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (come da Del. ART 154/19);
- Requisiti tecnici-professionali:
 - iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) o equivalente titolo europeo;
 - avere svolto servizi di TPL per quantità analoghe a quelle della procedura.

L'EA si riserva in sede di pubblicazione del bando di gara, anche all'esito della presente consultazione, di modificare i suddetti requisiti o di prevederne diversi o in aggiunta a quelli sopra indicati.

Saranno invece oggetto di valutazione premiale:

- La previsione di indicatori di qualità migliorativi rispetto alle previsioni di gara con riferimento ai KPI di cui alla delibera 53/2024;
- L'offerta di servizi flessibili;
- La previsione di investimenti in sistemi tecnologici integrati (ITS)
- La previsione di investimenti per il mantenimento di una vita utile in linea con quella dei beni oggetto di trasferimento;
- La previsione di ottimizzazioni nell'assetto della rete.

12 Piano di accesso al dato (PAD)

Si allega alla presente la bozza di schema di PAD previsto dall'Ente (Allegato "PAD").

13 Allegati

- Allegato "Mezzi"
- Allegato "Impianti"
- Allegato "Personale"
- Allegato "PAD"
- Allegato "Qualità"
- Allegato "Planimetrie delle aree di stazionamento limitrofe al deposito di Reggello"
- Allegato "Paline"
- Allegato "Schema di relazione sui lotti di cui alla Delibera 48/2017"