



**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.**

**- Relazione di affidamento dei servizi ai sensi dell’Atto di Regolazione allegato alla
Delibera 154/2019 -**

Sommario

1	Inquadramento dei servizi oggetto di gara.....	3
1.1	Contesto normativo e amministrativo di riferimento	3
1.2	Contesto territoriale.....	11
1.3	Contesto operativo di riferimento.....	15
2	Esiti della procedura di consultazione.....	26
3	Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali.....	27
3.1	Materiale rotabile di nuova acquisizione	27
3.2	Materiale rotabile esistente	28
3.3	Beni immobili	29
3.4	Beni mobili.....	29
3.5	Monitoraggio degli investimenti	30
4	Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio	31
5	Requisiti di partecipazione	32
6	Criteri di aggiudicazione.....	33
7	Obiettivi del CdS	34
8	Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione.....	36
9	Piano di Accesso al Dato.....	46
10	Allocazione dei rischi.....	46
11	Allegati alla RdA.....	47

1 Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento

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 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”.

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

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 sovracompensazioni.

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 discipline in materia di contratti pubblici vigenti 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.

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 della metodologia 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 alle 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.

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 delle 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. 22223 del 11/10/2023 e Decreto Dirigenziale n. 22873 del 20/10/2023, con i quali la Regione ha assegnato ed impegnato le risorse in favore delle Province e dei Comuni sulle annualità dal 2026 al 2032.
- Verbale della Conferenza Permanente in materia di Trasporto Pubblico Locale del 17/06/2025 ex Art.87 L.R. n.65/2010, nel quale si informava gli stakeholders della procedura di riequilibrio del

contratto unico regionale, che ha previsto, tra le altre cose, anche l'estensione di un anno della durata della Concessione, fino alla nuova scadenza dell'ottobre 2033.

All'interno delle aree a domanda debole di trasporto pubblico per le quali la Regione ha delegato Province, Città Metropolitana di Firenze e Comuni a gestire l'affidamento dei servizi di trasporto locale al di fuori del lotto unico regionale, ricade la rete a domanda debole costituita dagli ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve di competenza della Città Metropolitana di Firenze.

Per ogni elemento afferente all'assetto della rete, alla programmazione del servizio e alla definizione dei lotti di affidamento e degli obblighi di servizio pubblico per l'area a domanda debole della presente relazione di affidamento si rimanda al documento "Relazione dei Lotti" in allegato.

Per quanto concerne, invece, la scelta della modalità di affidamento del servizio adottata da Città Metropolitana che è ricaduta sull'affidamento a terzi in concessione mediante procedura pubblica, si riporta di seguito, in forma sintetica, quanto emerso nella Relazione ex. art. 14 del D.lgs. 201/2022.

Città Metropolitana di Firenze non detiene partecipazioni in società operanti in ambiti coerenti con il servizio oggetto della presente relazione, pertanto, la costituzione di una società a tale scopo imporrebbe rilevanti investimenti di start-up. Città metropolitana di Firenze, inoltre, non ritiene sostenibile valutare la costituzione di un soggetto pubblico (in house) per la gestione del servizio vista anche l'assenza storica di expertise industriali e tecniche sul servizio e l'accoglienza da parte dell'amministrazione, in quanto socio del soggetto gestore, dei rischi connessi alla gestione.

Anche la costituzione di un PPPI (partneriato pubblico privato istituzionalizzato) non costituisce un'alternativa valida in quanto l'assenza di una competenza e di una disponibilità finanziaria pubblica renderebbe nullo l'apporto pubblico medesimo in tale veicolo societario, rendendolo, de facto, del tutto assimilabile ad una procedura ad evidenza pubblica tout court, ma con i maggiori costi connessi alla costituzione del veicolo societario e alla partecipazione dell'Ente.

Allo stato attuale, pertanto, non vengono riscontrate motivazioni per procedere con una diversa modalità di affidamento rispetto ad una procedura ad evidenza pubblica, tenendo conto, inoltre, del buon livello di qualità e di economicità rilevato nella gestione in essere tramite la medesima procedura di affidamento, livelli qualitativi riconosciuti anche dai comuni facenti parte della gestione associata coordinata da Città Metropolitana.

1.2 Contesto territoriale

I Comuni aderenti alla gestione associata per il servizio di trasporto pubblico nella rete debole della Città Metropolitana sono i seguenti:

AMBITO Mugello-Alto Mugello				
Comuni	Abitanti	Superficie (km²)	Densità abitativa (Ab/km²)	Altitudine (m s.l.m.)

Barberino di Mugello	10'953	134,45	81	270
Borgo San Lorenzo	18'292	147,63	124	193
Marradi	2'840	153,27	19	328
Palazzuolo sul Senio	1'102	109,25	10	437
Scarperia e San Piero	11'938	115,91	103	292
Vaglia	5'334	55,69	96	290

Tabella 1: Comuni dell'ambito Mugello-Alto Mugello (fonte dati ISTAT 01/01/2025)

AMBITO Valdarno-Valdisieve				
Comuni	Abitanti	Superficie (km ²)	Densità abitativa (Ab/km ²)	Altitudine (m s.l.m.)
Figline Incisa Valdarno	23'213	98,48	236	122
Pelago	7'905	54,82	144	309
Pontassieve	20'158	114,24	176	108
Reggello	16'550	121,68	136	390
Rignano sull'Arno	8'519	54,28	157	118
Rufina	7'089	46,12	154	115

Tabella 2: Comuni dell'ambito Valdarno-Valdisieve (fonte dati ISTAT 01/01/2025)

Il territorio dei due Ambiti è caratterizzato dalla presenza di vaste aree montane, in particolare per quanto riguarda l'Alto Mugello (Marradi e Palazzuolo sul Senio) ed alcuni Comuni del Valdarno come Reggello e Pelago. In entrambi gli Ambiti vi è la presenza di vallate, delineate da due fiumi importanti come l'Arno e la Sieve, lungo le quali si è sviluppata la viabilità principale, sia stradale che ferroviaria.

I due Ambiti territoriali, benché contigui territorialmente, non sono integrati a livello dei servizi oggetto della Concessione; sono invece integrati attraverso la rete dei servizi complessiva, in modo particolare da quella ferroviaria, che trova il suo nodo di intersezione su Pontassieve, dove è situata una stazione ferroviaria importante. Pontassieve è anche il punto dove il fiume Sieve confluisce nel più importante fiume Arno.

Il tessuto economico degli Ambiti è caratterizzato dalla presenza di industrie localizzate principalmente nelle vallate e di aziende agricole specializzate nella produzione di prodotti tipici locali, poste soprattutto nelle parti montane; negli ultimi anni è in forte sviluppo l'economia legata al turismo, in conseguenza delle pregevoli qualità paesaggistiche ed alla presenza di interessanti siti artistici e culturali, oltreché impianti con caratteristiche sportive e ricreative.

La rete della mobilità pubblica nell'area del Valdarno è integrata con il sistema di trasporto su ferro, che si sviluppa sul fondovalle e segue il corso dell'Arno. La rete primaria è orientata verso Firenze principalmente su tre direttrici principali: SR 69 per Pontassieve, SP 1 Aretina di San Donato, SP 56 di Poggio alla Croce, lungo le quali si concentra la maggiore offerta di servizio; le stazioni ferroviarie di riferimento sono quella di Figline, Sant'Ellero, che rappresentano anche nodi di interscambio con la gomma, oltre Rignano ed Incisa. Una parte importante dei servizi di fondovalle garantiscono i collegamenti con il Valdarno Aretino dove sono presenti interessanti poli attrattori (istituti scolastici superiori – ospedali). La rete si completa con un sistema di collegamento di area che garantisce gli spostamenti trasversali con la parte alta dei territori di Reggello e

Pelago, oltre ai collegamenti con le frazioni minori. Una parte importante dei servizi che garantiscono il collegamento con l'area urbana Fiorentina da Pontassieve si affianca a quella della Valdisieve sulla SS 67 e lungo la SP 34 di Rosano. Sono previsti nodi di interscambio tra le linee extraurbane e la rete urbana di Firenze attraverso le "porte metropolitane" individuate su Ponte a Ema, Europa e Rovezzano.

Anche la rete della mobilità pubblica nell'area della Valdisieve è caratterizzata da una forte integrazione fra il sistema di trasporto su gomma e quello su ferro. La rete primaria si sviluppa sul fondovalle ed è orientata verso Pontassieve, segue la direttrice della principale arteria viaria rappresentata dalla SS 67 Tosco-Romagnola lungo la quale si concentra la maggiore offerta di servizio; le stazioni ferroviarie di riferimento, sulle quali il servizio gomma si integra con quello ferro, sono quella di Dicomano, Contea, Rufina ed il nodo di Pontassieve, quest'ultimo con una forte valenza anche per il ruolo di cerniera fra la Valdisieve ed il Valdarno.

I servizi di TPL che collegano le frazioni di San Godenzo e Londa, di adduzione al sistema ferroviario, risultano di fondamentale importanza per evitare l'isolamento di questi territori, è previsto un collegamento minimo che raggiunge il passo del Muraglione in coincidenza con i servizi della Romagna.

La direttrice principale di penetrazione nell'area urbana Fiorentina, da Pontassieve si affianca a quella del Valdarno e si sviluppa prevalentemente lungo la SS 67 ed in modo marginale lungo la SP 34 di Rosano.

La rete della mobilità pubblica nell'area del Mugello si sviluppa principalmente lungo la direttrice della Linea ferroviaria Faentina; ad essa si integra il servizio su gomma, principalmente lungo la statale Bolognese SS 65 ed in parte lungo la regionale Faentina SR 302, che complessivamente garantiscono un buon livello di offerta di servizio. Le altre direttrici principali della rete dei servizi gomma dell'area del Mugello si sviluppano lungo la SP 8 (Militare per Barberino M.llo) e lungo l'Autostrada A1 (Barberino di Mugello – Firenze). La rete si completa su un sistema di distribuzione locale che garantisce gli spostamenti trasversali fra Barberino di Mugello, San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo (polo attrattivo dell'area per scuole ed ospedale) fino a Dicomano. La penetrazione sull'area urbana è garantita lungo le direttrici principali dal servizio gomma e da quello ferroviario, sono previste "porte metropolitane" di accesso alla città su Salviati, Libertà e Montelungo.

Dal punto di vista viario l'Alto Mugello è collegato al Mugello, inteso come vallata, dalla linea ferroviaria Faentina e dalla S.R. 302 Brisighellese/Ravennate che si immette a Borgo S. Lorenzo nella S.P. 551 Traversa del Mugello, che collega i principali Comuni dell'Ambito. Il Comune di Palazzuolo sul Senio e le frazioni dello stesso e di Marradi, non raggiunti dalla ferrovia, sono integrati con la stazione ferroviaria di Marradi attraverso servizi su gomma a pettine e con il fondovalle facendo perno sui nodi di interscambio previsti sulle stazioni di S. Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo. La Ferrovia Faentina garantisce ai Comuni di Marradi e Palazzuolo sul Senio il collegamento diretto, oltreché con i Comuni della vallata mugellana, con Firenze. In generale i servizi oggetto della Concessione rappresentano un elemento di congiunzione e completamento dell'offerta del servizio pubblico in queste aree e necessitano di una gestione flessibile sia in conseguenza alle caratteristiche

territoriali in cui vengono effettuati, sia in relazione alla funzione che dovranno assolvere (scuole, frazioni, nodi interscambio ecc.).

1.3 Contesto operativo di riferimento

La Città Metropolitana di Firenze nel 2016 ha provveduto ad effettuare una procedura di affidamento per i servizi di TPL extraurbano in aree a domanda debole, che serve prevalentemente i Comuni del Mugello/Alto Mugello e del Valdarno/Val di Sieve.

Tale rete, definita comunemente “lotto debole”, è stata pensata e pianificata in conseguenza della progettazione della rete strutturale di livello regionale, come deroga al lotto unico regionale. La sua funzione è quella di garantire collegamenti, da tutti i Comuni delle aree interne e le località minori, con i servizi portanti, sia gomma che ferro, che collegano il capoluogo ed ai principali poli attrattori della Città Metropolitana. Ha inoltre la funzione di soddisfare le esigenze del trasporto di interesse intercomunale, anche di tipologia prettamente scolastica.

Come per i servizi di trasporto pubblico locale a livello regionale, anche il c.d. “lotto debole” è stato 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 e 65/2001 laddove non contrastanti con il Regolamento (CE) sopra riportato.

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, 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.

Città Metropolitana ha individuato il contraente mediante procedura aperta a norma dell’art. 60 del D.Lgs. 50/2016 e s.m., da aggiudicarsi con il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo, come previsto dall’art. 95 c. 2 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.;

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 (contratto rep. 21704 sottoscritto in data 29 agosto 2017). 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.lli Margherini snc;
 - Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. snc;
- Autolinee Toscane SpA.

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.

Il valore complessivo della concessione per una durata di 6 anni è stato stimato in Euro 16.283.338,1318 oltre IVA. In ragione dell’imposizione di obblighi di servizio pubblico da parte della Città Metropolitana di Firenze, ai sensi del Regolamento Europeo 1370/2007 e del D.lgs. 422/1997, è stato previsto nel Contratto di Servizio a copertura dei costi e in ragione dell’ottenimento di un ragionevole margine di utile un corrispettivo nei confronti del Concessionario. Oltre a tale voce di ricavo sono stati poi previsti ricavi tariffari secondo uno schema contrattuale di tipo “Net Cost” dove l’operatore economico si è assunto il rischio commerciale legato alle dinamiche della domanda e dei ricavi tariffari.

Di seguito si riporta uno schema delle linee oggetto del servizio.

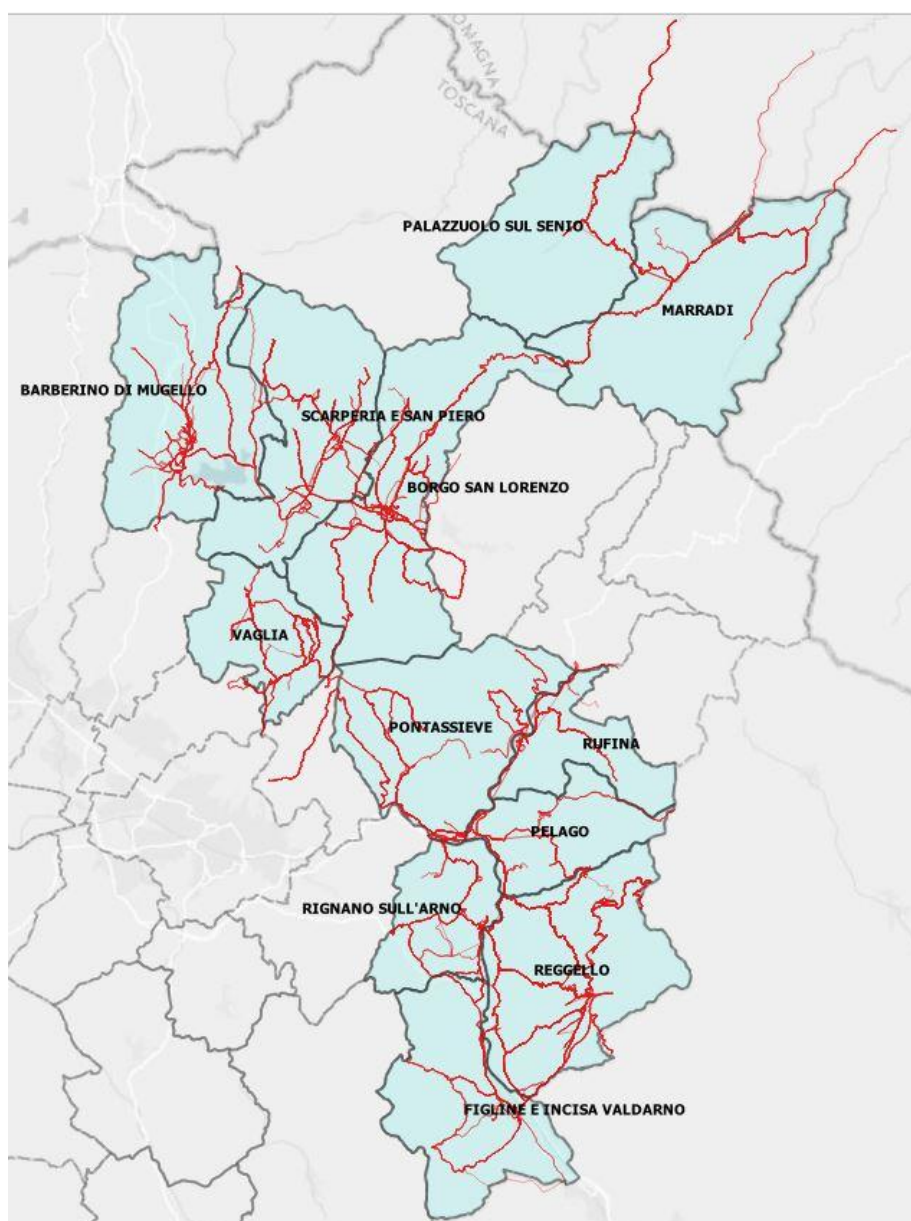


Figura 1: Attuale rete del servizio TPL Lotto Debole sul territorio della Città Metropolitana di Firenze (elaborazione GIS)

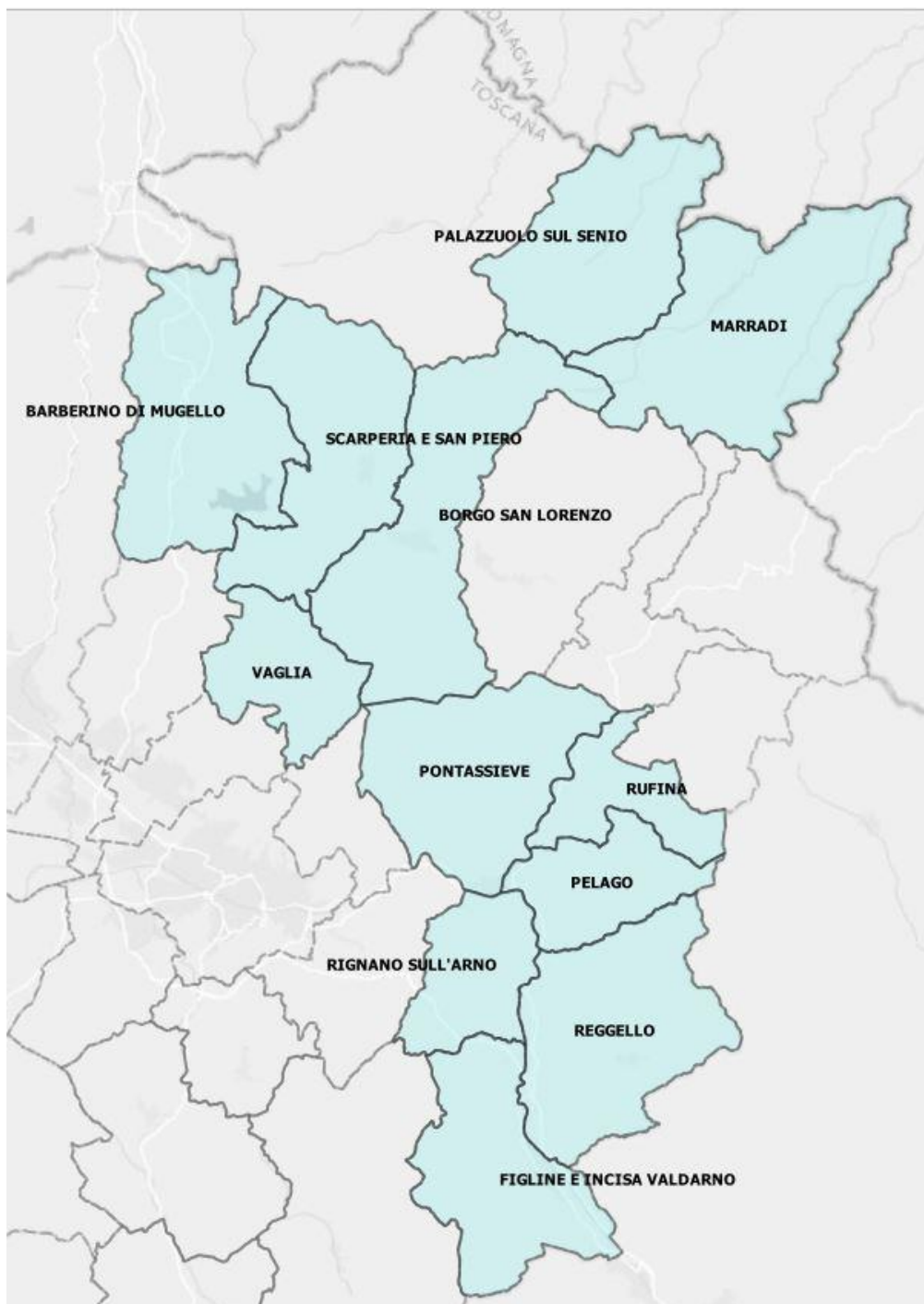


Figura 2: Comuni del Lotto Debole (elaborazione GIS)

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



Figura 3: Schema di rete Colbus (Fonte: Carta dei Servizi 2025)

Si tratta di una rete fortemente integrata con quella strutturale di livello regionale, sia su gomma che su ferro. Nell'attuale rete a domanda debole sono inseriti servizi con funzione fortemente locale, con una forte flessibilità dei servizi, anche a prenotazione.

La maggior parte dei Comuni facenti parte della Gestione Associata utilizzano i servizi del Lotto Debole per il trasporto scolastico comunale, oltreché, nelle ore di morbida, per servire le frazioni interne. Anche questi servizi vengono svolti come Trasporto Pubblico Locale a porte aperte.

Il programma di esercizio del primo anno di contratto prevedeva uno sviluppo di circa 1'707'000,00 km/anno.

La rete attualmente esercita (PdE 2026) sviluppa ca. 2'442'000 km/anno, di cui 123'000 km/anno flessibili a prenotazione, al netto dei servizi aggiuntivi ex-covid che sono stati confermati anche dopo la fine dell'emergenza epidemiologica per un ammontare complessivo di circa 126'000 km/anno. Su quest'ultimo pacchetto di percorrenze l'EA si riserva di valutare un'ottimizzazione/razionalizzazione.

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. 1'045'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'033'000;
 - 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. 1'397'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'286'000;
 - servizi di trasporto pubblico locale flessibili (a chiamata) da programmare per km ca. 111'000;

In coerenza con il principio della comunità tariffaria, il sistema tariffario della Concessione è stato impostato a zone, in analogia a quello previsto dal lotto unico regionale. Per le tratte dove sono presenti in sovrapposizione servizi appartenenti al lotto unico regionale e al lotto debole i titoli di viaggio validi per il lotto regionale consentono anche l'utilizzo del servizio previsto nella presente concessione.

Per l'utilizzo del servizio sono state previste tariffe specifiche di abbonamento e/o corsa semplice. Per l'utilizzo di servizi in modo integrato, afferenti al lotto unico regionale gomma, quelli ferroviari e quelli oggetto della presente concessione, è valido il titolo integrato regionale Pegaso.

Le tariffe per il servizio sono strutturate per fasce chilometriche da applicarsi alla relazione fra zone; la classe tariffaria, alla quale corrisponde una determinata tariffa, è associata ad una percorrenza crescente per tratte di circa 10 Km di lunghezza.

Il sistema tariffario attuale e il principio di comunità tariffaria saranno alla base anche della nuova concessione del Lotto Debole.

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, e raggiungere, 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.

La concessione risulta in scadenza al 31/12/2026, anche a seguito delle proroghe effettuate ai sensi della normativa emergenziale di cui all'Articolo 24, comma 5bis, del D.L. 4/2022. Anche sotto il profilo economico/gestionale, l'esperienza dell'attuale gestione ha permesso di mantenere gli equilibri prefissati in fase di progettazione, confermando gli investimenti proposti in fase di offerta e mantenendo il livello dei costi del servizio sostanzialmente contenuti rispetto, ad esempio, alle concessioni in vigore in Regione Toscana.

In particolare, riprendendo anche quanto riportato nella relazione ex. art. 14 del D.lgs. 201/2022 nella sezione dedicata alle esperienze precedenti, l'attuale affidamento del servizio presenta un grado di affidabilità di buon livello, nonché un costo unitario per bus*km altamente competitivo ed ha permesso di realizzare investimenti funzionali alla riduzione della vita media del parco mezzi. In particolare, considerando tutti i corrispettivi pubblici erogati, il corrispettivo chilometrico medio risulta pari a circa 1,87 €/km, inferiore ad esempio al corrispettivo erogato da Regione Toscana al concessionario regionale su tratte simili.

Con riferimento alla qualità del servizio, come evidenziato dalla tabella di seguito riportata, il livello di affidabilità della prestazione risulta elevato, con un numero di percorrenze per corse aggiuntive che supera le corse non realizzate giungendo pertanto ad un rapporto fra servizi realizzati e servizi da programma di esercizio superiore all'unità

Servizi Programmati aggiornati nel corso del 2023	Servizi non svolti per cause interne all'azienda 2023 • corsa non effettuata • salto corsa • salto corsa per guasto mezzo	Servizi non svolti/aggiuntivi per cause esterne all'azienda 2023 • corsa aggiuntiva • deviazione
2'352'725,49	-105,06 km	13'044,12 km

Tabella 3: Livello di affidabilità del servizio

Il Piano Investimenti dell'attuale Concessione era focalizzato principalmente sul rinnovo del parco mezzi. Rispetto all'inizio della Concessione l'età media del parco è stata ridotta drasticamente arrivando ad un'età media di circa 6-7 anni. Il Piano ha previsto l'acquisto di mezzi per una spesa complessiva di più di 5'000'000,00 euro.

Nell'arco della Concessione il volume di produzione chilometrica ha avuto un incremento importante legato soprattutto alle richieste da parte dei Comuni facenti parte della Gestione Associata per l'inserimento dei servizi scolastici comunali all'interno del servizio TPL del Lotto Debole. Negli ultimi 3 anni si è avuto un incremento di 100'000-150'000 km/anno anche legato alla razionalizzazione della rete del Lotto Unico Regionale che ha comportato il passaggio di alcuni servizi nel Lotto Debole generando un'ottimizzazione della rete.

I costi operativi e i ricavi da traffico hanno avuto un andamento tendenzialmente crescente nell'arco di tutta la concessione in allineamento alla crescita del volume di percorrenze. Una contrazione si è registrata negli anni del covid-19, ma nelle ultime annualità i dati sono tornati a crescere e a superare i valori pre-pandemia.

Nella seguente tabella sono riportati i dati relativi ai ricavi da traffico suddivisi per tipologia di titolo per il triennio 2022-2024:

Tipologia di titolo	Importo	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Abbonamento annuale STUDENTI 0-10	207,00 €	2'342	2'242		484'794,00 €	464'094,00 €	- €
	225,00 €			2'187	- €	- €	492'075,00 €
Abbonamento annuale STUDENTI 10-20	265,00 €	127	146		33'655,00 €	38'690,00 €	- €
	290,00 €			163	- €	- €	47'270,00 €
Abbonamento annuale STUDENTI 20-30	310,00 €		1		- €	310,00 €	- €
	338,00 €			1	- €	- €	338,00 €
Abbonamento annuale ordinario 0-10	238,00 €	15	11		3'570,00 €	2'618,00 €	- €
	258,00 €			20	- €	- €	5'160,00 €
Abbonamento annuale ordinario 10-20	302,00 €	9	14		2'718,00 €	4'228,00 €	- €
	328,00 €			15	- €	- €	4'920,00 €
Abbonamento annuale ordinario 20-30	378,00 €	5	3		1'890,00 €	1'134,00 €	- €
	405,00 €			6	- €	- €	2'430,00 €
Abbonamento annuale STUDENTI	150,00 €	35	39		5'250,00 €	5'850,00 €	- €
	159,00 €			39	- €	- €	6'201,00 €
Abbonamento mensile ordinario 0-10	28,00 €	298	414		8'344,00 €	11'592,00 €	- €
	30,00 €			367	- €	- €	11'010,00 €
Abbonamento mensile ordinario 10-20	35,50 €	142	145		5'041,00 €	5'147,50 €	- €
	38,00 €			240	- €	- €	9'120,00 €
Abbonamento mensile ordinario 20-30	44,50 €	106	93		4'717,00 €	4'138,50 €	- €
	48,00 €			80	- €	- €	3'840,00 €
abbonamento settimanale 0-10	12,00 €	49	133		588,00 €	1'596,00 €	- €
	13,00 €			70	- €	- €	910,00 €
abbonamento settimanale 10-20	17,00 €	29	33		493,00 €	561,00 €	- €
	19,00 €			26	- €	- €	494,00 €
Abbonamento settimanale 20-30	20,00 €	16	49		320,00 €	980,00 €	- €
	22,00 €			38	- €	- €	836,00 €
Abbonamento trimestrale 0-10	72,00 €	65	142		4'680,00 €	10'224,00 €	- €
	78,00 €			94	- €	- €	7'332,00 €
Abbonamento trimestrale 10-20	91,00 €	60	90		5'460,00 €	8'190,00 €	- €
	98,00 €			83	- €	- €	8'134,00 €
Abbonamento trimestrale 20-30	112,00 €	86	67		9'632,00 €	7'504,00 €	- €
	120,00 €			68	- €	- €	8'160,00 €
Biglietto corsa singola 0-10	1,30 €	23'414	32'874		30'438,20 €	42'736,20 €	- €
	1,50 €			31'596	- €	- €	47'394,00 €

Biglietto corsa singola 10-20	2,30 €	6'127	7'110		14'092,10 €	16'353,00 €	- €
Biglietto corsa singola 20-30	2,80 €	557	780		1'559,60 €	2'184,00 €	- €
	3,00 €			1'065	- €	- €	3'195,00 €
Biglietto corsa singola a bordo 0-10	2,00 €	2'099	3'204		4'198,00 €	6'408,00 €	- €
	2,50 €			10'686	- €	- €	26'715,00 €
Biglietto corsa singola a bordo 10-20	3,00 €	120	101		360,00 €	303,00 €	- €
	3,50 €			795	- €	- €	2'782,50 €
Biglietto corsa singola a bordo 20-30	3,50 €	11	27		38,50 €	94,50 €	- €
	4,00 €			3	- €	- €	12,00 €

Tabella 4: Ricavi da traffico suddivisi per tipologia

Per ogni tipologia di titolo sono indicati due importi diversi in quanto tra il 2023 e il 2024, contestualmente alla proroga della concessione fino al 31/12/2026, è stato approvato anche un nuovo piano tariffario.

Si precisa infine che nella tabella sono stati riportati solo i ricavi da traffico derivanti dalla vendita diretta di titoli di viaggio del Concessionario. Sono esclusi altri ricavi da traffico derivanti da comunità e integrazione tariffarie.

Nella seguente tabella sono riportati gli indicatori di domanda (passeggeri trasportati) e offerta (posti-km) e il relativo load factor sulla rete nel triennio 2022-2024:

Indicatore	2022	2023	2024
Passeggeri trasportati-km	10'048'963,00	9'672'464,13	10'518'770,20
Posti-km offerti	87'530'565,86	92'856'543,90	97'428'351,13
Load factor	11,5%	10,4%	10,8%

Tabella 5: Indicatori di domanda, offerta e load factor

Nella seguente tabella sono riportati i principali indicatori di qualità del servizio desunti dalle ultime carte dei servizi pubblicate dal Gestore (puntualità, regolarità, velocità commerciale e qualità percepita):

			Carta dei servizi 2023		Carta dei servizi 2024		Carta dei servizi 2025		
			2022		2023		2024		
FATTORI	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	MODALITA' E PERIODICITA' DELLA RILEVAZIONE
SICUREZZA	1. Incidentalità	n. sinistri / 100.000 km di servizio	0,9 passivi	0,8 passivi	0,9 passivi	0,8 passivi	0,9 passivi	0,8 passivi	Base dati aziendali
	2 Vetustà dei mezzi	N° mezzi tra 0 e 3 anni	24	40	37	44	56	56	Base dati aziendali
		N° mezzi tra 4 e 8 anni	29	28	25	31	18	22	Base dati aziendali
		N° mezzi tra 9 e 15 anni	7	5	4	5	7	6	Base dati aziendali
		N° mezzi con oltre 15 anni	16	8	8	2	2	1	Base dati aziendali
		- % soddisfazione del Fattore Sicurezza	89%		89,7%		89,7%		Sondaggio customer
REGOLARITA' DEL SERVIZIO	1. Regolarità del servi- zio	% km svolti/km programmati	99,2%	100,0%	99,4%	100,0%	99,3%	100,0%	Base dati diario reg.
		Mezzi di scorta disponibili nell’ora di punta 7-9 (o nel gg feriale medio??)	9	11	10	11	11	11	Base dati aziendali
	2. Puntualità	Nr. Corse in ritardo arrivo/Nr.totale corse:							
		corse in ritardo tra 5’ e ’15	0,25%	0,20%	0,19%	0,15%	0,21%	0,15%	rilievi aziendali
		corse in ritardo tra 15’ e ’30	0,20%	0,10%	0,10%	0,80%	0,80%	0,80%	rilievi aziendali
		corse con ritardo >30’	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	rilievi aziendali
		% soddisfazione del Fattore Regolarità	81%		81%		81%		Sondaggio customer
PULIZIA E CONDIZIONI IGENICHE DEI MEZZI E DELLE STAZIONI	1. Pulizia ordinaria bus	Frequenza - pulizia ordinaria interna - rimozione polveri posto guida e rifiuti fra sedili e pavimento	1 volta al giorno	1 volta al giorno	1 volta al giorno	1 volta al giorno	1 volta al giorno	1 volta al giorno	Base dati aziendale
		frequenza, oltre gli interventi giornalieri, pulizia esterna-passaggio autolavaggio	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	Base dati aziendale
	2. Pulizia straordinaria bus	frequenza media in giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	Base dati aziendale
		- % di soddisfazione del Fattore Pulizia	89,4%		89,4%		89,4%		Sondaggio customer
CONFORT DEL VIAGGIO A BORDO E SUL PERCORSO	1. Climatizzazione	- n. bus climatizzati/n. totale bus	76/76	81/81	74/74	82/82	83/83	88/88	Base dati aziendale + monitoraggio
	2. distanza fra fermate	m. distanza media fra le fermate	899,87	899,87	899,87	899,87	899,87	899,87	Base dati aziendale
		- % di soddisfazione del Fattore Comfort	90%		91%		91%		Sondaggio customer
SERVIZI AGGIUNTIVI A BORDO E NELLE AU- TOSTAZIONI	1. Dispositivi specifici	n° autobus con annuncio di fermata/tot.autobus	29 su 76	42 su 81	45 su 74	54 su 82	47 su 83	51 su 88	Base dati aziendale
		n° autobus con radio/totale autobus	76 su 76	81 su 81	74 su 74	82 su 82	83 su 83	88 su 88	Base dati aziendale
		n° mezzi con avm/totale mezzi	17 su 76	81 su 81	20 su 74	82 su 82	20 su 83	88 su 88	Base dati aziendale
		% di soddisfazione fattore servizi aggiuntivi a bordo e nelle stazioni	89,4%		89,4%		89,4%		Sondaggio customer
SERVIZI PRM	Servizi specifici mezzi attrezzati	n° autobus con pedana/totale autobus	32 su 76	42 su 81	43 su 74	54 su 82	45 su 83	50 su 88	Base dati aziendale
	Mezzi attrezzati	n° autobus con ausili per non vedenti/totale autobus	16 su 76	31 su 81	31 su 74	38 su 82	31 su 83	38 su 88	Base dati aziendale
		% di soddisfazione fattore servizi PRM	82,9%		82,9%		82,9%		Sondaggio customer
INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA	Diffusione orari e di- spositivi	copie orario e cartine diffuse annualmente	450	400	150	400	150	400	Base dati aziendale
		presenza orari sul sito internet	si	si	si	si	si	si	base dati aziendale
	Sito internet	presenza sito internet	si	si	si	si	si	si	Base dati aziendali
	Servizio inform. telefo- nico	orario del servizio informazioni (n°verde)	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	lun/ven 9,00/18,00 sab 9,00/13,00	Contratto
	Orario in palina	paline con orario/totale paline	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Base dati aziendale

			Carta dei servizi 2023		Carta dei servizi 2024		Carta dei servizi 2025		
			2022		2023		2024		
FATTORI	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	STANDARD	STANDARD OBIET- TIVO	MODALITA' E PERIODICITA' DELLA RILEVAZIONE
	Tempestività	avvisi al pubblico variazioni programmate del servizio con almeno 7 gg di preavviso	85%	90%	86%	90%	87%	90%	Base dati aziendale
	Segnalazioni emer- genze	mezzi con dispositivi di emergenza a bordo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Base dati aziendale
		% di soddisfazione clientela su fattore informazioni alla clientela	86,0%		91,4%		91,4%		Sondaggio customer
ASPETTI RELAZIONALI E DI COMUNICA- ZIONE	1. Correttezza e cortesia	% reclami su comportamento/numero totale reclami	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Numero verde regione e reclami aziende
	2. Riconoscibilità	% personale dotato di cartellino/totale personale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Base dati aziendale
		% di soddisfazione fattore Aspetti relazionali	97%		97,6%		97,6%		Sondaggio customer
LIVELLO SERVIZIO COMMERCIALE E FRONT-OFFICE	Punti vendita sul terri- torio	N° punti vendita/estensione rete	1 ogni 8 km	1 ogni 5 km	1 ogni 7 km	1 ogni 5 km	1 ogni 5 km	1 ogni 5 km	Base dati aziendale
		punti vendita/comuni serviti	5 per ogni Comune	6 per ogni Comune	4 per ogni Co- mune	6 per ogni Comune	5 per ogni Co- mune	6 per ogni Comune	Base dati aziendale
	Emettitrici automatiche	punti vendita con biglietteria automatica/n° punti vendita	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Base dati aziendale
	Vendita biglietti a bordo	corse con vendita a bordo/ totale corse	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	Base dati aziendale
	Tempi di attesa risposta a reclami	gg. tempo massimo di risposta a reclami	10	10	10	10	10	10	Monitoraggio su reclami numero verde e reclami aziendali
		% di soddisfazione servizio commerciale e front-office	97,5%		98,0%		98,0%		Sondaggio customer
INTEGRAZIONE MODALE	Coincidenze	- n° punti di fermata attrezzati per l'intermodalità/ n° totale punti di fermata	0,40%	0,70%	0,40%	0,70%	0,40%	0,70%	Base dati aziendale
		- n° corse con obbligo di rispetto coincidenza/totale corse	10,0%	12,0%	10,0%	12,0%	10,0%	12,0%	Base dati aziendale
		- % di soddisfazione fattore intermodalità	96%		85%		85%		Sondaggio customer
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	Dispositivi	mezzi con motore Euro 0	0	0	0	0	0	0	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 1	0	0	0	0	0	0	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 2	4	0	4	0	1	0	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 3	8	5	8	5	5	2	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 4	8	6	8	6	3	2	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 5	4	4	4	4	1	1	Base dati aziendale
		mezzi con motore Euro 6	52	66	52	66	73	75	Base dati aziendale
		mezzi metano/totale mezzi	0	0	0	0	0	0	Base dati aziendale
		mezzi elettrici/totale mezzi	0	0	0	0	0	4	Base dati aziendale
			-% di soddisfazione del fattore Attenzione all'ambiente	97%		97%		91,4%	

Tabella 6: Indicatori di qualità del servizio

Infine, nella seguente tabella sono stati riportati i costi operativi unitari (euro per vett-km) e l'indicatore di coverage ratio (%) dell'intera rete:

	2022	2023	2024
Costi operativi	4'275'861,87 €	4'022'711,03 €	4'305'131,21 €
Ricavi da traffico	659'961,19 €	737'116,27 €	956'800,69 €
Coverage Ratio	15,4%	18,3%	22,2%

Tabella 7: Costi operativi e Coverage Ratio

L'assetto del servizio della futura Concessione rimarrà presumibilmente invariato rispetto a quello attuale, al netto delle lievi modifiche legate alle esigenze scolastiche che annualmente vengono gestite dal Gestore. Città Metropolitana ha valutato positivamente la richiesta di inserire anche i servizi di interesse scolastico locale del Comune di Firenzuola (pari a circa 30.000 km/anno). Questo Comune ha manifestato la volontà di entrare a far parte del Lotto Debole.

Vista la scadenza dell'attuale concessione, l'avvio del nuovo Contratto di Servizio è previsto per il 1° Gennaio 2027. L'EA sta valutando se allineare la scadenza della futura concessione, inizialmente prevista per il 31/10/2032, con la concessione del lotto unico regionale, prevista per il 31/10/2033 a seguito di riequilibrio, allungando quindi di un anno la durata della concessione.

In ottemperanza all'art. 4, par. 4 del Regolamento 1370/2007, l'EA prevede una proroga sino ad un massimo del 50% della durata del contratto di servizio pubblico tenendo conto dell'ammortamento dei beni.

La rete prevista svilupperà circa 2'500'000 km/anno, al netto dell'eventuale ingresso nella concessione di altri servizi/Comuni, di cui una parte destinata a servizi flessibili a prenotazione. Nell'attuale CdS, il servizio flessibile a prenotazione è attivo solo in una porzione del territorio della Concessione. Città Metropolitana prevede di estendere questa modalità di servizio a tutto il territorio della Concessione, per quanto possibile, e di attivare nuove modalità di gestione del servizio anche attraverso nuove tecnologie.

Uno dei punti cardine dell'attuale concessione Lotto Debole è rappresentato dalla forte integrazione con i servizi del Lotto Strutturale e con i servizi ferroviari. Nella futura concessione quindi si prevede di mantenere questa prerogativa e di estendere e migliorare ulteriormente l'integrazione con gli altri servizi.

Come indicato nella Relazione ex. Art. 14, l'affidamento sarà effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica ai sensi dell'Art. 5 comma 3 del Regolamento 1370/2007 e ai sensi dell'Art. 14 comma 1 lett. a) del D. Lgs. 201/2022.

2 **Esiti della procedura di consultazione**

La procedura di consultazione è stata avviata da Città Metropolitana di Firenze in data 10 Luglio 2025.

Eventuali contributi ed osservazioni potevano essere trasmessi a mezzo PEC all'indirizzo: cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it entro e non oltre le ore 12:00 del 30/09/2025.

I soggetti coinvolti sono stati i seguenti:

- Associazioni Consumatori (Adiconsum Toscana – Associazione Difesa Consumatori APS, ADOC TOSCANA APS, ADUSBEF TOSCANA, Cittadinanzattiva Toscana APS, Codacons Toscana, Confconsumatori Aps - Federazione Regionale Toscana, Federconsumatori Toscana – APS, Movimento Consumatori Toscana, Movimento Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori);
- Organizzazioni sindacali (FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL, UGL FNA);
- Associazioni varie (ASSTRA - Associazione Trasporti, ANAV - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, AGENS - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, Confservizi Cispel Toscana);
- Aziende di Trasporto Pubblico (ALA BUS S.R.L., Autolinee Toscane, AUTOSERVIZI F.LLI MAGHERINI SNC, Busitalia – Sita Nord, CAP Società Cooperativa, Fratelli Alterini S.r.l., S.A.M. (SOCIETA' AUTOTRASPORTI MARRADI), Tiemme s.p.a., Trenitalia);
- Ufficio Scolastico Regionale (U.S.R. Toscana ambito territoriale della Provincia di Firenze);
- Enti Locali: Comuni della Città Metropolitana di Firenze facenti parte dell'attuale Gestione Associata (Comuni di Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Figline e Incisa Valdarno, Marradi, Palazzuolo sul Senio, Pelago, Pontassieve, Reggello, Rignano sull'Arno, Rufina, Scarperia e San Piero, Vaglia);
- Regione Toscana: Settore trasporto pubblico locale su gomma.

Il Gestore uscente è il R.T.I. Colbus composto da MAS+ (Fratelli Alterini S.r.l., S.A.M., AUTOSERVIZI F.LLI MAGHERINI SNC) e da Autolinee Toscane. In fase di consultazione sono state coinvolte le singole aziende del raggruppamento.

Il materiale della consultazione è stato pubblicato sul sito della Città Metropolitana di Firenze al seguente link (<https://www.cittametropolitana.fi.it/trasporti-e-mobilita-sostenibile/trasporto-pubblico-locale-lotto-debole/>).

Ai sensi delle indicazioni di cui alla Misura 6 dell'Atto di regolazione n. 48/2017, è stato allegato alla 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.

Gli allegati alla consultazione pubblicati sul sito di Città Metropolitana erano i seguenti:

- Atto dirigenziale 1958 del 2025 (approvazione del documento di consultazione)
- Avviso di avvio della fase di consultazione

- Documento di consultazione
- Elenco stakeholders
- Allegato Mezzi
- Allegato Impianti
- Allegato Personale
- Allegato Paline
- Allegato “Planimetrie delle aree di stazionamento limitrofe al deposito di Reggello”
- Allegato qualità
- Piano-di-accesso-al-dato
- Relazione_Lotti_CMFI

Nell’ambito della procedura di consultazione non sono pervenuti a Città Metropolitana di Firenze contributi ed osservazioni da parte degli stakeholder coinvolti.

Tuttavia, nell’ottica di garantire la massima partecipazione e di raccogliere informazioni utili alla programmazione dei nuovi servizi, si riporta un contributo inerente alla consultazione da parte di Colbus effettuato nell’ambito di un incontro con il Comitato Tecnico di Città Metropolitana (ex. art. 28 del CdS).

Colbus ha rilevato che il nuovo deposito/stallo in località Reggello nel documento di consultazione non risulta classificato come essenziale, bensì come commerciale, suggerendo che in ragione della sua funzionalità – capacità di ospitare n.12 mezzi nell’ambito della concessione – dovrebbe essere classificato come bene essenziale. L’EA accoglie positivamente il suggerimento di Colbus e considera come essenziale il bene in oggetto.

Inoltre, successivamente alla pubblicazione del documento di consultazione è pervenuto a Città Metropolitana di Firenze una Dichiarazione da parte dei proprietari del deposito di Marradi, immobile precedentemente locato a Sam SnC, società facente parte del RTI Colbus attuale concessionario, che hanno comunicato l’assenza di disponibilità e il mancato consenso ad un’eventuale cessione e/o subentro nel contratto di locazione ad altro conduttore, eventuale aggiudicatario della procedura di affidamento del TPL che andrà ad effettuarsi. Rimane comunque l’indicazione dell’EA di mantenere il bene di Marradi con la classificazione di essenzialità.

3 Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

3.1 Materiale rotabile di nuova acquisizione

Nell’ambito della pianificazione economico-finanziaria e tecnica per la procedura di affidamento è stato previsto un livello minimo di investimento, funzionale al mantenimento del parco rotabile servente al contratto e a sostituire i mezzi che nel corso del periodo di piano supereranno la vita utile di 15 anni assunta a riferimento.

Inoltre, è previsto un investimento per un numero stimato di 9 mezzi nel corso del primo anno di servizio funzionale a garantire la sostituzione dei mezzi valutati come non essenziali o indispensabili. Tale stima si basa

sull'elenco dei mezzi oggetto di subentro al 31/12/2025 fornito dal gestore e dalla previsione di contributi pubblici per l'anno 2027 relativamente all'acquisto di mezzi elettrici (1,3 milioni di euro).

Si è inoltre comunque previsto nel contratto la possibilità di introdurre ulteriori contributi per investimenti aggiuntivi e/o per contribuire agli investimenti pianificati nel PEF di offerta, con il conseguente avvio della procedura di riequilibrio economico e finanziario.

La presenza di contributi pubblici verrà gestita tramite le clausole contrattuali specificando comunque se la Città Metropolitana intenda utilizzare i contributi in un'ottica integrativa (investimenti aggiuntivi) o sostitutiva rispetto agli investimenti a carico dell'impresa con, in quest'ultimo caso la necessaria rideterminazione dell'equilibrio economico e finanziario a favore di Città Metropolitana.

3.2 Materiale rotabile esistente

Nell'allegato relativo all'elenco dei mezzi oggetto di subentro sono riportate le informazioni di dettaglio dei beni oggetto di subentro alla data del 31/12/2025. L'elenco è stato aggiornato a tale data successivamente al procedimento di consultazione di cui alla Misura 4.

Al termine della procedura di consultazione, con nota prot. 50113/2025 del 17/10/2025 è stato richiesto al gestore uscente il valore netto contabile certificato dal revisore ai fini della verifica del valore maggiore fra tale dato e il valore di mercato di cui alla Misura 9 punto 3 per il materiale rotabile di cui all'elenco (*"Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su strada è determinato dall'EA sulla base dei dati resi disponibili dal soggetto proprietario, con riferimento 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 $VNC > VM$ "*).

Si è predisposta la valorizzazione del valore di mercato ai sensi dei commi successivi della Misura 9 e della norma UNI ISO ivi richiamata e si è confrontata con il valore netto contabile fornito dal gestore uscente nell'ambito della rendicontazione al 31/12/2025 (non certificata dal revisore).

In particolare, per il calcolo del valore di mercato è stato preso il valore di acquisto al netto del contributo pubblico ricevuto ed è stato rivalutato sulla base della variazione dell'indice mensile ISTAT "Prezzi alla produzione dell'industria - Fabbricazione mezzi di trasporto" fra la data di acquisto e la data del 31/12/2025. È stato poi calcolato il tempo di vita tecnica e l'indice di longevità per ciascun mezzo secondo le formule riportate nella norma UNI ISO applicabile calcolando così il valore del mezzo al netto del deperimento secondo la curva UNI ISO. Con riferimento ai valori dei fattori Alfa, Beta, Gamma di cui alla norma UNI ISO, si è scelto di valorizzare il fattore Alfa sulla base delle percorrenze storiche del mezzo rapportate su base annua e delle percorrenze standard di cui alla norma UNI ISO. L'applicazione della metodologia del valore di mercato genera un valore superiore al valore netto contabile rendicontato dai gestori, anche in virtù della forte disomogeneità delle aliquote di ammortamento applicate dai gestori.

3.3 Beni immobili

Nell'ambito della procedura di consultazione, come indicato in precedenza, il gestore e il proprietario del deposito locato a SAM in località Marradi hanno espresso proprie valutazioni in merito al deposito di Marradi.

A seguito della procedura, nota prot. 50113/2025 del 17/10/2025 è stato richiesto al gestore uscente di indicare per i beni di cui risulta proprietario o di far indicare ai soggetti proprietari la modalità con cui si intende mettere a disposizione del gestore subentrante i beni qualificati come indispensabili o essenziali a seguito della procedura di consultazione e di fornire copia delle perizie giurate che, ai sensi della Misura 9 e 10 dell'Atto di regolazione, risultano funzionali a determinare il valore di subentro in caso di cessione di proprietà o il valore del canone di locazione annuo in caso di scelta di tale regime di messa a disposizione.

E' confermata la indispensabilità del Deposito di Reggello Loc. Olmo 115/C di F.lli Alterini realizzato tramite contribuzione pubblica e pertanto soggetto a subentro ai sensi della regolazione vigente e l'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, la quale costituisce vincolo per la messa a disposizione al gestore subentrante dell'area.

Con riferimento invece al deposito di Marradi qualificato come essenziale nel procedimento istruttorio, come detto, l'attuale proprietario ha dichiarato, a consultazione chiusa, la sua indisponibilità a cederlo o locarlo a soggetto diverso dal membro del RTI attuale. In questa fase si è scelto di mantenere nel PEF la valorizzazione della locazione in essere, mentre pur mantenendo la classificazione di essenzialità, sono in corso da parte dell'EA valutazioni di tale bene anche sull'esistenza di eventuali beni alternativi.

Con riferimento al capannone in fase di realizzazione in loc. Olmo in Comune di Reggello e al Deposito sito in Barberino del Mugello, il membro del RTI attuale gestore, F.lli Alterini S.r.l., proprietario dei beni ha comunicato di voler locare i beni qualificati come essenziali.

Salvo la necessaria manutenzione ordinaria, non è previsto un piano degli investimenti puntuale sui beni immobili per il servizio.

3.4 Beni mobili

L'aggiudicatario dovrà subentrare al gestore uscente con riferimento alla proprietà delle paline di fermata, la cui valorizzazione sarà indicata nella data room di gara.

Con riferimento al sistema AVM e al sistema di E-ticketing, l'attuale gestore ha in essere un contratto con Autolinee Toscane S.p.A., gestore del servizio di TPL sul c.d. lotto strutturale regionale. Si prevede che, essendo beni legati alla concessione inseriti nel piano investimenti, tali contratti saranno oggetto di subentro in fase di gara.

Rimane ferma la possibilità per il gestore subentrante, a proprio carico, di recedere da tali contratti e predisporre un proprio sistema, sia per l'AVM che per l'E-ticketing, ovviamente senza danni per l'utenza e sul monitoraggio del servizio.

3.5 Monitoraggio degli investimenti

Nell'ambito del contratto di servizio sarà previsto un articolo come di seguito riportato (fatte salve eventuali modifiche puntuali in fase di affinamento degli atti di gara):

“Il concessionario ha presentato, in sede di offerta tecnica, il Piano investimenti allegato al presente contratto che costituisce impegno di gara che lo stesso realizzerà secondo i tempi ivi indicati. In particolare, il Piano presenta, per ciascuna annualità di piano:

Il numero di mezzi oggetto di immissione in servizio;

L'elenco, per ciascun anno di concessione, degli investimenti tecnologici sui mezzi e sulle dotazioni centrali per la gestione e il monitoraggio del servizio, anche ai fini del rispetto dell'offerta del concessionario della messa in funzione del sistema AVM e del sistema conta passeggeri nei termini percentuali previsti nell'offerta dell'aggiudicatario.

Il costo di investimento presunto per ciascun anno di affidamento suddiviso fra:

Investimenti in materiale rotabile;

Investimenti per l'innovazione tecnologica dei mezzi e del servizio;

Manutenzione e riqualificazione straordinaria dei mezzi;

Investimenti su beni infrastrutturali;

Il Piano investimenti deve obbligatoriamente prevedere la sostituzione dei mezzi che nell'arco dell'intera concessione raggiungeranno la vita utile di anni 15 o una vita utile inferiore eventualmente indicata in sede di offerta tecnica, in entrambi i casi rispetto alla data di prima immatricolazione del mezzo. I nuovi mezzi, anche con riferimento a quelli introdotti all'avvio del servizio, dovranno possedere le medesime dimensioni dei mezzi dismessi e/o le caratteristiche minime indicate nell'allegato “Caratteristiche tecniche Bus”;

Entro il 30 Novembre di ogni anno il gestore presenta l'aggiornamento del Piano di investimento per l'anno e per il triennio successivo con il medesimo dettaglio dell'offerta di gara, indicando, in particolare:

Lo stato di avanzamento degli investimenti previsti in offerta e nell'ultimo aggiornamento del Piano presentato;

Gli investimenti di dettaglio previsti per l'anno e il triennio successivo anche integrati con eventuali investimenti aggiuntivi proposti a Città Metropolitana, indicandone la sostenibilità economica e finanziaria e/o gli strumenti per garantirla;

Gli investimenti integrativi/aggiuntivi derivanti da contributi nazionali e/o regionali emersi nel corso dell'anno.

Entro il 31 Marzo di ogni anno, il Concessionario presenta a consuntivo gli investimenti effettivamente realizzati nell'anno solare precedente evidenziando gli scostamenti rispetto all'ultimo piano presentato e al piano di offerta e le motivazioni di tali scostamenti.

In caso di mancato rispetto del Piano di offerta, salvo i casi di forza maggiore puntualmente oggetto di verifica da parte della Città Metropolitana, verrà comminata una penale, calcolato applicando il WACC regolatorio al valore degli investimenti previsti e non realizzati al 31 Dicembre dell'anno precedente.

La Città Metropolitana si riserva la facoltà di erogare al gestore contributi in conto investimenti per l'acquisto di mezzi funzionale al servizio, o, in alternativa, assegnare allo stesso in comodato d'uso o in locazione mezzi che abbiano le caratteristiche tecniche e funzionali necessarie all'erogazione del servizio.

Città Metropolitana potrà scegliere a suo insindacabile giudizio se i contributi avranno natura integrativa rispetto agli investimenti previsti dal concessionario nel suo Piano investimenti, con la funzione, cioè, di velocizzare il miglioramento del parco rotabile e delle infrastrutture del servizio, oppure natura sostitutiva, cioè funzionali a finanziare, al posto del concessionario, parte del Piano degli Investimenti offerti.

In entrambi i casi i finanziamenti di Città Metropolitana o di altri Enti costituiranno causa di riequilibrio straordinario ai sensi dell'Art. 17.

Il Concessionario potrà rifiutarsi di procedere all'acquisto dei mezzi, in caso di investimenti integrativi solo ove il contributo non copra almeno il 40% del valore del mezzo. In caso di investimenti sostitutivi il concessionario non ha alcun diritto all'opposizione al finanziamento.

È fatto divieto al Concessionario di utilizzare i mezzi contribuiti o concessi in uso a qualsiasi titolo da Città Metropolitana per servizi non oggetto del presente contratto e per usi non indicati nell'atto di erogazione del contributo o di concessione del bene, senza la preventiva autorizzazione scritta del Concedente.

Al termine dell'affidamento i beni acquistati tramite finanziamento pubblico dovranno essere ceduti al gestore subentrante nelle modalità e nei termini previsti dalla regolazione pro tempore vigente.

In caso di mezzi concessi in comodato o altro diritto di godimento da parte di Città Metropolitana al gestore rientreranno nella disponibilità di Città Metropolitana al termine dell'affidamento liberi da gravami o altri oneri. Su tali beni è fatto divieto di accendere ipoteche, pegni o presentarli quali garanzia a finanziatori.

L'attivazione delle procedure di cui ai precedenti commi costituisce causa di avvio della procedura di riequilibrio economico e finanziario straordinaria di cui all'articolo 17.

Le previsioni di cui ai precedenti commi si applicano anche in caso di contributi erogati o mezzi concessi o locati da altri Enti pubblici.

4 Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Con riferimento al personale, come già indicato in precedenza, si è effettuata una mappatura dello stesso trasmettendo una richiesta documentale al gestore uscente.

I dati sul personale richiesti e trasmessi sono relativi agli addetti al 31/12/2025. Negli atti di gara e nel contratto è previsto l'aggiornamento dell'elenco del personale a cui subentrare sulla base dell'effettiva consistenza dello stesso alla data di subentro medesima.

Nella mappatura effettuata sul personale sono stati riportati i seguenti elementi:

- n. di matricola;
- data di assunzione;
- data di congedo;
- qualifica professionale;
- livello contrattuale;
- settore aziendale;
- tipo di contratto (determinato/indeterminato, apprendista ecc.);
- indicazione contratti part time e relativa percentuale;
- percentuale di utilizzo nel lotto debole;
- costo azienda;

Si precisa che Città Metropolitana di Firenze attraverso l'indicazione della data di congedo del personale permetterà agli operatori economici che parteciperanno alla procedura ad evidenza pubblica di effettuare le opportune valutazioni organizzative ai fini di sostituire le risorse cessanti dal proprio incarico nel periodo di riferimento.

Per le informazioni di dettaglio si rimanda all'allegato sul personale alla presente relazione.

5 Requisiti di partecipazione

Di seguito si riporta l'estratto del disciplinare/lettera di invito relativo ai requisiti di partecipazione. Non si ritiene che gli stessi risultino sovrabbondanti rispetto alla normativa applicabile e a quanto previsto dal D. Lgs. 36/2023 in materia di affidamento di appalti e concessioni (sebbene ovviamente il Codice risulti applicabile alla procedura solo ove e nei limiti di quanto richiamato, dovendosi applicare il Regolamento 1370/2007):

1. Requisiti di idoneità professionale:

- a) Iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato per attività coerenti con quelle oggetto della presente procedura di gara (da indicare nel DGUE Parte IV, sezione A "Iscrizione in un registro commerciale").

In caso di Cooperative, iscrizione presso all'Albo Regionale delle Cooperative Sociali da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto dell'affidamento;

In caso di Consorzi o Consorzi di Cooperative, iscrizione nello schedario generale della cooperazione da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto della concessione;

- b) Autorizzazione all'esercizio della professione di trasporto di persone su strada (AEP) comprovata dall'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) come previsto dall'art.11 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n.291 del 25.11.2011 in osservanza al Regolamento (CE) n. 1071/2009;

In caso di raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete e GEIE i requisiti di idoneità professionale di cui ai punti precedenti devono essere posseduti:

- da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo;
- da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica.
- In caso di consorzi di cooperative, consorzi di imprese artigiane e consorzi stabili i requisiti di idoneità professionale di cui sopra devono essere posseduti dal consorzio e dai consorziati indicati come esecutori.

2. Requisiti di capacità economica e finanziaria:

- a. Fatturato globale, riferito ai migliori tre esercizi degli ultimi cinque esercizi finanziari (2021-2025) disponibili antecedenti la data di pubblicazione della presente gara, non inferiore a euro 5.300.000,00, di cui almeno euro 2.650.000,00 per l'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale;

- b. Patrimonio netto desumibile dall'ultimo bilancio approvato al momento della presentazione dell'offerta, pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (sovvenzione) pari ad € 4.917.372,48, quindi di importo pari ad € 737.605,87 (ai sensi dell'art. 48, comma 7, lett. b), del D.L. n. 50/2017, e dalla Misura 19 punto 2 dell'Atto di Regolazione delibera ART n. 154/2019).

In caso di raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete e GEIE i requisiti relativi al fatturato globale e del patrimonio netto di cui sopra devono essere soddisfatti dal raggruppamento temporaneo nel complesso. Detti requisiti deve essere posseduti in misura maggioritaria dall'impresa mandataria.

I consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettera b) e c) del Codice, utilizzano i requisiti propri e, nel novero di questi, fanno valere i mezzi nella disponibilità delle consorziate che li costituiscono.

Per i consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lett. d) del Codice, i requisiti di capacità economico finanziaria sono computati cumulativamente in capo al consorzio ancorché posseduti dalle singole consorziate.

3. Requisiti di capacità tecnica e professionale:

- a. Aver prestato negli ultimi dieci anni servizi di trasporto pubblico locale automobilistico per un monte chilometrico complessivo almeno pari a 7.000.000,00 km

In caso di raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete e GEIE il requisito di capacità tecnica e professionale di cui sopra deve essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso.

I consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettera b) e c) del Codice, utilizzano i requisiti propri e, nel novero di questi, fanno valere i mezzi nella disponibilità delle consorziate che li costituiscono.

Per i consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lett. d) del Codice, i requisiti di capacità tecnica e professionale sono computati cumulativamente in capo al consorzio ancorché posseduti dalle singole consorziate.

6 Criteri di aggiudicazione

Con riferimento ai criteri di aggiudicazione Città Metropolitana di Firenze ha definito i principali criteri e sub criteri valorizzando i punteggi solamente per i primi. Si precisa che nella documentazione di gara verranno ulteriormente definiti e valorizzati i sub criteri. Di seguito si riporta la sintesi della griglia di valutazione dell'offerta tecnica attualmente definita da Città Metropolitana che prevede un punteggio massimo di 80 punti:

1. Progetto di miglioramento e ottimizzazione della rete – 30pt

- a. Capacità progettuale rete - Comune di Greve in Chianti
- b. Progetto miglioramento ed ottimizzazione rete - Comune di Firenzuola

- c. Progetto miglioramento ed ottimizzazione rete - Comune di Borgo San Lorenzo
- d. Progetto miglioramento ed ottimizzazione rete - Ambito Valdarno-Valdisieve
- e. Progetto miglioramento ed ottimizzazione rete - Ambito Mugello-Alto Mugello

2. Servizi flessibili a prenotazione – 20pt

- a. Modalità di gestione, compreso la prenotazione dei servizi flessibili
- b. Sistema tecnologico per la gestione della procedura dei servizi a prenotazione
- c. Proposte ulteriori

3. Struttura organizzativa – 30pt

- a. Depositi e stalli
- b. Modalità di gestione della rete
- c. Manutenzione parco mezzi
- d. Gestione dei servizi scolastici
- e. Relazione con Ente concedente
- f. Possesso Certificazioni ed Assicurazioni
- g. Sistema AVM

7 Obiettivi del CdS

Il Concessionario è tenuto a perseguire nel corso del CdS gli obiettivi che saranno proposti dal medesimo e condivisi da Città Metropolitana di Firenze per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla propria responsabilità, secondo le disposizioni di cui alla Misura 16 della Delibera 154/2019 e s.m.i.

Più precisamente il set minimo di indicatori di trasporto su strada che si suddividono nelle macro categorie di efficienza operativa, efficienza/produttività, efficienza/reddittività e monitoraggio sono composti da elementi di costo, di investimenti e di organizzazione aziendale che sono strettamente dipendenti dalle proposte di offerta tecnica ed economica che perverranno a seguito della pubblicazione della gara; pertanto, al fine di garantire la più ampia libertà di organizzazione aziendale e strategica per il soddisfacimento degli obblighi di servizio imposti da Città Metropolitana, in fase di offerta, i partecipanti alla gara andranno a valorizzare tali KPI con previsioni migliorative annuali per ciascuno di essi. Città Metropolitana, a seguito dell'aggiudicazione, prenderà a riferimento i KPI proposti dal Concessionario ed effettuerà il monitoraggio secondo le loro previsioni migliorative, andando ad applicare una penale nel caso del loro mancato raggiungimento, ovvero ad applicare una premialità nel caso di raggiungimento delle soglie prefissate.

L'EA nell'Allegato "Qualità" ha definito, invece, i livelli minimi qualitativi richiesti relativamente ai fattori di qualità di cui alla Delibera ART 53/2024 a cui sono stati integrati ulteriori indicatori di qualità più specifici rispetto al contesto di riferimento e comunque in linea con i criteri indicati dalla succitata Delibera, ovvero inerenti agli obiettivi di efficacia, di efficienza, di tutela dell'ambiente, di efficienza energetica, di sostenibilità sociale, di innovazione tecnologica e di integrazione multimodale. Si precisa che rispetto all'allegato A alla Delibera

n.53/2024 non sono stati valorizzati i seguenti criteri minimi di qualità per i quali vengono anche riportati i motivi di esclusione:

- **VAL inerente al funzionamento delle validatrici:** la formula adottata da ART non è compatibile con il contesto di riferimento, in quanto l'assenza di una rete di rilevazione delle validatrici non permetterebbe di misurare i tempi di intervento di risoluzione del guasto;
- **FPMR inerente le fermate accessibili alle PMR:** si ritiene che la realizzazione di fermate accessibili non sia di stretta competenza del Gestore in quanto quest'ultimo non vanta diritti di sfruttamento/proprietà di tali superfici;
- **BAUT inerente al funzionamento delle biglietterie automatiche:** attualmente i sistemi di bigliettazione elettronica a bordo, presenti solamente in alcuni mezzi, sono funzionanti solamente per le tratte afferenti al Lotto Strutturale. Nell'ambito della presente concessione non sono previste implementazioni del sistema per il lotto debole e, pertanto, non è possibile rilevare l'indicatore;
- **IE e EE inerente alle emissioni annue complessive di gas serra della flotta di bus e al consumo energetico della flotta di bus:** attualmente le informazioni in possesso di Città Metropolitana non sono sufficienti per una puntuale valorizzazione degli indicatori. Città Metropolitana nell'arco dell'intera concessione si occuperà di costruire un sistema di monitoraggio di tali indicatori e di ottenere una loro valorizzazione per il successivo affidamento.

Per il monitoraggio degli indicatori di qualità definiti nell'omonimo allegato Città Metropolitana si avvarrà di un sistema di monitoraggio le cui modalità di rilevazione saranno condivise con il Concessionario e con le utenze. Da una parte, infatti, ai sensi del Contratto di Servizio il Concessionario metterà a disposizione un sistema di rilevamento dati con aggiornamenti temporali diversificati, dall'altra, invece, Città Metropolitana utilizzerà sia le segnalazioni/reclami delle utenze che sopralluoghi e/o verifiche a campione per rilevare i dati funzionali alla verifica del rispetto delle soglie e/o dei livelli minimi stabiliti nell'allegato qualità.

Il sistema di penali articolato per ciascun indicatore di qualità che verrà adottato da Città Metropolitana è quello della Delibera ART 53/2024. Per gli indicatori di tipo binario e per quelli "extra" Delibera l'EA definirà valori di penale proporzionali alla gravità, alla reiterazione delle infrazioni e al ritardo nell'attuazione delle prescrizioni indicate, mentre per quelli di tipo non binario *per ogni anno "x" il calcolo della penale avverrà tenendo conto dello scostamento del livello minimo, di un meccanismo di mitigazione della penale correlato al processo di miglioramento messo in atto dall'impresa affidante e da un coefficiente di incrudimento della penale in caso di reiterazione secondo la seguente espressione:*

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

8 Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione

Con riferimento al Piano economico e finanziario, si rimanda all'allegato in formato Excel che riporta in dettaglio la valorizzazione delle voci di ricavo e costo (opex e capex) di cui ai prospetti da 1 a 3 dell'annesso 5.A all'atto di regolazione approvato con Delibera 154/2019 e s.m.i..

Ai sensi del punto 5 della Misura 17 dell'Atto di regolazione, si evidenzia che nell'ambito del PEF ed in particolare del prospetto "Schema 3 – Determinazione della compensazione" è stata effettuata la verifica in merito all'eventuale necessità di utilizzare il metodo alternativo del c.d. "EBIT margin" per determinare il margine di utile ragionevole. Tale valutazione ha fornito esito negativo evidenziando come il capitale investito previsto nell'ambito della concessione (valore di subentro ai beni indispensabili e investimenti previsti nel piano) risultino rilevanti e sufficienti a determinare un rendimento del capitale investito congruo per il settore di riferimento.

Per la predisposizione del PEF si sono assunti a riferimento alcuni dati relativi all'attuale gestione e dati di benchmark funzionali a determinare i potenziali livelli di costo di un "gestore medio di mercato".

In particolare, di seguito si riportano gli assunti di base del PEF e una sintesi degli schemi da 1 a 3 predisposti.

Si sottolinea che con riferimento all'elenco del personale e all'elenco dei mezzi da trasferire il PEF è impostato ad oggi alle informazioni al 31/12/2025 fornite dai gestori uscenti. Poiché si procederà a bandire la procedura nel corso del 2026, si aggiorneranno tali elenchi e i conseguenti valori del PEF, richiedendo ai gestori uscenti i dati al 31/12/2025; in particolare, con riferimento ai mezzi, i gestori attuali hanno acquisito tramite contribuzione pubblica 4 mezzi elettrici. Tali mezzi sono valorizzati nel piano in termini di costi operativi di esercizio, ma non nel prospetto dei costi di investimento, basato sul dato 2024, anche in virtù della totale contribuzione pubblica sugli stessi.

1. Dati macroeconomici e percorrenze

Prima di effettuare una disamina dei singoli costi e dei singoli ricavi inseriti nel piano si ritiene utile riportare un riepilogo dei principali dati macroeconomici utilizzati nella predisposizione del Piano:

- Inflazione: nel piano si è mantenuta l'inflazione di 1.53% prevista nell'ambito della pianificazione regionale del servizio (c.d. Lotto strutturale) e con la quale vengono indicizzati i corrispettivi in tale contesto nonché i corrispettivi per servizi minimi erogati per il servizio nel lotto debole, con tale inflazione si sono indicizzati tutti i costi operativi ad eccezione di:
 - Costo di trazione (gasolio e ricarica elettrica) per cui si è mantenuto un andamento costante in arco piano, in virtù dell'introduzione, all'interno della regolazione contrattuale di specifiche clausole funzionali a compensare, nell'ambito delle verifiche al termine di ciascun periodo

regolatorio, gli scostamenti dei prezzi unitari a livello macroeconomico di tali fattori che, come noto, non sono coerenti con le dinamiche inflattive;

- Costi per aggi e provvigioni, valorizzati in relazione ai ricavi da traffico;
- Oneri diversi di gestione, valorizzati pari al 2% dei costi operativi di ciascun anno;

Il dato inflattivo è stato utilizzato anche per valorizzare l'andamento del costo unitario dei mezzi nel corso del periodo di piano.

- Andamento dei ricavi da traffico: anche alla luce del trend storico che ha mostrato aumenti rilevanti di tale voce, si è ritenuto opportuno valorizzare un andamento dei ricavi da traffico che benché non ricalchi il dato storico di forte aumento, si ponga ad un livello leggermente superiore all'andamento inflattivo. In tal senso, si è valorizzato tale trend ad un tasso del 2% annuo.
- Percorrenze: ad oggi le percorrenze complessive del servizio risultano pari a 2.540.575,77 vett*km annue delle quali una parte derivano da un potenziamento del servizio resosi necessario per le norme di distanziamento del periodo pandemico. Pur non intendendo cancellare complessivamente tale quota, si ritiene che il perimetro del servizio possa ridursi nel secondo anno di affidamento di 25.000 vett*km annui. Conseguentemente dal secondo anno fino alla fine dell'affidamento le percorrenze risultano pari a 2.515.575,77 vett*km.
- Mezzi necessari per il servizio: si è previsto un numero di mezzi necessario per il servizio pari a 80 nell'arco dell'intera concessione, stimando circa 35.000 km annui per mezzo oltre ad una scorta del 10%.

Posti tali parametri di base, di seguito si descrivono i principali assunti del PEF

- **Con riferimento ai ricavi:**

- I ricavi da traffico del gestore uscente risultano stimati per l'anno 2025 a ca. 1,021 milioni di Euro annui. Considerando quale anno di avvio del servizio previsto il 2027, si è assunto tale dato di riferimento applicando il tasso incrementale del 2% di cui alla sezione precedente, anche considerando che l'attuale gestione ha già raggiunto elevati livelli di load factor. Inoltre, ai ricavi stimati 2025 è stato applicato un tasso del 7,5% dovuto all'aumento delle tariffe da parte di Città Metropolitana che avverrà nel 2026. Al valore ottenuto si è aggiunto il valore di ricavi stimati per il nuovo servizio erogato a Firenzuola;
- Il rimborso accisa è stato mantenuto coerente con l'andamento dei consumi storici.
- Sono previsti ulteriori ricavi per 75 mila Euro annui inflazionati in arco piano e connessi a ricavi pubblicitari e allo sfruttamento degli asset concessori;
- Sono inoltre quantificati ricavi da sanzioni per il 3% dei ricavi da traffico il primo anno, il 3,5% il secondo e terzo anno, il 4% il quarto e quinto anno e il 5% l'ultimo periodo, rispetto ai quali si

ritiene che l'aggiudicatario potrà sviluppare un piano di controlleria maggiormente strutturato rispetto all'attuale.

I contributi connessi al rinnovo del CCNL sono stati compresi in questa fase all'interno del corrispettivo in coerenza con l'attuale assetto. Alla luce delle trattative in corso tra Regioni e Ministero in merito al riconoscimento del contributo integrativo direttamente agli operatori esercenti il servizio, nella documentazione di gara e nel PEF simulato in versione definitiva si valuterà se valorizzare tra gli altri ricavi il contributo CCNL o in alternativa valorizzare il costo del personale al netto di tale contributo.

Di seguito una sintesi dei ricavi appena descritti e il loro sviluppo in arco piano:

<u>Voce di Ricavo</u>	<u>Modalità di valorizzazione</u>	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (dato pieno)
<u>Ricavi da traffico</u>	Dato storico con tasso di aumento al 2% annuo	1.098.367 €	1.120.334 €	1.142.741 €	1.165.596 €	1.188.908 €	1.212.686 €
<u>Rimborso accise</u>	Dato storico	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
<u>Altri ricavi (utilizzo asset per servizi a mercato)</u>	Stima sulla base delle analisi sui servizi in essere	77.313 €	78.495 €	79.696 €	80.916 €	82.154 €	83.411 €
<u>Sanzioni</u>	Tasso annuo sui ricavi	32.951 €	39.212 €	39.996 €	46.624 €	47.556 €	60.634 €
<u>TOTALE RICAVI</u>		<u>1.308.631 €</u>	<u>1.338.042 €</u>	<u>1.362.434 €</u>	<u>1.393.136 €</u>	<u>1.418.618 €</u>	<u>1.456.731 €</u>

Tabella 8: Sintesi dei ricavi

- **Con riferimento ai costi operativi:**

- I costi di carburante sono stati stimati assumendo l'impiego di mezzi diesel ad eccezione di 4 mezzi elettrici già in servizio presso i gestori uscenti e soggetti a subentro in quanto oggetto di contribuzione pubblica), nonché di ulteriori mezzi elettrici previsti in acquisto al subentro. In particolare, si sono assunti i seguenti valori unitari:
 - 0,25 litri per km ad un costo unitario di 1,6 Euro al litro per i mezzi diesel;
 - 2,54 kWh per km ad un costo unitario di 0,25 Euro al kWh per i mezzi elettrici.

Si rimanda ai paragrafi successivi per una indicazione sulle percorrenze medie per mezzo e sulle conseguenti valorizzazioni delle percorrenze a trazione endotermica o elettrica.

Come indicato in precedenza, per i costi di carburante non si è valorizzato l'andamento inflattivo.

- Gli altri costi per materie prime risultano valorizzati come segue:
 - Coperture: costo unitario pari a 2.000 Euro per una percorrenza per treno di gomme pari a 175mila km;
 - Lubrificanti: 0,5 centesimi di Euro al km, per la sola parte delle percorrenze a gasolio;

- Utenze depositi e ufficio per un importo coerente con il dato storico dei gestori uscenti pari a circa 20.000 Euro annui;
- Cancelleria e altri costi per un importo annuo coerente con il dato storico arrotondato e stimato in Euro 10.000 annui

Tali costi risultano sviluppati in arco piano secondo una dinamica inflattiva costante.

- Con riferimento ai costi di personale, si sono usati i dati di costo forniti dal gestore uscente secondo prospetti conformi alla regolazione vigente e riferiti all'elenco del personale al 31 Dicembre 2025. Si è inoltre richiesto al gestore uscente il tasso di aumento del costo del personale, al fine di ottenere un dato che tenesse conto già degli aumenti dell'anno in corso. I dati di costo del gestore sono stati suddivisi, come prevedono i prospetti di PEF di cui all'Atto di regolazione, fra gli addetti di guida e movimento e il personale amministrativo. Il costo del personale di guida e movimento è stato valorizzato sulla base del dato 2025 stimato (cfr. sopra) "portato" al 2027 sulla base di un tasso annuo di aumento del 1,53% (coerente con l'inflazione di piano) e sviluppato in arco piano in rapporto alle percorrenze previste e all'andamento inflattivo di piano. Si precisa, inoltre, che gli impatti di eventuali adeguamenti contrattuali saranno gestiti tramite regole contenute nell'allegato "Riequilibrio". Ai soli fini delle simulazioni si è adeguato tasso inflattivo anche al costo personale; tuttavia, i concorrenti valorizzeranno nel loro PEF un andamento a loro discrezione che verrà verificato in sede di riequilibrio. Il costo del personale amministrativo è stato valorizzato sulla base del dato 2025 stimato (cfr. sopra) "portato" al 2027 sulla base di un tasso annuo di aumento del 1,53% e sviluppato in arco piano in rapporto all'andamento inflattivo di piano.
- Per i costi per servizi si sono assunti valori unitari che tenessero conto sia del benchmark di settore che del dato storico. In particolare:
 - Con riferimento al costo manutentivo, i gestori uscenti nella contabilità regolatoria non evidenziavano costi per servizi, ma solo costi per ricambi nella sezione materie prime per un valore di costo molto inferiore al dato di benchmark desunto dal DCO ART (ora delibera 91/2026) in materia di costi di riferimento del settore. In virtù di tale valorizzazione storica e tenendo conto della presenza di personale interno addetto alle attività manutentive che verrà trasferito al gestore subentrante si è scelto di valorizzare il costo manutentivo nella sezione "costo per servizi", ma ad un valore inferiore al benchmark di settore, pari a 0,2 Euro a vett*Km e sviluppare tale dato sulla base delle percorrenze annue previste e dell'andamento inflattivo di piano;
 - Con riferimento alla manutenzione delle sedi e dei depositi si è scelto di mantenere il dato dei gestori uscenti, data la specificità della voce di costo legata al livello manutentivo dei beni da trasferirsi o da locarsi. Il dato storico è stato pertanto

“arrotondato” (da 23.154 Euro consuntivi a 20.000 Euro) e sviluppato in arco piano sulla base dell’andamento inflattivo previsto quale assunto di base;

- Con riferimento alle assicurazioni si è verificato che il costo storico risultasse in linea con il dato di benchmark e si è utilizzato un valore unitario a mezzo coerente con tali valori. In particolare, è stato utilizzato un dato di riferimento “base 2024” pari a 1.500 Euro a mezzo e sviluppato in arco piano sulla base dell’andamento inflattivo previsto in piano;
- Con riferimento alla tassa di possesso si è verificato che il costo storico risultasse in linea con il dato di benchmark e si è utilizzato un valore unitario a mezzo coerente con tali valori. In particolare, è stato utilizzato un dato di riferimento “base 2024” pari a 350 Euro a mezzo e sviluppato in arco piano sulla base dell’andamento inflattivo previsto in piano;
- Con riferimento alla pulizia dei mezzi, il dato storico dei gestori uscenti presenta valori inferiori ai valori di benchmark, probabilmente connesso a previsioni interne alle imprese e contrattualizzate con i propri dipendenti che prevedono la pulizia del mezzo effettuata all’autista a fine turno. Si è pertanto scelto di attestarsi ad un valore superiore al dato storico, sebbene inferiore a valori benchmark rinvenuti in altri contesti, pari a 1.000 Euro a mezzo annuo. Tale voce di costo è stata sviluppata in arco piano sulla base dell’andamento inflattivo previsto in piano;
- Con riferimento alle provvigioni per titoli di viaggio si è utilizzato un dato di benchmark pari al 2% del valore dei ricavi, considerando che nel caso specifico l’utenza prevalentemente scolastica utilizza in quota prevalente gli abbonamenti acquistati direttamente presso i canali dei gestori;
- Si sono infine valorizzati altri costi per servizi pari a 105.000 Euro annui in coerenza con il dato storico dei gestori uscenti sviluppati sulla base dell’andamento inflattivo di piano, collegati ad attività di consulenza e di sviluppo informatico, con particolare ma non esclusivo riferimento alla necessità di sviluppare sistemi informatici per l’e-ticketing, che il gestore uscente ha attualmente in essere con Autolinee Toscane, anche al fine di una maggiore integrazione tariffaria con il lotto strutturale;
- Con riferimento al godimento beni di terzi si sono valorizzati i costi di locazione di sedi e uffici sulla base del dato storico dei gestori uscenti, valutando che, sebbene i beni attualmente in locazione dei gestori uscenti non sono stati valutati come beni indispensabili o essenziali, tuttavia è necessario considerare il costo per beni analoghi da individuarsi sul territorio. Inoltre, sono stati aggiunti i canoni di locazione stimati per i beni essenziali che il gestore uscente locherà all’aggiudicatario. Nella voce “Godimento beni di terzi” è stato inoltre valorizzato il

canone annuo previsto dal contratto vigente fra il gestore uscente e Autolinee Toscane con la quale quest'ultima mette a disposizione del gestore il sistema AVM. Poiché tale servizio è entrato in funzione nel 2025 anche sui mezzi oggetto di subentro, è previsto che l'aggiudicatario subentri anche a tale contratto, con la possibilità, una volta avviata la concessione, di sostituire il sistema di cui al contratto con un diverso sistema di AVM. Tale voce di costo è stata sviluppata in arco piano sulla base dell'andamento inflattivo previsto in piano;

- Con riferimento agli oneri diversi di gestione, come indicato in precedenza, gli stessi sono valorizzati pari al 2% dei costi operativi di ciascun anno.

Di seguito una sintesi dei costi appena descritti e il loro sviluppo in arco piano:

<u>Voce di costo</u>	<u>Modalità di valorizzazione</u>	<u>Anno 1</u>	<u>Anno 2</u>	<u>Anno 3</u>	<u>Anno 4</u>	<u>Anno 5</u>	<u>Anno 6 (dato pieno)</u>
Costo di personale		2.780.071 €	2.798.097 €	2.840.908 €	2.884.374 €	2.928.505 €	2.973.311 €
- personale di guida e movimento	dato storico parametrato su percorrenze + inflazione	2.453.129 €	2.466.154 €	2.503.886 €	2.542.195 €	2.581.091 €	2.620.581 €
- personale amm.vo	dato storico + inflazione	326.942 €	331.944 €	337.023 €	342.179 €	347.414 €	352.730 €
Costo materie prime		1.146.383 €	1.147.153 €	1.148.276 €	1.149.416 €	1.150.573 €	1.151.749 €
- Gasolio	0,25 l/Km con un costo di 1,6 €/l per le 2,54 kWh/Km con un costo di 0,25 €/kWh per le percorrenze	918.230 €	918.185 €	918.185 €	918.185 €	918.185 €	918.185 €
- Energia elettrica per trazione	0,5 €cent/Km per le percorrenze diesel	155.575 €	155.575 €	155.575 €	155.575 €	155.575 €	155.575 €
- Lubrificanti	2.000 € a treno per una percorrenza a treno di	12.013 €	12.196 €	12.383 €	12.572 €	12.764 €	12.960 €
- Coperture	Costo storico + inflazione	29.479 €	29.636 €	30.089 €	30.550 €	31.017 €	31.492 €
- Utenze depoisti e uffici	10.000 €/annui + inflazione	20.932 €	21.252 €	21.578 €	21.908 €	22.243 €	22.583 €
- Cancelleria e altri costi		10.153 €	10.308 €	10.466 €	10.626 €	10.789 €	10.954 €
Costo per servizi		904.804 €	913.597 €	927.680 €	941.981 €	956.503 €	971.249 €
- Manutenzione mezzi	0,2 €/km + inflazione	515.889 €	518.628 €	526.563 €	534.620 €	542.799 €	551.104 €
- Manutenzione sedi e depositi	Costo storico + inflazione	20.932 €	21.252 €	21.578 €	21.908 €	22.243 €	22.583 €
- Assicurazioni	1.500 €/mezzo + inflazione	125.593 €	127.514 €	129.465 €	131.446 €	133.457 €	135.499 €
- Tassa di possesso	350 €/mezzo + inflazione	29.305 €	29.753 €	30.209 €	30.671 €	31.140 €	31.616 €
- Pulizia mezzi	1.000 €/mezzo + inflazione	81.224 €	82.467 €	83.728 €	85.010 €	86.310 €	87.631 €
- Provvigioni titoli di viaggio	2% dei ricavi da traffico	21.967 €	22.407 €	22.855 €	23.312 €	23.778 €	24.254 €
- Altri costi	110.000 €/annui + inflazion	109.894 €	111.575 €	113.282 €	115.015 €	116.775 €	118.562 €
Costo per godimento beni di terzi		301.808 €	306.425 €	311.113 €	315.874 €	320.706 €	325.613 €
- Locazione beni immobili	Dato storico e perizie su beni essenziali +	291.341 €	295.799 €	300.325 €	304.920 €	309.585 €	314.322 €
- Canone sistema AVM	Dato storico + inflazione	10.466 €	10.626 €	10.789 €	10.954 €	11.121 €	11.292 €
Oneri diversi di gestione	2% dei costi operativi	106.710 €	108.342 €	110.000 €	111.683 €	113.392 €	115.127 €
TOTALE COSTI OPERATIVI		5.239.775 €	5.273.614 €	5.337.977 €	5.403.327 €	5.469.679 €	5.537.049 €

Tabella 9: Sintesi dei costi e sviluppo in arco piano

- **Con riferimento ai costi di investimento:**

- Con riferimento ai mezzi, assumendo, come indicato in precedenza, una produttività di 35.000 km annui a mezzo e un tasso di scorta del 10%, si è previsto l'impiego di 80 mezzi per l'intera durata della concessione;
- Come indicato in precedenza, l'elenco dei mezzi al 31/12/2025 prevede 76 mezzi oggetto di subentro. Posto che l'elenco dei mezzi dovrà essere aggiornato sono stati già inclusi 4 mezzi

aggiuntivi elettrici entrati in servizio nel 2025 e oggetto di contribuzione pubblica; ai 76 mezzi oggetto di subentro, inoltre, vi è la necessità che vengano forniti dall'aggiudicatario 4 mezzi nuovi ad avvio del servizio. Il valore di subentro del materiale rotabile sopra indicato a valore di mercato ammonta a euro 3.127.256,49 euro.

- Si prevede inoltre un livello minimo di acquisto di mezzi sostitutivi per il mantenimento qualitativo del parco in corso di affidamento prevedendo la sostituzione dei mezzi al raggiungimento della loro vita utile ipotizzata pari a 15 anni, inflazionando in corso di piano il costo medio assunto pari a 250.000 Euro a mezzo al 2026.
- Sulla base di tale piano investimenti si è conseguentemente costruito il piano di sviluppo degli ammortamenti e delle immobilizzazioni materiali relative ai mezzi.
- Con riferimento ad altri investimenti si è previsto:
 - L'investimento per l'acquisto da parte dell'aggiudicatario del deposito in loc. Reggello, per il quale si è stimata una vita utile di anni 40;
 - Un investimento in altre CAPEX materiali per 100.000 Euro per il primo anno per l'avvio del servizio, dei quali 60.000 sono previsti per il subentro nella proprietà delle paline di fermata con una vita utile media decennale;
 - Un investimento in CAPEX immateriali per 150.000 Euro con vita utile media decennale per lo start-up del servizio (sito web, sistemi informativi, campagna di comunicazione, etc...).

Di seguito una sintesi dello sviluppo delle CAPEX e degli ammortamenti in arco piano:

<u>Investimento</u>	Anno 0	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (dato pieno)
<u>Mezzi oggetto di subentro</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	3.127.256 €	2.789.823 €	2.466.411 €	2.142.999 €	1.819.588 €	1.496.176 €	1.177.563 €
- Ammortamento	- €	337.434 €	323.412 €	323.412 €	323.412 €	323.412 €	318.613 €
<u>Nuovi mezzi</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	150.000 €	1.324.517 €	1.229.908 €	1.135.300 €	1.040.692 €	1.197.821 €	1.596.411 €
- Ammortamento	- €	94.608 €	94.608 €	94.608 €	94.608 €	112.590 €	149.102 €
<u>Beni immobili oggetto di subentro</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	3.286.613 €	3.204.448 €	3.122.283 €	3.040.117 €	2.957.952 €	2.875.787 €	2.793.621 €
- Ammortamento	- €	82.165 €	82.165 €	82.165 €	82.165 €	82.165 €	82.165 €
<u>Altri investimenti materiali</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	100.000 €	90.000 €	80.000 €	70.000 €	60.000 €	50.000 €	40.000 €
- Ammortamento	- €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
<u>Investimenti immateriali</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	150.000 €	135.000 €	120.000 €	105.000 €	90.000 €	75.000 €	60.000 €
- Ammortamento	- €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
<u>TOTALE CAPEX</u>							
- Prezzo di acquisto/VNC	6.813.870 €	7.543.787 €	7.018.602 €	6.493.417 €	5.968.231 €	5.694.784 €	5.667.595 €
- Ammortamento	- €	539.207 €	525.185 €	525.185 €	525.185 €	543.167 €	574.881 €

Tabella 10: Sintesi dello sviluppo delle CAPEX e degli ammortamenti in arco piano

- **Con riferimento al capitale circolante:** si è assunto:
 - l'incasso dei ricavi da traffico a 0 giorni,

- l'incasso a 120 giorni dei rimborsi accise;
- l'incasso a 90 giorni degli altri ricavi;
- l'incasso medio a 60 giorni dei ricavi da corrispettivo calcolato secondo la metodologia di cui all'Annesso 5b all'Atto di regolazione;
- si è comunque posto un limite pari al 30% dei costi operativi ai c.d. "crediti commerciali" come previsto dall'Annesso 5b all'Atto di regolazione;
- I debiti operativi sono stati assunti pari al valore minore fra il valore assunto dai crediti e un pagamento a 60 giorni dei costi per servizi, per materie prime, per godimento beni di terzi e per oneri diversi di gestione;

Si è inoltre assunto un WACC regolatorio pari al 7,1% come da ultime disposizioni ART.

2. Confronto tra i costi operativi derivanti dal PEFS e il "costo standard"

Il D.M. Trasporti del 28 marzo 2018, in attuazione della Legge 147/2013, definisce e individua i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), stabilendo i parametri di riferimento per la loro determinazione. Per i servizi erogati in modalità autolinea, il Decreto ha individuato un algoritmo fondato sul metodo della regressione, elaborato a partire da dati reali disaggregati per contratto di servizio.

Al fine di valutare la congruità dell'offerta economica, è stato effettuato un confronto tra i costi operativi derivanti dal Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) e il "costo standard" così definito. A tal fine, sulla base delle percorrenze previste, è stata condotta una simulazione del costo standard tenendo conto dei parametri previsti dal modello ministeriale e del parco mezzi necessario per l'esecuzione del servizio.

Per la definizione degli input del modello sono state assunte a riferimento 77.646,36 ore di servizio annuo del programma di esercizio base, con un numero di corse corrispondente pari a 191.687, nonché 5.438,75 ore di servizio aggiuntivo annuo, con 8.244 corse. Sulla base di tali dati, il modello ha determinato una velocità commerciale media annua di circa 16 km/h (dati 2024), valore applicato nella simulazione alla produzione chilometrica prevista per l'affidamento.

Tra i parametri di input del modello è stata considerata anche la varianza altimetrica dell'area servita, codificata con valore 1 per alta e 0 per bassa. In via prudenziale, nonostante l'orografia del territorio, sia a carattere collinare che montano, tale parametro è stato assunto pari a 0 (bassa varianza altimetrica).

Un ulteriore intervento ha riguardato il parametro relativo all'ammodernamento del parco rotabile, funzionale alla determinazione della quota di ammortamento dei mezzi in rapporto alle percorrenze. Tale parametro è stato modificato per renderlo conforme all'effettivo assetto del parco rotabile in uso nel bacino da parte dell'attuale gestore, il quale costituirà un vincolo per il futuro assetto del servizio. A tal fine, sono stati assunti a riferimento gli ammortamenti relativi ai bus oggetto di subentro dall'attuale gestore, nonché quelli previsti per

la sostituzione dei mezzi giunti a fine vita utile nell'arco dell'intera concessione. Il valore unitario risultante è pari a 0,22 €/km per il servizio del lotto debole.

Applicando l'algoritmo del costo standard di cui al D.M. 157/2018, con le dimensioni del lotto debole ipotizzate e le velocità commerciali sopra indicate, e inflazionando i costi unitari del modello – 2017 – per portarli a “moneta 2025” mediante un tasso inflattivo pari al 20,20% (ad eccezione degli ammortamenti, già calcolati a moneta corrente), il costo standard simulato al 2025 risulta pari a 5,31 Euro/Bus*km annuo.

Di seguito si riporta la ricostruzione del costo Euro/Bus*km/anno sulla base del Piano Economico Finanziario Simulato. A tal fine sono stati considerati il totale dei costi operativi, gli ammortamenti e l'utile ragionevole (determinato applicando il WACC regolatorio del 7,10% al Capitale Investito Netto), il tutto diviso per le percorrenze totali in Bus*Km effettivi, così da rendere il risultato direttamente comparabile con il costo standard.

Il valore ottenuto è pari a 2,52 Euro/Bus*km, un risultato significativamente più conveniente rispetto al costo standard determinato sulla base del modello ministeriale, come evidenziato nella tabella di confronto che segue.

	Valore anno 1
Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP	5.239.775 €
Ammortamenti	539.207 €
Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP + ammortamenti	5.778.982 €
Utile ragionevole (WACC*CIN)	593.001 €
Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole	6.371.983
Percorrenze	2.540.576
Costo unitario €/km	2,508 €

3. Sintesi dei risultati del PEF

Di seguito di riporta una sintesi dei risultati del PEF che si rimette comunque in allegato:

Schema 1 - CE regolatorio	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (10/12esimi)
Componenti economiche del PEF						
Ricavi da traffico	1.308.631 €	1.338.042 €	1.362.434 €	1.393.136 €	1.418.618 €	1.213.943 €
di cui ricavi da titoli di viaggio	1.098.367 €	1.120.334 €	1.142.741 €	1.165.596 €	1.188.908 €	1.010.572 €
di cui compensazioni per agevolazioni/esenzioni tariffarie non coperte dal corrispettivo	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui altro	210.264 €	217.707 €	219.692 €	227.540 €	229.710 €	203.371 €
Altri proventi (escluso proventi finanziari)						
Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	1.308.631 €	1.338.042 €	1.362.434 €	1.393.136 €	1.418.618 €	1.213.943 €
Effetti positivi di rete indotti¹						
Consumi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci²	1.146.383 €	1.137.066 €	1.138.187 €	1.139.325 €	1.140.480 €	951.378 €
di cui carburante per trazione	918.230 €	908.230 €	908.230 €	908.230 €	908.230 €	756.859 €
di cui elettricità per trazione	155.575 €	155.575 €	155.575 €	155.575 €	155.575 €	129.646 €
di cui idrogeno per trazione	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui per ricambi e materiale per manutenzione materiale rotabile	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui altro	72.577 €	73.260 €	74.381 €	75.519 €	76.675 €	64.873 €
Costi per servizi di terzi	904.804 €	923.687 €	937.771 €	952.072 €	966.594 €	817.783 €
di cui canoni di accesso e utilizzo infrastruttura	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui manutenzione del materiale rotabile	515.889 €	518.628 €	526.563 €	534.620 €	542.799 €	459.253 €
di cui altro	388.915 €	405.059 €	411.207 €	417.452 €	423.794 €	358.530 €
Costi per godimento beni di terzi	301.808 €	306.425 €	311.113 €	315.874 €	320.706 €	271.344 €
di cui per canoni di leasing/noleggio materiale rotabile [non contabilizzati] in applicazione dell'IFRS 16]	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui per locazione depositi, rimesse e officine	301.808 €	306.425 €	311.113 €	315.874 €	320.706 €	271.344 €
di cui altro	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Costo del personale	2.780.071 €	2.798.097 €	2.840.908 €	2.884.374 €	2.928.505 €	2.477.759 €
di cui addetti all'esercizio ³	2.453.129 €	2.466.154 €	2.503.886 €	2.542.195 €	2.581.091 €	2.183.818 €
di cui addetti alla manutenzione	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui altro	326.942 €	331.944 €	337.023 €	342.179 €	347.414 €	293.942 €
Oneri diversi di gestione	106.710 €	108.342 €	110.000 €	111.683 €	113.392 €	115.127 €
Utilizzo fondi (ad es. relativi ad accantonamenti per manutenzioni cicliche ordinarie)⁴	- €	- €	- €	- €	- €	- €
- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP⁵	5.239.775 €	5.273.618 €	5.337.979 €	5.403.327 €	5.469.677 €	4.633.391 €
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	12.500 €
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	524.207 €	510.185 €	510.185 €	510.185 €	528.167 €	466.567 €
di cui per materiale rotabile autofinanziato	432.042 €	418.020 €	418.020 €	418.020 €	436.001 €	389.763 €
manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati						
di cui per depositi, rimesse e officine	82.165 €	82.165 €	82.165 €	82.165 €	82.165 €	68.471 €
di cui per canoni di leasing/noleggio e contabilizzati in applicazione dell'IFRS 16	- €	- €	- €	- €	- €	- €
di cui altro	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	8.333 €
Totale ammortamenti	539.207 €	525.185 €	525.185 €	525.185 €	543.167 €	479.067 €

Schema 2 - SP Regolatorio e UR	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (10/12esimi)
Componenti patrimoniali del PEF						
1.a Immobilizzazioni immateriali	135.000 €	120.000 €	105.000 €	90.000 €	75.000 €	60.000 €
1.a.v di cui altro	135.000 €	120.000 €	105.000 €	90.000 €	75.000 €	60.000 €
1.b Immobilizzazioni materiali ⁵	7.408.787 €	6.898.602 €	6.388.417 €	5.878.231 €	5.619.784 €	4.672.996 €
1.b.i.i depositi, rimesse e officine	3.204.448 €	3.122.283 €	3.040.117 €	2.957.952 €	2.875.787 €	2.328.018 €
1.b.ii di cui impianti e macchinari	4.114.340 €	3.696.319 €	3.278.299 €	2.860.279 €	2.693.997 €	2.311.645 €
1.b.ii.i materiale rotabile autofinanziato	4.114.340 €	3.696.319 €	3.278.299 €	2.860.279 €	2.693.997 €	2.311.645 €
1.b.iii di cui attrezzature industriali e commerciali	90.000 €	80.000 €	70.000 €	60.000 €	50.000 €	33.333 €
1 = 1.a + 1.b Totale immobilizzazioni	7.543.787 €	7.018.602 €	6.493.417 €	5.968.231 €	5.694.784 €	4.732.996 €
2.b Crediti	860.275 €	864.859 €	877.588 €	890.512 €	903.634 €	773.038 €
2.b.i di cui commerciali ⁶	51.940 €	52.232 €	52.528 €	52.829 €	53.134 €	53.444 €
2.b.ii di cui verso ente affidante per pagamenti differiti ⁷	808.335 €	812.627 €	825.060 €	837.683 €	850.500 €	719.594 €
2.b.iii di cui altri crediti						
2 = 2.a + 2.b Totale attivo circolante regolatorio	860.275 €	864.859 €	877.588 €	890.512 €	903.634 €	773.038 €
3 Debiti commerciali⁸	51.940 €	52.232 €	52.528 €	52.829 €	53.134 €	53.444 €
4=1+2-3 Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	8.352.123 €	7.831.229 €	7.318.477 €	6.805.915 €	6.545.284 €	5.452.589 €
5 WACC	7,10%	7,10%	7,10%	7,10%	7,10%	7,10%
6=5*4 Utile ragionevole	593.001 €	556.017 €	519.612 €	483.220 €	464.715 €	387.134 €

Schema 3 - Determinazione della compensazione		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (10/12esimi)
Ricavi generati dall'assolvimento degli OSP		1.308.631 €	1.338.042 €	1.362.434 €	1.393.136 €	1.418.618 €	1.213.943 €
Effetti positivi di rete indotti		- €	- €	- €	- €	- €	- €
Ricavi + effetti positivi di rete		1.308.631 €	1.338.042 €	1.362.434 €	1.393.136 €	1.418.618 €	1.213.943 €
Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP		5.239.775 €	5.273.614 €	5.337.977 €	5.403.327 €	5.469.679 €	4.633.395 €
Ammortamenti		539.207 €	525.185 €	525.185 €	525.185 €	543.167 €	479.067 €
Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP + ammortamenti		5.778.982 €	5.798.800 €	5.863.163 €	5.928.513 €	6.012.846 €	5.112.462 €
Utile ragionevole (WACC*CIN)		593.001 €	556.017 €	519.612 €	483.220 €	464.715 €	387.134 €
Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole		6.371.983 €	6.354.817 €	6.382.775 €	6.411.733 €	6.477.561 €	5.499.596 €
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR							
Tasso di riferimento del settore ART	9,88%						
Soglia di riferimento ART per verifica condizione	50%						
Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART per verifica condizione	4,94%						
Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN		6.371.983 €	6.354.817 €	6.382.775 €	6.411.733 €	6.477.561 €	5.499.596 €
Rapporto utile ragionevole/(ricavi + effetti di rete + compensazione)		9,31%	8,75%	8,14%	7,54%	7,17%	7,04%
		NO	NO	NO	NO	NO	NO
Compensazione variabile		5.063.352 €	5.016.775 €	5.020.341 €	5.018.597 €	5.058.943 €	4.285.654 €
VAN N	23.432.263 €						
Compensazione costante		4.931.177 €	4.931.177 €	4.931.177 €	4.931.177 €	4.931.177 €	4.931.177 €
Poste figurative (compensazione costante - compensazione variabile)		- 132.176 €	- 85.599 €	- 89.164 €	- 87.420 €	- 127.766 €	- 645.523 €
Compensazione effettiva ²		4.917.372 €	4.943.480 €	5.019.115 €	5.095.907 €	5.173.875 €	4.377.529 €
Poste figurative (compensazione effetto va - compensazione variabile)		- 145.980 €	- 73.296 €	- 1.226 €	- 77.310 €	- 114.931 €	- 91.876 €
VAN Q = 0	0 €						
VAN Q' = 0	0 €						
WACC ART	7,10%						
Corrispettivo unitario al bus*km		1,94 €	1,97 €	2,00 €	2,03 €	2,06 €	1,74 €

Tabella 11: Sintesi dei risultati del PEF

La compensazione risultante dallo schema 3 potrà essere aggiornata in fase di definizione dei documenti di gara e in base alla disponibilità di risorse da parte dell'EA, con l'obiettivo di stimolare un piano investimenti più elevato rispetto a quello simulato.

9 Piano di Accesso al Dato

Si rimanda al Piano di accesso allegato alla presente, messo a disposizione degli stakeholder in fase di consultazione e nel corso della quale non sono, tuttavia, emerse osservazioni o contributi da integrare nel documento.

10 Allocazione dei rischi

La matrice rischi e l'allegato riequilibrio del Contratto di servizio costituiscono la base di riferimento per la gestione dei rischi fra le parti e per il monitoraggio, in corso di gestione, dell'equilibrio economico e finanziario del servizio.

In particolare, la matrice rischi è stata predisposta in conformità al modello oggetto di specifico annesso alla Delibera 154/2019 come da ultimo emendata dalla Delibera 64/2024 di ART. Si evidenzia tuttavia che rispetto a tale modello sono state introdotte, sia in matrice rischi che nell'allegato riequilibrio alcune specificazioni legate al monitoraggio e al riconoscimento dell'andamento dei costi operativi e del costo del carburante.

Infatti, sia il PEFS che il PEF che l'aggiudicatario presenterà in gara saranno basati su una dinamica inflattiva presunta, ma necessariamente poiché il PEF e quindi il corrispettivo inglobano tale dinamica, si dovrà, in ciascun sottoperiodo regolatorio verificare l'effettivo andamento macroeconomico dei prezzi e riconoscerlo ex post (in tal senso, poiché il modello di PEFS previsto da ART propone la valorizzazione di una compensazione costante che ingloba la dinamica inflattiva, lo stesso non può essere oggetto di indicizzazione in corso di

contratto in maniera automatica in quanto già in fase previsionale esso considera un andamento inflattivo stimato).

In tale logica, pertanto, la matrice rischi e l'allegato riequilibrio prevedranno l'aggiornamento e il riconoscimento, per il periodo trascorso, dei costi di piano corretti rispetto alla reale dinamica inflattiva e, con riferimento ai costi di carburante, corretti con la dinamica del prezzo del gasolio come rilevabile dall'Osservatorio del Ministero dell'Ambiente (<https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-mensili-carburanti>).

I ricavi da traffico rimangono un rischio in capo al concessionario, al netto, ovviamente, delle dinamiche di prezzo (aggiornamenti tariffari) di competenza dell'Ente affidante, il quale è tenuto, da contratto a prevederli annualmente o, alternativamente, a riconoscere misure compensative adeguate.

Pertanto, solo ove tale aggiornamento non venga effettuato, i ricavi si potrà riconoscere ex post al concessionario tale mancato adeguamento, lasciando invece le dinamiche di quantità (numero e tipologia di titoli venduti) quale rischio del concessionario.

Tutti gli altri aspetti sono stati mantenuti conformi alle previsioni del modello di matrice rischi ART.

11 Allegati alla RdA

1. PdE Servizi minimi;
2. Elenco personale, mezzi e depositi del gestore uscente;
3. Schema di PEF;
4. Matrice dei rischi;
5. Piano di Accesso al Dato (PAD).
6. Allegato qualità

La presente relazione e i relativi allegati sono stati redatti seguendo le indicazioni della Delibera ART 154/19 e potranno subire variazioni prima della pubblicazione della gara. Tali variazioni non andranno ad alterare l'impostazione metodologica rappresentata nella presente relazione.

QUADRO DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI SULLA RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

Affidamento in concessione (net cost) dei servizi di TPL su gomma nella rete a domanda debole della Città Metropolitana di Firenze – ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve

Il presente documento dà conto, paragrafo per paragrafo, delle modifiche apportate alla Relazione di affidamento, redatta ai sensi della Misura 5 dell'Atto di regolazione allegato alla Delibera ART n. 154/2019 e s.m.i., rispetto alla versione trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti a fine 2025, evidenziando per ciascun intervento le osservazioni e le richieste di integrazione formulate dall'Autorità e la modalità con cui esse risultano recepite, distinguendo il recepimento diretto nella Relazione da quello operato nella documentazione di gara (contratto di servizio e relativi allegati), secondo l'alternativa ammessa dalla stessa Autorità. Le sezioni non menzionate in tabella (in particolare il § 1.1 sul contesto normativo e amministrativo, salva la numerazione) risultano testualmente invariate.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
Struttura generale	Inserito il Sommario con numerazione delle sezioni (1–11) e dei relativi sottoparagrafi; l'articolato, in precedenza privo di indice e di numerazione, è stato interamente reinquadrato senza modificarne l'ordine espositivo.	Modifica non riconducibile a specifiche osservazioni dell'Autorità: intervento redazionale funzionale alla leggibilità e ai rinvii interni.
§ 1.2 – Contesto territoriale	Contenuto sostanziale invariato; correzione di un refuso nella denominazione di Borgo San Lorenzo.	Modifica non riconducibile a osservazioni dell'Autorità.
§ 1.3 – Contesto operativo (assetto della rete)	Aggiornamento delle percorrenze all'annualità del Programma di Esercizio 2026: rete esercita da ca. 2.426.000 a ca. 2.442.000 km/anno; Ambito Mugello-Alto Mugello da ca. 1.034.000 a ca. 1.045.000 km (di cui programmati da 1.022.000 a 1.033.000); Ambito Valdarno-Valdisieve da ca. 1.392.000 a ca. 1.397.000 km (di cui programmati da 1.282.000 a 1.286.000 e flessibili da 110.000 a 111.000).	Aggiornamento del quadro informativo all'ultimo programma di esercizio disponibile, coerente con la finalità di completezza ed attualità dei dati sottesa alle richieste dell'Autorità.
§ 1.3 – Contesto operativo (sistema tariffario)	Inserita una nuova trattazione del sistema tariffario a zone e del principio di comunità tariffaria (integrazione con il lotto unico regionale, tariffe per fasce chilometriche applicate alle relazioni fra zone), con la precisazione che l'assetto attuale sarà mantenuto nella nuova concessione; aggiunta la tabella sul livello di affidabilità del servizio.	Integrazione strumentale al recepimento dell'osservazione sui risultati delle pregresse gestioni (v. riga successiva): la descrizione del sistema tariffario dà conto della duplice tariffa 2023/2024 esposta nella tabella dei ricavi per tipologia di titolo.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 1.3 – Contesto operativo (risultati delle pregresse gestioni)	Inserito l'intero data set del triennio 2022-2024: (i) tabella dei ricavi da traffico suddivisi per tipologia di titolo (con doppio importo unitario per l'adeguamento tariffario intervenuto fra il 2023 e il 2024 e precisazione sull'esclusione dei ricavi da canali di vendita indiretti); (ii) tabella degli indicatori di domanda e di offerta (passeggeri-km, posti-km offerti e load factor: 11,5% / 10,4% / 10,8%); (iii) tabella degli indicatori di qualità del servizio desunti dalle Carte dei servizi pubblicate dal Gestore (puntualità, regolarità, velocità commerciale e qualità percepita); (iv) tabella dei costi operativi, dei ricavi da traffico e del coverage ratio (15,4% / 18,3% / 22,2%).	OSSERVAZIONE ART: assenza di esaustività sui risultati raggiunti nelle pregresse gestioni, essendo presenti solo indicazioni qualitative; richiesta di un data set relativo all'ultimo triennio recante ricavi da traffico suddivisi per tipologia di titolo, indicatori di domanda (passeggeri trasportati) e di offerta (posti-km) con relativo load factor, ove disponibili per singola linea, indicatori di qualità del servizio (puntualità, regolarità, velocità commerciale e qualità percepita), costi operativi unitari e coverage ratio. RECEPIMENTO: integrale, mediante l'inserimento nella Relazione delle quattro tabelle richieste per il triennio 2022-2024. I dati sono esposti a livello di rete, in coerenza con la clausola di disponibilità formulata dalla stessa Autorità, non essendo disponibili serie disaggregate per singola linea.
§ 2 – Esiti della procedura di consultazione	Aggiunto il periodo con cui l'Ente affidante accoglie il suggerimento formulato in consultazione da Colbus e riclassifica come essenziale il deposito/stallo di Reggello; conseguentemente aggiornato il paragrafo sulle valutazioni espresse dai soggetti consultati.	Modifica non riconducibile alle osservazioni dell'Autorità: chiusura del contraddittorio con gli operatori consultati; si raccorda con la conferma di indispensabilità del bene al § 3.3.
§ 3.1 – Materiale rotabile di nuova acquisizione	Investimento all'avvio portato da 8 a 9 mezzi nel corso del primo anno di servizio; i paragrafi che davano atto dell'assenza di informazioni sui canali di contribuzione sono sostituiti dalla previsione contrattuale di contributi per investimenti aggiuntivi e/o a copertura degli investimenti pianificati nel PEF, con gestione mediante clausole contrattuali che specificano l'utilizzo in ottica integrativa o sostitutiva.	Modifica connessa al profilo economico del Piano investimenti (v. riga successiva) e alla definizione, nella documentazione di gara, del regime dei contributi pubblici sugli investimenti.
§ 3.1 – Clausola contrattuale sul Piano investimenti	Riscritta la clausola del Contratto di servizio riportata nella Relazione: introdotto l'obbligo di prevedere nel Piano la sostituzione dei mezzi che raggiungono la vita utile di 15 anni nell'arco della concessione; ridefinito l'elenco dei contenuti minimi (numero dei mezzi immessi in servizio, investimenti tecnologici sui mezzi e sulle dotazioni centrali, costo presunto per categoria di investimento); consuntivo degli investimenti anticipato al 31 marzo di ogni anno; verifica dei casi di forza maggiore attribuita alla Città Metropolitana; introdotta la facoltà del Concessionario di non procedere all'acquisto, per gli investimenti integrativi, ove il contributo non copra almeno il 40% del valore del mezzo; valorizzati i rinvii all'art. 17 in materia di riequilibrio straordinario, in precedenza non compilati.	OSSERVAZIONE ART: assenza delle caratteristiche minime del Piano di investimenti relativo al materiale rotabile, con richiesta di integrare la Relazione o la documentazione di gara con l'indicazione di dimensioni, alimentazione e allestimenti di bordo (climatizzazione, sistemi audio/video, dotazioni di accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta). RECEPIMENTO: mediante la documentazione di gara richiamata dalla Relazione: le caratteristiche minime dei mezzi (dimensioni, alimentazione, allestimenti di bordo e dotazioni PMR) sono definite nell'Allegato “Caratteristiche tecniche bus” del Contratto di servizio, il cui art. 18 disciplina il Piano investimenti nei termini riportati nella Relazione.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 3.2 – Materiale rotabile esistente	Elenco dei mezzi oggetto di subentro aggiornato dal 31/12/2024 al 31/12/2025 (i mezzi passano da 68 a 76, cfr. § 8); la valorizzazione del valore di mercato ai sensi della Misura 9 e della norma UNI ISO ivi richiamata è riferita al 31/12/2025, con calcolo al netto del contributo pubblico ricevuto e rivalutazione su base ISTAT.	OSSERVAZIONE ART: assenza della quantificazione del valore di subentro del materiale rotabile considerato “a valore di mercato”, con particolare riferimento ai veicoli acquisiti con contributo pubblico non ammortizzato. RECEPIMENTO: la quantificazione è operata secondo la metodologia UNI ISO descritta nella Relazione (valore di acquisto al netto del contributo pubblico, rivalutazione ISTAT, deperimento secondo la curva di vita tecnica) e riportata analiticamente, mezzo per mezzo, nell'allegato elenco dei beni oggetto di subentro aggiornato al 31/12/2025.
§ 3.3 – Beni immobili	Aggiunta la conferma dell'indispensabilità del deposito di Reggello, Loc. Olmo 115/C, realizzato con contribuzione pubblica e pertanto soggetto a subentro ai sensi della regolazione vigente.	Modifica non riconducibile alle osservazioni dell'Autorità: discende dall'accoglimento del suggerimento formulato in sede di consultazione (§ 2).
§ 4 – Disciplina del personale	Dati del personale aggiornati al 31/12/2025 (in precedenza al 31/12/2024); espunto il paragrafo che rinviava l'aggiornamento dell'elenco a un momento anteriore all'avvio della procedura, essendo l'aggiornamento intervenuto.	Attualizzazione del set informativo di cui all'Annesso 6 alla Delibera 154/2019, coerente con la finalità di completezza del quadro conoscitivo.
§ 5 – Requisiti di idoneità professionale	Riformulate le iscrizioni richieste (registro della CCIAA ovvero registro delle commissioni provinciali per l'artigianato) e aggiunta la disciplina del possesso dei requisiti in caso di raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete e GEIE (possesso da parte di ciascun componente), nonché di consorzi di cooperative, di imprese artigiane e stabili.	OSSERVAZIONE ART: mancata specificazione delle condizioni di applicazione dei requisiti in caso di operatore plurisoggettivo. RECEPIMENTO: le condizioni sono espressamente disciplinate per ciascuna categoria di operatore plurisoggettivo, con riferimento all'art. 65, comma 2, del D.lgs. 36/2023.
§ 5 – Requisiti di capacità economico-finanziaria	Il requisito di fatturato, in precedenza privo di valorizzazione, è definito come fatturato globale riferito ai tre migliori esercizi del quinquennio 2021-2025, non inferiore al valore stimato dei ricavi del primo anno di concessione; confermato il patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara, desumibile dall'ultimo bilancio approvato; aggiunte le regole di computo per raggruppamenti e consorzi (requisiti propri del consorzio e computo cumulativo per i consorzi stabili, ai sensi dell'art. 65, comma 2, del Codice).	OSSERVAZIONE ART: mancata specificazione delle condizioni di applicazione dei requisiti economico-finanziari in caso di operatore plurisoggettivo. RECEPIMENTO: requisiti quantificati e condizioni di applicazione per gli operatori plurisoggettivi espressamente disciplinate, in coerenza con la Misura 9 della Delibera ART 154/2019 quanto al patrimonio netto minimo.
§ 5 – Requisiti di capacità tecnico-professionale	Il requisito, in precedenza privo di valorizzazione, è quantificato nell'aver prestato negli ultimi dieci anni servizi di trasporto pubblico locale automobilistico per un monte chilometrico complessivo almeno pari a 7.000.000 km, con la relativa disciplina per raggruppamenti e consorzi.	OSSERVAZIONE ART: mancata quantificazione del monte chilometrico del requisito di capacità tecnico-professionale. RECEPIMENTO: requisito valorizzato in 7.000.000 km complessivi nel decennio, parametro di più agevole e oggettiva comprova rispetto alla media annua, con contestuale disciplina del possesso in caso di operatore plurisoggettivo.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 6 – Criteri di aggiudicazione	Sostituito l'elenco preliminare di cinque criteri non pesati con l'articolazione definitiva in tre macro-criteri con punteggio: 1) Progetto di miglioramento e ottimizzazione della rete – 30 punti (con sub-criteri riferiti al Comune di Greve in Chianti, al Comune di Firenzuola, al Comune di Borgo San Lorenzo e ai due Ambiti); 2) Servizi flessibili a prenotazione – 20 punti (modalità di gestione e prenotazione, sistema tecnologico, proposte ulteriori); 3) Struttura organizzativa – 30 punti (depositi e stalli, modalità di gestione della rete, manutenzione del parco mezzi, servizi scolastici, relazione con l'Ente concedente, certificazioni e assicurazioni, sistema AVM). Il dettaglio dei punteggi dei sub-criteri è rimesso alla griglia di valutazione della documentazione di gara.	OSSERVAZIONE ART: assenza della suddivisione dei punteggi fra i criteri di aggiudicazione. RECEPIMENTO: punteggi quantificati per i macro-criteri (30+20+30, pari agli 80 punti dell'offerta tecnica), con articolazione dei sub-criteri coincidente con la griglia di valutazione allegata al disciplinare di gara.
§ 7 – Obiettivi del CdS (riferimento regolatorio)	Corretto il riferimento della disciplina degli obiettivi, ora ricondotto alla Misura 16 della Delibera ART 154/2019 e s.m.i.	Rettifica del riferimento regolatorio, non riconducibile a specifiche osservazioni.
§ 7 – Obiettivi del CdS (indicatori della Delibera ART 53/2024)	Inserito l'elenco motivato degli indicatori del catalogo delle condizioni minime di qualità non valorizzati: VAL (l'assenza di una rete di rilevazione delle validatrici non consente la misurazione dei tempi di intervento secondo la formula adottata dall'Autorità), FPMR (la realizzazione di fermate accessibili non rientra nella competenza del Gestore, privo di diritti di proprietà o sfruttamento sulle relative superfici), BAUT (i sistemi di bigliettazione elettronica a bordo sono presenti solo su parte dei mezzi e funzionanti per il solo Lotto Strutturale), IE ed EE (le informazioni attualmente disponibili non consentono una puntuale valorizzazione delle emissioni e dei consumi della flotta). Aggiunti i paragrafi sul sistema di monitoraggio, con modalità di rilevazione condivise con il Concessionario e con le utenze, e sul sistema di penali per singolo indicatore secondo la Delibera ART 53/2024.	OSSERVAZIONE ART: mancata individuazione e valorizzazione di alcuni indicatori di cui alla Delibera 53/2024, tra cui Trasporto integrato (TI), Affollamento del servizio (AFF), Funzionamento delle validatrici (VAL), Fermate accessibili alle PMR (FPMR), Intensità emissiva (IE), Efficienza energetica (EE), Dotazione e funzionamento degli impianti tecnologici (TECNO – TECNO_FUNZ), Piano per la lingua inglese e Funzionamento delle biglietterie automatiche (BAUT); richiesta di indicazione degli indicatori ovvero di motivazione adeguata delle scelte adottate e dell'inapplicabilità di specifiche condizioni minime di qualità. RECEPIMENTO: secondo la duplice via indicata dall'Autorità: gli indicatori TI, AFF, TECNO/TECNO_FUNZ e Piano per la lingua inglese (PIANO-EN) sono stati valorizzati con apposite schede di monitoraggio nell'Allegato “Qualità” al Contratto di servizio; gli indicatori VAL, FPMR, BAUT, IE ed EE sono oggetto di motivata esclusione nella Relazione.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 8 – PEF: assunti aggiornati	Aggiornamento sistematico degli assunti al set informativo al 31/12/2025: percorrenze da 2.510.929 a 2.540.575,77 vett-km; parco mezzi da 80/79 a 80 mezzi costanti sull'intera durata (35.000 km/mezzo/anno, tasso di scorta 10%); mezzi in subentro da 68 a 76; ricavi da traffico 2025 stimati da 1,052 a 1,021 milioni di Euro; ricavi da sanzioni rimodulati dal profilo 1%-2%-3%-4% al profilo 3%-3,5%-4%-5%; costo del gasolio da 1,4 a 1,6 Euro/litro (0,25 l/km); utenze da 26.000 a 20.000 Euro; manutenzione sedi da 25.000 a 20.000 Euro; assicurazioni da 1.600 a 1.500 Euro/mezzo; altri costi per servizi da 120.000 a 105.000 Euro; altre CAPEX materiali da 160.000 a 100.000 Euro; CAPEX immateriali da 200.000 a 150.000 Euro; WACC regolatorio dal 7,3% al 7,1%, come da più recenti disposizioni dell'Autorità; benchmark manutentivo riferito alla delibera ART 91/2026; aggiornato il trattamento dei mezzi elettrici in subentro e di quelli previsti in acquisto.	Attualizzazione del Piano economico-finanziario simulato che rende i valori della Relazione coerenti con lo Schema di PEF e con la base d'asta della documentazione di gara.
§ 8.2 – Confronto con il costo standard (nuovo sottoparagrafo)	Inserito un sottoparagrafo dedicato al confronto fra i costi operativi derivanti dal PEFS e il costo standard di cui al D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157, attuativo della Legge 147/2013: descrizione degli input del modello (77.646,36 ore annue di servizio, varianza altimetrica prudenzialmente considerata, parametro di ammodernamento del parco rotabile), inflazionamento dei costi unitari ministeriali e ricostruzione del costo unitario del PEFS, pari a 2,52 Euro/bus-km, significativamente inferiore al costo standard determinato con il modello ministeriale, con relativa evidenza tabellare.	OSSERVAZIONE ART: assenza nella Relazione di un confronto tra i costi operativi derivanti dal PEFS e il “costo standard”. RECEPIMENTO: integrale, mediante l'esplicitazione nella Relazione della metodologia e delle risultanze del confronto, dal quale emerge la convenienza dei costi di piano rispetto al parametro ministeriale.
§ 8.3 – Sintesi dei risultati del PEF	La sintesi dei risultati è ricollocata in un sottoparagrafo autonomo, con l'aggiunta della precisazione per cui la compensazione risultante dallo Schema 3 potrà essere aggiornata in fase di definizione dei documenti di gara in base alla disponibilità di risorse dell'Ente affidante.	Raccordo con il processo di formazione della base d'asta, non riconducibile a specifiche osservazioni.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 9 – Piano di Accesso al Dato	Testo della Relazione invariato.	OSSERVAZIONE ART: mancata specificazione delle modalità di informazione all'utenza sui tempi di ripristino di eventuali indisponibilità infrastrutturali (fermate), delle modalità di aggiornamento e adeguamento periodico del documento e delle eventuali penali a carico dell'Impresa affidataria in caso di mancata, ritardata o incompleta messa a disposizione delle informazioni previste; richiesta di integrare la Relazione o la documentazione di gara. RECEPIMENTO: mediante la documentazione di gara, secondo l'alternativa ammessa dall'Autorità: l'Allegato “Piano di Accesso al Dato” disciplina l'aggiornamento periodico del documento e i flussi informativi verso l'utenza, in raccordo con l'Allegato “Prescrizioni Osservatorio”; l'Allegato “Penali” sanziona la mancata, ritardata o incompleta messa a disposizione dei dati costituenti il debito informativo.
§ 10 – Allocazione dei rischi	Contenuto sostanzialmente invariato.	OSSERVAZIONE ART: l'incremento dei costi del personale, indicizzato al tasso di piano, risulta svincolato da eventuali adeguamenti contrattuali adottati durante il Contratto di servizio su base nazionale o integrativa/aziendale; indicazione di adottare un sistema di monitoraggio dell'effettiva dinamica inflattiva, verificando la variazione nel tempo del costo del personale e la rispondenza con le stime del PEF. RECEPIMENTO: il presidio è assicurato dal meccanismo, descritto nella Relazione e disciplinato dal Contratto di servizio, di verifica in ciascun sottoperiodo regolatorio dell'effettivo andamento inflattivo rispetto alle stime di piano, con riconoscimento dei costi corretti rispetto alla reale dinamica (e, per il carburante, rispetto alla dinamica del prezzo del gasolio rilevata dall'Osservatorio ministeriale), nell'ambito della revisione periodica del corrispettivo. Quanto al rilievo sul raccordo fra Contratto di servizio e matrice dei rischi, esso è assicurato dall'allegazione della matrice al contratto e dalle clausole contrattuali in materia di allocazione dei rischi, revisione e riequilibrio economico-finanziario.

Paragrafo	Modifica rispetto alla versione trasmessa ad ART	Osservazione ART collegata e modalità di recepimento
§ 11 – Allegati alla RdA	Elenco invariato (PdE dei servizi minimi; elenco del personale, dei mezzi e dei depositi del gestore uscente; Schema di PEF; matrice dei rischi; Piano di Accesso al Dato; Allegato Qualità); gli allegati sono aggiornati nelle versioni più recenti (elenchi al 31/12/2025; Allegato Qualità integrato con le schede TI, AFF, TECNO e PIANO-EN).	Gli aggiornamenti degli allegati concorrono al recepimento delle osservazioni sui dati di subentro e sugli indicatori di qualità.

Esito di sintesi

Tutte le osservazioni formulate dall'Autorità risultano recepite: quattro direttamente nel corpo della Relazione (data set dei risultati delle pregresse gestioni relativo al triennio 2022-2024; motivazione degli indicatori del catalogo delle condizioni minime di qualità non valorizzati; confronto fra i costi operativi del PEFS e il costo standard di cui al D.M. 157/2018; quantificazione dei requisiti di partecipazione e disciplina degli operatori plurisoggettivi, unitamente alla suddivisione dei punteggi dei criteri di aggiudicazione), due mediante la documentazione di gara richiamata dalla Relazione (caratteristiche minime del Piano investimenti, definite nell'art. 18 del contratto di servizio e nell'Allegato “Caratteristiche tecniche bus”; integrazioni al Piano di Accesso al Dato e relative penali) e una — concernente la dinamica del costo del personale — attraverso il meccanismo di verifica dell'effettivo andamento inflattivo in ciascun sottoperiodo regolatorio, disciplinato dal contratto di servizio nell'ambito della revisione periodica del corrispettivo. Il raccordo fra contratto di servizio e matrice dei rischi è assicurato dall'allegazione della matrice al contratto e dalle clausole in materia di allocazione dei rischi, revisione e riequilibrio economico-finanziario.