



**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	14
2	Esiti della procedura di consultazione.....	23
3	Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali	24
3.1	Materiale rotabile di nuova acquisizione	24
3.2	Materiale rotabile esistente.....	25
3.3	Beni immobili	26
3.4	Beni mobili	27
3.5	Monitoraggio degli investimenti	27
4	Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio	28
5	Requisiti di partecipazione	29
6	Criteri di aggiudicazione	30
7	Obiettivi del CdS	30
8	Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione.....	32
9	Piano di Accesso al Dato	38
10	Allocazione dei rischi.....	38
11	Allegati alla RdA	39

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 pronunzia 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.

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

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

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

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

- La necessità per l’ente di definire la modalità di affidamento fra quelle previste dal decreto (affidamento con procedura di gara, partenariato pubblico privato istituzionalizzato – c.d. “società mista”, affidamento in house) e motivarne la scelta secondo quanto disposto dall’Art. 14 che di seguito si riporta integralmente:
 1. Tenuto conto del principio di autonomia nell’organizzazione dei servizi e dei principi di cui all’articolo 3, l’ente locale e gli altri enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguitamento 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 dall’articolo 15, nel rispetto del diritto dell’Unione europea;
 - b) affidamento a società mista, secondo le modalità previste dall’articolo 16, nel rispetto del diritto dell’Unione europea;
 - c) affidamento a società in house, nei limiti fissati dal diritto dell’Unione europea, secondo le modalità previste dall’articolo 17;
 - d) limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante aziende speciali di cui all’articolo 114 del testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.
 2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l’ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l’ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l’ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l’ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all’articolo 30.

3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzazioni.
 4. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, nei servizi pubblici locali a rete, gli enti di governo dell'ambito integrano la relazione di cui al comma 3 allegando il piano economico-finanziario acquisito all'esito della procedura, che, fatte salve le disposizioni di settore, contiene anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti. Tale piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi iscritta all'albo degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.
 5. È vietata ogni forma di differenziazione nel trattamento dei gestori di pubblico servizio in ordine al regime tributario.
- In caso di affidamento a terzi mediante procedura pubblica, inoltre, gli enti locali e gli altri enti competenti devono affidare i servizi secondo le disciplina in materia di contratti pubblici vigente e quindi seguendo le disposizioni del D.lgs 36/2023 e favorendo, ove possibile, il ricorso a concessioni di servizi rispetto agli appalti pubblici di servizi in modo tale da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore.

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

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

4. Alle attività di cui al presente articolo si provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

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 capitoli 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 validità 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 cognizione 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 cognizione 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'accordo 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 (km ²)	Densità abitativa (Ab/km ²)	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 direttive 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.

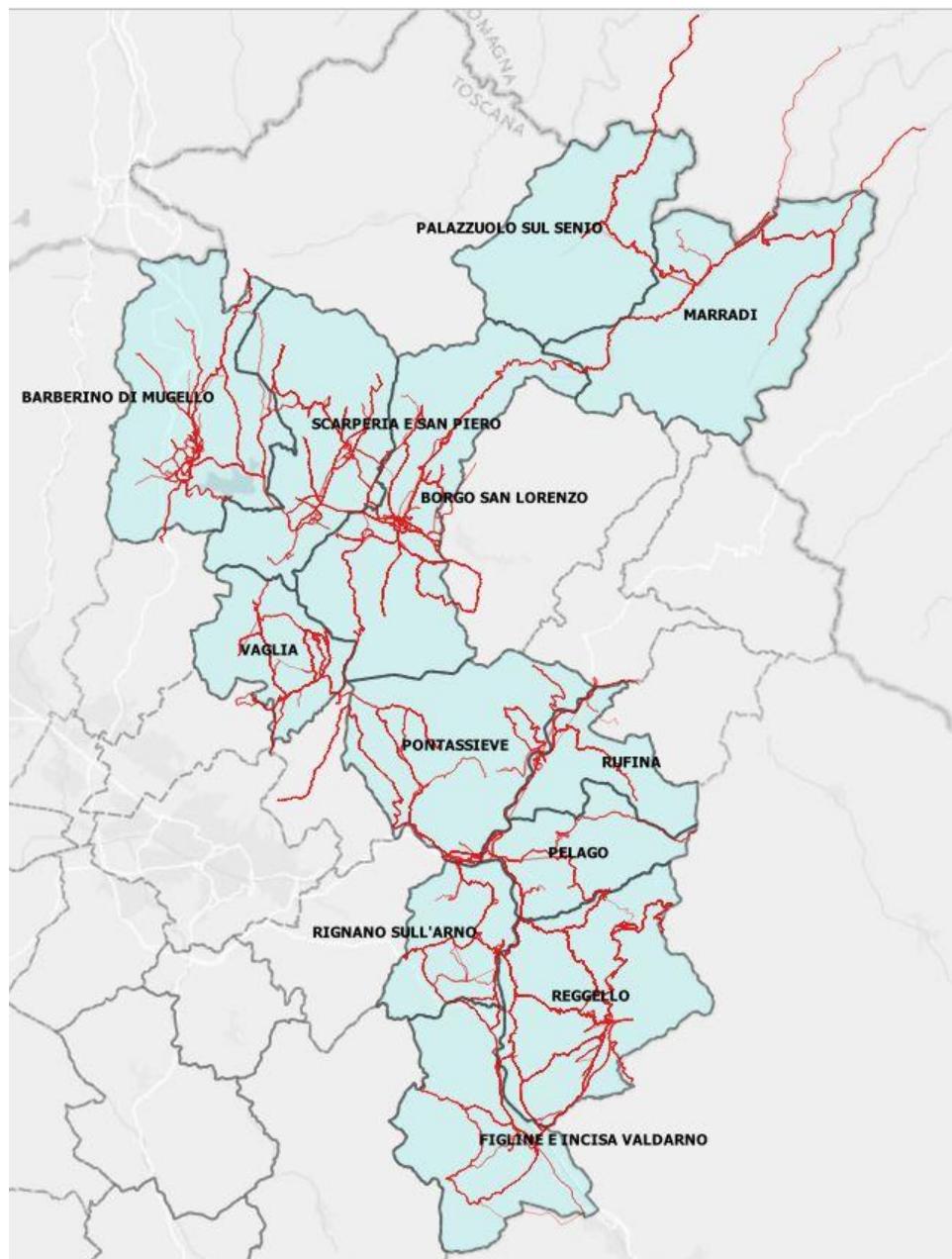


Figura 1: Attuale rete del servizio TPL Lotto Debole sul territorio della Città Metropolitana di Firenze (elaborazione GIS)

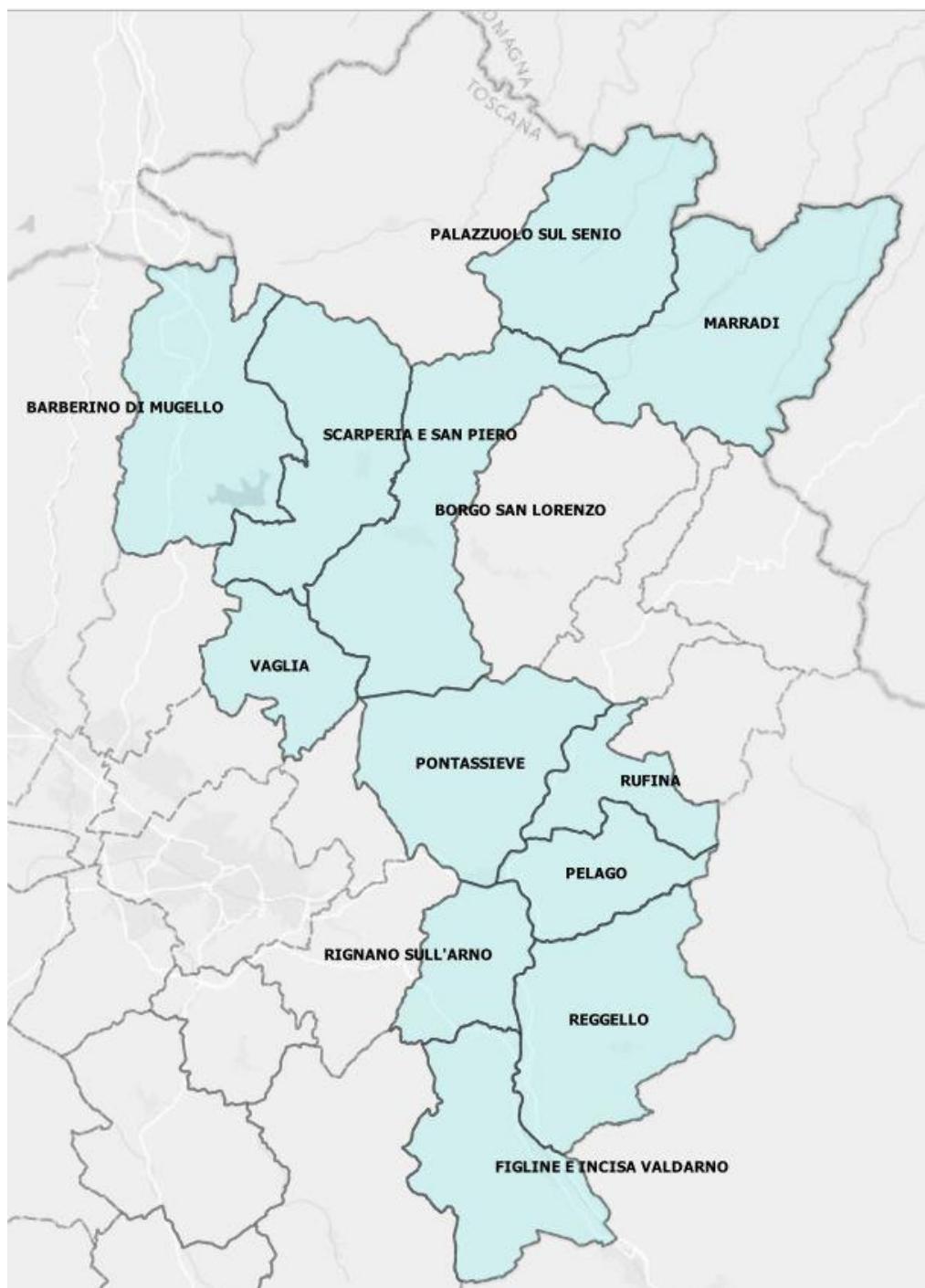


Figura 2: Comuni del Lotto Debole (elaborazione GIS)

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 sviluppa ca. 2'426'000 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 130'000 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. 1'034'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'022'000;
 - servizi di trasporto pubblico locale flessibili (a chiamata) da programmare per ca. km 12'000;
- servizi dell'Ambito "Valdarno - Valdisieve", per una percorrenza annua di ca. 1'392'000 km, così ripartiti:
 - servizi di trasporto pubblico locale programmati per ca. km 1'282'000;
 - servizi di trasporto pubblico locale flessibili (a chiamata) da programmare per km ca. 110'000;

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 <ul style="list-style-type: none"> • corsa non effettuata <ul style="list-style-type: none"> • salto corsa • salto corsa per guasto mezzo 	Servizi non svolti/aggiuntivi per cause esterne all'azienda 2023 <ul style="list-style-type: none"> • corsa aggiuntiva • deviazione
2'352'725,49	-105,06 km	13'044,12 km

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.

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 di Firenze (è tuttora in corso una valutazione che potrebbe portare ad un incremento di km, circa 70000-90000 km/anno) sta valutando la possibilità di estendere l'ambito della futura Concessione anche a Comuni limitrofi come per esempio Firenzuola, Greve in Chianti e Vicchio. Questi Comuni hanno manifestato la volontà di entrare a far parte del Lotto Debole, inserendo nella concessione i servizi di trasporto scolastico comunale. Città Metropolitana sta verificando la fattibilità di questa operazione.

Vista la scadenza dell'attuale concessione, l'avvio del nuovo CdS 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 Federale 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 8 mezzi all'avvio del 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 31/12/2024 e sul fatto che nel corso del 2025 sono stati immessi 4 mezzi elettrici oggetto di contribuzione e che saranno ricompresi nel perimetro dei mezzi da cedere al gestore subentrante. Il piano degli investimenti effettivo nonché il numero di mezzi da immettere all'avvio del servizio sarà ridefinito nel dettaglio prima dell'avvio della procedura di affidamento, sulla base dell'aggiornamento dell'elenco mezzi al 31/12/2025.

Non si dispone, alla data di redazione della presente RdA, di informazioni in merito a possibili canali di contribuzione su mezzi a trazione elettrica o ibrida ulteriori, pertanto, in fase di progettazione della procedura di affidamento si è scelto di non valorizzare alcuna contribuzione pubblica previsionale e/o investimenti aggiuntivi, prevedendo nel contratto la possibilità di introdurre 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.

Alla data di redazione della presente relazione non è possibile fornire ai concorrenti un'esatta quantificazione dei contributi pubblici disponibili per investimenti nel corso della concessione e pertanto 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 31/12/2024. L'elenco è il medesimo utilizzato nel procedimento di consultazione di cui alla Misura 4 sul quale non sono pervenute osservazioni.

Come indicato nella sezione precedente, prima di procedere all'indizione della procedura di gara si richiederà un aggiornamento dell'elenco dei beni al gestore uscente al 31/12/2025, sia ai fini della data room sia ai fini dell'aggiornamento del PEF.

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 31/12/2024 (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 31/12/2024. 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. Pertanto, ai fini della stima del PEF, in attesa dei valori aggiornati al 31/12/2025 si è utilizzato il dato calcolato secondo la metodologia del c.d. “Valore di Mercato”.

3.3 Beni immobili

Nell'ambito della procedura di consultazione, come indicato in precedenza, il gestore ha espresso proprie valutazioni in merito all'area dedicata a stallo sosta frontale al deposito di Reggello e il proprietario del deposito di Marradi, locato a SAM, ha dichiarato l'indisponibilità alla messa a disposizione dell'impianto.

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:

- a) Il numero di mezzi oggetto di immissione in servizio, anche ai fini del rispetto dell'età media offerta dal concessionario pari ad anni ____;*
- b) L'elenco, per ciascun anno di concessione, degli investimenti tecnologici sui mezzi e sulle dotazioni centrali per la gestione e il monitoraggio del servizio;*
- c) Il costo di investimento presunto per ciascun anno di affidamento suddiviso fra:*
 - a. Investimenti in materiale rotabile;*
 - b. Investimenti per l'innovazione tecnologica dei mezzi e del servizio;*
 - c. Manutenzione e riqualificazione straordinaria dei mezzi;*
 - d. Investimenti su beni infrastrutturali, anche al fine di dotarsi di sistemi di rifornimento o ricarica dei mezzi coerenti con le nuove tecnologie di trazione.*

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:

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

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

Entro il 30 Giugno di ogni anno o entro il mese successivo di approvazione del bilancio di esercizio, il Concessionario presenta a consuntivo gli investimenti effettivamente realizzati 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 di Regione, verrà comminata una penale, calcolando 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 regionali costituiranno causa di riequilibrio straordinario ai sensi dell'Art. ____.

9. E' fatto divieto al Concessionario, pena la revoca dell'affidamento, 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.

Al termine dell'affidamento i beni acquistati tramite finanziamento regionali dovranno essere ceduti al gestore subentrante secondo la regolazione vigente dedotto del contributo pubblico erogato e ridotto del relativo fondo di ammortamento, calcolato utilizzando una vita utile del mezzo pari a ____ anni. La Città Metropolitana si impegna a inserire tali clausole nella futura documentazione di affidamento dei servizi. La Città Metropolitana si riserva il diritto di acquisire a proprio patrimonio tali beni al valore di cui al precedente paragrafo.

In caso di mezzi concessi in comodato o altro diritto di godimento da parte di Città Metropolitana al gestore rientrano nella disponibilità di Città Metropolitana al termine dell'affidamento liberi da gravami o altri oneri. Su tali beni è fatto divieto di accendere ipoteche, pogni 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 ____.

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 31/12/2024. 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.

L'elenco del personale sarà aggiornato al 31/12/2025 prima dell'avvio della procedura di gara.

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 delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane per attività pertinenti con quelle oggetto della presente procedura di gara;
- b. In caso di Cooperative, iscrizione presso all'Albo Regionale delle Cooperative Sociali da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto dell'affidamento;
- c. 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;
- d. 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.

2. Requisiti di capacità economica e finanziaria:

- a. Somma del fatturato maturato nei tre migliori anni dell'ultimo quinquennio (2020-2024) almeno pari a il valore stimato dei ricavi per il primo anno di concessione.
- b. ai sensi dell'art. 48, comma 7, lett. b), del D.L. n. 50/2017, e dalla Misura 9 dell'Atto di Regolazione delibera ART n. 154/2019, l'obbligo di possesso di un patrimonio netto pari

almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta per il lotto a cui si intende partecipare.

3. Requisiti di capacità tecnica e professionale:

- a. Aver prestato negli ultimi dieci anni servizi di trasporto pubblico locale automobilistico per un monte chilometrico medio annuo almeno pari a

6 Criteri di aggiudicazione

Con riferimento ai criteri di aggiudicazione, posto che Città Metropolitana di Firenze sta ancora definendo la puntuale suddivisione dei punteggi, si ritiene che i criteri e sub criteri saranno i seguenti:

1. Progetto di miglioramento e ottimizzazione della rete

- a. Ottimizzazione ed integrazione dell'offerta del servizio e sua contestualizzazione in relazione alle esigenze territoriali
- b. Contestualizzazione e corretto inserimento di modifiche dei servizi e completamento della struttura di rete in riferimento alle peculiarità territoriali ed all'offerta complessiva presente sul territorio (servizi ferroviari e servizi lotto unico regionale)

2. Proposta di sviluppo di un sistema di prenotazione di servizi flessibili (a chiamata, a domanda, a prenotazione);

3. Sistemi ITS

- a. monitoraggio, controllo e rendicontazione del servizio
- b. informazione all'utenza
- c. Sistema di ticketing per l'acquisto e la validazione dei titoli di viaggio in formato elettronico/ cartaceo

4. Piano di rinnovo mezzi per il mantenimento qualitativo del parco

5. Struttura organizzativa

- a. Manutenzione parco mezzi
- b. Localizzazione e gestione delle autorimesse
- c. Rapporti con gli EELL in particolare per i servizi scolastici comunali
- d. Piano di formazione del personale
- e. Certificazioni di qualità/Assicurazioni

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 64/2024.

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.

Per il monitoraggio degli indicatori di qualità definiti nell'omonimo allegato Città Metropolitana si avrà 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

In merito al Piano Economico e Finanziario, si richiama l'attenzione su quanto disposto dal punto 3 della Misura 14 della delibera n. 154/2019, ossia "(l')EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara (inclusa la RdA, n.d.r.) il solo corrispettivo risultante dal PEF simulato". Pertanto, gli schemi di PEFS, trasmessi all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per le necessarie verifiche, non saranno allegati alla presente relazione e non saranno oggetto di pubblicazione.

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.

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 31/12/2024 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.

In riferimento ai 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 2.510.929 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 2.485.929 vett*km.
- Mezzi necessari per il servizio: si è previsto un numero di mezzi necessario per il servizio pari a 80 nel primo anno e a 79 per gli anni successivi a fronte della prevista riduzione delle percorrenze, stimando 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. 1.052 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;
- Il rimborso accisa è stato mantenuto coerente con l'andamento dei consumi storici non essendoci rilevanti elementi che ne facciano presumere la modifica. Infatti nel PEF, come meglio esposto in seguito, non è previsto un piano di investimento su mezzi elettrici, i quali potranno essere introdotti, anche in virtù di piani di investimento a contribuzione pubblica, per i quali tuttavia ad oggi non si dispone di informazioni particolari.

- 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 l'1% dei ricavi da traffico il primo anno, il 2% il secondo e terzo anno, il 3% il quarto e quinto anno e il 4% 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.

- **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 (non riportati negli elenchi di cui alla consultazione e alla presente RdA e ad oggi non valorizzati nel PEF in quanto entrati in esercizio nel 2025). In particolare, si sono assunti i seguenti valori unitari:
 - 0,25 litri per km ad un costo unitario di 1,4 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 26.000 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 2024. Si è inoltre richiesto al gestore uscente il tasso di aumento del costo del personale fra il 2024 e il 2025, 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. supra) "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. Il costo del personale amministrativo è stato valorizzato sulla base del dato 2025 stimato (cfr. supra) "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 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" per eccesso (da 23.154 Euro consuntivi a 25.000 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 1.600 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 120.000 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.
- **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 il primo anno e di 79 mezzi per gli anni successivi (in virtù del calo delle percorrenze dal secondo anno in poi).
 - Come indicato in precedenza, l'elenco dei mezzi al 31/12/2024 prevede 68 mezzi oggetto di subentro. Posto che l'elenco dei mezzi dovrà essere aggiornato sia ai fini del PEF che della data room al 31/12/2025 e a tal fine verrà richiesto l'elenco aggiornato al gestore uscente, sicuramente saranno presenti 4 mezzi aggiuntivi elettrici entrati in servizio nel 2025 e oggetto di contribuzione pubblica; pertanto, è stato previsto un totale di mezzi oggetto di subentro pari a 72 e la conseguente necessità che vengano forniti dall'aggiudicatario 8 mezzi nuovi ad avvio del servizio.
 - 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 160.000 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 200.000 Euro con vita utile media decennale per lo start-up del servizio (sito web, sistemi informativi, campagna di comunicazione, etc...).
- **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 7,3% come da ultime disposizioni ART.

Considerati i dati e i criteri sopra riportati, il corrispettivo risultante dal PEF simulato è riportato nella seguente tabella:

Schema 3 - Determinazione della compensazione	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6 (10/12esimi)
Compensazione effettiva	4.752.131 €	4.824.839 €	4.898.659 €	4.973.608 €	5.049.704 €	4.272.471 €

Tabella 3: Corrispettivo risultante dal PEFS

Il corrispettivo indicato è quello risultante dal PEF simulato alla data del 23/12/2025 (trasmissione ad ART della presente RdA), e potrà essere modificato, anche a seguito del parere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, tenendo conto dei valori aggiornati al 31/12/2025 di personale e beni, e in base alla disponibilità di risorse da parte dell’EA, anche 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, lato 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 (allegato trasmesso ad ART ma non pubblicato ai sensi del punto 3 della Misura 14 della delibera n. 154/2019);
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.