

# **AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO LOCALE DI RETE DEBOLE DEL COMUNE DI MONTEVARCHI**

## **Relazione illustrativa sulla scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale (d.lgs 201/2022, art. 14, commi 2 e 3; art. 31, commi 1 e 2)**

### **PREMESSA**

Il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, ha introdotto una serie di disposizioni normative volte al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. In particolare, all'articolo 14 comma 3 è prevista, riguardo alla scelta della modalità di gestione di un servizio, la redazione di una relazione in capo all'ente affidante.

Nella relazione, da pubblicare prima dell'avvio della procedura di affidamento, l'ente locale illustra gli aspetti tecnici, economici, della qualità, degli eventuali investimenti infrastrutturali da realizzare, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente e gli utenti, dei risultati attesi in relazione alle diverse alternative, dei risultati della precedente gestione, la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto della UE nonché, gli Obblighi di Servizio Pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo.

Il suddetto Decreto ha inoltre abrogato l'art.34, co. 20, del d.l. 18 ottobre 2012 n.179 che prevedeva la redazione di un'apposita relazione "...che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".

#### *Normativa e regolamentazione regionale*

In Toscana la disciplina del TPL è normata dalla Legge Regionale (LR) n. 42/1998 e smi e dalla LR n. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la LR 42/1998 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

La LR n. 42 del 1998 dispone su tutti gli aspetti di programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma, su ferro e marittimi, istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi Minimi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

Con la LR n. 65/2010 sopra citata la Regione Toscana ha scelto 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).

Con Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 410 del 23/05/2011 è stato approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato della funzioni in materia di TPL sottoscritto dagli Enti locali interessati, che disciplina nel dettaglio quali attività siano esercitate in forma associata da parte dell'Ufficio Unico regionale, di cui all'articolo 86 della richiamata LR n. 65/2010, e come tali attività siano programmate e verificate dalla Conferenza Permanente prevista dall'articolo 87 della medesima Legge.

Con DGR n. 134 del 20/02/2012 si dà 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.

Con DGR n. 492 del 04/06/2012 si recepiscono gli esiti della Conferenza dei Servizi e si approva l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza e nella quale viene 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 impegnano a mettere a disposizione per la stessa gara.

Con DGR n. 493 del 04/06/2012 e n. 612 10/07/2012, in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta indica 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.

Con DGR n. 721 del 06/08/2012 si approva 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 si individuano, tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

Con DGR n. 129 del 27/02/2013 si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale sia rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.

Con DGR n. 391 del 12/05/2014:

- si prende atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di TPL effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);
- si prende atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera);
- si approva il livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il TPL;
- si individuano 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;
- si prevede 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.

Con Decreto regionale n.12355 del 04/08/2020, in esito al 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).

### *L'attivazione dei Servizi di Rete debole nel Comune di Montevarchi*

Negli anni 2013-2014 la Provincia di Arezzo era l'Ente titolare del Contratto di Servizio stipulato con Etruria Mobilità S.C.A.R.L., poi Atto d'Obbligo, per assicurare la pubblica mobilità su gomma.

In tale veste, la Provincia di Arezzo tenne numerosi Incontri della Conferenza Provinciale TPL, ai quali vennero invitati tutti i n. 39 Comuni che allora componevano la Provincia di Arezzo. Tali Sedute della Conferenza Provinciale TPL furono propedeutiche alla Gara di ATO Regionale del TPL e trattavano del futuro, nell'allora programmazione di esercizio, di Servizi di linea che, per lo scarso utilizzo da parte dell'utenza, non registravano un valore positivo nel rapporto tra ricavi e costi di esercizio, e furono pertanto individuati e appellati come "Deboli".

Nella fattispecie, tali Servizi non avrebbero potuto essere annoverati tra i Servizi Strutturali oggetto del futuro Contratto di ATO Regionale TPL. Una volta selezionati tali Servizi Deboli, fu prospettata agli Amministratori Comunali la scelta di poterli inserire nella Gara di ATO Regionale TPL, distinti appunto in un Lotto Debole (nel qual caso l'intera copertura economica sarebbe avvenuta con trasferimenti dai Comuni alla Regione Toscana) oppure, una presa in carico diretta da parte dei Comuni, in forma singola o in Convenzione tra due o più Amministrazioni, con forme di gestione diretta "in economia", o mediante esternalizzazione. Nella seconda opzione, sulla quale poi ricadde la scelta della Conferenza, sarebbe stato il Comune, o più Amministrazioni in Convenzione, a detenere un Contratto di Servizio locale e la Regione avrebbe fatto fronte ad un cofinanziamento per i chilometri percorsi, al prezzo unitario di € 1,10 per zone pianeggianti, e di € 1,50 per quelle montane. Il Comune di Montevarchi presentò singolarmente un Progetto Preliminare di Rete Debole, prevedendo l'esternalizzazione della Rete, mentre i comuni limitrofi di San Giovanni Valdarno e Terranuova Bracciolini, anch'essi singolarmente, progettarono di sfruttare i cofinanziamenti mediante integrazione dei servizi di trasporto scolastico con tipologia "a porte aperte".

La Provincia di Arezzo elaborò una dettagliata Tabella di ripartizione che conteneva correlazioni tra l'attribuzione regionale di cofinanziamento sulla base dei Servizi Deboli ed i Progetti Preliminari consegnati dai Comuni, che fu allegata (Allegato A) alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55 del 3 febbraio 2014 che ha stabilito, l'assegnazione di una soglia massima e di un €/km unitario per ciascun Comune, riportando altresì il corrispettivo medio di 1,11 €/km, risultante dalla completa redistribuzione delle risorse ed il totale delle percorrenze oggetto di progettualità Preliminare.

Nei mesi successivi, che, si riteneva allora, si sarebbero dovuti caratterizzare per la prospettiva di imminente, rapida, individuazione del Gestore Unico del TPL Regionale, furono concordate con i Comuni aderenti all'Intesa le tempistiche di attuazione delle rispettive Reti Deboli, articolate fra i tempi T1 e T2. Tale suddivisione temporale di attivazione, fu fissata, dunque, con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 391 del 12 maggio 2014, e relativo "Allegato C", che per la Provincia di Arezzo prevedeva al tempo T1 l'attivazione di percorrenze annue pari a circa 1.065.000 km (tra le quali risultavano i circa 10.000 km allora stimati dal comune di Montevarchi) e al tempo T2 il raggiungimento dei circa 1.600.000 km, quale totale dei Servizi Deboli "fuori Lotto" del territorio aretino.

Il Comune di Montevarchi ha esternalizzato i Servizi della propria Rete Debole, consistente essenzialmente nel collegamento tra il Capoluogo e le Frazioni collinari di Moncioni e Ventena, passando per il Cimitero Comunale e l'Ospedale del Valdarno con due corse (e relativo ritorno) eseguite nei giorni feriali di giovedì e sabato, con D.D. del Responsabile della Polizia Municipale n. 441/2018, previa approvazione, con D.D. n. 362/2018, di avviso indagine di mercato e disciplinare.

Tale affidamento scade il prossimo 30 aprile 2024, e dal mese di Settembre 2023 il Servizio risulta cofinanziato a seguito dell'aggiornamento, con Deliberazione di Giunta comunale n. 213 del 01/09/2022, del progetto approvato con Delibera G.C. n. 236/2013 relativo ai servizi TPL di rete a domanda debole di competenza comunale, con la quale si è altresì stabilito di aderire alla comunità tariffaria regionale.

Il progetto originariamente approvato nel 2013 prevedeva, oltre alla linea Montevarchi-Ventena-Moncioni e ritorno, altre due tratte (di collegamento del Capoluogo con le frazioni di Mercatale e Levane) che risultano servite dalla rete strutturale del lotto unico regionale, almeno nei giorni feriali.

Con Decreto n. 79 del 25/07/2023 la Provincia di Arezzo ha approvato un Nuovo Modello di redistribuzione delle risorse economiche che la Regione destina ai Comuni interessati, tramite la Provincia, quale cofinanziamento per la gestione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale di Rete Debole di competenza dei Comuni, dal quale risulta per la rete del Comune di Montevarchi:

<i>Km progetti preliminari in D.G.P. 55/2014</i>	10.363,20
<i>Aggiornamenti percorrenze reti (dato work in progress) (km)</i>	8.800,00
<i>Note</i>	<i>Rete completata. Percorrenza storica consolidata di circa 8.000 +10% di possibile ampliamento</i>
<i>Soglia di risorse assegnate da D.G.P. 55/2014</i>	€ 9.878,75
<i>Corrispettivo unitario cofinanziamento 2014 (€/km)</i>	€ 0,95
<i>Corrispettivo unitario cofinanziamento 2023. Aggiornato +13% (€/km)</i>	€ 1,08
<i>Previsione cofinanziamento su esigenze realistiche</i>	€ 9.479,15

Parimenti a quanto dovuto dalla Regione Toscana al Gestore Autolinee Toscane riguardo l'aggiornamento inflattivo annuo del corrispettivo unitario a chilometro, le Amministrazioni che hanno già attivato, parzialmente o totalmente, la propria Rete Debole, ricevono un corrispettivo di cofinanziamento adeguato all'inflazione. Nello specifico, è stato utilizzato un coefficiente pari a 1,062 ricavato dall'aggiornamento con indice FOI dal mese di Settembre 2014 (anno di sottoscrizione del perfezionamento dell'Intesa e di avvio delle prime Reti Deboli) al mese di Dicembre 2021. Oltre a tale adeguamento, per le percorrenze inerenti l'anno 2022, è stata infine aggiunta l'inflazione programmata pari all'1,5% coerentemente a quanto assegnato alla Provincia ad inizio anno 2022 dalla Regione Toscana. Con DGR 524 del 15/05/2023 con oggetto "Trasporto pubblico locale – Contratto di concessione lotto unico regionale - Determinazioni in merito alla fase temporale T2 in avvio al 1 novembre 2023" è stato, tra l'altro, disposto l'aggiornamento

dell'allegato C alla DGR 391/14 con applicazione del tasso di rivalutazione dell'1,53%, per cui nel 2024 il corrispettivo unitario ammonta ad €/km 1,10.

## **L'APPLICABILITÀ DELLE DEROGHE PREVISTE DAL REGOLAMENTO CE N. 1370/2007 E DELLE DISPOSIZIONI DI COORDINAMENTO DI CUI ALL'ART. 32 D. LGS. 201/2022 ALL'AFFIDAMENTO IN ESAME**

Il servizio **consiste in una percorrenza chilometrica annua di massimo km 9.500**, e dunque rientra tra i contratti di servizio pubblico che l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente ai sensi dell'art. 5 comma 4 del Regolamento CE n. 1370/2007, nonché per i quali le autorità competenti possono decidere di non pubblicare le informazioni di cui all'art. 7 comma 2 del Reg. CE n. 1370/2007.

Per tale ragione non si richiedono investimenti infrastrutturali al Gestore.

Conformemente a quanto disposto con l'art. 15 comma 1 del D. Lgs. 201/20022 si opta per *il ricorso a concessioni di servizi rispetto ad appalti pubblici di servizi.*

Quanto al **valore stimato della Concessione**, che ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. k) del medesimo Regolamento corrisponde alla *remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente.* Sulla base dello storico dei ricavi del precedente affidatario (depurato dall'effetto "Pandemia") del contributo massimo erogabile dal Comune (che non può essere inferiore al co-finanziamento descritto al paragrafo precedente) e della durata della Concessione da affidare, si stima un valore **inferiore ad € 140.000 per 60 mesi**, considerando altresì l'adeguamento inflattivo sia del contributo pubblico che dei titoli di viaggio, la cui determinazione rimane comunque di competenza della Regione Toscana.

La durata è stata calcolata per far coincidere la scadenza del presente affidamento con la scadenza del vigente Contratto di Servizio di trasporto scolastico (43 mesi, fino al 31/12/2027) con opzione di proroga fino all'epoca in cui presumibilmente si riapriranno i tavoli delle conferenze TPL a livello regionale-provinciale, in vista della scadenza dell'affidamento del Lotto Unico Regionale (ulteriori 17 mesi, fino al 31/05/2029), ed è inferiore al massimo consentito dalle norme di riferimento (in particolare l'art. 4.3 Reg. CE 1370/2007, secondo cui *"I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia"*, nonché l'art. 178 comma 2 del D.lgs. 36/2023 ai sensi del quale *"Per le concessioni ultraquinquennali, la durata massima della concessione non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici assunti dal concessionario per rispondere alle esigenze riguardanti, ad esempio, la qualità o il prezzo per gli utenti ovvero il perseguimento di elevati standard di sostenibilità ambientale."*

Si allega tabella riepilogativa (Allegato 1).

### *Descrizione sintetica del servizio*

Il servizio che si intende affidare, il cui programma di esercizio è illustrato nell'Allegato 2 – Schema di Contratto di Servizio, prevede sia:

- a) servizi di TPL tradizionale, caratterizzati da predefiniti percorsi di linea, fermate e periodicità/orari di transito (costituiti dalle esistenti linee Montevarchi-Ventena-Moncioni e ritorno)
- b) servizi di TPL flessibili combinati, ovvero servizi "a chiamata", per la linea di nuova progettazione "MONTEVARCHI -LEVANE" nei giorni festivi, non coperti dalla rete strutturale.

### *Descrizione sintetica degli obblighi di servizio pubblico (OSP) in capo all'impresa affidataria e delle conseguenti compensazioni*

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove

considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica. Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

Rispetto all'affidamento oggetto della presente relazione gli obblighi di servizio sono costituiti, oltre al Programma di esercizio da svolgere (percorsi, orari, periodicità, rispetto delle modalità contrattualizzate per i servizi a chiamata), dalle regole regionali per i servizi deboli. Si rimanda a quanto indicato precedentemente rispetto al quadro di regolazione regionale. Si evidenziano qui le previsioni della Delibera n. 391 del 12 maggio 2014 definite come condizione per l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale:

- obbligo di adesione al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite;
- obbligo di accettare a bordo dei propri mezzi utenti con titolo di viaggio valido da chiunque emesso per la relazione servita;
- obbligo di adesione al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti con i requisiti specifici rivolti alla gestione delle reti deboli.

Il sistema tariffario da applicare sarà il sistema tariffario regionale. Eventuali ulteriori titoli di viaggio possono essere istituiti nel rispetto dell'art. 19 bis della LRT 42/98. Il rimborso dei titoli di viaggio validi non direttamente emessi dall'affidatario, ed accettati come richiesto dalla D.G.R.T 391/2014 sarà soggetto ad accordo commerciale diretto con AT. Nel caso tale accordo non fosse raggiunto, è onere dell'affidatario documentare separatamente i titoli di viaggio, ai fini dell'ottenimento del rimborso da parte del Comune di Montevarchi.

Universalità: Il servizio è garantito su tutto il territorio interessato ai medesimi standard qualitativi.

Continuità: Non è prevista alcuna interruzione di servizio al momento dell'entrata in vigore del contratto; disponibilità immediata di tutti i mezzi tecnici-operativi e organizzativi per assicurare la gestione del servizio a partire dalla data di inizio dell'affidamento; continuità del servizio durante tutto l'anno; continuità e regolarità dei servizi avvalendosi di una struttura organizzativa che consente di monitorare lo svolgimento regolare delle azioni programmate.

Qualità: Più alto standard nello svolgimento dei servizi con l'introduzione di prestazioni aggiuntive (servizi a chiamata). L'affidatario persegue l'obiettivo del progressivo, continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più funzionali allo scopo.

Monitoraggio e controllo: Gli uffici preposti dell'Ente effettuano un controllo diretto sullo svolgimento del servizio, verificano il rispetto degli obblighi contrattuali attraverso la verifica della reportistica e monitorano il grado di soddisfazione da parte dell'utenza attraverso le segnalazioni. L'affidatario si impegna a dare riscontro alle segnalazioni e proposte dell'utente garantendo risposte chiare e tempestive. Le valutazioni fornite dai clienti e dalle associazioni di categoria saranno utilizzate per la verifica periodica della qualità del servizio.

E' onere dell'affidatario altresì aderire al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti con i requisiti specifici rivolti alla gestione delle reti deboli. **Nel caso in cui, per qualsivoglia inadempimento informativo imputabile all'affidatario, i co-finanziamenti regionali non vengano riconosciuti al Comune, a titolo di penale si provvederà a decurtare, oltre che il ribasso offerto dall'affidatario, i corrispondenti importi dal contributo di cui al punto successivo.**

Compensazione degli obblighi di servizio: Gli obblighi di servizio in particolare per quanto riguarda il piano di esercizio e le tariffe comportano la necessità di una compensazione ad integrazione dei ricavi commerciali. La compensazione a base di gara, non essendo richiesti all'impresa affidataria investimenti infrastrutturali, è stata definita nei limiti delle risorse disponibili, ed in rapporto alla contribuzione storica dell'ente, che prima del settembre 2023 non aveva finalizzato la possibilità di attingere al co-finanziamento regionale di cui si è ampiamente relazionato in precedenza:

costo/km affidamento precedente (post adeguamento ISTAT – come comunicato alla Regione Toscana con *ATTESTAZIONE IN RELAZIONE AI SERVIZI A DOMANDA DEBOLE relativa all'anno 2023*) € 0,80

€/km riconosciuti quale co-finanziamento nell'ambito dell'intesa provinciale (D.P. 79/23 + DGR 524/23)  
€ 1,10

- a) **€/km compensazione a base di gara per il servizio di TP** (al netto di adeguamenti inflattivi e di eventuale rimborso titoli di viaggio valido da chiunque emesso in assenza di accordi commerciali con AT) **soggetta a ribasso € 1,80**
- b) **€/ora per 6 ore compensazione a base di gara per il servizio a chiamata su prenotazione** (inclusa disponibilità di mezzo e personale – riconosciuti a consuntivo sulle giornate festive in cui il servizio sarà stato effettivamente reso) **soggetta a ribasso € 45/ora - € 270,00/giornata festiva**

Il criterio di aggiudicazione prescelto è quello del prezzo, data la limitata possibilità, per gli offerenti, di introdurre elementi innovativi rispetto al progetto del servizio come sopra illustrato, e dunque in assenza di possibili valutazioni inerenti aspetti qualitativi.

Al fine di rispettare le previsioni comunitarie in merito agli aiuti di Stato evitando sovra-compensazioni, si ritiene sufficiente il ricorso al bando, già previsto dalla disciplina in materia di contratti pubblici (richiamata altresì all'art. 15 comma 1 del D. Lgs. 201/2022) dall'articolo 182 comma 1 del D. Lgs. 36/2023, che testualmente recita *"Gli enti concedenti che intendono aggiudicare una concessione rendono nota tale intenzione per mezzo di un bando di concessione"*.

Le risorse finanziarie disponibili per l'intero periodo contrattuale saranno stanziare, a seguito dell'aggiudicazione, sul capitolo di PEG 2498-01 Macroaggregato 03.01.1.03 avente ad oggetto "SPESE PER TRASPORTI PUBBLICI VARI". Attualmente la copertura finanziaria per l'annualità 2024 (7 mesi del primo anno contrattuale) è garantita mediante le risorse stanziare e disponibili sui capitoli 2498-01 e 2537-01 Macroaggregato 10.02.1.04 avente ad oggetto "TRASFERIMENTI A COMUNI PER SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE". I contributi regionali, assegnati per il tramite della Provincia, vengono incassati sul capitolo di PEG 2832-03 avente ad oggetto "CONTRIBUTO PROVINCIALE INTERVENTI VARI - TRASFERIMENTI PER SERVIZI DI TPL", e modalità e tempi di pagamento tengono conto della periodicità delle erogazioni da parte degli enti sovraordinati (cadenza semestrale, indicativamente marzo e settembre di ciascuna annualità).

### *Contenuti dei Contratto di Servizio*

Nella redazione dello Schema di Contratto di Servizio sono stati presi in considerazione gli Annessi sia alla Delibera ART n. 154/2019 – tuttora vigente – che alla n. 189/2023, attualmente in fase di consultazione, in considerazione dell'evoluzione della normativa di riferimento (in particolare, la già descritta entrata in vigore del D. Lgs. 201/2022 – i cui nuovi adempimenti *comportano la necessità di apportare puntuali modifiche e integrazioni alle Misure dell'Allegato "A" alla citata delibera n. 154/2019*, come si legge nelle motivazioni della citata Delibera n. 189/2023).

Si sono tuttavia applicate le misure regolatorie pertinenti alle dimensioni dell'affidamento di cui trattasi, nonché alle caratteristiche, sia numeriche che in termini di dotazioni tecnologiche, del bacino di utenza di riferimento della rete debole in oggetto, in particolare non si è ritenuto di inserire obblighi, per l'Impresa Affidataria, di messa a disposizione per l'utente di appositi strumenti tecnologici/APP dedicate, nonostante come già detto il PdE preveda servizi flessibili.

Il Programma di Esercizio allegato al CdS descrive linee, periodicità, orari e fermate obbligatorie, produzione chilometrica annua per linea e totale. Nel CdS sono altresì definite le modalità di autorizzazione e comunicazione al pubblico del programma di esercizio.

La tipologia del materiale rotabile da impiegare ed i posti offerti sono desunti dallo storico, mentre le caratteristiche del parco mezzi da utilizzare per lo svolgimento del servizio sono state adeguate, in particolare per quanto riguarda la classe ambientale.

Si richiede inoltre di produrre un Programma di manutenzione programmata, oltre che una Carta dei Servizi, da redigere secondo lo schema - approvato con delibera del Consiglio regionale n 246 del 19 dicembre 2001 e modificato con D.C.R. n. 55\2002 e pubblicare e diffondere conformemente alle disposizioni vigenti (L.R.42/98 e DPGR 9/R/2005).