



Area Tecnica
Settore Edilizia Scolastica, Pianificazione, Trasporti e Patrimonio
- Ufficio Trasporti -

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER LA RETE A DOMANDA DEBOLE DELLA PROVINCIA DI LUCCA

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE PUBBLICA RELATIVA
ALL’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE SU GOMMA, PER LA RETE A DOMANDA DEBOLE DELLA
PROVINCIA DI LUCCA**

Lucca, 14 settembre 2023



GLOSSARIO

ATO: Ambito Territoriale Ottimale

ART: Agenzia di Regolazione dei Trasporti

CdS: Contratto di Servizio

DM: Decreto Ministeriale

DGR: Delibera della Giunta Regionale

DRT: Demand Responsive Transport (servizi di trasporto flessibili o a chiamata)

EA: Ente Appaltante

EE.LL.: Enti Locali

GE: Gestore Entrante

GU: Gestore Uscente

IA: Impresa Affidataria

KPI: Key Performance Indicators (Indicatori Principali di Prestazione)

PEFS: Piano Economico Finanziario Simulato

PG: Partecipante di Gara

RdA: Relazione di Affidamento

Servizi flessibili: servizi di trasporto pubblico locale eserciti in modalità dipendente dalla domanda esistente, includendo anche gli schemi a chiamata (DRT)

TPL: Trasporto Pubblico Locale

WACC: Weighted Average Cost of Capital (Costo Medio Ponderato del Capitale)



Indice

SEZ 1) - LO SCENARIO REGIONALE DI RIFERIMENTO.....	4
SEZ 2) - LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	7
2.1) Il quadro regolatorio.....	7
2.2) Fasi della procedura di consultazione.....	7
2.3) Fasi successive alla procedura di consultazione.....	7
SEZ 3) - LE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO.....	8
3.1) La progettazione delle reti e dei programmi d’esercizio (PDE).....	9
SEZ 4) - Censimento dei beni e del personale (delibera ART 154/2019).....	10
SEZ 5) - PEF simulato e costi standard.....	13
SEZ 6) - RICOGNIZIONE DEI BENI STRUMENTALI.....	14
6.1) I beni strumentali utilizzati dall’attuale gestore.....	14
6.2) I criteri di classificazione dei beni.....	15
6.3) Trasferimento del personale.....	18
SEZ 7) - Condizioni di Qualità del servizio.....	20
7.1) Standard di qualità.....	20
7.2) Organizzazione della rete.....	20



Premessa

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

• LO SCENARIO REGIONALE DI RIFERIMENTO

- 2) A partire dall'anno 2010 la Regione Toscana (di seguito "Regione") ha avviato un processo di rinnovamento del servizio TPL Regionale. Di seguito vengono sintetizzati i principali atti con i quali la Regione ha indirizzato il processo definendo le responsabilità degli attori coinvolti (EE.LL., Regione stessa e Aziende di Trasporto Pubblico) per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico Locale (di seguito "Servizio TPL") e dei Contratti di Servizio (di seguito "CdS") da stipulare. In particolare:
 - 2.1) con la riforma del trasporto pubblico locale avviata con la L.R. 29 dicembre 2010 n. 65 (Legge Finanziaria per l'anno 2011) la Regione Toscana ha perseguito gli obiettivi di un miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi e di una rinnovata governance dell'intero comparto;
 - 2.2) con DGR n. 493 del 4/6/2012, poi integrata dalla DGR n. 612 del 10/7/2012, la Regione Toscana ha approvato i primi indirizzi per la gara del Servizio TPL del lotto unico regionale;
 - 2.3) con DGR n. 721 del 6 agosto 2012 *"Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98 (Servizi autorizzati)"* la Regione ha approvato l'analisi delle reti di TPL e ha individuato gli ambiti di attuazione dei servizi autorizzati; per le reti urbane, la rete extraurbana, comprensiva delle linee regionali di collegamento fra i capoluoghi di provincia e la **rete debole di interesse locale**. È previsto l'affidamento tramite procedura di gara per ottimizzare le risorse della Regione Toscana e degli EE.LL.;
 - 2.4) con DGR n. 129 del 27 febbraio 2013 *"Integrazione e modifica della delibera G.R. 493 del 4/6/2012"* relativa ai primi indirizzi per la gara TPL e integrazione della DGR 492 del 4/6/2012 di recepimento dell'Intesa della Conferenza dei Servizi di TPL e della DGR 721 del 6/8/2012 *"Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98"* (Servizi autorizzati), la Regione Toscana ha garantito il coordinamento fra gli obiettivi indicati nelle norme nazionali ed in particolare con la legge di stabilità per l'anno 2013. A tale riguardo con la stessa delibera 129/2013 la Giunta Regionale ha deciso di integrare e modificare i precedenti indirizzi di gara, assunti con le delibere GRT n. 493 del 04 giugno 2012 e n. 612 del 10 luglio 2012, includendo un affidamento del servizio per un periodo di 9 anni che nella fase iniziale di gestione del servizio (indicata in 24 mesi) prevedesse una fase transitoria (T₁);



- 2.5) L'esito della gara è stato più volte contestato dai due partecipanti (AT e Mobit S.C.a.r.l.) dando avvio ad azioni legali con impatti sul servizio di TPL portato avanti con ordini di servizio rinnovati periodicamente;
- 2.6) In data 29/12/2017, la Regione Toscana, Autolinee Toscane S.p.A., Mobit S.C. a r.l. e i gestori TPL (tutti riuniti in ONE S.C. a r.l.), hanno sottoscritto un Contratto Ponte relativo all'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico nell'ambito regionale toscano ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE 1370/2007 per la durata di 2 anni (dall'1.1.2018 al 31.12.2019), secondo una tempistica compatibile con la risoluzione del contenzioso in atto a quel tempo e il subentro del nuovo aggiudicatario della gara. Inoltre è stato sottoscritto un accordo (di seguito "Accordo a latere") assumendo ciascuna parte specifici obblighi circa il subentro del nuovo gestore nella disponibilità dei beni essenziali una volta risolto il contenzioso;
- 2.7) Con il Decreto Dirigenziale n. 6585 del 19/4/2019 la Regione Toscana ha aggiudicato in via definitiva ad Autolinee Toscane Spa la gara per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL nell'ATO regionale toscano;
- 2.8) in data 10/08/2020, è stato stipulato tra Regione Toscana e Autolinee Toscane Spa il relativo contratto (registrato all'Agenzia delle Entrate - Ufficio Territoriale di Firenze - in data 13/08/2020) nel quale si prevede che l'avvio del servizio sarebbe stato subordinato alla completa acquisizione da parte del nuovo gestore Autolinee Toscane Spa della disponibilità di tutti i beni essenziali e del personale, necessari per l'effettuazione del servizio;
- 2.9) con la DGR n. 860 del 9 agosto 2021 all'esito del completamento del passaggio dei beni essenziali e del personale da parte dei precedenti gestori il servizio di trasporto con Autolinee Toscane Spa, è stato effettivamente avviato a partire dal 1° novembre 2021. In particolare il Contratto prevede una prima fase T1 dal 1/11/2021 nella quale il servizio non ha subito variazioni rispetto al precedente esercizio dagli altri operatori e una fase T2 a partire dal 1° novembre 2023 dove il servizio viene esercito con la nuova pianificazione. Il servizio con il nuovo gestore (AT) è partito il 1° novembre 2021
- 2.10) In particolare con la Delibera n. 524 del 15/05/2023, la Regione Toscana delibera:
- 2.10.1) che la progettazione prevista nel contratto di concessione al tempo T2, ossia la rete dei servizi complessiva riprogettata e da esercire a partire dal 25° mese di gestione del contratto, sia della rete strutturale che delle reti dei servizi a domanda debole fuori lotto strutturale, mantenga il monte chilometri previsto con la DGR n. 281 del 2 marzo 2020, con la quale sono stati approvati gli indirizzi per l'adeguamento del contratto di concessione della gara del lotto unico regionale, secondo una articolazione così definita:
- 2.10.2) per Km 101.690.519,88 servizio TPL convenzionale nel lotto strutturale (nell'intero territorio regionale) oltre i servizi flessibili per 50.722,22 ore e Km 7.262.540,70 per i servizi fuori lotto strutturale (nell'intero territorio regionale). Relativamente ai servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della sopraddetta fase T2 e, quindi,



ulteriori rispetto a quelli già attivati da parte degli enti locali, come si rileva dalla DGR n. 517 del 15/05/2023;

- 2.10.3) di procedere all'aggiornamento delle risorse, comprensive di quelle necessarie alla copertura delle percorrenze trasferite di cui alla DGR 281/20 sopra richiamata, per finanziare l'esercizio dei servizi nelle aree a domanda debole a favore degli EE.LL. competenti agli affidamenti, attualmente in corso di attuazione, in aderenza a quanto previsto dall'allegato C della delibera GR 391/2014, con applicazione del tasso di rivalutazione dell'1,53% (risorse confermate da Regione Toscana in data 16 giugno 2023 tramite il Decreto n. 12932/2023);
- 2.10.4) di rimodulare le risorse previste nell'allegato C alla delibera GR 391/2014, oggi aggiornate secondo le indicazioni progettuali successivamente definite e presentate dagli enti locali al Concessionario e alla Regione, in adeguamento alle mutate esigenze della domanda sui territori di riferimento al fine di consentire l'avvio dei procedimenti di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole, da parte degli enti locali competenti;
- 2.10.5) che sempre negli atti di gara predisposti dagli EE.LL., e qualora ne debbano ricorrere le condizioni, di prevedere il rispetto della L.R. 42/98 in tema di trasferimento degli addetti attivando la procedura di ricognizione su beni e personale. La procedura di ricognizione su beni e personale è stata avviata dall'EA in data 8/06/2023 (nota Prot. 0015130).



- LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

- *Il quadro regolatorio*

- 3) La Misura 3 della Delibera ART 154/2019 dispone che *“Ai fini dell’indizione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.
- 4) Ai sensi della successiva Misura 4 della Delibera ART 154/2019 *“l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”*.
- 5) Sulla base degli estratti delle Misure 3 e 4 della Delibera ART 154/2019 i principali aspetti trattati dalla presente “Consultazione” sono:
 - 5.1) l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
 - 5.2) la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei beni sopraindicati e delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
 - 5.3) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
 - 5.4) l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio.

- *Fasi della procedura di consultazione*

- 6) La procedura di consultazione definita dall’EA si articola nelle seguenti fasi:
 - 6.1) Pubblicazione sul sito istituzionale dell’Amministrazione Provinciale di Lucca del presente “Documento di consultazione”;
 - 6.2) Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti interessati a qualunque titolo;
 - 6.3) Gli eventuali contributi ed osservazioni dovranno essere trasmesse a mezzo PEC all’indirizzo: provincia.lucca@postacert.toscana.it entro e non oltre quindici (15) giorni solari dalla data di pubblicazione del documento e dovranno avere ad oggetto la dicitura: “CONSULTAZIONE SERVIZIO TPL BACINO DI LUCCA DOMANDA DEBOLE SU GOMMA”.
 - 6.4) L’EA si riserva di richiedere eventuali chiarimenti in merito alle osservazioni ricevute;

- *Fasi successive alla procedura di consultazione*

- 7) A seguito della conclusione della procedura di consultazione di cui alla sez. , saranno effettuate le seguenti attività:
 - 7.1) Redazione (da parte dell’EA), e successiva trasmissione all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito “ART”) ai fini di vigilanza ed approvazione, della “Relazione di Affidamento” (RdA) volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la



valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'RdA illustrerà le modalità di svolgimento e gli esiti della procedura di consultazione nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali. L'ART può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA, come indicato nel comma 2, Misura 2 dell'Allegato "A" alla Delibera dell'ART n. 154/2019;

7.2) Pubblicazione sul sito istituzionale dell'Amministrazione Provinciale di Lucca della "Relazione di Affidamento".

• LE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

8) Oggetto della gara è l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma (di seguito "Servizio TPL"), sulle aree deboli, per una percorrenza annuale di circa 1.902.651,28 v*km/anno (circa 1.768.476,09 v*km/anno per i servizi TPL convenzionali, circa 134.175,19 v*km/anno per i servizi TPL flessibili o a chiamata), da esercire nell'ATO del Bacino di Lucca, dall'avvio del servizio fino al 6 Settembre 2032, per un totale di circa 15.857.355,05 v*km (circa 14.758.956,59 v*km per i servizi TPL convenzionali, circa 1.098.398,46 v*km per i servizi TPL flessibili) ipotizzando l'avvio del servizio al 1 Luglio 2024.

9) Il servizio TPL richiesto con la gara dovrà essere esercito nei territori comunali dei seguenti quattro Ambiti:

9.1) Ambito di Versilia, nei Comuni di:

9.1.1) Viareggio

9.1.2) Massarosa

9.1.3) Camaiore

9.1.4) Pietrasanta

9.1.5) Stazzema

9.1.6) Seravezza

9.1.7) Forte dei Marmi

9.2) Ambito di Media Valle del Serchio, nei Comuni di:

9.2.1) Bagni di Lucca

9.2.2) Barga

9.2.3) Borgo a Mozzano

9.2.4) Coreglia Antelminelli

9.2.5) Pescaglia

9.3) Ambito di Piana di Lucca, nei Comuni di:

9.3.1) Altopascio

9.3.2) Capannori

9.3.3) Lucca

9.3.4) Montecarlo

9.3.5) Porcari

9.3.6) Villa Basilica

9.4) Ambito di Garfagnana, nei Comuni di:

9.4.1) Camporgiano

9.4.2) Careggine

9.4.3) Castelnuovo di Garfagnana

9.4.4) Castiglione di Garfagnana



- 9.4.5) Fabbriche di Vergemoli
- 9.4.6) Fosciandora
- 9.4.7) Galliciano
- 9.4.8) Minucciano
- 9.4.9) Molazzana
- 9.4.10) Piazza al Serchio
- 9.4.11) Pieve Fosciana
- 9.4.12) San Romano in Garfagnana
- 9.4.13) Sillano Giuncugnano
- 9.4.14) Vagli Sotto
- 9.4.15) Villa Collemandina

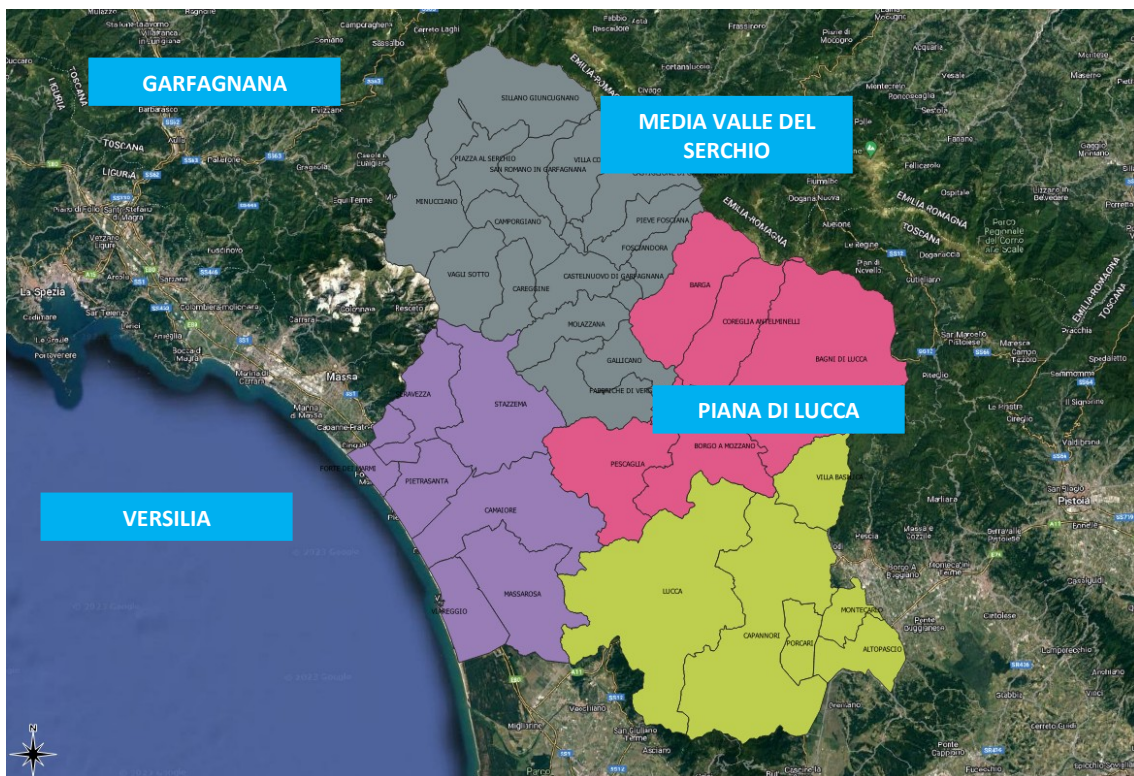


Figura 1 –Comuni dei 4 Ambiti interessati dalla gara

- 10) L'affidamento del Servizio TPL, oggetto della presente gara, è **unitario per i quattro Ambiti (Lotto Unico)**, ancorché suddivisi ai soli fini dell'esercizio delle funzioni di programmazione, ed è finanziato con risorse messe a disposizione dalla Regione Toscana, dai Comuni della Provincia di Lucca e dalla Provincia di Lucca, come previsto dalla DGR n. 721 del 6 agosto 2012 "Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98 (Servizi autorizzati)", con cui la Regione Toscana ha approvato l'analisi delle reti di TPL e ha individuato gli ambiti di attuazione per i servizi autorizzati, per le reti urbane, la rete extraurbana, comprensiva delle linee regionali di collegamento fra i capoluoghi di provincia e la rete debole di interesse locale.
- 11) L'EA ha definito un unico lotto come oggetto di gara del servizio TPL del lotto debole nel Bacino di Lucca per garantire una gestione ottimizzata ed efficiente delle risorse da parte dell'IA. Il servizio oggetto di gara, infatti, anche se sviluppato nei 4 ambiti sopra indicati,



richiede in ogni caso una integrazione dei servizi e linee che lo compongono garantita da un unico gestore per i 4 ambiti. Un affidamento separato porterebbe quindi ad una minore efficienza nella gestione delle risorse umane, materiali (veicoli e infrastrutture) con impatti negativi sull'esercizio, maggiore complessità per l'integrazione degli stessi e conseguente minore qualità del servizio complessivo offerto agli utenti (residenti e/o turisti).

○ *La progettazione delle reti e dei programmi d'esercizio (PDE)*

- 12) L'attività di Progettazione delle reti e dei programmi di esercizio (PDE) è stata svolta dall'EA congiuntamente con il GU come previsto dal Contratto di servizio siglato dal GU (Autolinee Toscane) e Regione Toscana che prevede all'Art. 2 che il Concessionario, ossia il GU per il servizio oggetto della presente gara, deve effettuare *“la progettazione dei servizi in area a domanda debole, come individuati nella Delibera della Giunta Regionale 12 maggio 2014 n. 391, e successive modifiche, da affidare al tempo T₂ da parte degli Enti Locali, progettazione da sviluppare in collaborazione con gli stessi Enti.”*
- 13) Il GU ha provveduto a fornire all'Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti in data 27/10/2022, la VERSIONE 1 del suddetto Progetto;
- 14) Il Progetto “VERSIONE 1” è stato oggetto di modifiche ed integrazioni eseguite sulla base degli esiti delle riunioni successivamente svolte con la Regione a partire da Dicembre 2022 e degli incontri ed interlocuzioni tra l'EA e i rappresentanti dei Comuni interessati dall'Affidamento dei servizi TPL oggetto della presente gara (da Febbraio a Marzo 2023). Da tale interlocuzione è derivata l'elaborazione della “VERSIONE 2” del Progetto consegnata da parte di Autolinee Toscane (quale “GU”) alla Regione Toscana in data 26 Aprile 2023.
- 15) Il suddetto processo ha portato alla definizione di un Progetto di rete che include, come indicato in , una parte di servizio TPL definita “convenzionale” e una parte di servizi “flessibili”.

• *Censimento dei beni e del personale (delibera ART 154/2019)*

- 16) La Delibera ART n. 154/2019, in parallelo alla progettazione della rete dei trasporti, indica la necessità di svolgere un'analisi dell'assetto economico finanziario-patrimoniale dei servizi da affidare.
Per l'espletamento di tale attività è necessaria la fase propedeutica di censimento dei beni strumentali (mobili ed immobili) e del personale del GU, attualmente in corso, che correntemente esercisce il servizio nei territori interessati.
- 17) La raccolta dei dati sopra indicati è stata portata avanti tramite una prima richiesta da parte dell'EA al GU delle informazioni inerenti al materiale rotabile, ai beni immobili e al personale che, avrebbe potuto/dovuto essere messo a disposizione dal GU ai fini della gara di affidamento in concessione dei servizi TPL appartenenti al lotto Debole e, quindi, dell'IA. La richiesta di esecuzione della *“ricognizione dei beni e delle risorse umane da sottrarre al lotto regionale in favore del lotto provinciale ai sensi dell'art. 18 bis della Legge Regionale n.42/1998 e ss.mm.ii e art. 20/bis della Legge Regionale n.42/1998 e ss.mm.ii.”* è stata inviata dall'EA al GU con specifica lettera in data 8/06/2023 (nota Prot. 0015130), ai sensi di quanto previsto dalla delibera ART 154/2019.



- 18) Ai fini dell'identificazione del personale da trasferire l'EA ha provveduto ad interloquire con le organizzazioni sindacali (in data 27/03/2023 e 9/05/2023) ai fini della valutazione della congruità delle risorse umane, attualmente dipendenti del GU, associabili alla rete oggetto di gara.
- 19) Il GU ha provveduto a fornire il proprio contributo, ritenuto comunque da subito non adeguato dalla EA, in data 27/06/2023 e integrato in data 04/07/2023 dalla stessa GU. La ricognizione di risorse umane e beni svolta dal GU, infatti, ha ipotizzato la messa a disposizione di un quantitativo non sufficiente di beni (potenzialmente "essenziali" ed "indispensabili") e personale largamente sottodimensionato rispetto al fabbisogno quantificato dalla stessa EA ai fini dell'esercizio del servizio indicato in sez. e sez. .
- 20) A tal proposito l'EA ha provveduto:
- 20.1) a chiedere l'integrazione della suddetta relazione al GU in data 13/07/2023 in quanto nel documento trasmesso è stata rilevata una mancanza di conformità rispetto ai requisiti della Delibera ART n.154/2019, Annesso n.6 "SET INFORMATIVO MINIMO", Tabella 3 "Informazioni da fornire nel disciplinare di gara e dataroom". In particolare per:
- 20.2) per gli aspetti relativi al trasferimento del personale: è stato rilevato un numero totale di Personale superiore al fabbisogno da trasferire dal GU e, per ogni addetto (nel rispetto della normativa vigente sul trattamento dei dati personali e della Delibera ART sopracitata), la mancanza delle informazioni minime necessarie come: *n. matricola, data di assunzione, sede di lavoro, categoria di attività e livello/area professionale, figura professionale/qualifica, eventuale inidoneità e/o appartenenza a categorie protette, abilitazioni possedute, ore/anno di servizio effettivo*. L'EA ha inoltre evidenziato che tali informazioni avrebbero dovuto essere inerenti al solo personale interessato e disponibile al trasferimento (n. 54 autisti e n. 5 altro personale come dichiarato dal GU);
- 20.3) a chiedere un chiarimento sugli aspetti relativi al trasferimento dei beni mobili: al riguardo è stata comunicata l'intenzione di svolgere ulteriori approfondimenti con la Regione, anche in riferimento alla presenza sul bacino di competenza della provincia di Lucca di autobus cofinanziati con risorse pubbliche. L'EA ha inoltre richiesto che i dati sopra indicati siano forniti (in termini di formato e contenuti) come indicato nella tabella n.3 della Delibera ART.
- 21) In data 21/07/2023 il GU ha risposto in merito alle integrazioni richieste dall'EA indicando ancora una volta un quantitativo di risorse in termini di beni (mobili ed immobili) e di personale sottodimensionato rispetto alle attese dell'EA, oltre che un set informativo ancora non rispondente ai requisiti dell'EA.
- 22) In data 24/07/2023, la Regione ha messo a disposizione dell'EA l'elenco del materiale rotabile attualmente utilizzato dal GU per l'esercizio del servizio TPL nel bacino della Provincia di Lucca, tramite un'estrazione dei dati dall'Osservatorio Regionale in merito ai veicoli appartenenti ad Autolinee Toscane destinati ai depositi ubicati nella Provincia di Lucca stessa e, quindi, presumibilmente esercenti l'attuale servizio di TPL sul territorio della



Provincia. La Regione ha chiesto al GU, inoltre, le motivazioni per cui nessun autobus è stato messo a disposizione per essere trasferito a tutti gli ATO della Regione Toscana.

- 23) L'EA ha inoltre provveduto a richiedere alla Regione in data 26/07/2023 l'integrazione delle informazioni fornite dal GU in data 21/07/2023 in merito all'elenco dei beni immobili, ai fini di individuare le infrastrutture ritenute "essenziali" per l'esercizio del servizio TPL appartenenti al lotto debole del bacino della Provincia di Lucca.
- 24) In data 02/08/2023, la RT ha contestato formalmente le note del GU trasmesse alla RT e alle Province con cui comunicava la mancata disponibilità di bus da trasferire ai lotti deboli, invitando il GU a fornire le informazioni indispensabili per la quantificazione/identificazione del parco bus afferenti ai singoli territori dei lotti deboli interessati e presenti nell'Osservatorio regionale.
- 25) In data 09/08/2023, il GU ha provveduto a rispondere alla richiesta dell'EA in merito all'integrazione di cui al punto 24), fornendo l'elenco del materiale rotabile che il GU potrebbe mettere a disposizione dell'IA come beni indispensabili e/o commerciali (sulla base dell'esito della classificazione effettuata dall'Ente secondo i criteri di cui alla sez.). L'EA ha evidenziato che nel suddetto elenco sono stati inclusi mezzi non oggetto di contributi pubblici e mezzi appartenenti alla classe ambientale EURO 3, ossia mezzi che, ai sensi della Legge 156 del 09/11/2021, salvo proroghe, non potranno più circolare a partire dal 1° Gennaio 2024. Inoltre le informazioni riportate presentano una mancanza di conformità rispetto ai requisiti della Delibera ART n.154/2019, Annesso n.6 "SET INFORMATIVO MINIMO".

Al riguardo, quindi, l'EA in data 6/09/2023, ha comunicato a Regione Toscana che, alla luce dell'ultima comunicazione da parte del GU e degli ulteriori approfondimenti effettuati da parte dell'EA stesso, secondo i criteri indicati nella Misura 4 dell'Allegato "A" alla Delibera n.154/2019 del 28 novembre 2019, nessuno dei beni strumentali facenti parte dell'elenco prodotto da AT è classificabile come "bene indispensabile" ai fini della costruzione della procedura di gara. Questo tenendo anche conto delle informazioni ricavate dall'Osservatorio Regionale TPL, ossia tramite la consultazione dell'elenco dei mezzi attualmente in esercizio nel bacino di Lucca messo a disposizione da parte della Regione.



- **PEF simulato e costi standard**

- 26) Le attività di ricognizione dei beni sono funzionali anche alla redazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFS) e alla determinazione dei costi standard.
- 27) Per la costruzione del PEFS sono utilizzati parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, i criteri indicati nell'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019. Il PEFS è necessario ai fini della definizione/valutazione della congruità della base d'asta tramite:
 - 27.1) Il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
 - 27.2) La definizione delle entrate e delle uscite previste per ciascun anno di durata dell'affidamento,
 - 27.3) Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;
 - 27.4) L'utilizzo del Weighted Average Cost of Capital (di seguito WACC) determinato dall'ART, il cui valore è impiegato sia per la determinazione del costo opportunità del capitale investito di ciascun anno, sia come Tasso Interno di Rendimento (T.I.R.) per il calcolo del VAN dei corrispettivi.
- 28) Tramite il PEFS, l'EA può quindi determinare per il Servizio TPL, oggetto della presente gara, il corrispettivo totale per l'intero periodo contrattuale, ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali ammissibili stimati incluso la remunerazione del capitale.
- 29) Gli elementi chiave di input di tali attività saranno l'allocazione dei rischi tra EA e IA (Misura 13 e Matrice dei rischi di cui all'annesso 4 della Delibera ART 154/2019) e i parametri qualitativi/quantitativi che verranno richiesti all'IA per la produzione del servizio (indicatori – KPI - e obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui alla Misura 16 e Annesso 7 della delibera ART 154/2019).
- 30) I costi legati all'esercizio del Servizio TPL, oggetto della gara, sono stimati tramite una specifica ed opportuna attività di benchmark, oltre che di reperimento delle informazioni legate al personale tramite la procedura di consultazione in oggetto, come previsto dall'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 e come indicato dal DM 157/2018 per il calcolo dei costi unitari standard sulla base dei quali valutare la congruità del corrispettivo di gara.



- RICOGNIZIONE DEI BENI STRUMENTALI

- *I beni strumentali utilizzati dall'attuale gestore*

31) Come indicato in i dati forniti dal GU sono stati considerati dall'EA non del tutto esaustivi della reale dotazione poiché, nonostante le numerose richieste di precisazione e approfondimento formulate dall'EA e l'attività di supporto fornita dalla Regione, il livello di dettaglio e di congruenza è rimasto tale. Inoltre i dati relativi ai beni mobili (materiale rotabile) sono stati riferiti ad una porzione dell'ATO Regionale (Bacino di Lucca) non permettendo quindi all'EA lo svolgimento di un'analisi complessiva del parco veicolare sull'intero territorio regionale.

32) Di seguito alcune considerazioni elaborate dall'EA in merito al materiale rotabile:

32.1) il GU, anche a seguito delle osservazioni mosse dall'EA e dalla Regione Toscana in merito all'esiguo numero di veicoli da mettere a disposizione ai fini della gara (inizialmente pari a zero), ha ribadito l'impossibilità di rendere disponibile il numero di veicoli richiesto per l'espletamento del servizio (vedi punto 38.2)). A tale riguardo l'EA ha, quindi, verificato che l'elenco dei beni (set di veicoli operanti nel bacino della Provincia di Lucca, materiale rotabile) condiviso con la stessa Regione Toscana presenta caratteristiche tali da non consentire la classificazione dei beni individuati come "indispensabili" alla luce dei criteri indicati in sez. del presente documento. Successivamente l'EA ha proseguito l'analisi dell'elenco dei mezzi fornito dal GU in data 09/08/2023, riscontrando la non corrispondenza ai requisiti dell'EA, in quanto includente mezzi EURO 3 e, quindi, non più liberi di circolare a partire dal 1° Gennaio 2024 (ai sensi della Legge 156 del 09/11/2021, salvo proroghe) e veicoli, ad eccezione di 4 unità, acquisiti senza contribuzione pubblica.

32.2) Quindi, il materiale rotabile indicato dal GU include 40 unità come di seguito suddivise:

32.2.1) 38 bus corti (7,00-8,00 mt.) di cui:

- 4 acquistati tramite contribuzione pubblica
- 12 EURO 3 (3 acquistati tramite contribuzione pubblica)

32.2.2) 1 bus medio (8,00-10,00 mt.) EURO 5

32.2.3) 1 bus lungo (11,00-12,00 mt.) EURO 3

33) Di seguito si riportano alcune considerazioni elaborate dall'EA in merito ai beni immobili:

33.1) come per il materiale rotabile, le informazioni fornite dal GU sui beni immobili (depositi, aree di sosta, etc.) sono state ritenute dall'EA non adeguate ed esaustive. Il GU, tramite la relazione inviata all'EA relativa alla ricognizione dei beni in data 28/06/2023, ha indicato un unico deposito come disponibile a titolo di locazione. Tuttavia, sulla base delle analisi svolte dall'EA in merito all'elenco dei beni immobili presenti sul territorio, risultano necessari per lo svolgimento del servizio TPL un numero di infrastrutture superiore composto da:



- 33.1.1) 4 depositi (tra cui quello messo a disposizione dal GU)
- 33.1.2) 2 aree di sosta
- 33.1.3) 1 officina-uffici

Per tale motivo si è resa necessaria l'integrazione del materiale informativo tramite l'estrazione dei dati relativi alle infrastrutture dall'Osservatorio Regionale della Mobilità e Trasporti richiesta dall'EA alla Regione. Dall'elenco fornito dalla Regione, elaborato sulla base dei dati condivisi dal GU con la Regione stessa, tuttavia, non è stato possibile ricavare le informazioni necessarie per permettere all'EA una chiara classificazione dei beni immobili come "essenziali" secondo i criteri indicati in sez. . L'elenco, infatti, non presenta informazioni relative al livello di contribuzione ricevuto dal GU, o dai precedenti gestori, per la costruzione o acquisizione dei suddetti beni.

o *I criteri di classificazione dei beni*

- 34) Ai fini della classificazione dei beni oggetto dell'attività di censimento, i contributi raccolti tramite la presente consultazione dovranno tener conto di quanto disposto dalla Misura 4 dell'Allegato A della Delibera ART 154/2019, che distingue gli stessi in "essenziali", "indispensabili" e "commerciali".
- 35) In particolare, sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:
 - 35.1) condivisibilità
 - 35.2) non sostituibilità
 - 35.3) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
 - 35.4) dominanza
- 36) Sono, invece, definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:
 - 36.1) non condivisibilità
 - 36.2) non sostituibilità
 - 36.3) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- 37) Sono, definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli "essenziali" o "indispensabili" e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

Materiale rotabile

- 38) Come da delibera dell'ART 154/2019, per il materiale rotabile deve essere appurata la condizione di "indispensabilità" e non quella di "essenzialità", in quanto tale materiale è da intendersi "non condivisibile". Tuttavia affinché il materiale rotabile sia classificabile come "indispensabile" è necessario che siano verificate anche le condizioni di "non sostituibilità" e di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili", ossia che in riferimento alla dimensione della gara il parco veicolare necessario per l'esercizio del servizio non sia reperibile tramite canali differenti rispetto alla messa a disposizione dello stesso da parte del GU, in tempi consoni per l'avvio del servizio. Per la gara in oggetto tali condizioni potrebbero non essere verificate, in quanto:



- 38.1) il materiale rotabile messo a disposizione dal GU è costituito solo da un minimo quantitativo di veicoli (4) acquistati tramite contribuzione pubblica comunque ad oggi già totalmente ammortizzati.
- 38.2) sulla base del Progetto di rete per i servizi di trasporto richiesti nella presente gara e del quantitativo di scorte stimato, il parco veicolare necessario per lo svolgimento del servizio dovrà essere composto secondo le quantità e tipologie di bus come indicato nella seguente tabella:

CATEGORIA DI BUS INCLUSA NELLA FLOTTA VEICOLARE	NUMERO TOTALE BUS PER CATEGORIA
CORTO 7,00-8,00 m	40
MEDIO 8,00-10,00 m	28
NORMALE 10,00-11,00 m	24
LUNGO 11,00-12,00 m	1
Totale	93

Il totale dei mezzi necessari può essere reperito dai potenziali PG anche nel caso in cui il GU disponga di un numero esiguo di beni "indispensabili" da mettere a disposizione (caso effettivamente verificatosi nel presente contesto di gara). Si evidenzia che il PEFS elaborato per la verifica della congruità dei corrispettivi rispetto al totale dei costi e dei ricavi stimati per l'esercizio del servizio oggetto di gara, si basa sulle considerazioni sopra riportate in merito al reperimento dei beni materiali rotabili e cioè che i potenziali PG possano reperire direttamente tutti i mezzi necessari.

- 38.3) i mezzi appartenenti al GU attualmente utilizzati per l'espletamento del servizio nelle aree oggetto della presente gara con caratteristiche idonee in termini di dimensioni e classi di emissione, infatti, sono o acquistati tramite autofinanziamento da parte del GU e, quindi, senza contributi da parte della Regione Toscana o di altri Enti pubblici o, se co-finanziati, comunque totalmente ammortizzati. Tale elemento fa sì che, anche a fronte della messa a disposizione del bene da parte del GU, l'IA dovrebbe affrontare lo stesso investimento per l'acquisizione di quei mezzi o mezzi equivalenti che richiede un acquisto direttamente sul mercato degli autobus.
- 39) Da quanto sopra, quindi, emerge che i PG potranno reperire il materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio, oltre che dal GU, anche tramite canali alternativi quali: rivenditori di autobus usati, altri operatori di trasporto pubblico con un parco veicolare sovradimensionato, etc. I beni dell'attuale GU inclusi nella ricognizione dei beni risultano sulla base di quanto sopra riportato, classificabili come "beni commerciali". La ricerca dei mezzi da destinare all'esercizio del servizio oggetto della gara è a carico dei PG risultato assegnatario che dovrà acquistare un quantitativo di autobus sufficiente per l'espletamento del servizio e in linea con le normative vigenti in termini di classe di emissione e le relative restrizioni per la circolazione. L'acquisto dei mezzi dovrà essere effettuato sulla base del programma di rinnovo bus offerto/presentato dal PG nella sua offerta e sulla base dei contributi messi a disposizione da parte della Regione Toscana.

Infrastrutture



- 40) Per quanto riguarda le infrastrutture necessarie per l'espletamento del servizio TPL oggetto della presente gara, l'EA ha condotto la verifica d'indispensabilità/essenzialità su tutti gli impianti utilizzati dal GU. Le tipologie di beni e le relative caratteristiche che l'EA avrebbe voluto considerare sono state raggruppate per necessità di sintesi nelle seguenti categorie di beni:
- 40.1) Deposito, di cui sono stati considerati i seguenti elementi:
 - 40.1.1) Area coperta (Ac)
 - 40.1.2) Area scoperta (As)
 - 40.2) Autostazione
 - 40.3) Officina
 - 40.4) Ufficio
- 41) Le analisi sulle infrastrutture presenti nei vari territori comunali, è stata effettuata considerando la necessità di avere a disposizione da parte dell'IA di depositi/autostazioni/aree di sosta/officine distribuite in modo omogeneo sul territorio oggetto del servizio TPL da esercire.
- 42) Per verificare l'eventuale indispensabilità degli impianti utilizzati dal GU, occorre prioritariamente verificare la possibile "condivisibilità" (CARATTERISTICA 1) del bene.
- 43) Si ritiene che l'utilizzo dei depositi e delle aree di sosta possano essere considerati condivisibili ai fini della possibile classificazione degli stessi come "beni essenziali". Al riguardo, potrebbero essere definiti accordi di utilizzo di aree comuni o di aree distinte all'interno del deposito di altri operatori di trasporto.
- 44) Le altre condizioni per la verifica dell'essenzialità del bene sono di seguito indicate:
- 44.1) (CARATTERISTICA 2) "*Non sostituibilità*": condizione verificata quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente e semplicemente adattabili per l'utilizzo nell'ambito dei servizi di TPL. Al riguardo, è necessario quindi che gli impianti di deposito e le officine presentino specifiche caratteristiche come la presenza di macchinari idonei alle attività di manutenzione, impianti di lavaggio veicoli, superfici coperte e scoperte di dimensioni significative. La presenza di questi elementi è necessaria ai fini della classificazione di tali impianti come "non sostituibili" essendo strutture specifiche destinate esclusivamente ai servizi di TPL non reperibili sul mercato da parte di operatori differenti dai PG o comunque già presenti con proprie strutture sul territorio interessato.
 - 44.2) (CARATTERISTICA 3) "*Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili*": condizione verificata quando gli impianti necessari, oltre a non essere reperibili sul mercato:
 - 44.2.1) non possono essere realizzati ex-novo perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici;
 - 44.2.2) ovvero in tempi compatibili con le procedure gara;
 - 44.2.3) qualora pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

In questo caso, limitatamente agli impianti per i quali sia stata già verificata la caratteristica della "non sostituibilità", si ritiene che non sia sempre presente la caratteristica di "non duplicabilità", essendo realizzabili su aree disponibili sul mercato. Tuttavia, per gli impianti che siano stati acquistati o realizzati con il ricorso a contribuzione pubblica, ovvero che siano di proprietà di enti locali (sia direttamente



che per proprie società patrimoniali) si ritiene invece presente la caratteristica di “non duplicabilità a costi socialmente sostenibili” in quanto, qualora non venissero più utilizzati per lo svolgimento del servizio e fossero sostituiti da nuovi impianti determinerebbero costi sociali non sostenibili determinati:

- 44.2.4) dalla necessità per il gestore subentrante di sostenere costi per l’acquisto o realizzazione degli stessi impianti superiori a quelli che sosterebbe utilizzando gli impianti oggetto di contributo e il cui canone di locazione sarebbe ridotto proprio per tenere conto di tale contribuzione;
- 44.2.5) dalla non corretta allocazione delle risorse pubbliche destinate alla stessa contribuzione pubblica che ne deriverebbe.

A questo proposito, non sono state fornite dal GU, sufficienti informazioni inerenti all’eventuale contribuzione pubblica ricevuta per l’acquisizione o la costruzione delle infrastrutture oggetto di classificazione.

44.3) (CARATTERISTICA 4) “Dominanza”: correlata alle tre condizioni precedenti, deve essere verificata sui mercati in cui il GU è attivo e non esclusivamente su quello del bene interessato rispetto a un parametro indicativo di un effettivo controllo sull’asset, come può essere, ma non esclusivamente, la quota di mercato. In questo caso è possibile affermare che vige quindi la condizione di dominanza in riferimento ai mercati in cui il GU, in questo caso gestore incumbent, è attivo e ne ha il monopolio.

45) Pertanto dei Depositi/Aree di sosta attualmente utilizzati per lo svolgimento del servizio sarà messo a disposizione dal GU un unico deposito come dallo stesso comunicato con lettera del 28/06/2023.

Altri beni

46) In questa categoria di beni sono state considerate le sole paline di fermata (di seguito “paline”) che dovranno essere utilizzate per lo svolgimento del servizio del lotto debole oggetto di gara. Di queste una parte saranno trasferite a titolo di proprietà all’IA in quanto ad uso esclusivo per lo svolgimento del servizio oggetto di gara (lotto debole), mentre una parte sarà messa a disposizione a titolo oneroso in quanto utilizzata in uso promiscuo su tratte condivise per l’esercizio dei servizi appartenenti al lotto forte e al lotto debole.

47) Il GU ha quindi provveduto a fornire l’elenco delle suddette categorie di paline, indicando per le prime (utilizzo esclusivo), il prezzo che l’IA dovrà riconoscere per ciascuna di esse al GU, e per le paline ad uso promiscuo, invece, il GU si è limitato ad indicare che dovrà essere stipulato un contratto commerciale di gestione tra lo stesso GU e l’impresa affidataria del servizio. Quest’ultima condizione, seppur ritenuta non soddisfacente dall’EA, non comporta comunque impatti rilevanti ai fini dell’equilibrio economico-finanziario ipotizzato tramite l’elaborazione del PEF simulato.

48) Di seguito sono indicate le quantità per ciascuna categoria di paline:

48.1) **n. 970** paline a titolo di proprietà;

48.2) **n. 1.718** paline in uso promiscuo sulla base di specifico contratto;



○ *Trasferimento del personale*

- 49) Le informazioni richieste dall'EA relativamente al personale disponibile ad essere trasferite all'Impresa Affidataria sono state fornite dal GU solo parzialmente in quanto (come indicato al punto 20.2)). Per ogni addetto non sono state inizialmente fornite tutte le informazioni richieste secondo la normativa vigente sul trattamento dei dati personali da Delibera ART 154/2019 (Annesso 6, Allegato A alla Delibera).
- 50) Il GU, a seguito delle osservazioni mosse dall'EA, ha precisato che *"...l'effettivo perimetro dei lavoratori subordinati che saranno trasferiti al gestore aggiudicatario potrà essere definito solo tenendo conto della manifestazione di volontà dei singoli lavoratori che potrà essere esplicitata al momento dell'aggiudicazione del lotto, considerato che la c.d. clausola sociale è diretta a tutelare l'interesse dei lavoratori alla continuità occupazionale. Nell'elenco trasmesso sono pertanto indicati tutti i lavoratori che, in base all'attività ricognitiva svolta, risultano collegati al trasporto pubblico locale da attribuire al nuovo lotto debole, in quanto assegnati alle sedi di lavoro interessate dal relativo ambito di servizio e quindi potenzialmente interessati al passaggio"*. Contestualmente il GU ha condiviso un nuovo elenco degli addetti tra cui potranno essere selezionati i profili di interesse per l'integrazione nell'organico dell'IA, distinguendo gli operatori tra "ADDETTI GUIDA" e "ALTRI DIPENDENTI" (Amministrazione, altro movimento, manutenzione). L'EA, tuttavia, sottolinea che ai fini della gara, deve essere previsto quanto riportato nella Misura 21, commi 3.a e 3.b della Delibera dell'ART. 154/2019:
- 50.1) *(comma 3.a)) - l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;*
- 50.2) *(comma 3.b)) - alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.*
- 51) L'EA, sulla base del Programma di Esercizio (PDE) definito, ha quantificato il numero di addetti che l'IA dovrà garantire per l'esercizio del servizio:
- 51.1) Addetti alla guida: numero 86**
- 51.2) Personale non viaggiante: numero 8**
- 52) L'IA, quindi, tenendo conto di quanto espresso ai punti precedenti, potrà selezionare dall'elenco fornito dal GU il personale che eventualmente verrà contattato per verificare la disponibilità al trasferimento nel proprio organico e nel rispetto delle prescrizioni delle delibere, normative vigenti e condizioni lavorative.



- **Condizioni di Qualità del servizio**

53) In riferimento a quanto previsto dalla Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che richiede di sottoporre a Consultazione anche *“la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni”*, si riportano nelle sezioni e paragrafi seguenti alcune prescrizioni in merito ai suddetti elementi.

- *Standard di qualità del servizio*

54) Nel capitolato di gara saranno individuati degli specifici indicatori, ossia *“Standard di qualità del servizio”*, ai fini della valutazione del livello di qualità del servizio esercito. Contestualmente a tali standard saranno definite le relative penali in caso di mancato raggiungimento dei valori stabiliti. Gli standard dovranno tenere conto anche degli ulteriori impegni assunti dall'IA in sede di offerta. I valori di riferimento degli indicatori di qualità e prestazione (KPI) saranno individuati nel capitolato di gara.

55) In merito al materiale rotabile, i PG dovranno offrire un parco veicolare che includa mezzi in regola con le disposizioni della LEGGE n. 156 del 9 novembre 2021 in merito alla classe di emissione e le altre prescrizioni attinenti.

56) Tra i criteri di valutazione saranno inclusi elementi premianti per le offerte che assicurino una migliore qualità dei mezzi, rispetto agli standard fissati dalla normativa quali riduzione dell'impatto ambientale, maggior affidabilità e comfort per l'utenza, nonché rispetto ad un piano di rinnovo della flotta bus da sviluppare durante il periodo di affidamento del servizio.

57) Si prevede, infine, che siano obbligatoriamente possedute le differenti certificazioni di qualità previste per le aziende operanti nel settore del trasporto pubblico.

- *Organizzazione della rete*

58) Nell'ambito della gara, quindi, l'EA ritiene opportuno verificare le capacità dei PG di progettare ed offrire servizi innovativi nell'ambito dei servizi flessibili (o a chiamata) secondo specifici criteri di progettazione che saranno opportunamente indicati nella stessa documentazione di gara.

59) A tal fine, tra i criteri di valutazione saranno considerate anche le competenze dei PG rispetto sia rispetto alla gestione dei servizi flessibili (a chiamata) che al mantenimento i dei KPI e qualità dei servizi eserciti.

60) Saranno, pertanto, definiti meccanismi premiali per le offerte che dimostrino una forte capacità di progettazione dei servizi convenzionali e/o flessibili (anche grazie all'adozione di strumenti tecnologici e soluzioni digitali, finalizzate ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, anche non tradizionale/di linea come i servizi DRT – Demand Responsive Transport).

61) A tal fine, nel capitolato, siglato con IA saranno inserite, e quindi riprese nel Contratto di Servizio, adeguate clausole finalizzate a regolare l'applicazione degli elementi di



flessibilità/innovazione, nonché degli aspetti organizzativi dell'offerta dell'Impresa Affidataria.

