



CITTÀ DI ISERNIA

Medaglia d'Oro

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO AI SENSI DELLA DELIBERA ART N.154/2019

Procedura per l'affidamento dei servizi di TPL urbani su gomma
nel Comune di Isernia

INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA.....	4
2.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento	4
2.1.1. Normativa comunitaria.....	4
2.1.2. Normativa nazionale	4
2.1.3. Legislazione regionale.....	5
2.1.4. Criteri e disposizioni dettati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)	6
2.2. Contesto operativo di riferimento.....	7
3. ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	10
4. PREVISIONI DEL BANDO DI GARA IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI.....	11
4.1. Materiale rotabile di nuova acquisizione	11
4.2. Materiale rotabile esistente	12
4.3. Beni immobili.....	13
4.4. Beni mobili.....	15
4.5. Monitoraggio degli investimenti	15
5. DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	17
6. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	18
7. CRITERI DI AGGIUDICAZIONE.....	19
8. OBIETTIVI DEL CDS	20
9. PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE	22
10. PIANO DI ACCESSO AL DATO.....	25
11. ALLOCAZIONE DEI RISCHI.....	26
12. ALLEGATI ALLA RDA	27



1. PREMESSA

In previsione della procedura di gara per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale urbani di competenza del Comune di Isernia, e nel rispetto di quanto previsto al paragrafo 2, art. 7 del Regolamento (CE) 1370/2007, che indica la necessità di dare pubblicità dell'avvio delle procedure di gara almeno un anno prima dell'avvio delle stesse procedure, il Comune di Isernia ha provveduto in data 18/03/2020 a rendere noto tramite avviso di preinformazione l'avvio di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale sul proprio territorio comunale (GU 2020/S 058-138878), successivamente aggiornata e integrata in data 06/11/2024 (GU S 216/2024, n° pubblicazione avviso 674652-2021).

Nel rispetto poi della normativa nazionale e degli interventi regolatori dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di qui in avanti ART), ed in particolare della Delibera n. 154/2019 (*"Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017"*), ai sensi delle stesse Delibera, il presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA).

La presente RdA è rivolta a garantire trasparenza nelle scelte effettuate in termini di beni essenziali, indispensabili e commerciali, nonché nelle misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato. Sono poi specificati i criteri che verranno adottati per definire il PEF simulato ed i requisiti di partecipazione rivolti a garantire l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali partecipanti alla gara.

2. INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA

2.1. CONTESTO NORMATIVO E AMMINISTRATIVO DI RIFERIMENTO

2.1.1. NORMATIVA COMUNITARIA

A livello comunitario, l'affidamento in questione soggiace alla disciplina del Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007 n. 1370 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai *“servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70”*.

Si rileva, in particolare, che l'art. 5 par. 3 del Regolamento poc'anzi richiamato stabilisce l'obbligo per *“l'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno”* di *“aggiudica[re] i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 e 6”*. È stabilito, altresì, che *“la procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi”*.

Si tenga presente che, anche in base alle indicazioni a suo tempo contenute nella *“Segnalazione Congiunta”* dell'AGCM, dell'ANAC e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 25 ottobre 2017, anche per le concessioni di trasporto pubblico locale disciplinate dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 deve ritenersi operante il principio, di applicazione generale, di autonomia contrattuale delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 8 del D. Lgs. n. 36/2023 (Nuovo Codice Appalti), in base al quale *“nel perseguire le proprie finalità istituzionali le pubbliche amministrazioni sono dotate di autonomia contrattuale e possono concludere qualsiasi contratto, anche gratuito, salvi i divieti espressamente previsti dal codice e da altre disposizioni di legge”*.

Ne deriva che, nell'esercizio delle proprie competenze (legislative e amministrative), il Comune di Isernia è in via di principio libera di scegliere la procedura che ritiene più opportuna per l'affidamento del servizio in questione.

2.1.2. NORMATIVA NAZIONALE

Il quadro normativo nazionale applicabile all'affidamento in esame consta, orientativamente, dei seguenti testi legislativi e regolamentari.

- ✓ D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, recante *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”* (ancorché limitatamente alle parti non contrastanti con le norme statali successive e sulle quali non siano intervenute singole leggi regionali).
- ✓ Art. 1, comma 300, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante *“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)”*, il quale istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, con il compito di *“creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma”* e di *“presenta[re] annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale”*.



- ✓ Art. 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, recante *“Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario”*, convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, L. 7 agosto 2012, n. 135, istitutivo del *“Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario”*.
- ✓ Art. 3-bis, D.L. n. 138/2011, il quale ha imposto la definizione del perimetro degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali e omogenei cui riferire l’organizzazione e lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (inclusi i servizi di trasporto pubblico locale), istituendo o designando i relativi Enti di governo.
- ✓ Artt. 27 e 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, recante *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”*, convertito in Legge con modificazioni, dall’ art. 1, comma 1, L. 21 giugno 2017, n. 96. Le citate disposizioni si riferiscono, in particolare, al perseguimento degli obiettivi di promozione della concorrenza e di lotta all’evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale.
- ✓ Decreto Ministeriale 28 marzo 2018, n. 157, volto alla *“Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione”*.
- ✓ Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*, il quale individua le procedure di affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, tra cui il TPL, ponendo in capo agli Enti competenti obblighi di trasparenza e pubblicità e demandando alle Autorità di settore l’individuazione dei costi di riferimento del servizio.

2.1.3. LEGISLAZIONE REGIONALE

Il quadro normativo regionale applicabile all’affidamento in esame è il frutto di vari interventi legislativi che si sono susseguiti nel tempo.

In particolare, la disciplina organica di settore inizialmente introdotta dal legislatore regionale è contenuta nella legge 20 agosto 1984, n. 19, recante *“Norme in materia di trasporti di competenza regionale”*, ad oggi solo in parte in vigore.

L’assetto normativo regionale del trasporto pubblico locale ha, del resto, subito profonde innovazioni a seguito dell’entrata in vigore delle disposizioni di carattere nazionale intervenute in materia di trasporto pubblico locale e, nella specie, del D. Lgs. n. 422/1997. Le modifiche ed integrazioni della legge anzidetta hanno trovato concretizzazione nella successiva legge regionale 24 marzo 2000, n. 19 recante *“Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale”*.

Tale legge, nelle sue principali disposizioni, è stata poi oggetto di ulteriori modifiche, da parte di vari atti normativi.

Si ricordano in particolare:

- ✓ La legge regionale 8 agosto 2010 n. 16, recante *“Misure di razionalizzazione della spesa regionale”*. La disposizione più significativa della legge regionale n. 19/2000 che ha subito una modifica per effetto dell’intervento legislativo in questione è l’art. 5, nel quale sono individuati i compiti e le funzioni di carattere unitario esercitati dalla regione in materia di trasporto pubblico locale. In particolare, il comma 1 risulta modificato alla lettera d) con riferimento ai servizi minimi; nella specie, viene attribuito



esplicitamente alla Regione il compito di definire la rete dei servizi minimi di trasporto pubblico locale di area extraurbana, oggetto dell'affidamento di cui in questa sede trattasi.

- ✓ La legge regionale 4 maggio 2016, n. 5, rubricata *“Legge di stabilità regionale 2016”*, la quale, nel modificare l'art. 11 della summenzionata legge n. 19/2000, ha rafforzato le competenze della Giunta Regionale in materia di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla definizione dell'assetto dei servizi minimi.
- ✓ La legge regionale 4 maggio 2015, n. 9, recante *“Legge di stabilità regionale 2015”* la quale ha chiarito all'art. 9, con specifico riferimento all'individuazione sul piano quantitativo dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, la necessità di mantenere *“fermo l'ammontare chilometrico della rete dei servizi minimi, approvata con Delib. G.R. n. 972 del 1° dicembre 2010, da porre a base di gara”*.

2.1.4. CRITERI E DISPOSIZIONI DETTATI DALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Il quadro normativo che si è fino ad ora delineato deve, da ultimo, essere completato con il richiamo alle disposizioni dettate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti suscettibili di trovare applicazione con riferimento all'affidamento di cui trattasi. Si richiamano, in particolare:

- ✓ Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti (ART) n. 48/2017, rubricata *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*¹.
- ✓ Deliberazione dell'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) n. 154/2019, rubricata *“Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017”*.
- ✓ Deliberazione n. 64/2024 (*“Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022”*);
- ✓ Deliberazione n. 177/2024 (*“Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato “A” alla delibera n.22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato “A” alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022. Conclusione del procedimento*).

In questo contesto appare, infine, utile citare anche la Delibera n. 53/2024 (*“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”*), nonché le Delibere che annualmente l'ART pubblica per la determinazione annuale del margine di utile ragionevole per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada (qui si considera la Delibera n. 39/2025).

¹ La definizione del Bacino e dei lotti di riferimento è di competenza della Regione Molise, di conseguenza non si è proceduto alla redazione della Relazione sui Lotti di gara. Oltretutto le ridotte dimensioni del servizio urbano di Isernia non consentono divisioni in più lotti.

2.2. CONTESTO OPERATIVO DI RIFERIMENTO

La rete di trasporto pubblica attuale è quella risultante dalla Delibera di G.R. n. 375 del 20/05/2011 con la quale la Regione Molise approvava la rete dei servizi minimi di trasporto urbano del Comune di Isernia.

La rete è attualmente formata da 9 linee, delle quali 4 a sviluppo prevalentemente urbano e 5 a sviluppo prevalentemente suburbano. È organizzata secondo uno schema a sviluppo circolare rispetto alla conformazione urbanistica della città ed alla sua viabilità principale.

La rete si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 139 Km e presenta valori di attrattiva che sono rimasti essenzialmente invariati nel corso degli anni.

Tab. 1 – Principali caratteristiche dell’attuale servizio di TPL urbano di Isernia

Chilometri annui contrattuali	333.280
Numero linee	9
Km annui medi percorsi per singola linea	37.031
Popolazione servita	20.731
Area servita (km ²)	69,15
Lunghezza della rete (km)	143

L’attuale operatore gestisce il servizio di TPL urbano per effetto di successive proroghe che nel corso del tempo hanno contribuito a determinare una riduzione dell’efficienza e dell’efficacia del servizio contribuendo alla scelta di avviare una procedura di gara per la scelta del nuovo gestore. Ciò appare evidente dall’evoluzione dei ricavi tra traffico registrata negli ultimi anni e di seguito rappresentati², così come dall’assoluta assenza di investimenti da parte dell’attuale Gestore negli ultimi anni, sia con riferimento al materiale rotabile, sia in tecnologie per l’infomobilità, la bigliettazione elettronica, il monitoraggio ecc.

Tab. 2 – Evoluzione dei ricavi da traffico per tipologie di titolo (Valori in Euro IVA esclusa)

Tipologia	Prezzo unitario	Ricavi 2019	Ricavi 2020	Ricavi 2021	Ricavi 2022	Ricavi 2023
Biglietto corsa semplice	0,62	64.832,00	34.382,00	32.912,00	36.060,00	32.182,00
Abbonamento mensile a vista 1 linea	13,22	37.037,00	15.912,00	11.982,00	17.126,00	18.568,00
Abbonamento mensile a vista 2 linee	16,11	22.341,00	11.380,00	9.373,00	10.764,00	8.568,00
Abbonamento mensile a vista intera rete	25,15	731,00	388,00	663,00	1.692,00	2.195,00
Abbonamento mensile studenti	11,57	-	-	-	-	-
Abbonamento mensile intera rete ridotto	12,57	148,00	103,00	137,00	137,00	137,00
Totale		125.089,00	62.165,00	55.067,00	65.779,00	61.650,00

Si sottolinea che le tariffe saranno oggetto di modifiche attraverso una specifica Delibera di Giunta Comunale che individuerà un nuovo sistema tariffario, la cui entrata in vigore sarà prevista in parallelo all’attivazione dei servizi a seguito della gara, così come rappresentato nella tabella che segue.

² Pur non disponendo di dati sui passeggeri trasportati i valori sui ricavi evidenziano le non buone performance dell’attuale assetto e, di conseguenza, la necessità di procedere verso un ridisegno del servizio di TPL e la definizione di nuovi obiettivi in termini quantitativi e qualitativi.

Tab. 3 – Nuovo sistema tariffario

Titolo di viaggio	Costo
Biglietto corsa semplice	1,00 €
Biglietto orario (180 minuti)	1,50 €
Abbonamento mensile a vista 1 linea	15,00 €
Abbonamento mensile a vista intera rete	25,00 €
Abbonamento mensile studenti	8,00 €
Abbonamento mensile agevolato	15,00 €

Riprendendo poi le analisi realizzate nell'ambito del nuovo PGU emerge una progressiva diminuzione, sia in termini percentuali rispetto al numero di abitanti che in termini assoluti, della domanda di mobilità soddisfatta dal TPL urbano. Le motivazioni vanno ricercate non solo nella conformazione della Città, ma anche nel fatto che, i servizi di trasporto pubblico sono poco attrattivi, in termini di qualità dei mezzi, percorsi, frequenze e orari di servizio (ancora più grave nei giorni festivi), regolarità. D'altro canto la scarsa presenza di fenomeni di congestione, rende influente la mancanza di corsie preferenziali e percorsi dedicati ai mezzi pubblici.

Le ulteriori criticità riguardano in primo luogo la sostanziale riduzione delle risorse destinate al settore che si sta verificando negli ultimi decenni che si è riflessa sul servizio urbano ed extraurbano, sia in termini di diminuzione delle percorrenze complessive, sia di decremento della sua qualità e regolarità. Inoltre si evidenzia una carenza dei mezzi adibiti al servizio urbano tanto che il Comune di Isernia ha dovuto provvedere all'acquisto di 4 vetture per evitare la sospensione del servizio. Ciononostante, il parco circolante, risulta ancora inadeguato in termini di affidabilità e rispetto della normativa antinquinamento, con riflessi evidenti e frequenti sulla regolarità del servizio e sul comfort, nonché sulla accessibilità per i diversamente abili. Altro grosso limite del sistema è la sua modesta "visibilità", sia per la scarsa organizzazione delle fermate (a volte neanche segnalate ed in pochi casi attrezzate con pensiline, adeguate paline, informazioni ai passeggeri), sia per la difficile comprensione dell'orario di esercizio che nel corso degli anni si è modificato in maniera estemporanea.

Ulteriore problema è quello relativo alla copertura del servizio di alcune porzioni del territorio di più recente urbanizzazione o destinate a prossimi insediamenti, in particolare la "Castagna" e la "Nunziatella".

Il tutto si traduce, pur in presenza di una produzione chilometrica significativa, in uno scarso indice di utilizzazione del servizio che, in definitiva, non costituisce, una reale alternativa modale, quanto piuttosto l'unica forma di trasporto per alcune fasce di popolazione.

Su queste premesse nell'ambito del già citato PGU si è proceduto al ridisegno della rete attraverso una razionalizzazione dei servizi e una migliore distribuzione sia territoriale che temporale; tale processo ha quindi determinato una ridefinizione delle caratteristiche dei servizi di TPL urbano, oggetto di gara, come di seguito schematicamente indicati.

Tab. 4 – Nuove linee oggetto della procedura di gara

Linee	Vett*km annue	Velocità commerciale (km/h)
Linea 1 "Tangenziale Stazione-San Lazzaro-Stazione-H-Stazione"	26.583,70	18,1
Linea 2 "Tangenziale-Corso-Risorgimento"	25.807,16	18,3
Linea 3 "Stazione-C. Garibaldi-Università-Corso Risorgimento-Tribunale"	20.627,44	17,7
Linea 4 "Capruccia"	19.254,28	18,6
Linea 5 "Stazione-San Lazzaro-Salietto-H-Stazione"	19.827,48	18,6
Linea 6 "Stazione-H-Fragnete-H-Stazione"	12.645,02	18,6
Linea 5/6 "Stazione-H-Fragnete-Salietto-San Lazzaro-Stazione-H"	19.098,40	19,0
Linea 7 "Stazione-San Lazzaro-Colle Martino-H-Stazione"	27.377,28	20,5
Linea 8 "H-Stazione-San Lazzaro-Castelromano-San Lazzaro-Stazione-H-Stazione"	52.791,81	19,1
Linea 9 "Cimitero-Motorizzazione"	5.874,74	23,1
Linea 10 "Circolare"	23.857,70	18,2
Totale	253.745,01	18,8

Circa la tipologia di affidamento il Comune intende utilizzare una procedura ad evidenza pubblica aperta a tutti gli operatori economici in possesso dei relativi requisiti e senza fase di prequalifica, nel rispetto dei principi dettati dalla normativa comunitaria e delle sole norme del Codice dei Contratti Pubblici che saranno richiamate per analogia nella documentazione della procedura.

Al fine di completare il quadro relativo alla tipologia di affidamento del servizio prescelta nel contesto qui esaminato, deve infine segnalarsi che il Comune intende adottare, per l'affidamento in questione, il modello di remunerazione "*net cost*" (coerentemente con la prospettata, corretta applicazione delle disposizioni comunitarie in tema di "*concessioni*"), nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza del gestore del servizio.



3. ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

In data 12/02/2025 è stata avviata la procedura di consultazione dei portatori di interesse attraverso la pubblicazione sul sito web istituzionale del Comune di Isernia di una specifica Relazione rivolta:

- a) all'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal Gestore Uscente o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- b) alla ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- c) alla definizione delle condizioni di qualità del servizio;
- d) alla specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori;
- e) all'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio;
- f) alla definizione dello schema di PAD.

Oltre alla pubblicazione sul sito del Comune si è proceduto a dare comunicazione, tramite posta elettronica certificata, dell'avvio della consultazione ai principali stakeholder regionali e nazionali.

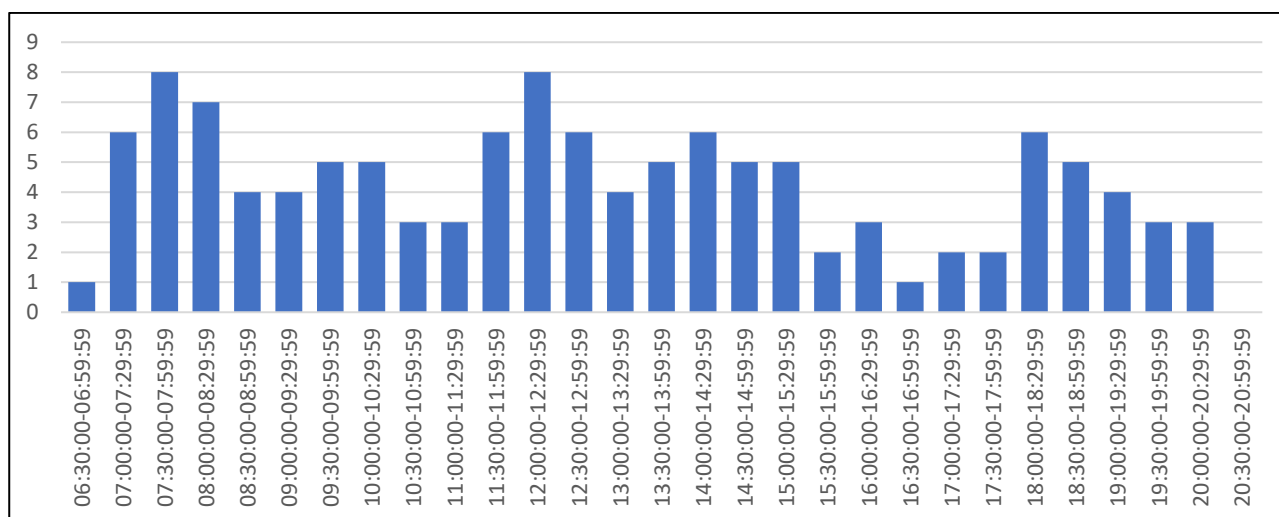
La procedura si è conclusa il 14/03/2025 senza che sia pervenuta alcuna osservazione o contributo.

4. PREVISIONI DEL BANDO DI GARA IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI

La stima del numero necessario di autobus necessari per la realizzazione dei servizi di TPL urbano a gara si basa sull'individuazione del numero di mezzi contemporaneamente in circolazione durante le ore di maggiore offerta, ovvero durante le c.d. ore di punta, nel periodo scolastico.

Nel grafico che segue è rappresentato il numero di mezzi necessario e sufficiente all'esercizio dei servizi di TPL urbano previsto dal nuovo Programma di esercizio, con una distribuzione di 30 minuti. Ebbene dall'analisi emerge la necessità di svolgere il servizio con un numero minimo di autobus pari a 8. A tale stima si è poi provveduto ad aggiungere le scorte tecniche stimando in 9 il numero di autobus necessari per la realizzazione dei servizi.

Graf. 1 – Distribuzione degli autobus necessari per la realizzazione del servizio di TPL urbano nelle ore di punta



Rispetto ai bus*km a gara è possibile quindi valutare in circa 31.000 bus*km la media annua di utilizzo di ciascun mezzo, scorte escluse.

4.1. MATERIALE ROTABILE DI NUOVA ACQUISIZIONE

Nel corso degli ultimi anni il Comune di Isernia ha provveduto all'acquisto di 4 autobus diesel usati, successivamente messi a disposizione dell'azienda per la realizzazione del servizio di TPL urbano. Di seguito le principali caratteristiche dei mezzi.

Tab. 5 – Caratteristiche dei mezzi concessi in comodato d'uso dal Comune all'attuale Gestore (1/2)

N.	Modello	Data 1° immatricolazione	Lunghezza	Classe Ambientale	Alimentazione
1	MAN LIONS CITY M	03/12/2009	8,61	EURO 5	GASOLIO
2	FIAT FIAT CITY 21	27/01/2012	6,36	EURO 5	GASOLIO
3	DAIMLERGHYSLER AG 906	14/05/2008	7,35	EURO 4	GASOLIO
4	SCANIA SCANIA CITYWIDE LE	14/08/2014	12,00	EURO 5	GASOLIO

**Tab. 6 – Caratteristiche dei mezzi concessi in comodato d'uso dal Comune all'attuale Gestore (2/2)**

N.	Posti a sedere	Posti in piedi	Posti carrozzella	Pedana disabili	Impianto di climatizzazione
1	21	38	1	SI	SI
2	11	10	1	SI	SI
3	9	11	1	SI	SI
4	37	46	1	SI	SI

Si specifica che il Comune ha provveduto ad acquistare, tramite procedura MEPA, con ordine esecutivo n° 8277200, del 22/12/2024, n° 4 autobus con motore elettrico plug-in modello IVECO E-WAY, lunghezza 10,7 m, la cui consegna è prevista entro il 2026. Entro il 2026 è inoltre previsto l'acquisto da parte del Comune, per effetto delle risorse che saranno messe a disposizione dalla Regione Molise (DGR n. 471 del 15/10/2024), e la messa su strada di ulteriori 3 autobus elettrici da 6 metri circa.

4.2. MATERIALE ROTABILE ESISTENTE

L'attuale Gestore dei servizi di TPL urbani al 31/12/2024 ha indicato di essere in possesso di 6 autobus utilizzati per svolgere i servizi disciplinati dal contratto di servizio siglato tra la stessa azienda e il Comune di Isernia. A questi si sommano i 4 autobus acquistati dal Comune di Isernia e già indicati nel paragrafo precedente. Di seguito si riportano alcune caratteristiche del parco autobus di proprietà dell'attuale Gestore.

Tab. 7 – Caratteristiche dei mezzi di proprietà dell'attuale Gestore (1/2)

N.	Modello	Data 1° immatricolazione	Lunghezza	Classe Ambientale	Alimentazione
1	IRISBUS CITYCLASS 491E.10.29U97/3P	31/12/2000	10,795	EURO 3	Diesel
2	IRISBUS CITYCLASS 491E.10.29U97/3P	31/12/2000	10,795	EURO 3	Diesel
3	IRISBUS 200E.8.17	07/04/2006	7,86	EURO 3	Diesel
4	IRISBUS 200E.8.17	07/04/2006	7,86	EURO 3	Diesel
5	IRISBUS 200E.8.17	21/04/2006	7,86	EURO 3	Diesel
6	IRISBUS 200E.8.17	21/04/2006	7,86	EURO 3	Diesel

Tab. 8 – Caratteristiche dei mezzi di proprietà dell'attuale Gestore (2/2)

N.	Posti a sedere	Posti in piedi	Posti carrozzella	Pedana disabili	Impianto di climatizzazione
1	19	72	1	SI	-
2	19	72	1	SI	-
3	12	42	1	SI	-
4	12	42	1	SI	-
5	12	42	1	SI	-
6	12	42	1	SI	-

I mezzi acquistati anche grazie a contributi da parte della Regione Molise risultano totalmente ammortizzati e non più caratterizzati da specifici vincoli d'uso.

Rispetto alla classificazione dei beni strumentali prevista dalla Delibera ART, nonché considerando che anche per gli autobus di proprietà dell'attuale Gestore e acquistati attraverso co-finanziamenti pubblici alla data di avvio dei nuovi servizi prevista non sarà in essere alcun vincolo di destinazione e che in relazione all'attuale normativa a partire dal 1° gennaio 2024 gli autobus con classe ambientale fino ad Euro 3 non potranno circolare (salvo specifiche deroghe), nessuno degli autobus di proprietà dell'attuale Gestore è classificato

come “indispensabile”. Nello specifico, e ricordata l’assenza di vincoli di destinazione, per tutti gli autobus di proprietà del Gestore si riscontra che:

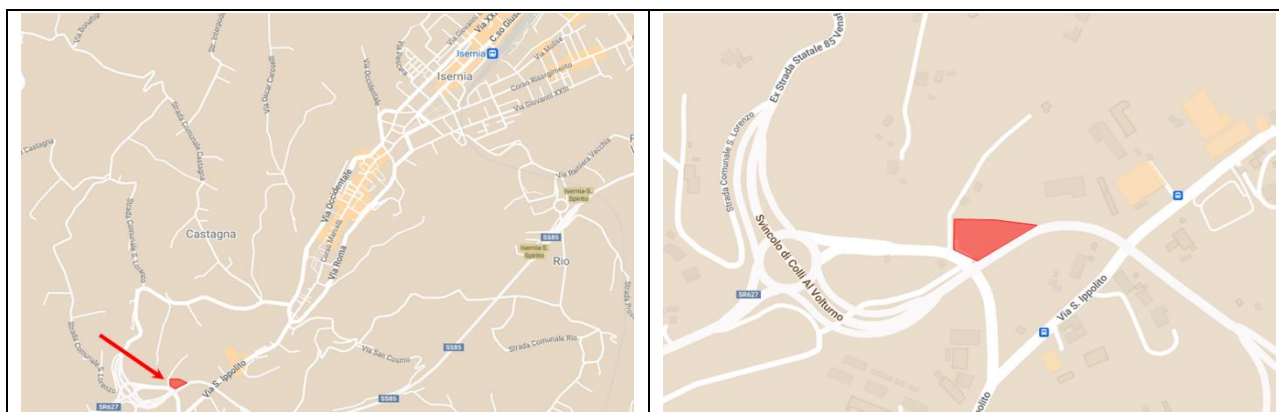
- la condizione di non condivisibilità è accertata in quanto il materiale rotabile ammette necessariamente un uso esclusivo e concorrente;
- la condizione di non sostituibilità si considera non appurata in considerazione della estremamente ridotta quantità di autobus necessari per garantire il servizio di TPL urbano del Comune di Isernia e, di conseguenza, della possibilità di reperire il materiale rotabile presso il mercato primario dei veicoli (nuovi) e/o presso quello secondario (usati), entro tempistiche che verranno definiti in sede di gara;
- la condizione di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili non è verificata con riguardo agli autobus di proprietà del Gestore attuale. Tale condizione, infatti, è verificata solo allorché l’assenza di un adeguato mercato secondario dei veicoli rischierebbe di produrre, sul gestore uscente, effetti economici negativi, senza peraltro determinare vantaggi sostanziali né dal punto di vista del servizio (e dunque nell’interesse dell’ente affidante, degli enti soci e degli utenti) né dal punto di vista del nuovo gestore. La condizione di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili si può verificare anche in presenza di cospicui contributi pubblici, non ancora ammortizzati, per l’acquisto del bene che determinerebbero un extra costo per la collettività qualora i beni contribuiti fossero sottratti al servizio.

In relazione a quanto esposto gli autobus di proprietà dell’attuale Gestore possono essere classificati come “commerciali”, mentre gli autobus di proprietà del Comune già in possesso dell’attuale Gestore pur se valutati come “indispensabili” potranno essere oggetto di offerta migliorativa dei partecipanti alla gara.

4.3. BENI IMMOBILI

L’attuale Gestore dei servizi utilizza un’area per il deposito dei mezzi dove è presente anche un impianto di erogazione del carburante. L’area, localizzata presso contrada Annunziata, dista poco più di 3 km dalla stazione ferroviaria di Isernia e meno di 1 km dall’Ospedale. L’area, di proprietà dell’attuale Gestore, non presenta superfici con piazzali coperti e si sviluppa su 2.840 mq.

Fig. 1 – Localizzazione del deposito utilizzato dall’attuale Gestore



Superficie rimessaggio coperta in mq	0
Superficie di piazzale scoperto in mq	2.840
Numero di veicoli ricoverati nell’area	13
Superficie officina e uffici in mq	0
Impianto di erogazione carburante	Presente
Impianto di pulizia veicoli	Assente

Per effetto dell'analisi delle caratteristiche dell'area utilizzata dall'attuale Gestore, e in parte del fatto che l'individuazione da parte di una eventuale Impresa affidataria diversa dall'incumbent di un nuovo deposito a servizio del TPL urbano di Isernia, in relazione al territorio del Comune di Isernia e alla presenza di aree e strutture destinabili alla funzione di deposito nell'area del servizio, non appare particolarmente critica, si è ritenuto di non considerare né essenziale né indispensabile l'area attualmente utilizzata dal Gestore.

Facendo riferimento alle attuali fermate del TPL urbano di Isernia, di seguito sono proposte il numero di fermate per singola linea. Ogni fermata è dotata di palina classica, ovvero le informazioni sono riportate su pannelli prestampati. Diverse fermate sono inoltre dotate di pensiline.

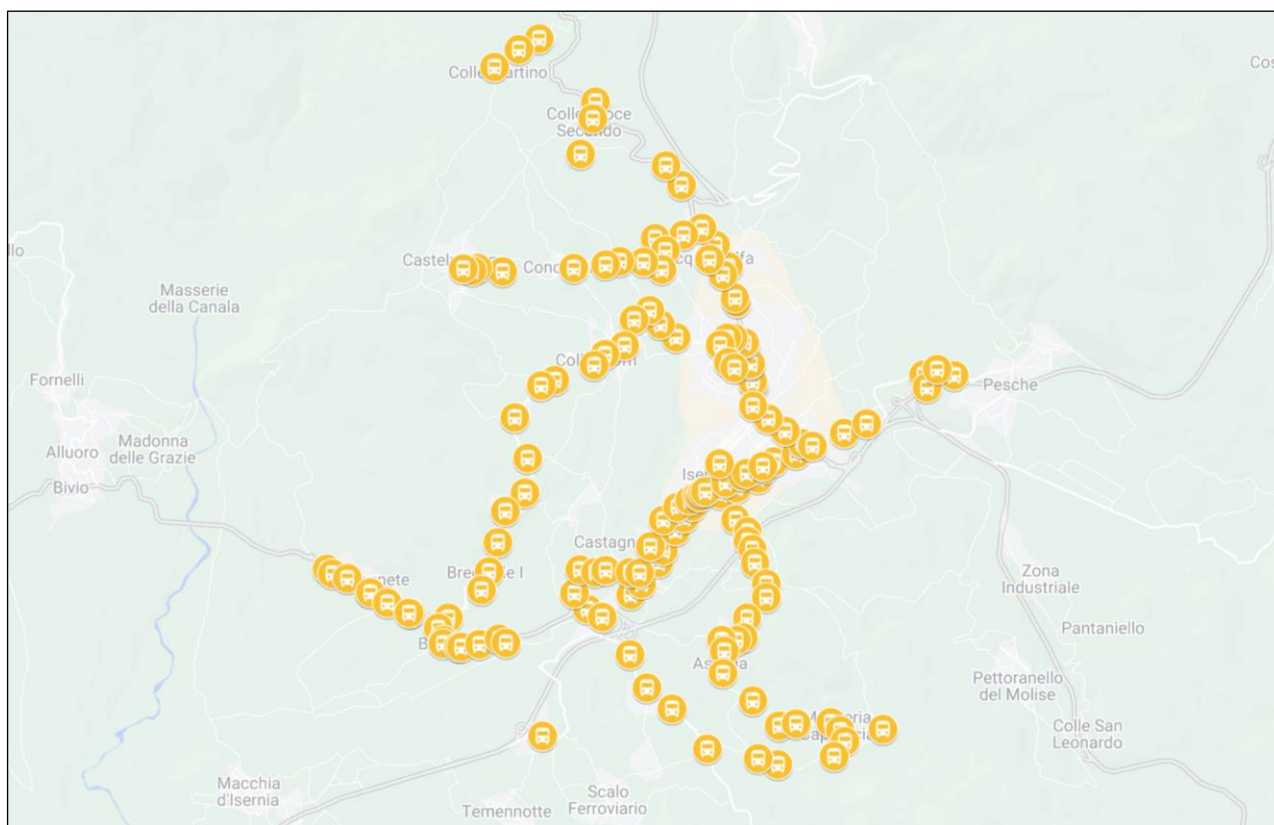
Tab. 9 – Linee attuali di TPL urbano del Comune di Isernia e numero di fermate

Linea	Numero di fermate
Linea 1 Rossa	32 fermate
Linea 2 Verde	29 fermate
Linea 3 Blu (Università)	28 fermate
Linea 4 Celeste (Capruccia)	20 fermate
Linea 5 Celeste (Saliotto)	22 fermate
Linea 6 Celeste (Fragnete)	34 fermate
Linea 7 Celeste (Colle Martino)	31 fermate
Linea 8 Celeste (Castelromano)	36 fermate

Nello specifico il numero di pensiline a supporto delle diverse fermate sono 148, tutte di proprietà del Comune e tutte a messaggio fisso. Nella figura che segue è rappresentato un esempio di paline e pensilina poste su via Roma, mentre nella successiva cartina sono posizionate su mappa le diverse fermate.

Fig. 2 – Esempio di palina e pensilina del TPL urbano del Comune di Isernia



Fig. 3 – Posizionamento delle paline di proprietà del Comune di Isernia

Ai punti di fermata è riconosciuto il carattere di essenzialità in quanto oggetto di pianificazione da parte del Comune di Isernia. I percorsi delle linee che andranno a definire il nuovo servizio di TPL urbano comprensivi dei punti di fermata dovranno essere rispettati dal futuro gestore dei servizi.

Per le attrezzature di fermata, invece, è stata analizzata la sussistenza delle caratteristiche di condivisibilità, sostituibilità, duplicabilità e dominanza. Le attrezzature di fermata censite nel corso della ricognizione dei beni strumentali sono costituite da paline semplici, con o senza pensilina.

In relazione a quanto indicato sono considerate sussistenti le condizioni di condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità e dominanza per le strutture fisse (pensiline), tutte di proprietà del Comune di Isernia.

4.4. BENI MOBILI

Per quanto riguarda i sistemi di infomobilità, monitoraggio del servizio e bigliettazione telematica si sottolinea la loro sostanziale assenza. L'importanza di tali beni, tuttavia, rende necessaria la presenza di uno specifico piano per la sostituzione e riqualificazione degli stessi, che potrà essere oggetto di valutazione in sede di affidamento dei servizi. In ogni caso, l'introduzione di moderni sistemi di bigliettazione, ma anche di gestione informatizzata della flotta, attualmente assente, sono in fase di definizione e saranno specificati nella documentazione di gara (caratteristiche, tempi di realizzazione, ecc.).

4.5. MONITORAGGIO DEGLI INVESTIMENTI

In sede di gara ciascun Concorrente sarà chiamato a presentare il proprio Piano degli investimenti, con distinzione tra investimenti in materiale rotabile, tecnologie, beni infrastrutturali e altro, per tutta la durata



dell'affidamento. Il monitoraggio del rispetto del Piano degli investimenti avrà cadenza annuale e sarà oggetto, nei limiti delle responsabilità riconducibili all'Impresa affidataria, di specifiche penali in caso di mancato allineamento rispetto agli investimenti consultivi. Gli investimenti non realizzati, inoltre, determineranno una situazione di sovra-compensazione alla fine di ciascun periodo regolatorio, con conseguente avvio delle procedure di recupero della sovra-compensazione e di riequilibrio economico-finanziario del PEF.

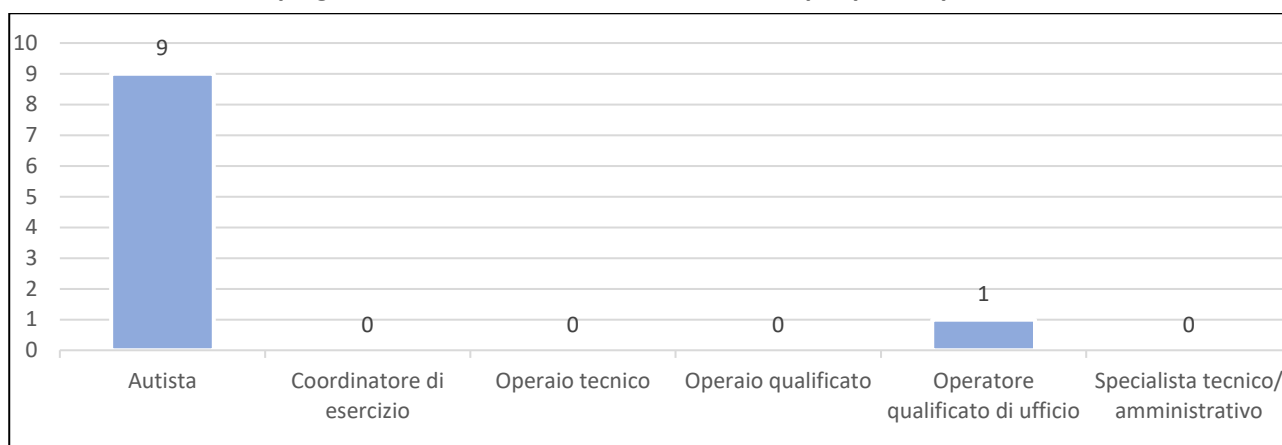
I principali impegni assunti dall'Impresa aggiudicataria nel proprio Piano degli investimenti e i risultati raggiunti saranno oggetto di una specifica sezione della Carta dei Servizi, da pubblicare annualmente sia sul sito dell'Impresa che sul sito istituzionale del Comune di Isernia. Nella stessa Carta dei Servizi, all'interno della sezione dedicata alla descrizione dei servizi, saranno inoltre pubblicati i principali indicatori natura operativa e/o gestionale, come ad esempio il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.

5. DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO

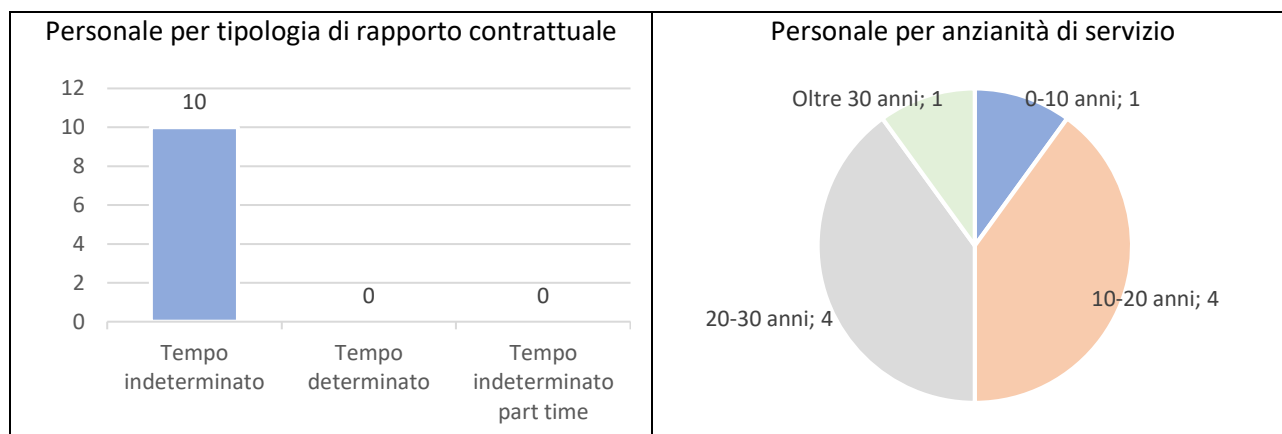
I dati relativi al personale sono stati raccolti presso l'attuale Gestore, in particolare si è proceduto alla raccolta dei dati relativi al personale direttamente impiegato per la realizzazione dei servizi di TPL urbano. Più nello specifico sono stati acquisite le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire" della Delibera n. 154/2019, successivamente oggetto di consultazione pubblica.

Al 31/12/2024 il personale addetto è pari a 10 unità, di cui 9 autisti. Tutto il personale è assunto a tempo indeterminato, e solo in un caso si riscontra un'anzianità di servizio superiore a 30 anni.

Graf. 2 – Personale impiegato dall'attuale Gestore al 31/12/2024 per profilo professionale



Graf. 3 – Personale impiegato dall'attuale Gestore al 31/12/2024 per tipologia di rapporto contrattuale e anzianità



Si specifica, inoltre, che nel rispetto della Direttiva 2001/23/CE, e del suddetto combinato disposto, si prevede in sede di gara l'obbligo, in caso di subentro, di trasferimento dal Gestore uscente (ad eccezione dei dirigenti) all'Impresa affidataria con l'applicazione del CCNL di settore e del contratto di secondo livello applicato dal Gestore uscente per almeno un anno dalla data di subentro. Eventuali assunzioni successive alla definizione dell'elenco del personale da allegare alla documentazione di gara, saranno possibili solo in caso di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.

6. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

Requisiti di capacità economica/finanziaria.

1. Realizzazione nei migliori 3 anni dell'ultimo quinquennio di un fatturato globale specifico per servizi oggetto dell'appalto per un importo almeno pari a 2 volte il corrispettivo annuo posto a base d'asta (I.V.A. esclusa). In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dal "soggetto associato" nel suo complesso.
2. Patrimonio netto, risultante dalla media dei valori indicati nei bilanci degli ultimi tre esercizi finanziari, pari almeno al 15% (quindici per cento) del corrispettivo annuo posto a base di gara (Art. 48, comma 7 lett. b) del Decreto-Legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96). In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dai singoli operatori economici.
3. Possesso nei 3 esercizi precedenti la data di pubblicazione del bando di un bilancio approvato con un risultato netto positivo. In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dai singoli operatori economici.

Requisiti tecnici/professionali.

1. Possesso delle abilitazioni necessarie all'esercizio dei servizi di TPL. In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dai singoli operatori economici.
2. Aver eseguito nell'ultimo triennio un monte chilometri medio annuo per servizi TPL almeno pari al monte chilometri posti a gara. In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dal "soggetto associato" nel suo complesso.
3. Esecuzione nel migliore anno dell'ultimo triennio antecedente la data di pubblicazione del bando di gara di servizi di trasporto pubblico locale automobilistici con una flotta minima di 10 bus. In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dal "soggetto associato" nel suo complesso.
4. Certificazione di qualità ISO 9001:2015. In caso di concorrente in forma associata (intendendo per tale il soggetto costituito ai sensi degli art. 67 e 68 del D. Lgs 36/2023) il requisito deve essere soddisfatto dai singoli operatori economici.

7. CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

I criteri di aggiudicazione della gara faranno riferimento al criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, prevedendo un punteggio massimo per l'offerta economica pari a 20 punti, mentre per l'offerta tecnica un punteggio massimo di 80 punti.

Con specifico riferimento all'offerta tecnica i punteggi saranno attribuiti prendendo in considerazione i seguenti criteri:

- Bus-km aggiuntivi rispetto al programma di rete a base di gara con riferimento alle linee a servizio dell'Università (criterio quantitativo³);
- Bus-km aggiuntivi rispetto al programma di rete a base di gara con riferimento alle ore notturne (dalle 20:00 alle 24:00) di venerdì e sabato (criterio quantitativo⁴);
- Organizzazione delle corse aggiuntive offerte (criterio discrezionale⁵);
- Giornate gratuite promozionali del servizio di trasporto (criterio tabellare⁶);
- Servizio gratuito per grandi eventi (criterio tabellare);
- Flessibilità contrattuale del servizio proposto – Rapidità adattamento alle modifiche proposte (criterio quantitativo);
- Sistemi evoluti di infomobilità (criterio discrezionale);
- Sistema informativo di rendicontazione proposto (criterio discrezionale);
- Canali evoluti di vendita (criterio discrezionale);
- Misure di contrasto all'evasione tariffaria (criterio discrezionale);
- Installazione di paline informative elettroniche (criterio quantitativo);
- Piano degli investimenti in tecnologie (VAN) (criterio quantitativo);
- Permanenza del personale in servizio oltre la durata del primo anno obbligatorio previsto dalla cd. "Clausola sociale" (criterio tabellare);
- Possesso di certificazioni ISO 39001, 13816:2002 e ISO 14001 (criterio tabellare).

Non saranno ammesse alla valutazione dell'offerta economica, e quindi non concorreranno alla graduatoria di aggiudicazione, i concorrenti che non avranno conseguito in fase di valutazione dell'offerta tecnica almeno 40/80 punti.

³ Punteggi attribuiti mediante applicazione di una formula matematica.

⁴ Punteggi attribuiti mediante applicazione di una formula matematica.

⁵ Punteggi attribuiti in modo discrezionale dalla commissione giudicatrice.

⁶ Punteggi attribuiti su base fissa e predefinita.

8. OBIETTIVI DEL CDS

Gli obiettivi minimi di qualità che verranno valutati in sede di redazione dello schema di Contratto di Servizio (CdS) si riferiscono al set di indicatori definiti dall'ART nella Delibera n. 53/2024. Nello specifico, e in considerazione della possibilità di non applicazione della Delibera per i CdS che rientrano nelle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) 1370/2007 [lettera b), punto 6 della Misura 1], saranno inclusi i gli indicatori esposti nella seguente tabella⁷.

Tab. 10 – Quadro d'insieme degli Indicatori Minimi di Qualità

Indicatore	Obiettivo minimo	Importo unitario penale	Rilevazione
Trasporto integrato (TI)	100%	5% del valore annuo del corrispettivo	Automatica (AVM)
Affollamento del servizio (AFF) ¹	-	-	Automatica (Contapasseggeri)
Conformità del sistema di monitoraggio (AVM)	90%	8% corrispettivo annuo	Automatica (AVM)
Conformità del sistema di rilevazione dei dati (RIL)	90%	8% corrispettivo annuo	Automatica (Contapasseggeri, AVM)
Puntualità	90%	10% corrispettivo annuo	Automatica (AVM)
Affidabilità	97%	10% corrispettivo annuo	Automatica (AVM)
Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (ACV)	100%	€ 100,00/evento	Automatica e visite ispettive
Disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (BTCL)	100%	10% corrispettivo annuo	Automatica
Funzionamento delle validatrici (VAL)	100%	8% corrispettivo annuo	Automatica
Esecuzione dei controlli (H_CTR)	100%	8% corrispettivo annuo	Documentale
Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR (SPMR)	100%	10% corrispettivo annuo	Automatica
Sostenibilità del parco veicolare (SP)	100%	10% corrispettivo annuo	Documentale
Informazioni all'utenza prima del viaggio (INFO_AN)	100%	€ 100,00/evento	Visite ispettive
Informazioni all'utenza durante il viaggio (INFO_DU)	100%	€ 50,00/evento	Visite ispettive
Esecuzione cicli di pulizia programmati (PUL)	100%	€ 100,00/evento	Visite ispettive
Conformità cicli di pulizia eseguiti (PUL_CONF)	100%	€ 80,00/evento	Visite ispettive
Dotazione impianti di climatizzazione (CLIMA)	100%	€ 100,00/giorno	Visite ispettive
Funzionamento impianti di climatizzazione (CLIMA_FUNZ)	100%	€ 100,00/giorno	Visite ispettive
Dotazione tecnologiche (AVM, Contapasseggeri, infomobilità) (TECNO)	100%	€ 100,00/giorno	Visite ispettive
Funzionamento impianti tecnologici (AVM, Contapasseggeri, infomobilità) (TECNO_FUNZ)	90%	8% corrispettivo annuo	Automatica e visite ispettive

¹ Indicatore di solo monitoraggio

⁷ Si rimanda alla Delibera ART n. 53/2024 per l'esposizione delle formule di calcolo dei singoli indicatori

Alle singole CMQ verranno applicati i criteri per la definizione delle penali così come disciplinati dalla Misura 5 della Delibera n. 53/2024. L'applicazione delle penali sarà avviata a partire dal 2° anno di servizio in relazione delle significative innovazioni in termini di PdE e di riorganizzazione generale del servizio previsto nel 1° anno. I risultati del 1° anno consentiranno inoltre di valutare eventuali modifiche agli obiettivi minimi previsti per ciascun indicatore, che saranno oggetto di analisi da parte del Comitato tecnico di gestione.

Di seguito è esposto il Set minimo indicatori trasporto su strada (KPI).

Tab. 11 – Set minimo indicatori trasporto su strada (KPI)

Indicatore	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8
Costo operativo per vett-km	3,97	2,45	2,53	2,67	2,68	2,77	2,79	2,81
Costo operativo per posto-km	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	37.095,48	37.169,67	38.730,80	38.808,26	38.885,88	40.519,08	40.600,12	40.681,32
Produzione per numero di addetti operativi	23.067,73	23.067,73	23.067,73	23.067,73	23.067,73	23.067,73	23.067,73	23.067,73
Produzione per numero di addetti totali	19.518,85	19.518,85	19.518,85	19.518,85	19.518,85	19.518,85	19.518,85	19.518,85
Efficienza della rete di trasporto di superficie	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
Ricavi da traffico per vett-km	0,38	0,41	0,44	0,46	0,47	0,48	0,48	0,48
Coverage Ratio	0,10	0,17	0,17	0,17	0,18	0,17	0,17	0,17
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Il raggiungimento degli obiettivi relativi agli indicatori su “Produzione per numero di addetti operativi”, “Produzione per numero di addetti totali”, “Efficienza della rete di trasporto di superficie”, “Ricavi da traffico per vett-km”, “Coverage Ratio”, “Conformità investimenti in materiale rotabile” e “Conformità investimenti in nuove tecnologie” determineranno un premio, ovvero la riduzione delle eventuali penali del 50%.

9. PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE

La redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) simulato, e in particolare dei primi 3 schemi proposti dall'ART, si è basata su una serie di assumptions, di seguito esplicitati.

Tab. 12 – Assumptions utilizzati per la redazione dei PEFs

Assumptions	Descrizione e fonti																
Volume di produzione di riferimento, incluse le percorrenze “a vuoto”	Ai km delle corse del nuovo PdE, in relazione delle dimensioni ridotte del centro di Isernia, sono state aggiunte percorrenza “a vuoto” pari al 3% del PdE.																
Velocità commerciale	Velocità commerciale derivante dagli orari del nuovo PdE comprensive delle pause standard (DM n.157/2018).																
Produttività del personale di guida (h di servizio/anno)	Valore di riferimento indicato dal decreto sui costi standard (DM n. 157/2018). Per ogni autista sono state considerate circa 1.246 ore di servizio/anno, ovvero un fabbisogno di 11 FTE.																
Driver di calcolo del costo della manutenzione	Ipotesi di completa esternalizzazione delle attività manutentive e costo unitario per chilometro in relazione nei termini definiti dall’ART (Delibera n. 28/2025).																
Rapporto tra personale di guida e altro personale non di guida	15% del personale di guida, ovvero previsione di 1 addetto amministrativo/direttivo e 1 addetto al movimento.																
Costo del personale	Stima sulla base dei valori medi dell’attuale gestore, per tenere conto degli effetti della clausola sociale, integrati con le stime proposte dalla Delibera ART n. 28/2025. Ai valori base è stata poi ipotizzato un incremento annuale nel corso dell’intero periodo di affidamento derivante dagli scatti di anzianità e, ogni 3 anni, dai rinnovi del CCNL, tra cui il recente rinnovo.																
Ricavi da traffico	Crescita, rispetto ai ricavi registrati nel corso del 2023, nei primi anni del servizio (significativa) e durante l’intero affidamento in considerazione dell’adeguamento delle tariffe all’avvio dei nuovi servizi, delle potenzialità osservate nel 2019 (anno pre-Covid), delle campagne di lotta all’evasione tariffaria e al miglioramento qualitativo del servizio proposto. <i>Stima dei ricavi da traffico per anno di affidamento (€/km)</i> <table><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td></tr><tr><td>0,38</td><td>0,41</td><td>0,44</td><td>0,46</td><td>0,47</td><td>0,48</td><td>0,48</td><td>0,48</td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8	0,38	0,41	0,44	0,46	0,47	0,48	0,48	0,48
1	2	3	4	5	6	7	8										
0,38	0,41	0,44	0,46	0,47	0,48	0,48	0,48										
Descrizione del sistema tariffario	Eventuali adeguamenti delle tariffe, ulteriori a quelli già previsti all’avvio dei servizi, rimangono nella discrezionalità dell’Ente allo scopo di poter governare possibili adeguamenti alla fine di ciascun periodo regolatorio (2 periodi di 4 anni ciascuno), o in caso di revisione straordinaria del PEF, in relazione della non previsione da parte della Regione Molise di adeguamento inflattivo del contributo.																
Costi operativi produzione: carburante	Con riferimento al 1° anno di servizio il costo del carburante (gasolio) è calcolato sulla base dei valori della Delibera ART n. 28/2025. Per gli anni successivi è ipotizzato un servizio erogato esclusivamente con mezzi elettrici e il relativo costo di trazione è a carico del Comune.																
Costi operativi produzione: noleggi	Per il solo 1° anno di servizio è ipotizzato il noleggio dei mezzi necessari per il completamento del parco rotabile al netto dei mezzi diesel messi a disposizione dal Comune di Isernia.																

(segue)

(continua) **Tab. 12 – Assumptions utilizzati per la redazione del PEFs**

Assumptions	Descrizione e fonti
Costi operativi produzione: affitti	Ipotesi di affitto del deposito utile al ricovero dei mezzi e utilizzo dei valori medi pubblicati dall'Agenzia delle Entrate – OMI.
Altri costi operativi (assicurazioni, tasse, pulizia, commercializzazione ecc.)	Utilizzo di parametri derivanti dalla letteratura di settore, in particolare dell'analisi delle ipotesi di calcolo del costo standard da parte delle associazioni ASSTRA e ANAV
Dinamiche inflattive	Tasso di inflazione pari all'1,8% secondo quanto previsto dal "Piano Strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029"
Investimenti: materiale rotabile	Investimento in 3 autobus full electric di 1° immatricolazione (7,5 metri circa) da parte dell'Impresa affidataria per integrare i mezzi elettrici del Comune e completare, all'avvio del 2° anno di servizio, il parco mezzi necessario per lo svolgimento del PdE. La stima dell'investimento, ammortizzato in 10 anni, è basata sui recenti acquisti realizzati dai Comuni di Isernia e Campobasso.
Investimenti: infrastrutture di ricarica	Investimento in nuovi punti di ricarica per gli autobus full electric dell'Impresa affidataria ad integrazione dei punti di ricarica messi a disposizione dal Comune. La stima dell'investimento è basata sui recenti acquisti realizzati dai Comuni di Isernia e Campobasso.
Investimenti: tecnologie	Investimento iniziale per l'acquisizione di software per la gestione dei sistemi di infomobilità e di bigliettazione elettronica, nonché per attrezzare i mezzi acquisiti dall'Impresa Affidataria e per il completamento dei sistemi presenti nei mezzi di proprietà del Comune in termini di AVM, contapasseggeri, validatori di bordo e videosorveglianza. La stima dell'investimento, ammortizzato in 5 anni, è basata su specifiche indagini di mercato e sui recenti acquisti realizzati dai Comuni di Isernia e Campobasso.
Crediti commerciali	Ipotesi di pagamento con rate trimestrali a 30 gg e trattenuta, per singola rata trimestrale, di una percentuale pari al 4,5% (4% per il calcolo del saldo finale e 0,5% nel rispetto dell'art. 11 del D.Lgs. n. 36/2023). Calcolo realizzato sulla base delle ipotesi rappresentate nell'Annesso 5b – Testo consolidato della Delibera ART n. 154/2019.
Tasso di remunerazione del capitale	Wacc nominale pre-tax definito dall'ART nella Delibera n. 39/2025. Le simulazioni realizzate hanno evidenziato un CIN particolarmente basso in alcuni anni dell'affidamento, con la conseguenza dell'utilizzo della metodologia alternativa al Wacc suggerita dall'ART nella riforma della Delibera n. 154/2019 attuata con la Delibera n. 177/2024.

I risultati ottenuti dalle simulazioni del PEF sono stati confrontati con le stime del "costo standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, in particolare con l'applicazione micro del costo standard. I risultati ottenuti consentono di verificare la congruità dei risultati ottenuti dalla definizione del PEF simulato i cui costi appaiono significativamente inferiori a quelli derivanti dall'applicazione del Costo standard (3,34 €/km contro 4,99 €/km nella media degli 8 anni). Si sottolinea che la metodologia adottata nel DM per il costo standard, in particolare gli effetti delle dimensioni del lotto di affidamento sui livelli di efficienza, non consente un'applicazione pienamente attinente al contesto di Isernia.

Per ultimo si sottolinea che attraverso le informazioni previste dal Piano di Accesso al Dato e alla contabilità regolatoria che l'Impresa Affidataria sarà tenuta a rispettare, l'Ente avrà la possibilità di monitorare e verificare almeno annualmente l'equilibrio economico-finanziario del CdS. Alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, attraverso il confronto tra PEF preventivo e PEF consultivo, si procedere alla verifica di

eventuali situazioni di sovra o sotto-compensazioni tenuto conto dell'attribuzione dei rischi definiti nella matrice dei rischi e delle previsioni della Delibera ART n. 154/2019 come recentemente modificata dalla Delibera n. 177/2024.



10. PIANO DI ACCESSO AL DATO

Il Piano di accesso al dato (PAD) è stato oggetto di consultazione pubblica, consentendo l'individuazione dei seguenti elementi:

- a) insieme dei dati elementari nella disponibilità dell'EA;
- b) modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- c) modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) fornitore del dato soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.

Nell'Allegato 3 alla presente Relazione sono definiti i contenuti del Piano di accesso al dato.

11. ALLOCAZIONE DEI RISCHI

Nell'Allegato 1 alla presente Relazione sono definiti i contenuti della Matrice dei rischi, ovvero è definitiva l'allocazione dei rischi a ciascuno dei soggetti (Ente Affidante e Impresa Affidataria), nonché sono determinati i meccanismi che permettano di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento. Si sottolinea che oltre ai rischi già individuati dalla Delibera ART n. 154/2019 sono valutati i rischi derivanti dagli impegni assunti dall'Ente Affidante in merito alla messa a disposizione dei mezzi, dell'infrastruttura di ricarica e alla fornitura dell'elettricità per trazione con riferimento ai soli mezzi messi a disposizione dal Comune di Isernia.



12. ALLEGATI ALLA RDA

Alla presente RdA sono allegati:

1. Matrice dei rischi (Annesso 4 alla delibera n. 154/2019)
2. Schemi di PEF predisposti dall'EA (Annesso 5 alla delibera n. 154/2019)
3. Piano di Accesso al Dato (PAD)