



COMUNE DI  
CORTONA

***SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA***

**Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale  
(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)  
Approvata con Deliberazione C.C. \_\_\_\_\_**

<b>INFORMAZIONI DI SINTESI</b>	
Oggetto dell'affidamento	SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A DOMANDA DEBOLE
Importo dell'affidamento	€ 2.237.352,97 €
Ente affidante	Denominazione ufficiale: COMUNE DI CORTONA Codice fiscale / P. IVA: 00137520516 Numero di identificazione nazionale: D077 Indirizzo postale: PIAZZA DELLA REPUBBLICA N. 13 Città: CORTONA (AR) Codice postale: 52044 Paese: Italia
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento diretto (art. 5 comma 4 del Regolamento (CE) N. 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 ottobre 2007)
Durata dell'affidamento	7 anni e 4 mesi- Inizio previsto il 11/06/2025
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territorio del Comune di Cortona</li> <li>• Popolazione: circa 21.000 abitanti</li> <li>• Arrivi: circa 50.000</li> <li>• Presenze: circa 200.000</li> </ul>

<b><u>Soggetto responsabile della compilazione</u></b>	
Nominativo:	DELLA GIOVAMPAOLA LUANA
Ente di riferimento	
Area/servizio:	
Telefono:	
Email/PEC	
Data di redazione	

## **SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO**

### **A.1 - Contesto giuridico**

#### **Normativa e regolamentazione regionale**

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

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

Con la LR n. 65/2010 sopra citata la Regione Toscana ha scelto la gara come modalità di affidamento del servizio (articolo 90) e ha individuato l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale (articolo 84).

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

Con DGR n. 134 del 20/02/2012 si dà avvio alla Conferenza dei Servizi di cui all'articolo 6 della LR n. 42/1998 e di cui all'articolo 88 della LR n. 65/2010 ai fini del raggiungimento dell'Intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli Enti Locali, sulla base del documento allegato alla medesima Delibera riportante l'ipotesi progettuale della rete di TPL.

Con DGR n. 492 del 04/06/2012 si recepiscono gli esiti della Conferenza dei Servizi e si approva l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza e nella quale viene riportato il quadro progettuale della rete di TPL per la gara del lotto unico e, in via programmatica, le correlate risorse finanziarie che la Regione e gli Enti Locali si impegnano a mettere a disposizione per la stessa gara.

Con DGR n. 493 del 04/06/2012 e n. 612 10/07/2012, in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta indica le linee di indirizzo ed i contenuti essenziali che costituiscono un primo riferimento per la definizione degli atti di gara per il lotto unico e nelle more del perfezionamento degli atti di carattere finanziario da parte della Regione Toscana e degli Enti Locali e ha configurato la gara come concessione di servizi con conseguente applicazione del Regolamento CE n. 1370/2007.

Con DGR n. 721 del 06/08/2012 si approva l'analisi istruttoria della rete di TPL regionale (quadro conoscitivo della situazione in atto, scelte progettuali sull'articolazione delle reti costituenti l'offerta complessiva di trasporto pubblico nella regione Toscana e definizione dettagliata della rete di TPL regionale da inserire nel lotto di gara unico) e si individuano, tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

Con DGR n. 129 del 27/02/2013 si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del

lotto unico regionale sia rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.

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

- si prende atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di TPL effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);
- si prende atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera);
- si approva il livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il TPL;
- si individuano nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, un'ulteriore quota di risorse, da attribuire agli Enti Locali, vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 0,15 €/Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus;
- si prevede l'attualizzazione delle risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana, come risulta in dettaglio nell'allegato C, in relazione all'anno effettivo di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata.

Con Decreto regionale n.12355 del 04/08/2020, in esito al lungo contenzioso con le aziende esercenti, è stato approvato il contratto di servizio con AT per l'affidamento del servizio avvenuto poi dal 1 novembre 2021. Il contratto all'articolo 4 prevede la scadenza del 1 novembre 2023 per la messa in servizio della rete prevista dal capitolato di gara in attuazione degli accordi di cui al Perfezionamento dell'Intesa 2012 (rete al tempo T2).

Con Decreto regionale n. 18744 del 22/09/2022 si approvano le specifiche tecniche, ai sensi dell'articolo 22 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale (DPGR) n. 9/R/2005, per la trasmissione del "Programma di Esercizio dei servizi TPL in aree a domanda debole all'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti".

Con DGR n. 281 del 02/03/2020 si decide di procedere all'aggiornamento della base di gara, per il periodo di mancato avvio e gestione del servizio a causa della lunga durata del contenzioso e di dare atto che il corrispettivo per l'effettuazione dei servizi di TPL su gomma per il primo anno, delle funicolari di Certaldo e Montenero e dei chilometri aggiuntivi e flessibili, al netto dell'IVA, è pari ad euro 273.435.732,29;

Con DGR n. 524 del 15/05/2023 la Regione, ritenuto che l'adeguamento della rete intervenuto con la DGR n. 281/2020, mantenuto all'avvio del contratto di concessione, in relazione alle mutate condizioni della domanda nel complessivo ATO regionale è andato a consolidarsi e stratificarsi nel tempo divenendo di fatto strutturale in ogni ambito di riferimento territoriale in termini di nuova organizzazione del medesimo, ha deciso di mantenere il monte chilometri previsto con la DGR n. 281/2020, anche a far data dal 1 novembre 2023 in coincidenza con l'avvio della fase temporale T2, secondo un'articolazione così definita:

- per 101.690.519,88 Km nel lotto strutturale oltre i servizi flessibili per 50.722,22 h;
- per 7.262.540,70 km (dettagliati nell'allegato 1) per i servizi fuori lotto strutturale, relativamente ai

servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della fase T2.

### Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Arezzo.

Con Delibera di Consiglio Provinciale (DCP) n. 58/2011, la Provincia di Arezzo ha approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL (DGRT n. 410/2011).

In occasione della Seconda Seduta della Conferenza Provinciale dei Servizi Minimi del TPL (tenutasi dal 30/11/2011 al 2/12/2011) è stato presentato il progetto dell'ambito territoriale provinciale ricevendo mandato da parte dei Comuni alla trasmissione dello stesso in Regione Toscana (trasmissione avvenuta in data 7/12/2011)

Con Deliberazione di Giunta Provinciale (DGP) n. 61 del 12/07/2012, la Provincia ha disposto l'adesione all'Intesa del 25/05/2012 tra Regione ed Enti Locali, quale esito della Conferenza di servizi regionale, per la definizione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli enti.

Con DGP n. 66 del 19/12/2013, la Provincia ha approvato il documento "Perfezionamento intesa del 25 maggio 2012" tra "la Regione Toscana, la Provincia di Arezzo e il Comune di Arezzo" comprensivo dell'assetto tariffario come definito in tale documento;

Con DGP n. 55 del 03/02/2014, la Provincia ha approvato la progettazione dei servizi e la ripartizione economica delle risorse regionali per la rete debole, sulla base della documentazione pervenuta da parte dei Comuni; la DGR 55/2014 ha stabilito, appunto, l'assegnazione di una soglia massima e di un €/km unitario per ciascun Comune.

Con Deliberazione della Giunta n. 14 del 17/03/2014 il Comune di Cortona ha aderito all'intesa sopra citata, assumendo l'impegno e la responsabilità di curare la progettazione e l'affidamento di un lotto debole di Servizi TPL su gomma, nel territorio di competenza, al di fuori del Lotto Unico Regionale, potendo contare su un cofinanziamento a carico della Regione Toscana;

La Provincia al fine di dare specifica attuazione a quanto dalla Regione stabilito con le Deliberazioni della Giunta Regionale n. 517 e n. 524 del 15 maggio 2023, e loro Decreti attuativi, ha ritenuto con il Decreto del Presidente n. 79 del 25/07/2023 di dover procedere alla approvazione di un nuovo Modello di Redistribuzione delle risorse economiche che la Regione destina ai Comuni interessati, tramite la Provincia, quale cofinanziamento per la gestione dei Servizi di Rete Debole, sulla base di principi di solidarietà e di equa redistribuzione delle risorse riconosciute ai Comuni del territorio della Provincia di Arezzo, che sostituisca la Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55 del 3 febbraio 2014, nella sua ultima versione allegata alla nota della Provincia, prot. n. 68971 del 10 aprile 2014, che riporta la ripartizione economica delle risorse regionali per la Rete Debole, sulla base della documentazione allora pervenuta da parte dei Comuni. Tale Modello si basa sulla previsione:

1. della redistribuzione a favore di altri Comuni delle risorse economiche che sebbene siano state riconosciute nella Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, risulta che, comunque, non sono state utilizzate/non verranno utilizzate dai Comuni ai fini della attivazione di Servizi

TPL di Rete Debole, riconoscendo, comunque, la possibilità di poter prevedere uno sviluppo della Rete Debole già realizzata/progettata, fino ad un massimo del 10%, ma solo nel caso che anche con tale aumento non si raggiunga la soglia chilometrica attribuita con la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014;

2. della redistribuzione di tali risorse, riconosciute e non utilizzate, in primo luogo, a favore di quei Comuni ai quali la Tabella allegata alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, non aveva previsto, a quel momento, attribuzione di risorse, riservando una tale attribuzione ad un secondo momento, e, in secondo luogo, a favore di quei Comuni che dalla medesima Tabella si sono visti attribuire risorse rapportate a progettazioni che allo stato attuale si sono dimostrate sotto-dimensionate rispetto alle esigenze attuali di Servizi di Rete Debole;
3. della ri-determinazione per ciascun Comune di un corrispettivo Euro/Chilometro, riconosciuto già da questo anno 2023, quale quota di cofinanziamento regionale per il Servizio TPL di Rete Debole, a seguito dell'adeguamento inflattivo riconosciuto dalla Regione, e che sarà aumentato di una percentuale di 1,53, per ogni anno di vigenza del Contratto Unico Regionale, e, pertanto, dal 2024 fino al 2032;
4. -quale criterio residuale, da applicarsi nell'ipotesi che, a seguito della applicazione dei precedenti criteri, permangano ancora delle risorse economiche attribuite dalla Regione ai Comuni del territorio interessati, tramite la Provincia, quale cofinanziamento per la gestione dei Servizi di Rete Debole, la redistribuzione di tali eventuali risorse avverrà a favore di quei Comuni che abbiano attivato la propria Rete Debole per un numero di chilometri superiore alla soglia chilometrica attribuita con la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 55/2014, in misura proporzionale ai chilometri extra soglia rispettivamente attivati, comunque non superiore al 10%, e, sempre se le risorse residue lo permettono, un aumento del corrispettivo Euro/Chilometro, sempre secondo criteri di proporzionalità, limitatamente ai Comuni Montani che non si siano visti riconosciuti tale corrispettivo nella misura massima consentita;

Per Il Comune di Cortona gli allegati approvati con il citato Decreto 79/2023 riportano i dati seguenti:

**AGGIORNAMENTO REDISTRIBUZIONE RISORSE ECONOMICHE SERVIZI TPL DI RETE DEBOLE 2023  
(SOGLIE KM e RISORSE, €/KM UNITARIO DI COFINANZIAMENTO)**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O
Comune	Stato attuazione (al 15-06-2023)	Ipotesi completamento/attivazione	Km progetti preliminari in D.G.P. 55/2014	Aggiornamenti percorsi reti (dato work in progress) (km)	Sommatorie per associazioni affidamenti (km)	Note (km arrotondati al migliaio superiore o raggiungimento soglia massima)	Soglie di risorse assegnate da D.G.P. 55/2014	Sommatorie per associazioni affidamenti	Corrispettivo unitario cofinanziamento 2014 (€/km)	Corrispettivo unitario cofinanziamento 2023. Aggiornato +13% (€/km)	Previsione cofinanziamento su esigenze realistiche (proiezione annua 2023)	Sommatorie soglie massime cofinanziamento (proiezione annua 2023)
Cortona	Attivazione parziale	2023 novembre	86.596,00	126.406,27		RETE SOTTOSTIMATA. Il limite dei km in DGP 55/2014 con stanziamento contribuito è di 86.596,00 km. La migrazione ammonta attualmente a 126.406,27 km	129.894,00 €		1,50 €	1,70 €	214.258,63 €	

VALLATA	COMUNE	A. Prodotto km annuo richiesto (come da atto)	C. Corrispettivo richiesto	D. Cofinanziamento richiesto	D*. Attribuzione regionale	E. Valore Minimo tra Attribuzione regionale e Cofinanziamento richiesto (D)	F. Differenza ( D - E )	G. Quota finanziata di F	H. Totale Cofinanziamento (E + G)	I. Corrispettivo finale ( H / B )
VALDICIANA	Cortona	86.596,00	€ 1,50	€ 129.894,00	€ 209.753,00	€ 129.894,00	€ -	€ -	€ 129.894,00	€ 1,50

## A.2 - Indicatori di riferimento e schemi di atto

Con riferimento ai servizi pubblici locali a rete, le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi.

Si rimanda all'allegato "Atti e indicatori ARERA e ART - Art. 7 d.lgs 201.2022.pdf" presente sul sito ANAC:

<https://www.anticorruzione.it/documents/91439/104690064/Atti+e+indicatori+ARERA+e+ART+Art.+7+d.+lgs.+201.pdf/6d39bb43-da0d-3828-131c-674274b0e438?t=1714396102943>

## **SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO**

### **B.1 - Caratteristiche del servizio**

La rete dei servizi di competenza comunale oggetto dell'affidamento è costituita da due autolinee:

- SU1 - Cortona-Falzano-Lisciano Niccone
- SU5 - Cortona-Camucia Stazione -Ospedale Fratta

In attuazione delle intese sottoscritte tra comune di Cortona-Provincia di Arezzo-Regione Toscana questi servizi devono essere affidati dal Comune di Cortona tramite procedure concorsuali ad un nuovo gestore in quanto dal 1 novembre 2023 non sono più compresi tra i servizi del lotto unico regionale.

La percorrenza complessiva annuale è pari rispettivamente:

- SU1 65.270 Km/anno
- SU5 61.779 Km/anno

La rete stradale servita dalle 2 autolinee ha un'estensione complessiva di 86,7 Km, 68,4 Km sono coperti dalla SU1, mentre la SU5 copre una lunghezza di 20,5 Km, poco più di 2 Km di percorso sono svolti in sovrapposizione dalle 2 linee.

La fig. 1 illustra la rete complessivamente servita dalle 2 autolinee, mentre le figg. 2 e 3 illustrano rispettivamente il percorso servito dalla SU1 e SU5.

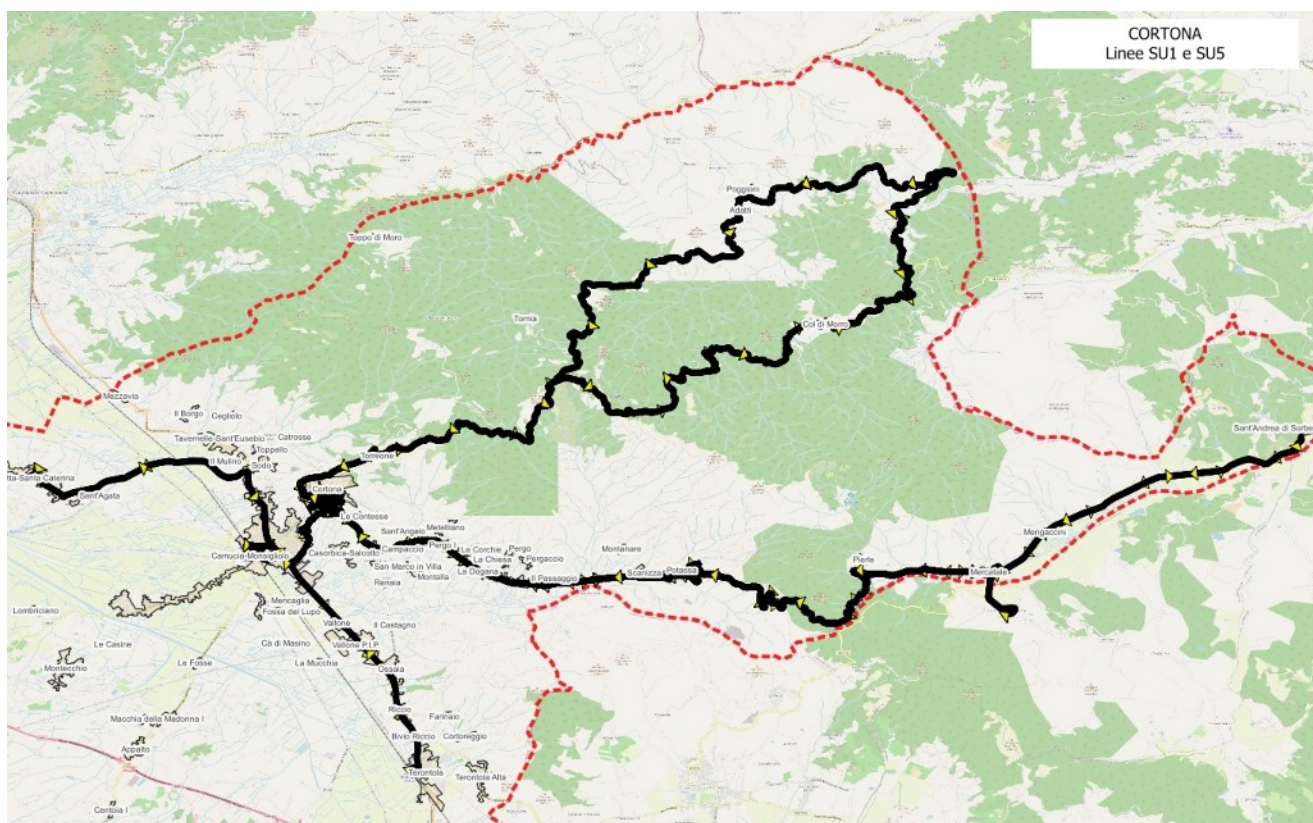


Fig. 1



Le linee di competenza comunale effettuano nel giorno feriale tipo invernale 35 corse che nel periodo estivo scendono a 34 con un differenziale però più marcato tra i due servizi.

La SU1 nel giorno tipo feriale del periodo invernale effettua 13 corse che scendono a 8 nel periodo estivo, mentre per la SU5 le corse nel giorno tipo feriale invernale sono 22 e salgono a 26 nel periodo estivo.

I passeggeri giornalieri trasportati mediamente nel periodo invernale sono 123 con una media di 3,5 passeggeri/corsa, nel periodo estivo questi valori salgono sensibilmente facendo registrare un valore di 258 passeggeri/giorno e 7.6 passeggeri/corsa.

La velocità commerciale dei servizi è pari a 33,6 Km/h per la SU1 e 31,3 Km/h per la SU5, la tab. 1 illustra il dettaglio dei valori per linea sopra descritti.

### ***Movimento passeggeri giornaliero***

<b>Linea</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Servizio Programmato 2022</b>			<b>Rilievo invernale A.T. (21 Novembre 2022)</b>			<b>Rilievo estivo A.T. (14 Luglio 2022)</b>			<b>Rilievo invernale TiEmme (Marzo 2016)</b>		
		percorrenza annua (km)	ore servizio (annue)	Vc/h	n° corse censite	totale passegg.	pass/ corsa	n° corse censite	totale passegg.	pass/ corsa	n° corse censite	totale passegg.	pass/ corsa
SU1	CORTONA-(FALZANO)-LISCIANO NICCONE	65.622	1.956	33,6	13	41	3,2	8	17	2,1	14	60	4,3
SU5	CORTONA-CAMUCIA STAZIONE-(OSPEDALE FRATTA)	61.506	1.967	31,3	22	82	3,7	26	241	9,3	24	79	3,3
		127.128	3.923	32,4	35	123	3,5	34	258	7,6	38	139	3,7

Tab. 1

Nel mese di Ottobre 2022 i passeggeri complessivamente stimati interni al territorio comunale sono stati 16.005 di questi 83% effettua i viaggi utilizzando titoli di abbonamento, mentre il restante 17% utilizza titoli di corsa semplice. Da evidenziare che questo valore è riferito al totale degli utenti che usano complessivamente tutti i servizi di A.T. disponibili in transito per effettuare viaggi interni al territorio comunale e non solo le autolinee SU1 e SU5.

Rispetto ai livelli di utenza rilevati a bordo delle autolinee SU1 e SU5 è possibile stimare ragionevolmente che questo segmento di domanda interna servita corrisponde a circa il 20% del totale passeggeri che effettua giornalmente spostamenti interni al territorio comunale.

## **B.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni**

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

Rispetto all'affidamento oggetto della presente relazione gli obblighi di servizio sono i seguenti:

### Il Piano di esercizio da svolgere

L'affidatario dovrà eseguire il servizio secondo il programma di esercizio contrattualizzato (percorsi, orari, periodicità).

### Le regole regionali per i servizi deboli

Si rimanda a quanto indicato precedentemente rispetto al quadro di regolazione regionale.

Si evidenziano qui le previsioni della Delibera n. 391 del 12 maggio 2014 definite come condizione per l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale:

- obbligo di adesione al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite e di vendita di titoli integrati per ogni relazione servita dal trasporto pubblico per la Regione Toscana;
- obbligo di accettare a bordo dei propri mezzi utenti con titolo di viaggio valido da chiunque emesso per la relazione servita;
- obbligo di accettare come criterio di riparto fra vettori, per i titoli del sistema tariffario regionale, quello della tratta utilizzata per ciascun vettore sulla base di specifiche indagini campionarie da realizzarsi in accordo fra vettori o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana;
- obbligo di adesione al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti con i requisiti specifici rivolti alla gestione delle reti deboli.

### Il sistema tariffario da applicare

Il sistema tariffario da applicare sarà il sistema tariffario regionale.

Eventuali ulteriori titoli di viaggio possono essere istituiti nel rispetto dell'art. 19 bis della LRT 42/98.

È previsto che il soggetto affidatario aderisca all'accordo commerciale con Trenitalia cd "Cortona link", che prevede la vendita da parte di Trenitalia di un titolo di viaggio integrato treno/bus con stazione di partenza/arrivo il Comune di Cortona.

### Universalità

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

### Continuità

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

### Qualità

Più alto standard nello svolgimento dei servizi con l'introduzione di prestazioni aggiuntive e modalità di realizzazione dei servizi più adeguate alle esigenze del Comune. L'affidatario persegue l'obiettivo del progressivo, continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più funzionali allo scopo.

### Monitoraggio e controllo

Gli uffici preposti dell'Ente effettuano un controllo diretto sullo svolgimento del servizio, verificano il rispetto degli obblighi contrattuali attraverso la verifica della reportistica e monitorano il grado di soddisfazione da parte dell'utenza attraverso le segnalazioni.

L'affidatario si impegna a dare riscontro alle segnalazioni e proposte dell'utente garantendo risposte chiare e tempestive. Le valutazioni fornite dai clienti e dalle associazioni di categoria saranno utilizzate per la verifica periodica della qualità del servizio.

### Compensazione degli obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio in particolare per quanto riguarda il piano di esercizio e le tariffe comportano la necessità di una compensazione ad integrazione dei ricavi commerciali.

La compensazione contrattuale di partenza sarà definita in base alle indicazioni della Delibera dell'Autorità di Regolazione Trasporti n. 154/2019 e nei limiti delle risorse disponibili.

La modalità di affidamento diretto c.d. "sottosoglia" ex art. 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) 1370/2007 rispetta le previsioni comunitarie in merito agli aiuti di Stato evitando sovra-compensazioni grazie ai meccanismi di verifica di eventuali sovracompenzioni durante tutta la durata contrattuale.

Le risorse finanziarie su base annuale sono le seguenti:

- contributo da Regione Toscana per il tramite Provincia di Arezzo: € 214.258,63/anno;
- risorse a carico del Bilancio comunale pari a € 113.900/anno;

### Valore stimato della concessione

Sulla base dei dati del venduto nell'area del comune di Cortona inviati dal concessionario Autolinee Toscane si è stimato i ricavi connessi all'affidamento oggetto della presente relazione in 40.000 euro oltre IVA.

Tenuto conto che il contributo regionale è indicizzato annuale in base ad un tasso pari allo 1,53%, il valore stimato della concessione è pari a € 2.590.448,70, calcolato nel modo riportato nella tabella che segue.

	Primo Anno	Secondo Anno	Terzo Anno	Quarto Anno	Quinto Anno	Sesto Anno	Settimo Anno	4 mesi
Risorse Regionali	194.780,57 €	197.760,72 €	200.786,45 €	203.858,49 €	206.977,52 €	210.144,28 €	213.359,49 €	72.207,96 €
Risorse Comunali	103.533,16 €	105.117,21 €	106.725,51 €	108.358,41 €	110.016,29 €	111.699,54 €	113.408,54 €	38.381,23 €
Ricavi Commerciali	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	13.333,33 €
<b>TOTALE</b>	<b>338.313,73 €</b>	<b>342.877,93 €</b>	<b>347.511,96 €</b>	<b>352.216,89 €</b>	<b>356.993,81 €</b>	<b>361.843,82 €</b>	<b>366.768,03 €</b>	<b>123.922,53 €</b>

**TOTALE Concessione** 2.590.448,70 €

## **SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

### **C.1 - Specificazione della modalità di affidamento prescelta**

Il D. Lgs. 36/2023, all'art. 149 chiarisce che "sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice le concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 e le **concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri** ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007."

L'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007 delinea tre modalità di affidamento: procedura di gara, "in house providing" o affidamento diretto, nel rispetto di specifici vincoli.

L'art.5, comma 4 del Regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 recita: "A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno "

I servizi facenti parti dell'affidamento oggetto della presente relazione soddisfano entrambi i requisiti previsti per l'affidamento diretto dall'art. 5 comma 4 del Regolamento CE 1370/2007.

Il Comune di Cortona intende affidare il Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Locale:

- Tramite affidamento diretto in applicazione delle norme inerenti alle concessioni aventi ad oggetto servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del sopra citato Regolamento CE n. 1370/2007.
- Applicando il modello di remunerazione a costo netto ("Net Cost"), nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza del Gestore del servizio.

## **SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA**

L'Amministrazione ha optato per l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico locale, scelta supportata non solo dagli orientamenti normativi vigenti ma anche da una serie di considerazioni pragmatiche. In particolare, le esperienze di altre procedure di affidamento in varie province toscane hanno evidenziato difficoltà significative, come la mancanza di partecipazione alle gare competitive o richieste di compensazioni economiche eccessivamente elevate. Questi ostacoli suggeriscono che un affidamento diretto può essere una soluzione più efficace per raggiungere l'obiettivo di garantire un contratto di servizio pluriennale che elevi la qualità complessiva del servizio offerto.

Il servizio di trasporto pubblico locale necessita di continuità operativa, un requisito fondamentale per assicurare la mobilità sociale in una comunità con elevato pendolarismo. L'affidamento diretto supporta questa continuità, mitigando i rischi di interruzioni che potrebbero derivare da procedure concorsuali prolungate.

Un contratto di servizio esteso, previsto da giugno 2025 a ottobre 2032, permette di valorizzare gli aspetti economico-finanziari del servizio, come il livello dei corrispettivi necessari per compensare gli obblighi di servizio e la capacità di sostenere un programma di investimenti a lungo termine. La durata dell'affidamento garantisce la stabilità necessaria per realizzare investimenti strategici, rinnovare il parco mezzi, e implementare tecnologie avanzate per l'infomobilità e la bigliettazione. Questi miglioramenti sono essenziali per ridurre l'età media dei mezzi e integrare soluzioni tecnologiche che potenziano la qualità e l'efficienza del servizio, permettendo una gestione più agile e una migliore risposta alle esigenze degli utenti.

La certezza dell'affidamento a lungo termine supporta quindi un bilanciamento ottimale tra gli oneri finanziari necessari per l'investimento e i corrispettivi annui, stabilizzando la pianificazione finanziaria e operativa dell'ente. Questo approccio assicura un servizio di trasporto pubblico resiliente, efficiente e all'avanguardia, al passo con le aspettative dei cittadini e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale promossi a livello nazionale e regionale.