

Relazione di Affidamento

(ex Misura 2, All. A, Delibera ART 154/2019)

Procedura per l'affidamento dei servizi di TPL extraurbani su gomma di competenza della Regione Molise

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
Protocollo Partenza N. 95786/2026 del 20-07-2026
Allegato 1 - Class. 13.6 - Copia Documento

Sommario

Indice delle Tabelle	3
Indice delle Figure.....	4
Abbreviazioni e acronimi.....	5
Premessa	6
1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara	7
1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento	7
1.1.1. Normativa comunitaria.....	7
1.1.2. Normativa nazionale	7
1.1.3. Legislazione regionale	8
1.1.4. Modalità di affidamento scelta	9
1.2. Contesto operativo di riferimento	11
1.2.1. I contratti di servizio del TPL di competenza.....	11
1.2.2. Caratteristiche e performance del TPL	12
1.3. Servizi oggetto di gara.....	20
1.3.1. Lotti di gara.....	20
1.3.2. Servizi minimi	24
1.3.3. Servizi flessibili	26
1.3.4. Ricavi da traffico	27
1.3.5. Illustrazione dei criteri seguiti per l'individuazione del numero dei lotti	32
1.4. Iter di gara	36
1.5. Corrispettivi per il servizio oggetto di gara.....	36
2. Esiti della procedura di Consultazione.....	38
2.1. Svolgimento della procedura di Consultazione	38
2.2. Esiti della Consultazione.....	38
3. Previsioni in materia di beni strumentali	45
3.1. Materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi.....	45
3.2. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025.....	49
3.2.1. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025: autobus "Indispensabili"	50
3.2.2. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025: autobus "Disponibili"	52
3.2.3. Materiale rotabile da acquisire	52
3.3. Beni immobili	53
3.4. Rimesse e impianti di rifornimento e ricarica elettrica.....	54
3.5. Autostazioni	61
3.6. Impianti di fermata.....	62
3.7. Monitoraggio degli investimenti.....	62
4. Disciplina del Personale preposto all'erogazione del servizio	64
4.1. Dati raccolti presso i Gestori	64
4.2. Clausola sociale e individuazione del Personale	65
5. Requisiti di partecipazione	68
6. Criteri di aggiudicazione.....	69
7. Obiettivi del Contratto di Servizio.....	71
7.1. Condizioni minime di Qualità (CMQ)	71
7.2. Indicatori KPI.....	77
8. Piano Economico – Finanziario Simulato – Criteri di redazione	79

8.1.	<i>Struttura del PEFS</i>	79
8.1.1.	<i>Ricavi e costi: principi generali</i>	79
8.1.2.	<i>Ragionevole margine di utile</i>	83
8.2.	<i>Modello di simulazione</i>	83
8.3.	<i>Metodologia di calcolo del corrispettivo del PEFs</i>	85
8.4.	<i>Ricavi e costi</i>	85
8.4.1.	<i>Ricavi da titoli di viaggio</i>	85
8.4.2.	<i>Altri ricavi</i>	86
8.4.3.	<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	87
8.4.4.	<i>Costi per servizi esterni</i>	87
8.4.5.	<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	88
8.4.6.	<i>Costo del personale</i>	88
8.4.7.	<i>Oneri diversi di gestione</i>	90
8.4.8.	<i>Ammortamenti degli investimenti</i>	90
8.4.9.	<i>Ipotesi valide su più voci di costo</i>	90
8.5.	<i>Verifica periodica dell'equilibrio economico – finanziario</i>	91
9.	<i>Piano di Accesso al Dato</i>	92
10.	<i>Allocazione dei rischi</i>	93
11.	<i>Appendice A – Congruità del corrispettivo con i costi standard del D.M. 17/2018</i>	96
12.	<i>Appendice B – Elenco delle fermate</i>	104

Indice delle Tabelle

<i>Tabella 1.2.1 Contratti di servizio di Bacino e attribuzione per Lotti di gara</i>	12
<i>Tabella 1.2.2 Performance TPL - Indicatori di domanda e offerta di servizio.</i>	15
<i>Tabella 1.2.3 Performance economiche Contratto di Servizio.</i>	18
<i>Tabella 1.2.4 Indicatori di efficienza economica e tecnica.</i>	20
<i>Tabella 1.3.1 – Linee attribuite a ciascuno dei lotti di gara – Lotto 1</i>	25
<i>Tabella 1.3.2 – Linee attribuite a ciascuno dei lotti di gara – Lotto 2</i>	26
<i>Tabella 1.3.3 – Costo dei titoli di viaggio</i>	31
<i>Tabella 1.3.4 – Ricavo medio pesato per passeggero</i>	32
<i>Tabella 1.5.1 Corrispettivo al netto di IVA distinto per Lotto di gara e anno di affidamento</i>	37
<i>Tabella 1.5.2 Corrispettivo medio al netto di IVA distinto per Lotto di gara e anno di affidamento</i>	37
<i>Tabella 3.1.1 Numero di autobus necessari al servizio.</i>	48
<i>Tabella 3.1.2– Ripartizione dei veicoli tra i due lotti di gara.</i>	49
<i>Tabella 3.2.1 Articolazione autobus "indispensabili" per Lotto di gara e classe dimensionale</i>	52
<i>Tabella 3.4.1 Elenco impianti utilizzati per il TPL di Bacino ubicati nella Provincia di Campobasso</i>	56
<i>Tabella 3.4.2 Elenco impianti utilizzati per il TPL di Bacino ubicati nella Provincia di Isernia</i>	57
<i>Tabella 3.4.2 Elenco dei Comuni dotati di punti di ricarica elettrica</i>	60
<i>Tabella 4.1.1 Personale complessivamente adibito al servizio TPL</i>	65
<i>Tabella 4.2.1 Dettaglio del Personale da trasferire ai nuovi affidatari dei servizi.</i>	66
<i>Tabella 4.2.2 FTE da trasferire ai nuovi affidatari per Lotto di gara e categoria.</i>	67
<i>Tabella 4.2.3 Costo medio da trasferire per Lotto di gara e categoria.</i>	67
<i>Tabella 7.2.1 – KPI Lotto 1</i>	77
<i>Tabella 7.2.2 – KPI Lotto 2</i>	78

Indice delle Figure

<i>Figura 1.2.1 Produzione annua.</i>	14
<i>Figura 1.2.2 Passeggeri annui.</i>	14
<i>Figura 1.2.3 Corrispettivi e ricavi tariffari 2019-2023.</i>	15
<i>Figura 1.2.4 Corrispettivi e ricavi tariffari unitari 2019-2023.</i>	16
<i>Figura 1.2.5 Recupero ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19.</i>	16
<i>Figura 1.2.6 Produttività personale di guida espressa in vett-km annue.</i>	17
<i>Figura 1.2.7 Produttività del parco rotabile.</i>	17
<i>Figura 1.2.8 Coverage ratio per il TPL - 2019-2023.</i>	18
<i>Figura 1.2.9 Evoluzione età media del parco veicoli.</i>	19
<i>Figura 1.3.1 – Attribuzione dei Comuni della Regione Molise ai due Lotti di gara.</i>	22
<i>Figura 1.3.2 – Attribuzione schematica dei servizi ai due Lotti di gara.</i>	23
<i>Figura 1.3.3 – Zonizzazione complessiva.</i>	28
<i>Figura 1.3.4 – Zonizzazione: dettaglio della Regione Molise.</i>	29
<i>Figura 3.1.1 – Numero di autobus contemporaneamente in esercizio nei due Lotti.</i>	46
<i>Figura 3.1.2 – Esempio di individuazione del numero di veicoli necessario su ciascuna linea.</i>	47
<i>Figura 3.1.3 – Numero di autobus relativi alla copertura oraria del servizio nei due lotti.</i>	48

Abbreviazioni e acronimi

ART o Autorità: Autorità di Regolazione dei Trasporti

Contratto di Servizio: Contratto di Servizio

Delibera ART 48/2017: Delibera dell'Autorità n. 48 del 30 marzo 2017 e suoi Allegati

Delibera ART 154/2019: Delibera dell'Autorità n. 154 del 28 novembre 2019 e suoi Allegati

d.l.: decreto-legge

d.lgs.: decreto legislativo

d.m.: decreto ministeriale

EA: ente affidante

FNT: Fondo Nazionale Trasporti

IA: impresa affidataria

L.R.: Legge Regionale

KPI: *Key Performance Indicator*

OSP: Obblighi di Servizio Pubblico

Osservatorio TPL: Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale

PAD: Piano di Accesso al Dato

PdE: Programma di Esercizio

PEF: Piano Economico Finanziario

PEFS: Piano Economico Finanziario Simulato

PG: Partecipante alla Gara

PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità

Procedura: procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dell'EA

RdA: Relazione di Affidamento

RdL: Relazione dei Lotti

TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri)

WACC: *Weighted Average Cost of Capital*

Premessa

Il presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (di seguito: RdA) così come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019¹, che attribuisce all'Ente Affidante l'onere di "descrivere i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla Consultazione dei portatori di interesse, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta".

La Relazione è strutturata secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 8a della Delibera - coerentemente con la scelta operata dall'EA di affidare i servizi di TPL tramite procedura di gara ad evidenza pubblica² - e riporta, tra gli altri:

- a. gli esiti della procedura di Consultazione degli stakeholder³;
- b. gli aspetti quanti-qualitativi del servizio da affidare;
- c. i beni strumentali indispensabili e disponibili per l'erogazione dei servizi oggetto di gara;
- d. il trattamento del Personale adibito ai servizi di TPL oggetto di gara;
- e. i requisiti di partecipazione;
- f. i criteri di aggiudicazione;
- g. gli obiettivi di efficienza-efficacia dei nuovi Contratti di Servizio;
- h. i criteri di redazione del PEF simulato;
- i. il Piano di accesso al dato;
- j. l'allocazione dei rischi.

La Misura 2 (Punto 2) della Delibera prevede inoltre che la RdA, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento:

- sia "pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità alle misure regolatorie delle scelte effettuate";
- sia valutata dall'Autorità, la quale "può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione: "Pareri".

¹ Delibera ART n. 154/2019 è stata recentemente revisionata dalla Delibera ART n. 64/2024, anche in adeguamento alle disposizioni del D.lgs del 23 dicembre 2022, n. 201, che ha definito uno schema tipo di RdA, riportato all'Annesso 8a della delibera attualmente vigente.

² Ai sensi del regolamento CE del 23 ottobre 2007, n. 1370, art. 5 par 3 e degli artt. 14, comma 1, lettera a) e 15, del D. Lgs. nr. 201 del 23 dicembre 2022.

³ Prevista dalla Misura 4 (Punto 5) della Delibera revisionata n. 154/2024.

1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Si illustra di seguito, brevemente, il quadro normativo e amministrativo di riferimento.

1.1.1. 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, con riguardo all'affidamento di cui trattasi, che l'art. 5 par. 3 del Regolamento poc'anzi richiamato stabilisce che *"L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara... 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), la Regione Molise è in via di principio libera di scegliere la procedura che ritiene più opportuna per l'affidamento del servizio in questione, ivi incluso l'affidamento diretto nel rispetto delle soglie comunitarie in precedenza richiamate.

1.1.2. 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.

1.1.3. Legislazione regionale

Con Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 19 e s.m.i. la Regione Molise ha dato attuazione al D. Lgs. n. 422/1997 per quanto specificamente concerne le competenze alla stessa attribuite, tra le quali rientrano, a norma dell’art. 13 della medesima Legge regionale, quelle relative all’affidamento dei servizi di trasporto extraurbano.

Si rammenta in particolare che, ai sensi dell’art. 11 commi 2 e 3 della Legge regionale in argomento, *“I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale, sono definiti per ciascun bacino di traffico in coerenza con quanto previsto dal piano regionale dei trasporti e dai programmi triennali di cui al precedente articolo 5, comma 1, nonché ai sensi dell’articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997. L’intesa di cui al comma 2 dell’articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997 è raggiunta, per ciascun bacino di traffico dei trasporti su gomma, mediante stipulazione, tra la Regione e gli enti locali interessati, a norma dell’articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, di un accordo di programma di validità triennale che definisce quantità e standard di qualità dei servizi”*.

In ottemperanza alla norma regionale da ultimo richiamata, a seguito dello svolgimento di apposita Conferenza di Servizi ai sensi dell’art. 14-ter della legge n. 241/1990, conclusasi in data 27 marzo

2026 è stata raggiunta l'intesa per la definizione della rete dei servizi minimi, la quale è stata successivamente approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 146 del 20 maggio 2026.

Si precisa inoltre che, ai sensi dell'art. 13, comma 2 della Legge regionale di cui trattasi, *“ai fini di cui al comma 1, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano ha luogo mediante l'esperimento di una gara a procedura aperta e l'aggiudicazione è effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi del Regolamento CEE 23 ottobre 2007, n. 1370, e per quanto compatibile ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici). La rete regionale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale extraurbano si considera unico bacino di mobilità. Per il servizio urbano viene messa a gara dal Comune competente per territorio la rete urbana di traffico approvata dalla Regione. I soggetti che possono partecipare alla gara sono quelli previsti dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 [ora D. Lgs. n. 36/2023, n.d.r.]”*.

1.1.4. Modalità di affidamento scelta

La Regione Molise intende dare avvio ad una procedura aperta per l'affidamento con gara dei servizi di TPL extraurbani di propria competenza in modalità *net cost*.

La scelta operata è coerente con il dettato normativo regionale di cui all'art. 13, comma 2 della Legge Regionale n. 19/2000 il cui testo si è già in precedenza riportato.

D'altronde, la modalità di affidamento scelta dalla Regione osserva gli indirizzi della normativa nazionale. Infatti, il D.lgs. 422/1997, all'art. 18, con *“lo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale”* prevede *“il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio [...] in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio”*.

In ogni caso, l'affidamento non è obbligatoriamente soggetto alla disciplina di cui al D.lgs. 36/2023 (c.d. “Nuovo Codice Appalti”) che all'art. 149 chiarisce come *“sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice [...] 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”*.

Motivazioni

La scelta della Regione di optare per un affidamento “per il mercato” rispetto ad altre forme (quali l’*“in house”*, eventualmente ricorrendone i presupposti, e la “gara a doppio oggetto”), oltre che dagli orientamenti normativi presenti nella legislazione comunitaria e nazionale, è motivata dalla consapevolezza che un affidamento competitivo conduce in modo più lineare a benefici economici e qualitativi del servizio.

Fatti salvi gli obblighi di servizio pubblico e il sistema della qualità erogata, inteso come insieme di informazioni al pubblico, tutela del consumatore, qualità dell'accesso al servizio (con particolare riguardo alle Persone a Mobilità Ridotta), che costituisce un vincolo essenziale per tutti i partecipanti alla gara, la dinamica competitiva fra gli operatori interessati potrà determinare un livello dei corrispettivi in grado di ottimizzare le risorse disponibili, con la possibilità, quindi, di tradurre eventuali ribassi d'asta in servizi ulteriori, utili a valorizzare il TPL nel suo complesso.

Il nuovo affidamento dei servizi, nella specie, consentirà di perseguire:

- una più efficace gestione contrattuale, per effetto del fatto che i servizi di TPL confluiranno e

saranno gestiti all'interno di due contratti di servizio, mentre attualmente i servizi sono articolati su molteplici contratti diversi, nonché attraverso la particolare attenzione posta alla condivisione, con l'Ente affidante e con gli utenti, delle informazioni sui servizi erogati, orientate al tempo reale;

- un significativo miglioramento della qualità del servizio, grazie ai vincoli ed obiettivi di qualità imposti ai concorrenti uniti al sistema di puntuale e pregnante monitoraggio del servizio;
- un miglioramento dell'efficienza della gestione, a parità di altri elementi di contesto, anche grazie ad importanti investimenti pubblici in materiale rotabile effettuati specificamente in funzione delle nuove esigenze di mobilità. Il nuovo parco rotabile, infatti, è integralmente finanziato con risorse pubbliche, consentendo di azzerare gli oneri a carico dell'Impresa Affidataria.

Comparazione con opzioni alternative

Con riferimento alla prospettiva di affidare il servizio con modalità diverse da quelle concorsuali, si richiama sia la normativa europea (con particolare riferimento al Regolamento 1370/2007) sia quella nazionale (con particolare riferimento al D. Lgs. 201/2022), che considerano comunque la procedura ad evidenza pubblica come modalità prioritaria per garantire il rispetto della concorrenza tra gli operatori e il perseguimento degli obiettivi di efficacia del servizio e di efficienza della gestione dello stesso, peraltro prevedendo la necessità, per le altre forme di affidamento, di fornire una "Qualificata Motivazione" che sostenga e giustifichi le ragioni del mancato ricorso al mercato.

Analisi e motivazione della durata dei contratti di servizio

La normativa comunitaria (Regolamento CE 1370/2007) prevede una durata massima dei contratti di servizi automobilistici di dieci anni.

La scelta operata dalla Regione è quella di affidare il servizio per mezzo di contratti della durata di nove anni. Tale durata è funzionale a garantire la massima appetibilità e contendibilità della gara. Infatti:

- la durata di nove anni rappresenta un periodo sufficientemente lungo da consentire alle Imprese Affidatarie di ammortizzare il significativo investimento necessario in fase di subentro. In particolare, fermo restando che il materiale rotabile necessario allo svolgimento dei servizi, nonché i piani ordinari di rinnovo dello stesso, sono posti integralmente a carico dell'Ente Affidante (EA) — giustificando così l'adozione della metodologia dell'"EBIT margin" in ragione del contenuto apporto di Capitale Investito Netto (CIN) strutturale —, la procedura di gara prevede, come chiarito nel contesto della presente Relazione, l'attivazione di criteri di valutazione dell'offerta tecnica volti a stimolare investimenti migliorativi da parte dei concorrenti.

Tali investimenti, pur configurandosi come elementi di ottimizzazione dell'offerta e di incremento qualitativo dei servizi (con conseguente attribuzione di punteggi tecnici), comportano l'assunzione di un rischio operativo e di un impegno finanziario iniziale significativo per l'operatore economico in fase di subentro, nonché tempi di realizzazione i quali comportano un periodo di ammortamento difficilmente compatibile con un orizzonte temporale

di affidamento inferiore ai nove anni;

- un orizzonte temporale più limitato potrebbe scoraggiare potenziali partecipanti, considerata la natura degli investimenti da effettuare in corso di affidamento.

1.2. Contesto operativo di riferimento

1.2.1. I contratti di servizio del TPL di competenza

La rete di trasporto pubblico, si compone di 12.483.119,60 bus*km effettuati nel 2025. Si precisa sin d'ora che, al fine di verificare l'effettivo livello di efficacia dei singoli servizi, tale da assicurare il livello di ricavo previsto, con l'affidamento al nuovo gestore, entro il primo trimestre di ciascun anno successivo a quello di esercizio, l'Amministrazione regionale individuerà le linee di trasporto che, in termini di performance, non abbiano raggiunto parametri minimi di efficacia, da individuarsi a cura della Regione con specifica DGR, nell'anno precedente. L'Amministrazione, entro un tempo prestabilito, porrà in essere tutte le azioni ritenute necessarie ed opportune per incrementare le performance delle linee individuate, anche in termini di redistribuzione dell'offerta e di razionalizzazione del servizio, la quale potrà realizzarsi anche attraverso la revisione delle modalità di esercizio (a titolo esemplificativo e non esaustivo, la conversione della linea in servizio a chiamata, servizio flessibile ecc...). L'Amministrazione potrà altresì riservarsi di disporre l'adeguamento/revisione delle tipologie di mezzi utilizzati alle esigenze effettive della domanda di mobilità. In mancanza di raggiungimento dei parametri, le linee verranno espunte dalla rete.

Per quanto concerne il quadro attuale di riferimento, i servizi attualmente erogati presentano un quadro organizzativo particolarmente frammentato. Il servizio è infatti attualmente articolato in 29 contratti di servizio, elencati nella tabella 1.2.1 dove, nelle colonne vengono riportati: l'identificativo del contratto di servizio; la denominazione dell'impresa affidataria, i km di servizio erogati nel 2025 e la percentuale di km di servizio rispetto al totale 2025. Dalla tabella emerge che circa il 70% dei km erogati viene erogato da due imprese mentre tutti gli altri contratti di servizio coprono percentuali marginali prevalentemente inferiori al 2%.

Identificativo contratto	Titolare contratto	Km di servizio 2025	quota % km di servizio 2025
CB0005	AZIENDA DI TRASPORTI MOLISANA S.P.A.	4.398.502,21	35,24%
CB0002	SOC. AUTOCOOPERATIVE TRASPORTI ITALIANI S.P.A.	4.105.645,80	32,89%
IS0005	SOCIETA' AUTOLINEE CALZOLARO A. & F.LLI	624.245,10	5,00%
IS0011	SOCIETA' AUTOMOBILISTICA FRATELLI SILVESTRI & C. SNC	401.422,70	3,22%
CB0012	AUTOLINEE LANGIANO SRL	246.169,63	1,97%
CB0019	FARRACE SRL	248.114,40	1,99%
CB0023	AUTOSERVIZI SCARANO DI GALLO GIOVANNI & C.	200.622,50	1,61%
IS0002	CASNA SRL	256.361,00	2,05%
CB0006	S.A.T. SOCIETA' AUTOSERVIZI TESSITORE	201.028,00	1,61%
CB0001	AUTOLINEE SANTORO ALDO SAS	190.736,05	1,53%
CB0021	SOC. AUTOMOBILISTICA MOLISANA AGNONESE S.A.M.A. DIPETRECCA A. & C.	157.100,40	1,26%
IS0010	DITTA ARCARO AGOSTINO	177.980,55	1,43%
CB0013	BERNARDO CARMELA ENRICHETTA & LUISA PAOLA SAS	146.344,00	1,17%
IS0006	CROLLA ARNALDO & C. SNC	158.098,22	1,27%
CB0008	AUTOTRASPORTI DI RIENZO ENRICO SRL	116.457,60	0,93%
IS0003	DI CRISTOFANO S.R.L.	111.436,00	0,89%
CB0004	AUTOLINEE MANZO S.N.C. DI MANZO VITALE & C.	108.278,22	0,87%
CB0015	DITTA LANCIERI DI LANCIERI V. E M. SNC	92.112,50	0,74%
IS0004	MI.VA. VANNI ANTONIO DI VANNI ANTONELLA S.A.S.	82.159,90	0,66%
CB0010	AUTOLINEE SANTORO GIUSEPPE SRL	67.169,70	0,54%
CB0007	MICONE BUS S.R.L.	72.698,30	0,58%
CB0018	ATM APPALTI S.R.L. - VE.PE.	62.755,20	0,50%
CB0017	BAGNOLI DONATO	58.271,80	0,47%
CH0016	RUTA VIAGGI DI RUTA NUNZIO	43.971,20	0,35%
IS0009	AUTOLINEE CERRESI	34.134,00	0,27%
IS0001	DI FRANCO SRL	35.515,20	0,28%
IS0013	CONTI DAVIDE	41.298,50	0,33%
CB0022	STAFFIERI BUS DI STAFFIERI ANTONIO & C. SNC	27.784,00	0,22%
CB0024	ATI FRESILIA	16.706,92	0,13%
Totale		12.483.119,60	100,00%

Tabella 1.2.1 Contratti di servizio di Bacino e attribuzione per Lotti di gara

1.2.2. Caratteristiche e performance del TPL

Di seguito si riportano i risultati raggiunti dagli attuali affidatari dei servizi di TPL a base di gara di competenza della Regione, con riferimento ai valori consuntivi riferiti all'ultimo quinquennio disponibile⁴ (2019 – 2023) sulle seguenti variabili:

⁴ I dati riportati nel presente paragrafo sono stati elaborati in prevalenza a partire dai dati dell'Osservatorio TPL la cui ultima rilevazione fa riferimento all'anno 2023; sono state utilizzate inoltre le informazioni a disposizione della Regione Molise che fanno riferimento salvo alcune eccezioni ad annualità anteriori al 2023.

- **Elementi di domanda e offerta di servizio:**
 - Volume di produzione programmata ed effettiva;
 - Velocità commerciale;
 - Passeggeri/anno;
- **Elementi di efficienza del servizio,** a loro volta articolati tra:
 - Performance economiche, tra cui:
 - i. Livelli di ricavi da traffico e costi (totali e unitari) raggiunti nel quinquennio;
 - ii. Indicatori di produttività del capitale (vetture) e del lavoro (addetti);
 - iii. Indicatori di redditività (*coverage ratio*) e di efficienza operativa (costo/km).
 - Performance tecniche, legate alla qualità del parco rotabile:
 - i. Anzianità media del parco rotabile;
 - ii. Articolazione del parco rotabile per tipo di alimentazione;

Elementi di efficacia del servizio

Nel quinquennio osservato, i servizi di TPL extraurbani della Regione Molise hanno mostrato dinamiche sostanzialmente simili sia dal lato dell'offerta (produzione erogata) sia dal lato della domanda (passeggeri annui).

La produzione offerta al pubblico ha fatto registrare una significativa variabilità, come mostra la Figura 1.2.1, principalmente per effetto delle misure restrittive imposte a seguito della pandemia da COVID-19.

Al termine dell'ultimo anno pre-pandemico, il 2019, la produzione consuntivata ha raggiunto i 12,27 milioni di vett*km con una velocità media, di 37,5 km/h circa. Come conseguenza delle politiche di contenimento della pandemia, il volume di produzione si è significativamente contratto nel corso del 2020 (-14%) analogamente a tutti i servizi di trasporto pubblico locale nazionali ed europei.

Ciononostante, il volume erogato al pubblico è tornato a crescere, ritornando circa ai livelli pre-pandemia nel 2021 e consolidando tale risultato anche nel biennio successivo.

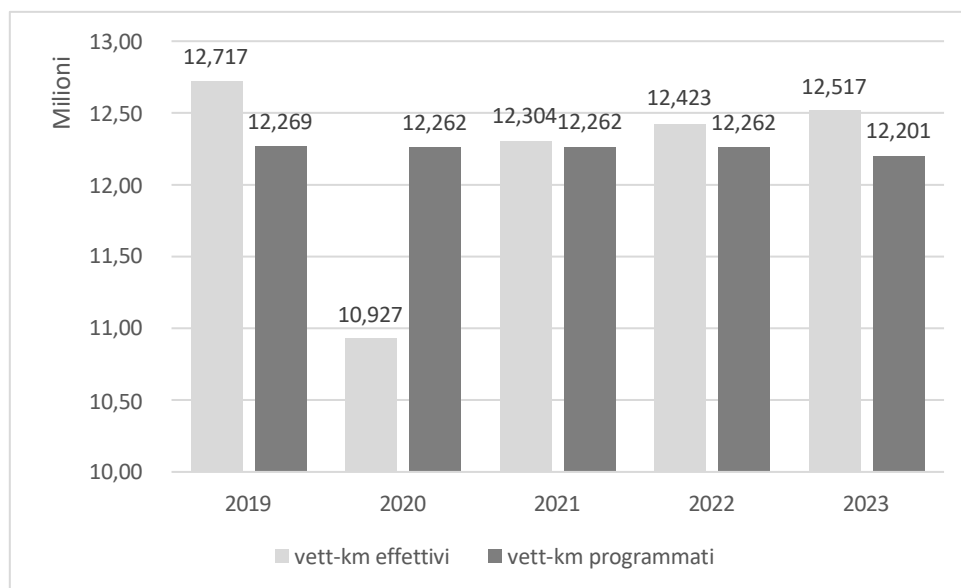


Figura 1.2.1 Produzione annua.

Dal lato della domanda di TPL, la Figura 1.2.2 mostra l'andamento dei passeggeri annui. In termini generali, le politiche finalizzate al contenimento della pandemia, con il conseguente ricorso a modalità ibride o da remoto di studio (Didattica a distanza – DaD) e lavoro ("*work from home*"), hanno pesantemente inciso nel breve periodo (-51,8% nel 2020 rispetto al 2019) e in parte modificato strutturalmente la domanda di mobilità, che rimane al di sotto dei livelli pre-pandemici anche nel 2023 (-14,4% rispetto al 2019).

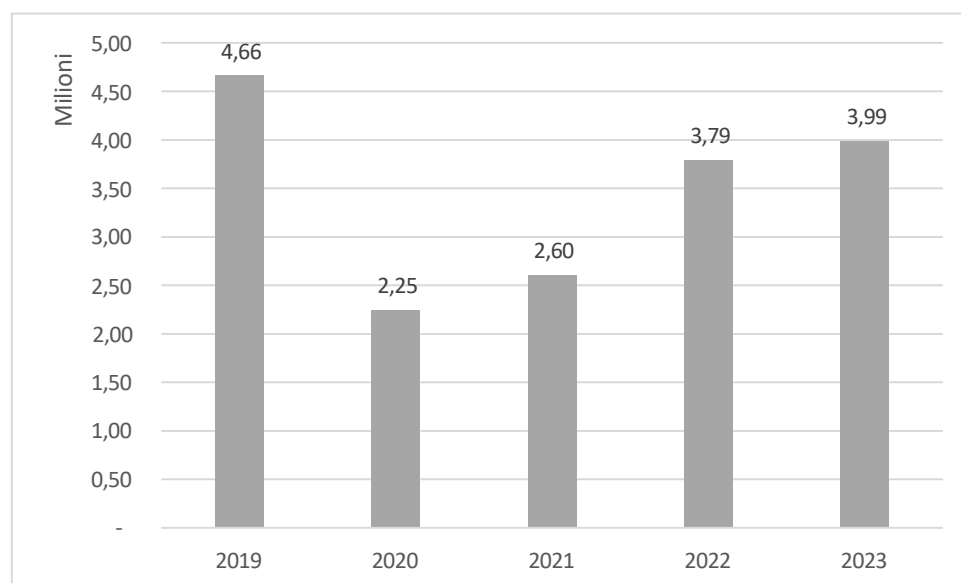


Figura 1.2.2 Passeggeri annui -. Fonte: Osservatorio per il TPL

Di seguito si riportano le tabelle con il dettaglio delle informazioni relative alle performance trasportistiche del complesso dei servizi extraurbani regionali. In particolare:

- le percorrenze vendute;
la velocità commerciale, calcolata sulla base delle ore di guida offerte al pubblico e alla produzione effettivamente svolta;

- i passeggeri annui;

	u.d.m.	2019	2020	2021	2022	2023
Vett*km effettive	vett*km/000	12.717,44	10.926,75	12.303,92	12.423,14	12.516,69
Velocità commerciale effettiva	km/h	37,48	39,09	n.d.	38,94	38,95
Passeggeri*anno	#/000	4.661,64	2.247,03	2.604,42	3.788,38	3.990,52

Tabella 1.2.2 Performance TPL - Indicatori di domanda e offerta di servizio. Fonte: Osservatorio TPL.

Performance economiche

Nel paragrafo seguente sono riportati i dati economici osservati nell'ambito dei servizi di TPL oggetto del bando di gara relativamente al quinquennio 2019-2023.

La contrazione della domanda di mobilità ha determinato un duplice effetto: da un lato la riduzione dei ricavi da traffico, seppure attenuata dagli adeguamenti tariffari intercorsi nell'ultimo triennio di osservazione; dall'altro lato l'aumento dei corrispettivi destinati alle Imprese Affidatarie, a parziale compensazione dei minori ricavi.

La Figura 1.2.3 mostra la variazione di ricavi e corrispettivi nel periodo 2019-2023, mentre la Figura 1.2.4 mostra, nello stesso periodo di osservazione la variazione di ricavi e corrispettivi in termini unitari (€/km).

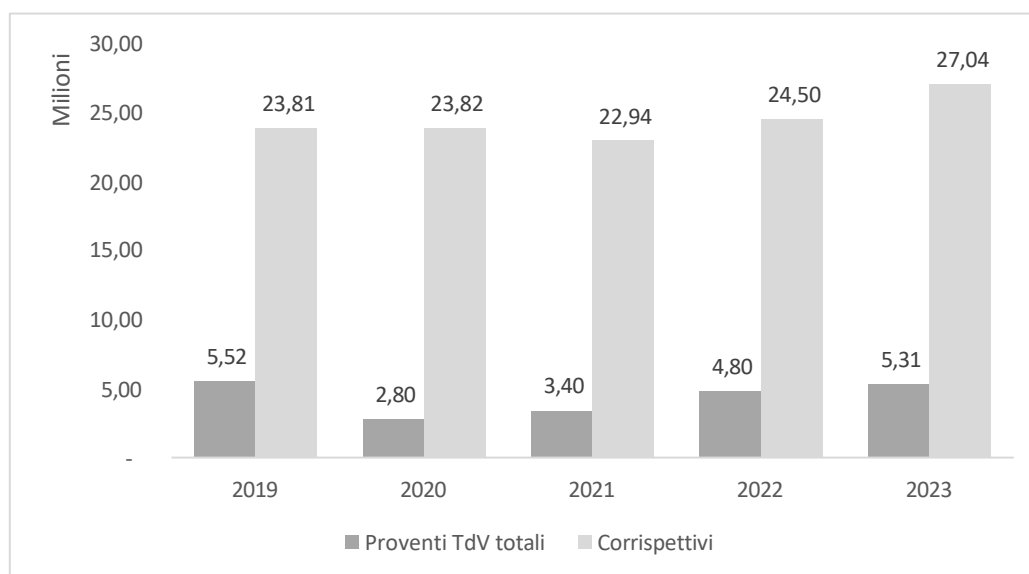


Figura 1.2.3 Corrispettivi e ricavi tariffari 2019-2023. Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio TPL

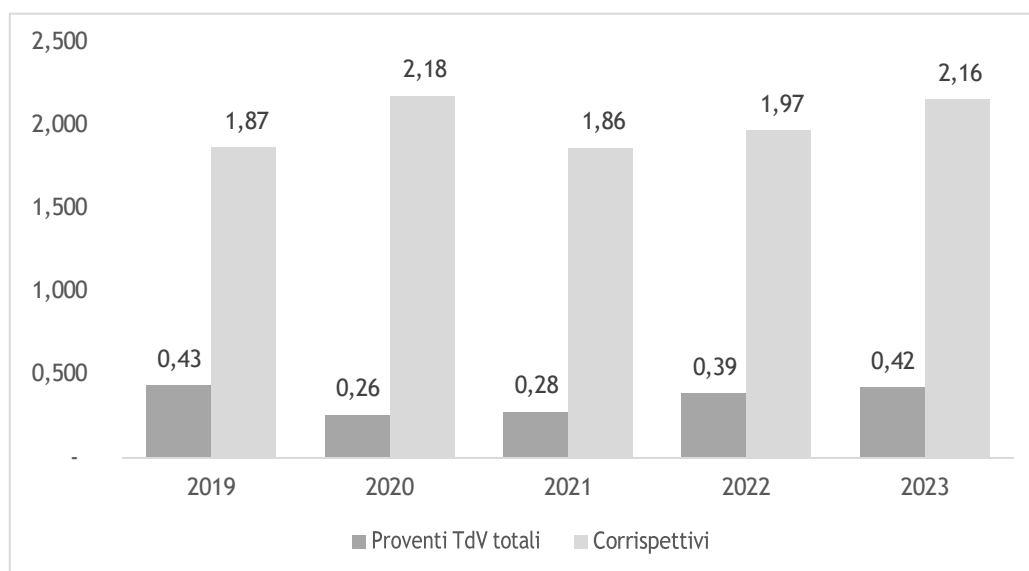


Figura 1.2.4 Corrispettivi e ricavi tariffari unitari 2019-2023. Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio TPL

La Figura 1.2.5 mostra il recupero dei ricavi dal 2020 in avanti, utilizzando il 2019 come anno di riferimento. Dopo il crollo osservato nel 2020 (-49,18%) essi hanno recuperato progressivamente negli anni successivi attestandosi nel 2023 a un livello comunque inferiore a quello del 2019 (-4,19%).

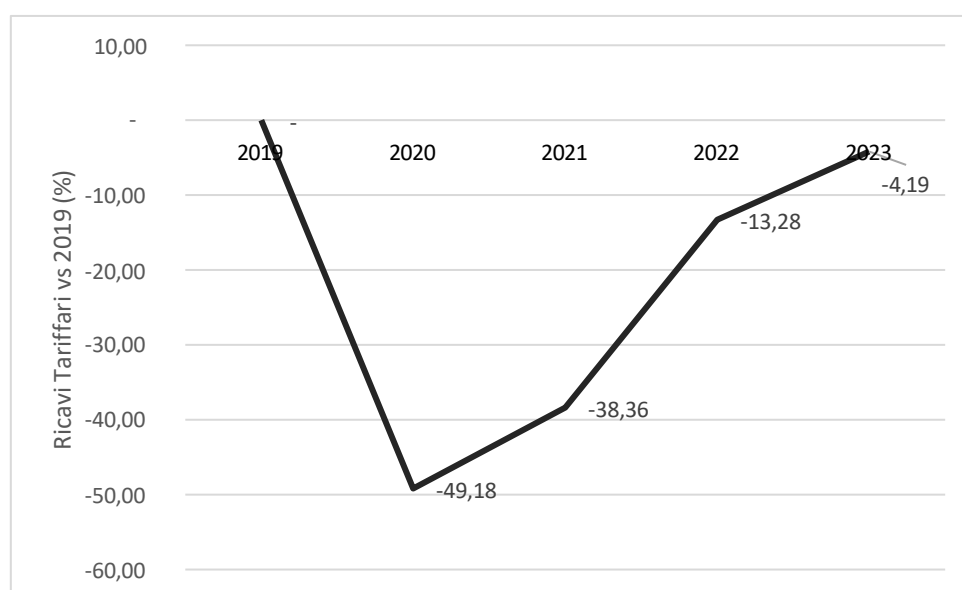


Figura 1.2.5 Recupero ricavi tariffari a seguito della pandemia da COVID-19. Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio TPL

I grafici in basso riportano gli indicatori di produttività dei fattori produttivi. In particolare, la Figura 1.2.6 mostra la produttività del lavoro espressa rispettivamente in vett-km per autista.

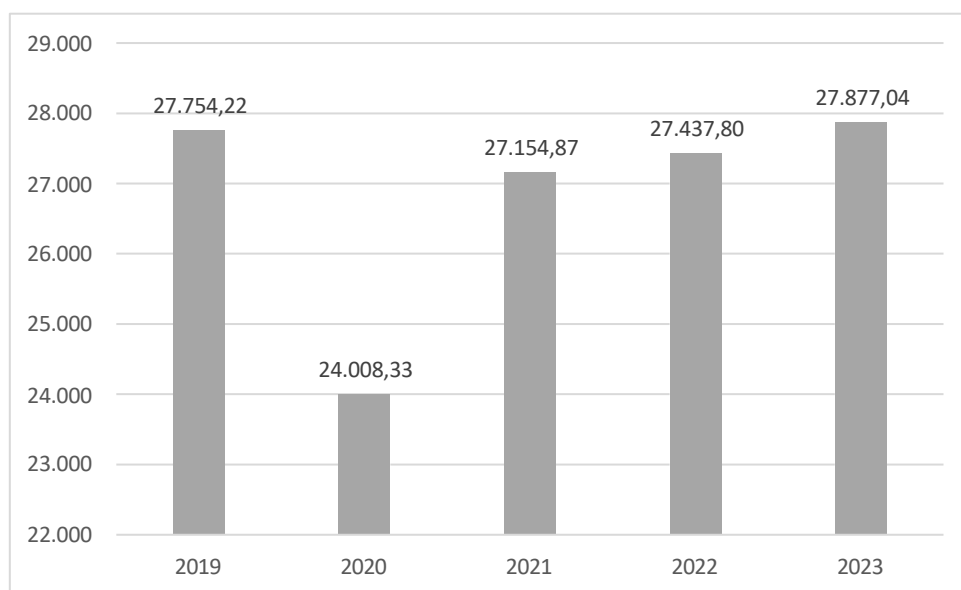


Figura 1.2.6 Produttività personale di guida espressa in vett-km annue. Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio TPL

Per quanto concerne invece la produttività del capitale, rappresentata nel TPL dal volume di percorrenze per ciascuna vettura, la Figura 1.2.7 ne mostra l'andamento relativamente al quinquennio 2019-2023. Le vett-km per autobus hanno subito una contrazione nel 2020 per effetto del minor volume di produzione, poi, a partire dal 2021, la produttività è tornata a salire, attestandosi nel 2023 a un livello assimilabile a quello osservato nel 2019.

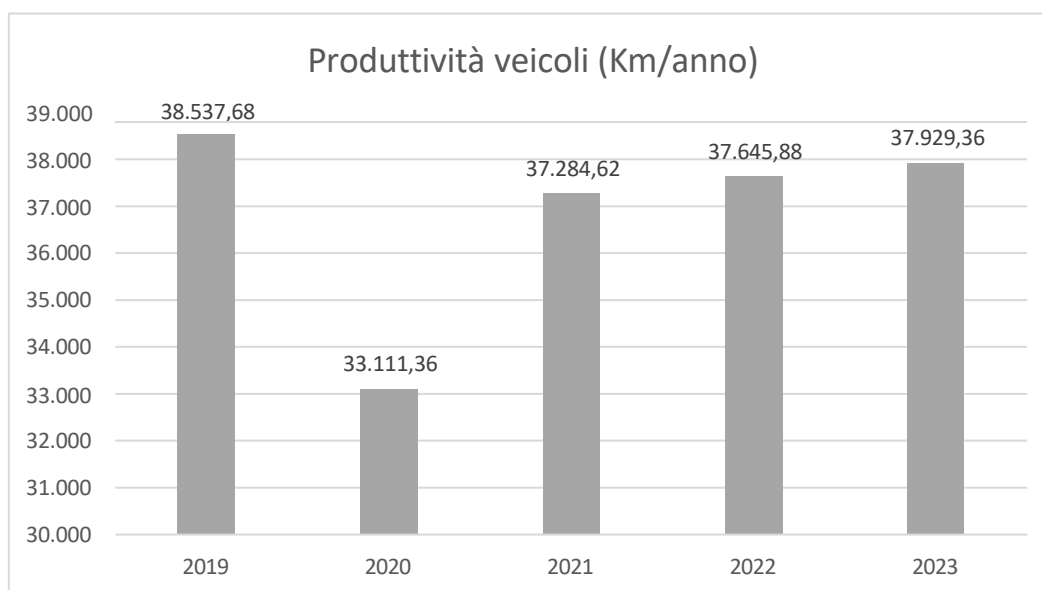


Figura 1.2.7 Produttività del parco rotabile. Fonte: elaborazioni su dati dell'Osservatorio TPL e della Regione Molise

I grafici illustrati in seguito fanno invece riferimento ai cosiddetti indicatori di redditività e di efficienza operativa. La Figura 1.2.8 mostra il principale indicatore di redditività utilizzato nell'ambito delle analisi sul TPL: il *coverage ratio*, calcolato come rapporto tra i ricavi da traffico e una stima dei costi operativi effettuata utilizzando il modello di costo standard del DM 157/2018 opportunamente rettificato in funzione delle caratteristiche dei servizi erogati. Al netto della sensibile contrazione osservata nel 2020, l'indicatore è tornato a crescere per effetto: del recupero dei

ricavi tariffari, da un lato; dell'efficienza sui costi, dall'altro lato.

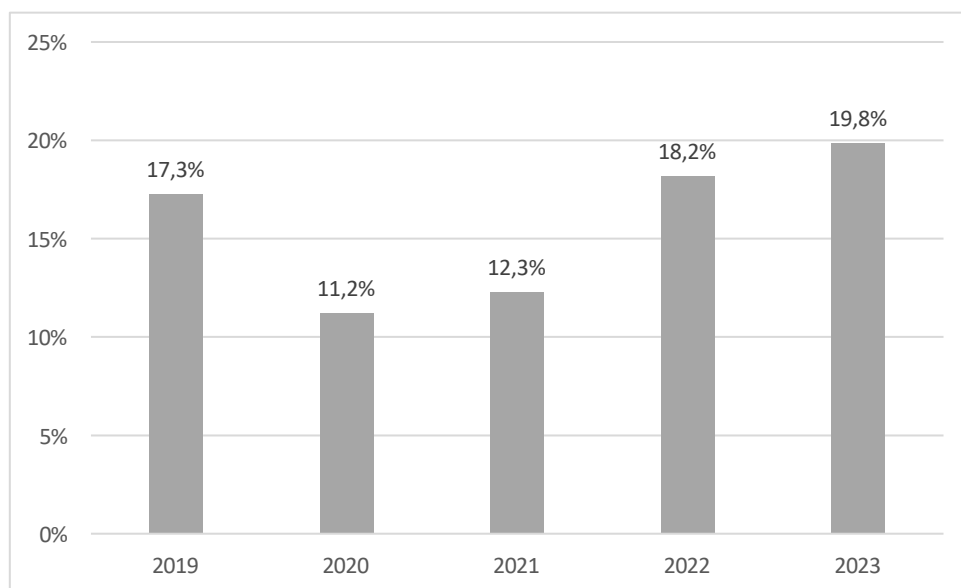


Figura 1.2.8 Coverage ratio per il TPL - 2019-2023. Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio TPL

	udm	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi da traffico	€/000	5.519,48	2.802,76	3.402,71	4.803,45	5.312,15
Corrispettivi	€/000	23.807,94	23.819,99	22.938,65	24.499,28	27.042,74
Altri ricavi	€/000	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Costi operativi	€/000	31.687,66	24.752,27	27.497,36	26.123,39	26.419,44
Addetti	#	457,00	454,00	449,00	431,00	438,00
di cui: personale operativo (FTE)	#	404,12	401,47	397,05	381,13	387,32
di cui: personale di guida (FTE)	#	352,14	349,83	345,98	332,11	337,50
Costo Personale	€/000	13.509,655	n.d.	n.d.	n.d.	17.437,428.
Coverage ratio	%	17,3%	11,2%	12,3%	18,2%	19,8%

Tabella 1.2.3 Performance economiche Contratto di Servizio. Fonte: Osservatorio TPL

Performance tecniche

Il parco rotabile complessivamente utilizzato per l'erogazione dei servizi di TPL oggetto del bando di gara è stato, nel corso del quinquennio di osservazione, in media pari a 330 veicoli.

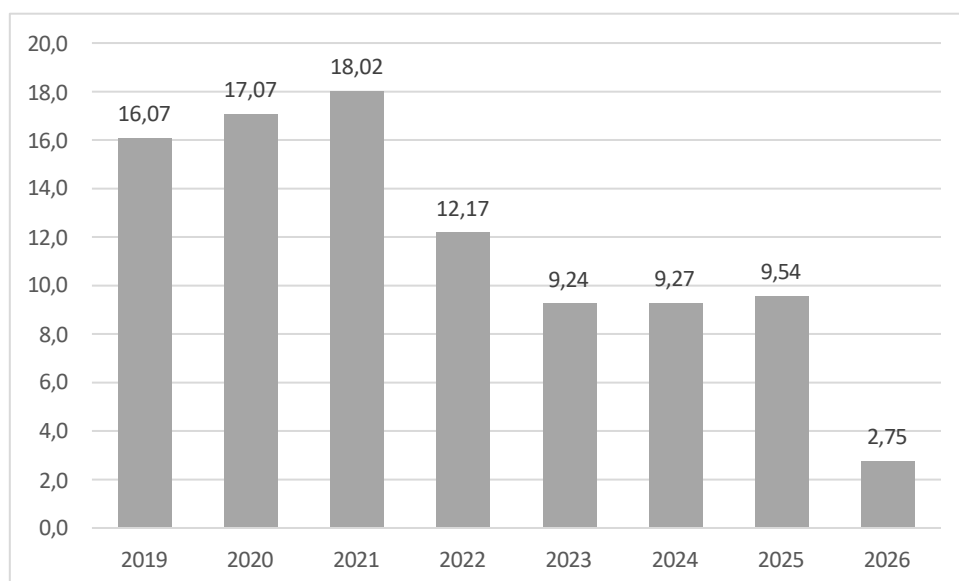


Figura 1.2.9 Evoluzione età media del parco veicoli. Fonte: elaborazioni su dati della Regione Molise

L'età media della flotta nel 2021 si attestava intorno ai 18 anni, un valore molto superiore alla media nazionale di 12 anni. Tuttavia, a partire dal 2022, la Regione Molise ha avviato e portato avanti un programma di rinnovo del proprio parco rotabile destinato al trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di raggiungere gli standard europei. In particolare, ha sostituito gli autobus a maggiore impatto ambientale con mezzi di più recente classe di emissione, dotati degli equipaggiamenti minimi obbligatori per la fruibilità da parte delle persone a mobilità ridotta e delle tecnologie più moderne per la rilevazione dei passeggeri, la geolocalizzazione del veicolo, la validazione elettronica dei titoli di viaggio e la connessione a internet. Inoltre, ha avviato le procedure di acquisto per la fornitura di autobus destinati alla sostituzione delle vetture Euro 3. Il Servizio Mobilità ha svolto tutte le attività amministrative necessarie per l'acquisto di nuovi autobus e ha già sostituito quelli appartenenti alla classe di emissione Euro 1, dismessi alla data del 30.06.2022. La Regione Molise ha inoltre acquistato nuovi autobus, in parte già consegnati all'Ente, destinati alla sostituzione dei mezzi Euro 2, dismessi alla data del 31.12.2022. Gli effetti di tali investimenti si vedono già dal 2023 quando l'anzianità media si dimezza rispetto al 2021 attestandosi a 9 anni circa. Con il completamento degli investimenti in rotabili nuovi che avverrà entro il 31/12/2026 l'anzianità media del parco rotabile scenderà sotto i tre anni.

Indicatori di efficienza economica e tecnica

Le tabelle di seguito riportano dettagliatamente l'insieme di indicatori di efficienza in funzione di:

- efficienza operativa;
- produttività;
- redditività.

Gli indicatori sono quelli previsti dall'Annesso 8 all'Allegato A alla delibera ART 154/2019 e sono stati calcolati a partire dai dati in possesso della Regione Molise e dai dati rilevati tramite l'Osservatorio TPL.

Categoria	Indicatore	2019	2020	2021	2022	2023
Efficienza operativa	Costo operativo per vett-km (€/km)	2,51	2,29	2,26	2,22	2,19
Efficienza Produttività	Costo del lavoro totale per numero di addetti totali (€/000)	14.153,67	14.153,67	13.850,72	13.562,37	13.284,97
	Produzione per numero di addetti totali (vett-km)	27.754,22	24.008,33	27.154,87	27.437,80	27.877,04
	Produzione per numero di veicoli totali (vett-km)	38.537,68	33.111,36	37.284,62	37.645,88	37.929,36
Efficienza Redditività	Ricavi da traffico per vett-km	0,434	0,257	0,277	0,404	0,435
	Coverage Ratio	17,3%	11,2%	12,3%	18,2%	19,8%
Monitoraggio	Velocità commerciale (effettiva)	37,48	39,09	n.d.	38,94	38,95

Tabella 1.2.4 Indicatori di efficienza economica e tecnica. Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio TPL

Indicatori di efficacia

Attualmente la Regione Molise non dispone di rilevazioni né di serie storiche di indicatori e dati sulla qualità dei servizi, né sotto il profilo della qualità erogata né sotto quello della qualità percepita dall'utenza. La Regione ha tuttavia già effettuato gli investimenti necessari per la realizzazione dei sistemi di monitoraggio della qualità dei servizi e la relativa piattaforma sarà resa operativa prima dell'aggiudicazione dei servizi messi a gara. In particolare, la piattaforma consentirà di rilevare, con riferimento alla qualità percepita, aspetti quali la conformità del materiale rotabile, la conformità del servizio, la qualità del personale in servizio, la sicurezza del viaggio, l'informazione all'utenza, l'accessibilità commerciale, l'accessibilità per le persone con disabilità e l'attenzione all'ambiente. Con riferimento alla qualità erogata, sarà invece possibile monitorare gli indicatori prestazionali del servizio e, in particolare, la regolarità e la puntualità delle corse, nonché la loro effettiva effettuazione; a tal fine, grazie ai sistemi AVM installati sui nuovi mezzi di proprietà della Regione e a un'apposita data room, sarà possibile controllare in tempo reale l'esecuzione dei servizi. In questo modo, sin dall'avvio dei servizi affidati mediante gara, la Regione potrà disporre di uno strumento organico per la misurazione della qualità resa e di quella percepita dagli utenti.

1.3. Servizi oggetto di gara

1.3.1. Lotti di gara

La Regione Molise nel 2019, in previsione del bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto Pubblico Locale, ha individuato due Lotti di Gara, tenendo conto di aspetti legati alla domanda di mobilità, a fattori collegati alle economie di scala e alla contendibilità del servizio. Tale suddivisione

in Lotti di gara è stata approvata dall'ART, insieme con l'intera relazione tecnica relativa alla definizione dei servizi, con il parere n. 12/2019.

Le condizioni territoriali, le dimensioni dei servizi da affidare e la domanda di trasporto non sono variate in modo sensibile. In ogni caso, in questo paragrafo si vuole verificare se le ipotesi relative ai due lotti di gara siano ancora valide ed utilizzabili.

I servizi di TPL extraurbano sono stati articolati nei 2 Lotti di gara riportati in Figura 1.3.1 e denominati Lotto 1 e Lotto 2.

Il Lotto 1 raccoglie i servizi esercitati in prevalenza nell'area a Nord-Est della Provincia di Campobasso, a partire dal Comune Capoluogo; in questo lotto, oltre a ricadere, come capolinea principale, il Comune di Campobasso, ricadono anche i Comuni di Termoli e Larino, che rappresentano i centri egemoni secondari del territorio. Il Lotto 2, invece, raccoglie i servizi esercitati in prevalenza nell'area a sud della Provincia di Campobasso e nel territorio della Provincia di Isernia; i capolinea principali dei servizi di questo lotto sono i due Comuni Capoluogo di Provincia. Il Comune di Campobasso è servito da linee appartenenti ad entrambi i Lotti. Inoltre, si fa presente che anche alcuni Comuni non appartenenti alla Regione sono serviti, sempre con servizi di interesse prevalente per la comunità della Regione Molise.

Dal punto di vista dei servizi, in base ai Piani di Esercizio Aziendali (PEA), ogni linea è stata attribuita a un Lotto, in base alla direttrice per cui la linea espleta il servizio; la rappresentazione schematica dell'attribuzione delle linee ai Lotti è riportata in Figura 1.3.2. Nella Relazione del 2019 sono riportate informazioni più dettagliate sull'attribuzione dei servizi ai singoli lotti di gara.

La suddivisione in due Lotti di gara ha consentito di semplificare il quadro attuale, in cui operano 29 aziende, e di concentrare, su un numero minore di contratti, le attività di verifica, gestione e controllo.

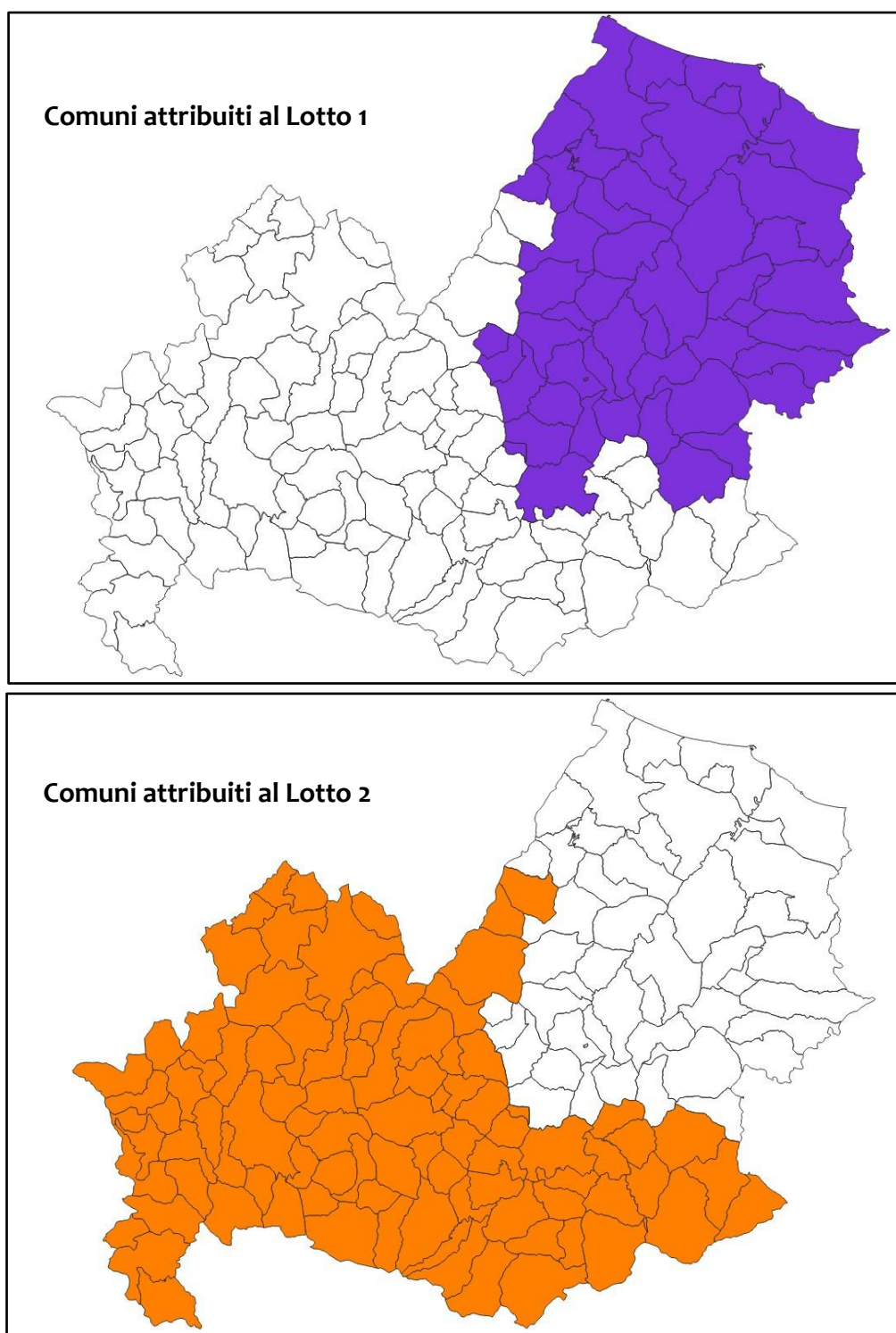


Figura 1.3.1 – Attribuzione dei Comuni della Regione Molise ai due Lotti di gara.

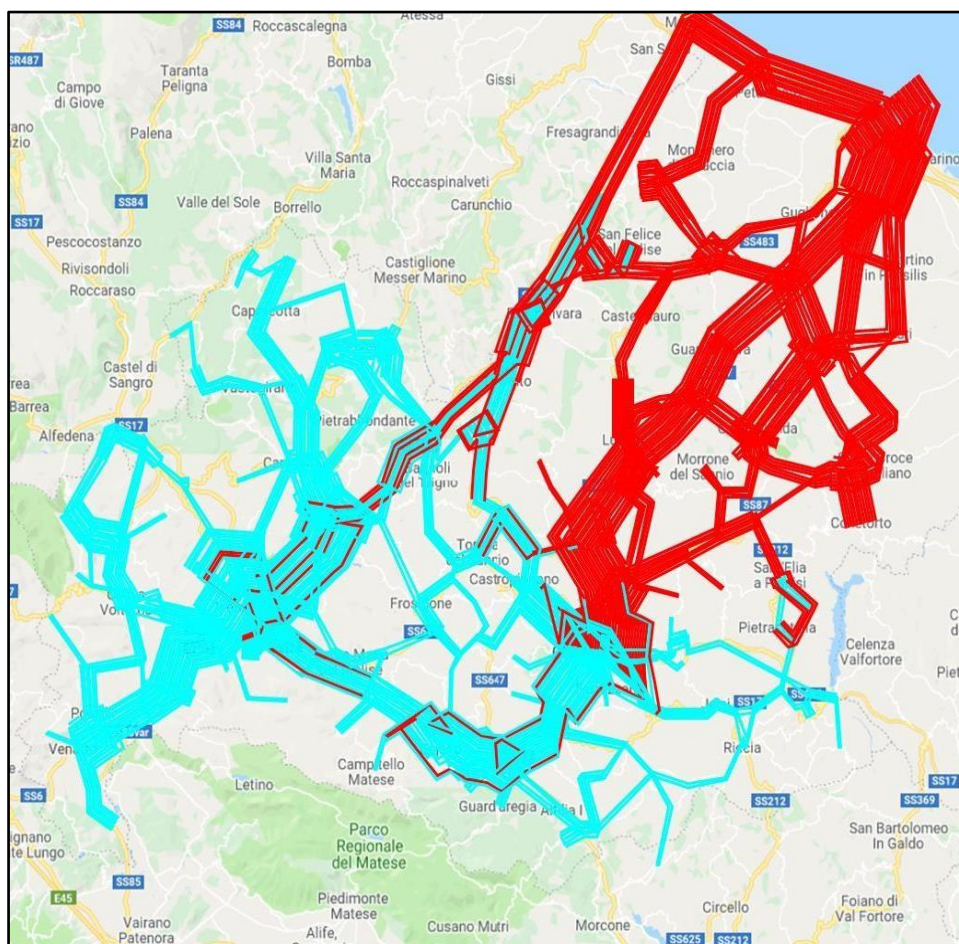


Figura 1.3.2 – Attribuzione schematica dei servizi ai due Lotti di gara.

Dal punto di vista dei servizi minimi, come descritti nel paragrafo 1.3.2, le variazioni sono state minimali e dovute a esigenze sorte negli anni, in prevalenza per adattare il servizio alla domanda di trasporto scolastico. I veic-km/anno attribuiti al Lotto 1, che nel 2019 erano pari a 5.930.994,85, per il nuovo affidamento sono previsti pari a 6.448.701,10 , con una variazione del +8,73%. I servizi attribuiti al Lotto 2 erano pari a 5.278.030,09 veic-km/anno nel 2019; per il nuovo affidamento, risultano pari a 5.801.296,25 , con una variazione del +9,91%. In entrambi i casi le variazioni sono inferiori al 10%. Inoltre, non vi sono variazioni sostanziali nelle linee, ma tutte le modifiche hanno riguardato il numero delle corse effettuate in ciascuna linea, per soddisfare esigenze di mobilità mutate, prevalentemente, come detto, per la mobilità degli studenti.

Queste modifiche mantengono invariate le valutazioni sulla convenienza economica di affidare i servizi su due lotti di gara invece che in un unico Lotto.

Un'ulteriore analisi ha riguardato la domanda di mobilità. Nello studio del 2019 sono stati utilizzati i dati ISTAT sugli spostamenti sistematici, opportunamente estesi e corretti per tener conto delle altre esigenze di spostamento. In questo studio, come dettagliato nel paragrafo 1.3.4, sono stati utilizzati dati di domanda di mobilità basati sui rilievi delle celle telefoniche, forniti da Teralytics e opportunamente verificati. Questi dati, usati per la stima dei ricavi da traffico, consentono anche una verifica della correttezza trasportistica della definizione dei due Lotti di gara. In base alle analisi

condotte sulla domanda di trasporto, i due Lotti risultano significativamente indipendenti tra loro. I pass-km del periodo LUN-VEN di marzo 2025 (e risultati simili si ottengono negli altri periodi) sono “condivisi” tra i due Lotti solo per il 10,8%, cioè, hanno origine e destinazione appartenenti a due lotti differenti; il restante 89,2% è attribuibile solo al Lotto 1 o al Lotto 2. Questa analisi evidenzia come la suddivisione dei servizi tra i due Lotti di gara, oltre che per motivi geografici e di necessità gestionali per le aziende affidatarie, sia pienamente giustificata dalla struttura della domanda di trasporto.

Queste analisi e valutazioni consentono di concludere che la ripartizione nei due Lotti di gara stabilita nello studio del 2019 sia del tutto valida e utilizzabile ai fini dell'affidamento dei servizi.

1.3.2. Servizi minimi

I servizi da porre a base di gara, così come individuati dall'Ente affidante, in base a studi svolti negli anni precedenti e a modifiche apportate in corso d'opera, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia del servizio erogato e compatibilmente con le risorse disponibili, sono complessivamente pari a circa 12,2 milioni di bus-km, esclusivamente di servizi automobilistici.

Il Lotto 1 prevede 52 linee e i servizi si sviluppano prevalentemente nell'area Nord-Est della Regione Molise e interessano, tra gli altri, i Comuni di Campobasso, Larino e Termoli. Il Lotto 2 prevede, invece, 81 linee e i servizi si sviluppano prevalentemente nella Provincia di Isernia e, nella provincia di Campobasso, limitatamente nell'area a sud del comune capoluogo di Regione.

Nelle Tabelle 1.3.1 e 1.3.2 si riportano l'elenco delle linee di ciascun Lotto, con l'indicazione dei veic-km/anno.

La differenza nella numerosità delle linee tra i due Lotti, nonostante la differenza di veic-km/anno non sia elevata, evidenzia che la valutazione della ripartizione tra i Lotti, sia dei veicoli di proprietà della Regione sia degli autisti da assumere per la clausola sociale, non possa basarsi esclusivamente sui veic-km/anno, ma richieda un'analisi più approfondita e dettagliata dei servizi.

La produzione chilometrica prevista partirà sin dal primo anno di affidamento.

LOTTO 1					
Codice Linea	Veic-km/anno contribuiti	Codice Linea	Veic-km/anno	Codice Linea	Veic-km/anno
A101	33.550,00	C111	238.368,00	T201	24.624,00
A102	19.248,00	C601	81.038,00	T202	85.500,00
A103	36.922,40	C602	23.302,00	T203	27.101,00
A104	63.074,00	C603	81.320,00	T204	117.306,00
A201	17.360,00	C604	95.038,00	T205	55.259,55
A801	139.806,50	C605	57.368,00	T301	182.964,50
A802	17.873,00	L101	37.846,00	T302	246.033,00
A901	16.800,00	L102	18.648,00	T303	103.678,00
C101	157.258,00	L103	91.669,30	T304	35.853,00
C102	73.319,00	L104	32.025,00	T305	34.160,00
C103	505.371,30	L201	42.151,00	T401	198.794,00
C104	58.560,00	L301	26.230,00	T402	118.337,00
C105	111.361,00	L302	14.335,00	T403	149.282,30
C106	83.388,00	L303	44.226,00	T404	81.841,50
C107	205.109,50	L401	39.406,00	T501	343.162,75
C108	811.872,00	L402	46.970,00	T502	200.622,50
C109	9.311,20	T101	308.924,80		
C110	81.041,50	T102	724.091,50		
TOTALE LOTTO 1				6.448.701,10	

Tabella 1.3.1 – Linee attribuite a ciascuno dei lotti di gara – Lotto 1

LOTTO 2					
Codice Linea	Veic-km/anno contribuiti	Codice Linea	Veic-km/anno	Codice Linea	Veic-km/anno
A301	40.046,50	C207	51.362,00	I204	58.797,70
A302	67.344,00	C208	14.800,00	I205	20.862,00
A303	4.201,80	C301	61.136,50	I206	49.257,50
A401	73.657,50	C302	49.318,50	I207	20.923,00
A402	20.304,00	C303	191.947,00	I208	32.513,00
A403	25.254,00	C304	185.330,10	I209	31.232,00
A404	39.010,00	C305	41.358,00	I210	28.060,00
A501	12.444,00	C306	68.256,50	I301	67.984,50
A502	23.180,00	C307	32.940,60	I302	53.013,00
A503	94.395,30	C308	67.630,00	I303	70.318,40
A504	43.005,00	C309	138.597,00	I304	41.358,00
A601	21.960,00	C401	108.510,00	I305	75.823,00
A602	169.885,00	C402	140.850,00	I401	149.903,50
A603	29.890,00	C501	34.637,50	I501	50.020,00
A604	34.221,00	C502	103.636,55	I502	61.000,00
A605	42.004,00	C503	87.199,50	I503	70.310,00
A606	12.200,00	C504	67.330,00	I601	49.349,00
A701	35.868,00	C505	63.252,00	I602	84.759,50
A702	22.326,00	C506	44.408,00	I603	148.005,00
A703	45.811,00	C507	461.691,00	I604	331.538,50
A704	42.060,00	C508	180.582,50	I605	35.950,00
C201	51.789,00	I101	45.004,00	I606	82.045,00
C202	31.537,00	I102	24.156,00	I607	24.705,00
C203	36.900,00	I103	42.242,50	I608	35.319,00
C204	189.275,00	I201	32.912,00	I609	83.077,00
C205	223.430,00	I202	19.886,00	I701	102.387,00
C206	82.860,50	I203	52.117,30	I702	16.836,00
TOTALE LOTTO 2				5.801.296,25	

Tabella 1.3.2 – Linee attribuite a ciascuno dei lotti di gara – Lotto 2

1.3.3. Servizi flessibili

Non sono previsti, almeno per il primo anno di affidamento, servizi flessibili o a chiamata. Negli anni successivi, a seguito di analisi specifiche a valle di richieste mirate delle aziende affidatarie, degli utenti o degli stakeholder, sarà valutabile la sostituzione di alcuni servizi tradizionali con servizi flessibili, solo a parità di costi per l'Ente affidante e se sarà verificato un reale vantaggio per gli utenti.

I servizi flessibili potranno essere previsti nelle aree classificabili “a domanda debole” ai sensi della delibera ART 49/2017.

1.3.4. Ricavi da traffico

I contratti prevedono l'affidamento in regime di "Net Cost", cioè i ricavi saranno incassati dalle aziende aggiudicatarie. La stima dei ricavi da traffico è stata effettuata sulla base della domanda di trasporto attuale, considerato che i servizi oggetto dell'appalto presentano poche differenze rispetto a quelli erogati nel 2025.

I dati sulla domanda di trasporto, organizzati in matrici Origine-Destinazione (matrici OD), sono stati forniti alla Regione Molise da *CitiEU Consultancy LTD* concessionario italiano per la distribuzione dei dati *Teralytics*, basati sulla raccolta dei dati delle celle telefoniche.

Per ottenere i dati, è stato necessario elaborare una zonizzazione dell'area della Regione Molise e delle aree ad essa esterne.

Per l'area della Regione Molise, i Comuni di Campobasso, Termoli e Isernia sono stati partizionati in più zone di traffico, la maggior parte degli altri Comuni sono rappresentati da solo una zona di traffico, mentre in qualche caso, per poter rendere validi i dati di *Teralytics*, è stato necessario aggregare 2 o 3 Comuni in una singola zona di traffico. È necessario precisare che la suddivisione in più zone di traffico dei Comuni di Campobasso, Termoli e Isernia non è utile ai fini di questo studio, poiché i servizi da affidare sono solo quelli extraurbani; tuttavia, è stata realizzata per poter utilizzare i dati acquistati dalla Regione Molise anche per altre analisi.

Per le aree esterne al territorio della Regione Molise, i Comuni interessati dai servizi sono stati rappresentati con una singola zona di traffico, mentre la zonizzazione del resto del territorio italiano è stata elaborata in zone di dimensione provinciale o regionale, in base alla distanza dalla Regione Molise.

Complessivamente, la zonizzazione prevede un totale di 196 zone di traffico, come nel dettaglio seguente:

- Territorio della Regione Molise:
 - Comune di Campobasso, 9 zone;
 - Comune di Isernia, 5 zone;
 - Comune di Termoli, 8 zone;
 - altri Comuni della Regione Molise, 115 zone;
- Territorio esterno alla Regione Molise:
 - Comuni al di fuori della Regione Molise, interessati dai servizi, 24 zone;
 - Province al di fuori della Regione Molise, 20 zone;
 - Regioni, 15 zone.

La Figura 1.3.4 presenta la zonizzazione complessiva, mentre la Figura 1.3.5 illustra il dettaglio del territorio della Regione Molise.

Alla società fornitrice dei dati, oltre alla zonizzazione, sono stati forniti i file GTFS (*General Transit Feed Specification*) delle linee di competenza regionale, necessari per ottenere una distinzione tra la domanda di mobilità generale (tutti i modi di trasporto) e quella specifica per il Trasporto Pubblico

Locale. I dati sono stati acquisiti per il mese di Marzo 2025 (mese in periodo scolastico) e per il mese di Luglio 2025 (mese in periodo non scolastico).



Figura 1.3.3 – Zonizzazione complessiva.



Figura 1.3.4 – Zonizzazione: dettaglio della Regione Molise.

I dati relativi alla domanda di trasporto ottenuti sono stati sottoposti a verifiche per valutarne l'affidabilità. Si è verificato il numero medio di spostamenti giornalieri per residente, risultato pari a circa 1,6, in linea con i dati ISFORT 2024 (1,9-2,0 spostamenti per residente), considerando che gli spostamenti interni alla stessa cella telefonica non sono rilevati (spostamenti al di sotto dei 300-500 metri circa, nelle aree urbane, e al di sotto di 2 km circa per aree extraurbane e rurali); questa sottostima della domanda non crea errori ai valori della domanda di trasporto di interesse, considerato che bisogna riferirsi ai soli spostamenti extraurbani, nella pratica sempre superiori ai 2-3 km di distanza. Il confronto, poi, tra spostamenti totali e spostamenti con il trasporto collettivo ha mostrato percentuali di uso del TPL del tutto accettabili: circa l'8,5% nel giorno feriale medio. Infine, un'ulteriore verifica è stata effettuata sul rapporto tra pass-km e veic-km utilizzando i dati riportati nelle Tabelle VI.1.5 e VI.1.7 del Conto Nazionale Trasporti (edizione 2025). Questi dati indicano che, a livello nazionale, i pass-km sul TPL extraurbano (autolinee) nell'anno 2023 ammontano a 16,511 miliardi, mentre gli autobus-km offerti nello stesso anno sono pari a 947,96 milioni, con un rapporto pass-km/autobus-km di circa 17,4. I valori dello stesso rapporto, con i pass-km calcolati dai dati *Teralytics* e i veic-km/anno offerti, risultano 18,7 per il Lotto 1 e 15,8 per il Lotto 2 e, pertanto, sono coerenti anche questi con il dato medio nazionale.

Il calcolo dei ricavi da traffico è stato effettuato con le seguenti ipotesi sulla domanda di mobilità:

- Il numero di spostamenti medi giornalieri sul TPL del mese di marzo 2025 è stato considerato valido per 9 mesi dell'anno; in particolare, il calcolo è stato effettuato considerando in un anno:
 - 183 giorni relativi alla stima della domanda LUN-VEN, marzo 2025;
 - 39 giorni relativi alla stima della domanda SABATO, marzo 2025;
 - 39 giorni relativi alla stima della domanda DOMENICA, marzo 2025.

- Il numero di spostamenti medi giornalieri sul TPL del mese di luglio 2025 è stato considerato valido per 2 mesi dell'anno; in particolare, il calcolo è stato effettuato considerando in un anno:
 - o 44 giorni relativi alla stima della domanda LUN-VEN, luglio 2025;
 - o 8 giorni relativi alla stima della domanda SABATO, luglio 2025;
 - o 8 giorni relativi alla stima della domanda DOMENICA, luglio 2025.
- La domanda di trasporto sul TPL è stata assunta per il mese di agosto pari al 50% di quella del mese di luglio e il calcolo è stato effettuato considerando in un anno:
 - o 20 giorni relativi alla stima della domanda LUN-VEN, stima agosto 2025;
 - o 5 giorni relativi alla stima della domanda SABATO, stima agosto 2025;
 - o 5 giorni relativi alla stima della domanda DOMENICA, stima agosto 2025.

Per quanto riguarda la tariffazione, sono stati utilizzati i dati di Tabella 1.3.2 che riportano il costo del titolo di viaggio attuale in funzione della percorrenza chilometrica. La Regione Molise manterrà questi valori per il primo anno di affidamento⁵.

Per calcolare i ricavi, è necessario attribuire a ogni passeggero un valore di ricavo medio pesato, tenendo conto che potrà avere il biglietto singolo o l'abbonamento, a seconda dei casi. L'unico dato ad oggi disponibile dalle aziende attualmente esercenti, che fa riferimento al 2017, mostra una ripartizione dei titoli di viaggio pari a 32% di biglietti singoli e 68% di abbonamenti. Le ipotesi utilizzate per il calcolo del ricavo medio pesato sono le seguenti:

- 20% biglietto ordinario, ricavo per passeggero pari al costo del biglietto;
- 10% biglietto ordinario andata e ritorno, ricavo per passeggero pari al costo del biglietto diviso 2;
- 1% abbonamento settimanale tipo A, ricavo per passeggero pari al costo dell'abbonamento diviso 10;
- 1% abbonamento settimanale tipo B, ricavo per passeggero pari al costo dell'abbonamento diviso 12;
- 44% abbonamento mensile tipo A, costo per passeggero pari al costo dell'abbonamento diviso 40;
- 24% abbonamento mensile tipo B, costo per passeggero pari al costo dell'abbonamento diviso 48.

I ricavi medi pesati per ciascuna fascia chilometrica, utilizzati per il calcolo del ricavo complessivo, sono riportati in Tabella 1.3.3.

In base ai dati sul numero di spostamenti giornalieri medi tra le coppie OD e sulla base della distanza tra le coppie OD, e tenendo conto del numero di giorni/anno di ciascuna tipologia, come da ipotesi riportate in precedenza, è stato possibile stimare i ricavi per ciascun Lotto di affidamento.

⁵ Per quanto riguarda la bigliettazione, nell'ambito delle politiche tariffarie adottate dalla Regione, è attualmente in fase di progettazione la futura realizzazione, secondo tempistiche non necessariamente coincidenti con quelle della gara, di un sistema di bigliettazione unica regionale finalizzato all'integrazione tariffaria, nonché l'introduzione di un biglietto a tempo e di un biglietto plurigiornaliero, in aggiunta ai titoli di viaggio già in vigore.

Fascia chilometrica	Biglietto ordinario		Abbonamento settimanale		Abbonamento mensile	
	Corsa semplice	Andata e ritorno	Tipo A (Lun.-Ven.)	Tipo B (Lun.-Sab.)	Tipo A (Lun.-Ven.)	Tipo B (Lun.-Sab.)
1-10	0,99€	1,55€	5,25€	6,30€	18,65€	22,15€
11-15	1,06€	1,75€	5,80€	6,90€	20,50€	24,35€
16-20	1,49€	2,35€	7,45€	8,80€	26,35€	31,15€
21-25	1,63€	2,75€	8,95€	10,85€	32,22€	38,00€
26-30	2,06€	3,35€	10,55€	12,70€	38,00€	45,00€
31-35	2,27€	3,60€	11,20€	13,25€	39,10€	46,10€
36-40	2,63€	4,35€	12,65€	15,10€	44,20€	52,25€
41-45	2,84€	4,55€	14,10€	16,80€	49,40€	58,35€
46-50	3,26€	5,25€	15,60€	18,60€	54,50€	64,45€
51-55	3,41€	5,45€	16,20€	19,25€	55,70€	65,80€
56-60	3,83€	6,20€	16,75€	20,00€	56,75€	67,13€
61-65	3,97€	6,45€	18,00€	21,55€	61,40€	72,52€
66-67	4,40€	7,00€	19,25€	23,20€	66,00€	77,85€
71-75	4,54€	7,45€	20,60€	24,60€	70,40€	83,25€
76-80	4,97€	8,00€	22,00€	26,35€	75,00€	88,65€
81-85	5,25€	8,30€	23,35€	27,90€	79,50€	93,95€
86-90	5,53€	8,95€	24,55€	29,50€	84,00€	99,35€
91-95	5,82€	9,30€	26,00€	31,15€	88,65€	104,80€
96-100	6,17€	9,85€	27,32€	32,70€	93,10€	110,05€
101-110	6,74€	10,85€	29,85€	35,85€	102,25€	120,85€
111-120	7,45€	11,90€	33,30€	39,80€	113,60€	135,25€
121-130	8,02€	12,91€	35,85€	43,05€	122,55€	144,90€
131-140	8,66€	13,75€	38,60€	46,20€	131,75€	155,60€
141-150	9,22€	14,75€	41,15€	49,40€	140,85€	166,45€
151-160	9,79€	15,70€	43,90€	52,60€	149,80€	177,20€
161-170	10,36€	16,68€	46,60€	55,85€	158,95€	187,85€
171-180	10,93€	17,60€	49,10€	59,10€	168,05€	198,50€
181-190	11,57€	18,50€	51,85€	62,15€	177,20€	209,40€
191-200	12,13€	19,51€	54,43€	71,95€	186,15€	220,00€

Tabella 1.3.3 – Costo dei titoli di viaggio

L'attribuzione dei ricavi ai lotti è stata ottenuta con le seguenti ipotesi:

- origine e destinazione entrambi appartenenti allo stesso Lotto: l'intero ricavo è assegnato al Lotto;
- origine appartenente a un Lotto e destinazione esterna alla Regione Molise: l'intero ricavo è assegnato al Lotto di origine;
- origine esterna alla Regione Molise e destinazione appartenente a un Lotto: l'intero ricavo è assegnato al Lotto di destinazione;
- origine appartenente a un Lotto e destinazione appartenente all'altro Lotto: il ricavo è ripartito equamente tra i due Lotti.

<i>Fascia chilometrica</i>	<i>Ricavo medio per passeggero</i>	<i>Fascia chilometrica</i>	<i>Ricavo medio per passeggero</i>	<i>Fascia chilometrica</i>	<i>Ricavo medio per passeggero</i>
1-10	0,60€	56-60	2,07€	111-120	4,08€
11-15	0,66€	61-65	2,19€	121-130	4,39€
16-20	0,88€	66-67	2,38€	131-140	4,72€
21-25	1,03€	71-75	2,51€	141-150	5,05€
26-30	1,24€	76-80	2,71€	151-160	5,37€
31-35	1,32€	81-85	2,86€	161-170	5,69€
36-40	1,52€	86-90	3,02€	171-180	5,97€
41-45	1,66€	91-95	3,18€	181-190	6,34€
46-50	1,87€	96-100	3,36€	191-200	6,66€
51-55	1,93€	101-110	3,68€		

Tabella 1.3.4 – Ricavo medio pesato per passeggero

Il risultato finale conduce ai seguenti ricavi teorici complessivi per ogni Lotto:

- Lotto 1: ricavo complessivo teorico di 5.815.090,57 €/anno;
- Lotto 2: ricavo complessivo teorico di 5.102.385,03 €/anno.

Questi ricavi, però, non tengono conto dell'evasione, cioè sono stati calcolati nell'ipotesi "teorica" che tutti i passeggeri a bordo siano in possesso di un titolo di viaggio valido. In Regione Molise non esistono dati sull'evasione attuale, che potrebbe essere molto elevata. La Regione Molise intende combattere l'evasione mettendo a disposizione delle aziende affidatarie strumenti a bordo veicolo, anche per il conteggio dei passeggeri, in grado di segnalare situazioni anomale, al fine di indirizzare i controlli in modo mirato.

L'obiettivo dichiarato è il raggiungimento, già dal primo anno di affidamento, di un tasso di evasione pari al 20%, ossia al valore medio nazionale, come riportato a margine dell'Allegato A alla Delibera ART n. 97/2023. Utilizzando questa ipotesi, i ricavi reali di ogni Lotto sono, nel primo anno di affidamento, i seguenti:

- Lotto 1: ricavo complessivo di 4.652.072,46 €/anno;
- Lotto 2: ricavo complessivo di 4.081.908,03 €/anno.

1.3.5. Illustrazione dei criteri seguiti per l'individuazione del numero dei lotti

Preliminare alla definizione del PEF simulato da parte degli enti affidatari è il dimensionamento dei lotti di affidamento dei servizi, conformi ai criteri trasportistici, economici e pro-concorrenziali stabiliti dal D.L. n. 50/2017. La definizione dei lotti da affidare deve garantire il corretto bilanciamento tra: caratteristiche della domanda, analisi dei flussi di traffico, sfruttamento delle eventuali economie di scala e di scopo derivanti dalla gestione unitaria della rete, sussidi incrociati tra servizi remunerativi e non remunerativi, da un lato, e articolazione del bacino di programmazione in più lotti di affidamento per favorire massima partecipazione e maggiore contendibilità, sviluppo di forme di concorrenza comparativa tra gestori su uno stesso bacino di mobilità, dall'altro. Nello specifico dei servizi di TPL interurbano della Regione Molise, i criteri

adottati per la suddivisione del bacino in lotti sono stati di due tipi: funzionali ed economici. I criteri funzionali, in particolare, hanno riguardato: l'efficacia trasportistica, la contendibilità e l'integrazione. Il criterio economico ha riguardato l'efficienza economica di differenti possibili soluzioni funzionali.

Criteri funzionali

Efficacia trasportistica

Coerentemente con quanto previsto dalla Normativa nazionale e dalla regolamentazione ART, nella procedura di individuazione dei lotti di gara la ripartizione in più lotti dei servizi afferenti al Bacino può avvenire:

- a) sulla base del **criterio geografico**, individuando i lotti sulla base dei confini amministrativi degli enti territoriali del bacino;
- b) sulla base del **criterio trasportistico**, individuando i lotti in base alla domanda di spostamento e alle direttrici e bacini di mobilità esistenti.
- c) rispetto alla **tipologia di servizio**, ad esempio individuando un lotto per la gestione dei servizi interurbani e uno per la gestione dei servizi urbani (pur nel rispetto del principio di integrazione modale e tariffaria);
- d) rispetto alla **gerarchia dei servizi** individuando lotti comprendenti in misura omogenea servizi di "rango" diverso, ovvero specializzando i lotti su ranghi di servizio specifici (es. un lotto per linee primarie e secondarie, un lotto per linee terziarie e flessibili).

Posto che il criterio c) non ha senso di esistere, interessandosi il bando solamente di servizi extra-urbani, è utile evidenziare che il criterio d) non ha precedenti in Italia ed è comunque molto raramente utilizzata anche in altri paesi.

È, pertanto, possibile individuare nei criteri a) e b) i criteri più ragionevoli in quanto coerenti con i confini provinciali e con l'effettiva struttura dei flussi di domanda.

Dal punto di vista geografico, non si è ritenuta applicabile una divisione dei lotti di gara in base ai confini amministrativi delle due Province della Regione, per due motivi. Il primo è un migliore bilanciamento dei servizi tra i due lotti di gara, in termini di veic-km/anno e di corrispettivi; questo criterio avrebbe generato un lotto, quello attribuibile alla Provincia di Campobasso, significativamente più esteso rispetto all'altro. Il secondo motivo è di accorpamento e gestione dei servizi e di domanda di mobilità. Dall'analisi sia dell'offerta che della domanda, è possibile individuare un bacino di mobilità che si estende dal Comune di Campobasso verso l'area nord e nord-nord-est della Provincia omonima. Un secondo bacino di mobilità è individuabile nella Provincia di Isernia e nella parte della Provincia di Campobasso a sud del Comune capoluogo. La proposta dei due lotti di gara ha condotto a suddividere i servizi in circa 6,4 milioni veic-km/anno per il Lotto 1 (parte nord nord-est della Provincia di Campobasso) e di circa 5,8 milioni veic-km/anno per il Lotto 2 (Provincia di Isernia e restante parte della Regione Molise), mantenendo un equilibrio

dimensionale degli stessi.

Dal punto di vista della domanda di trasporto, le analisi hanno mostrato che circa il 90% degli spostamenti, in termini di pass-km/anno, si sviluppa solo all'interno del Lotto 1 o solo all'interno del Lotto 2, mentre solo il 10% è la parte di mobilità a cavallo dei due lotti. Questo dato conferma che la scelta dei lotti è coerente non solo con l'offerta di trasporto, ma anche con la domanda di trasporto. L'ipotesi di considerare 3 lotti di gara non è stata perseguita per motivi legati alla domanda di mobilità e per una migliore gestione dei servizi che si sviluppino lungo direttrici ben precise e difficilmente ulteriormente separabili. I lotti, infatti, hanno tenuto conto di direttrici di mobilità individuate a valle dell'analisi della domanda di trasporto e dell'offerta, che generano raggruppamenti naturali di linee da esercire necessariamente dallo stesso operatore. Inoltre, separare i servizi in 3 lotti, produrrebbe un quantitativo sicuramente molto maggiore di domanda che si sviluppa tra più lotti, creando anche difficoltà alla gestione del servizio, allo sviluppo di politiche di miglioramento della qualità dei servizi da parte delle singole aziende aggiudicatrici e ad una maggiore difficoltà di coordinamento tra le diverse linee, quando è necessario un trasbordo per effettuare lo spostamento.

Contendibilità

In merito alla contendibilità della gara (e quindi alla possibilità di favorire una più ampia partecipazione di concorrenti), essa è inversamente proporzionale al numero dei lotti. Pertanto, a parità di altre condizioni, per avere una maggiore contendibilità è preferibile strutturare la gara su più lotti.

Integrazione dei servizi

L'integrazione funzionale dei servizi può essere declinata in termini di:

- a) integrazione tra servizi su gomma.
- b) integrazione gomma-auto.
- c) integrazione tra servizi su gomma e ferro.

Per quanto concerne la integrazione dei servizi su gomma, se da una parte i due lotti non sono caratterizzati da significative "interazioni" sistematiche, dall'altra l'organizzazione proposta rende il nodo di Campobasso vero e proprio HUB di interscambio.

Inoltre, anche grazie all'architettura radiale dei servizi, tutti i nodi principali (Campobasso, Isernia e Termoli) andranno ad assumere un importante ruolo di nodo di interscambio auto-gomma.

Per quanto concerne l'integrazione gomma-ferro, allo stato attuale non esiste alcun tipo di integrazione per insussistenza di servizi ferroviari. È utile, tuttavia, evidenziare che è in fase di realizzazione il Piano Regionale dei Trasporti che al suo interno prevederà interventi sul sistema

dell'offerta di trasporto ferroviario e in quella fase si specificheranno servizi su gomma e su ferro coerenti e integrati tra loro.

Criterio economico

Dal modello del costo standard per i servizi su autolinea del D.M. n. 157/2018 si evince l'opportunità, ove compatibile dal punto di vista trasportistico, di sfruttare le economie di scala determinando lotti non inferiori ai 4 milioni di bus-km e di evitare il ricorso a lotti di dimensioni significative, la qual cosa favorisce anche una loro maggiore contendibilità. In particolare, ragionando a parità di velocità commerciale e grado di ammodernamento del parco rotabile, la determinazione di lotti di dimensioni significative (superiori agli 8 - 10 milioni di bus-km) non permette un adeguato sfruttamento delle economie di scala individuate dal modello indicato nel D.M. n. 157/2018. In altri termini, il costo complessivo di un unico lotto di grandi dimensioni risulterebbe più elevato rispetto al costo complessivo della stessa quantità di bus-km frazionata (purché giustificato da un punto di vista trasportistico), in lotti più piccoli e di dimensione almeno pari a 4 milioni di bus-km.

In coerenza con il DM 157/2018, anche l'AGCM¹ afferma che, nelle gare per i servizi di TPL su gomma la configurazione del lotto unico, soprattutto quando coincidente con l'intero bacino regionale, costituisce una scelta non giustificata da ragioni economiche e idonea a determinare una rilevante barriera all'entrata; al contrario, l'Autorità ritiene preferibile un'articolazione in lotti piccoli, anche riferiti a poche linee, coerente con la considerazione che la dimensione minima efficiente del servizio su gomma è stimata in circa 4 milioni di km/anno. In questa prospettiva, AGCM valorizza il principio generale del divieto di lotto unico, ammettendone la deroga solo entro condizioni predeterminate, e raccomanda contratti di valore contenuto, di breve durata e gare frequenti.

Tale posizione è implicitamente ripresa anche dall'ART nella Misura 14 delibera ART n. 154/2019 (Redazione del PEF Simulato negli affidamenti con gara) dove afferma che il PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

Con particolare riferimento alle proposte individuate di dimensionamento dei lotti di gara per i servizi interurbani della Regione Molise, quella che prevede due lotti di gara di dimensioni approssimativamente pari a 6,4 (lotto 1) e 5,8 (lotto 2) milioni di bus-km appare essere la più coerente con un adeguato sfruttamento delle economie di scala. In tal caso, senza aggiuntivi oneri gestionali, di controllo e programmatori per l'ente affidante, la produzione industriale del servizio sarebbe organizzata su una dimensione di scala efficiente.

Si noti che la messa a gara di lotti separati non implica necessariamente diversi affidatari; ad

¹ AGCM, Indagine Conoscitiva IC47, Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale, 2016.

esempio, la migliore offerta potrebbe essere effettuata in entrambi i casi da uno stesso operatore economico (una stessa società di capitale, una stessa ATI, uno stesso consorzio, ecc.). Lo stesso ente affidante può promuovere tale risultato inserendo nel disciplinare di gara la possibilità per ciascun partecipante di offrire uno sconto economico qualora entrambi i lotti gli vengano affidati.

1.4. Iter di gara

Il nuovo servizio affidato con gara avrà una durata complessiva di nove anni e la data di avvio è prevista nel primo semestre 2027. Sino a questo momento sono state svolte le seguenti attività:

- predisposizione e pubblicazione della Relazione dei Lotti di gara ex Misura 6 della Delibera ART 48/2017, già approvata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con il parere n. 12/2019;
- svolgimento della procedura di Consultazione degli stakeholder di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019;
- predisposizione del Piano Economico e Finanziario Simulato (PEFS); predisposizione e pubblicazione sul sito istituzionale della Regione della Relazione ex art.14 del D.Lgs. 201/2022;
- predisposizione e pubblicazione della presente Relazione di Affidamento (RdA).

Le ulteriori attività da svolgere per concludere il procedimento sono le seguenti:

- finalizzazione dei Documenti di gara;
- pubblicazione del bando di gara e dei relativi allegati;
- ricezione e valutazione delle offerte nel rispetto dei termini previsti dalla Delibera ART n. 154/2019 e aggiudicazione.

1.5. Corrispettivi per il servizio oggetto di gara

I corrispettivi posti a base di gara derivano dai PEFS (si veda Capitolo 8), predisposti sulla base del modello e della metodologia di cui all'Annesso 5 all'Allegato A alla Delibera ART 154/2019 e s.m.i. e coerenti con i costi standard rettificati.

I corrispettivi a base di gara sono coerenti con i costi standard dei servizi oggetto di gara, calcolati applicando **il modello di costo definito nel DM 157/2019** e applicando le necessarie rettifiche in funzione delle caratteristiche dei servizi oggetto di gara. Tali rettifiche tengono conto:

- della velocità commerciale dei diversi servizi oggetto di gara, opportunamente rettificate per tenere conto dei tempi di sosta, secondo la metodologia prevista dal DM 157/2018;
- delle diverse tipologie di mezzi di cui è previsto l'utilizzo per gli specifici servizi oggetto di gara (in termini di dimensioni e alimentazione, che incidono sui costi di ammortamento, di capitale e sui costi di esercizio);
- dei contributi erogati per la flotta oggetto di subentro e che saranno erogati per il rinnovo della flotta;
- di una dimensione contrattuale corrispondente a 6.448.701,10 vett*km per il Lotto 1 e a 5.801.296,25 vett*km per il Lotto 2;
- degli adeguamenti inflattivi intercorsi dal 2018 (anno di pubblicazione del DM 157/2018) al 2026 (anno antecedente all'avvio del nuovo servizio).

Il procedimento con cui è stato determinato il costo standard “micro” e la verifica della congruità del corrispettivo con il costo standard è descritta in dettaglio nell’appendice A. Il PEFS elaborato tenendo a riferimento i costi standard dei diversi servizi con le opportune rettifiche di cui sopra e dei ricavi da traffico stimati ha individuato un corrispettivo a base d’asta per il primo anno di esercizio (2027) pari a 23.060.925,75 euro di cui:

- 11.223.521,27 € per il Lotto 1;
- 11.837.404,48 € per il Lotto 2;

Il valore del corrispettivo dell’intero periodo contrattuale e il valore dell’affidamento sono stimati sulla base di un adeguamento pari dell’inflazione programmata annua pari al 1,5%.

La tabella che segue mostra l’evoluzione dei corrispettivi nel corso del periodo di affidamento, per effetto degli aggiornamenti inflattivi e della dinamica delle produzioni annue come definite in precedenza. Il corrispettivo, al netto dell’IVA, comprende il costo aggiuntivo legato al recente rinnovo CCNL autoferrotranvieri 2024-2026 che sarà coperto tramite il FNT con risorse statali aggiuntive.

Corrispettivo / Lotto * anno	Lotto 1	Lotto 2	Totale
Anno 1	11.223.521,27	11.837.404,48	23.060.925,75
Anno 2	11.232.114,11	11.967.774,18	23.199.888,30
Anno 3	11.350.855,01	12.057.257,29	23.408.112,31
Anno 4	11.153.061,66	12.068.829,47	23.221.891,14
Anno 5	11.770.816,78	12.586.622,58	24.357.439,36
Anno 6	11.575.715,10	12.267.475,42	23.843.190,52
Anno 7	11.698.538,78	12.380.538,39	24.079.077,17
Anno 8	11.792.511,89	12.460.564,20	24.253.076,08
Anno 9	11.816.570,29	12.635.732,96	24.452.303,25
Totale	103.613.704,89	110.262.198,99	213.875.903,87

Tabella 1.5.1 Corrispettivo al netto di IVA distinto per Lotto di gara e anno di affidamento

A partire dai valori indicati nella Tabella 1.5.6 è stata poi determinata la compensazione costante per tutti gli anni di contratto. A tale fine è stato necessario procedere al calcolo di una rata attraverso l’attualizzazione della somma delle compensazioni variabili (utilizzando il WACC indicato dall’ART nell’All. A alla delibera 30/2026 quale tasso di attualizzazione), assicurandosi il rispetto della condizione di equilibrio che prevede l’azzeramento del valore attuale della somma delle poste figurative; tali poste sono calcolate, per ogni anno di contratto, sottraendo alla compensazione costante così calcolata la compensazione variabile risultante dall’applicazione dello Schema 3 di cui all’Annesso 5 all’Allegato A alla Delibera ART 154/2019 e s.m.i..

	Lotto 1	Lotto 2	Totale
Corrispettivo costante (€/anno)	11.485.028,97	12.221.685,81	23.706.714,78
Corrispettivo costante (€/km)	1,78	2,11	

Tabella 1.5.2 Corrispettivo medio al netto di IVA distinto per Lotto di gara e anno di affidamento

2. Esiti della procedura di Consultazione

2.1. Svolgimento della procedura di Consultazione

La procedura della consultazione svolta dalla Regione Molise ha previsto le seguenti fasi:

- a) pubblicazione sul sito istituzionale della Regione della documentazione oggetto di consultazione e contestuale trasmissione dell'Avviso di pubblicazione alle principali organizzazioni datoriali, alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e alle associazioni di consumatori;
- b) acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi;
- c) redazione ed approvazione della Relazione di Affidamento (RdA), comprendente le modalità di svolgimento e gli esiti della procedura di consultazione (comprese le osservazioni trasmesse dai portatori di interesse e le relative valutazioni della Regione) nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali, al fine del successivo inserimento nei documenti di gara;
- d) pubblicazione sul sito istituzionale della RdA e contestuale invio all'ART per l'espressione di un eventuale parere entro 60 giorni dalla ricezione della stessa;
- e) eventuale rettifica del contenuto della RdA in esito alle osservazioni dell'ART.

2.2. Esiti della Consultazione

La Consultazione ha avuto ad oggetto:

- 1) la classificazione dei beni strumentali utilizzati per fornire il servizio di trasporto pubblico locale extraurbano su gomma, con particolare riferimento al materiale rotabile e alle relative dotazioni, agli impianti e alle infrastrutture.
- 2) la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni e delle modalità di subentro dell'IA;
- 3) la definizione delle condizioni di qualità del servizio;
- 4) il Piano di Accesso al Dato;
- 5) la specificazione dei requisiti di partecipazione degli operatori;
- 6) l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

Tramite pubblicazione sul sito istituzionale della Regione e trasmissione alle principali organizzazioni datoriali, organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e associazioni di consumatori è stato reso disponibile il documento contenente la Proposta dell'Amministrazione relativamente ai punti precedenti al fine di ricevere eventuali osservazioni da parte dei portatori d'interesse.

In seguito alla pubblicazione del documento sono pervenute osservazioni da parte di diversi soggetti, tra cui un'impresa di TPL, alcune organizzazioni sindacali e un'associazione di consumatori.

Di seguito si riporta una tabella di sintesi delle osservazioni e dei rilievi dell'Amministrazione al riguardo.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
<i>"Nel documento, nel paragrafo 3, <I servizi a gara>, pur prendendo atto della previsione per cui è possibile incrementare la rete dei servizi con nuovi servizi aggiuntivi e integrativi, nella misura limite del 7%, si osserva che i servizi che andranno a gara coincidono perfettamente con quelli approvati con Determinazione Dirigenziale n. 4441 del 28/07/2022, al netto di due soli PEA modificati nella loro consistenza di produzione chilometrica annua (PEA C501 e I501, attualmente nella titolarità dell'operatore A.T.M. S.p.A.). Si osserva che le nuove corse e le modifiche eventualmente introdotte dopo il 28/07/2022, evidentemente a seguito di motivate istanze dei Comuni, dei pendolari o altro, dovranno essere introdotte strutturalmente nella nuova rete dei servizi, al fine di evitare criticità e disservizi".</i>	Le modifiche successive all'adozione della Determinazione Dirigenziale n. 4441 del 28 luglio 2022 sono state recepite nella rete dei servizi approvata a seguito di Intesa ex art. 14-ter della legge n. 241/1990 in data 27 marzo 2026, i cui contenuti sono stati approvati con DGR n. 146 del 20 maggio 2026.
<i>"Nel paragrafo 4.1.3, <Altri beni strumentali al servizio>, si fa riferimento, a pag. 7 alle <fermate indicate nella tabella che segue>, si segnala che nel documento non è presente la tabella.</i> <i>Nello stesso paragrafo 4.1.3, <Altri beni strumentali al servizio>, si afferma che <ogni fermata è dotata di palina classica, ovvero le informazioni sono riportate su pannelli prestampati>. Si osserva che in assenza della tabella riepilogativa delle fermate non è possibile verificare la presenza delle paline su tutte le fermate, molte delle quali, per quanto consta, sono sprovviste di paline. Inoltre si afferma che le</i> <i><strutture a supporto delle fermate ...sono tutte di proprietà degli Enti proprietari delle strade>. Si chiede di precisare se in dette <strutture a supporto delle fermate> siano ricomprese anche le paline oppure soltanto le pensiline o altro.</i>	Si conferma che nel documento non è presente la tabella e che il richiamo alla stessa è frutto di un refuso. Si veda il paragrafo 3.6 della presente Relazione.
<i>Nel paragrafo 4.2.3, <Rimesse e altri beni strumentali> si afferma che <Per quanto concerne le rimesse, in considerazione del fatto che l'individuazione di altre aree da parte di eventuali soggetti affidatari diversi dai gestori attuali di nuovi a servizio del TPL extraurbano, in relazione al territorio della Regione e alla presenza di aree e strutture destinabili alla funzione di ricovero dei mezzi nell'area del servizio, non appare particolarmente critica, si è ritenuto di non considerare né essenziali né indispensabili le aree attualmente utilizzate dai Gestori>. Si osserva che è necessario chiarire puntualmente i requisiti e le caratteristiche che</i>	Si veda il paragrafo 3.4 della presente Relazione.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
dovranno avere i depositi e le rimesse utilizzate per lo svolgimento dei servizi, garantendo che gli stessi dispongano della medesima funzionalità di quelli attualmente adibiti al servizio".	
"Nel paragrafo 7, <Requisiti di partecipazione>, per ciò che attiene alla <Produzione>, si chiede di chiarire se gli <ultimi tre anni> siano da intendersi come anni <chiusi> (es. 2023, 2024 e 2025) oppure da calendario (es. dal 01/06/2023 al 01/06/2024 ecc., in base alla data di pubblicazione del bando di gara)".	Si conferma che la dicitura "ultimi tre anni" si riferisce agli esercizi chiusi alla data di pubblicazione del bando di gara.
"Per ciò che riguarda, invece, il requisito del <patrimonio netto disponibile>, non essendo questa una grandezza tecnicamente esistente, si chiede di chiarire cosa si intenda con l'utilizzo dell'aggettivo <disponibile>".	Si conferma che il requisito richiesto è quello prescritto dalla Misura 19 della Delibera ART n. 154/2019, la quale prescrive "un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara"
"In relazione all'allegato 2 (Personale) si osserva che il valore del <trattamento economico complessivo> in molteplici casi differisce notevolmente, pur facendo riferimento al medesimo inquadramento contrattuale ed alla medesima tipologia di impegno orario (full time): ciò determina la necessità di verificare puntualmente se per i dati forniti siano stati seguiti sempre gli stessi criteri e le stesse modalità di calcolo".	Si conferma che quanto riportato è oggetto di trasmissione ufficiale da parte degli incumbent con riguardo al trattamento economico aziendale, comprensivo delle relative voci.
"Indirizzi per la riorganizzazione della rete Struttura gerarchica del servizio La rete dovrà essere organizzata secondo un modello gerarchico articolato in: • Linee portanti ad elevata frequenza tra i principali poli regionali (autobus alta capienza) • Linee secondarie di adduzione ai nodi di interscambio mediante bus a capienza ridotta (li dove non servano autobus di grandi dimensioni) • Servizi a domanda flessibile (DRT) nelle aree a bassa densità. Tale impostazione consente: • riduzione delle sovrapposizioni di percorso; • maggiore leggibilità dell'offerta; • ottimizzazione delle percorrenze chilometriche; • incremento dell'efficienza operativa. Struttura operativa del servizio Prevedere sale di attesa e servizi igienici presso i capolinea e nodi di interscambio (per utenza e personale)	La riorganizzazione della rete è oggetto dell'attività di programmazione e pianificazione in capo alla Regione e non costituisce oggetto specifico di consultazione ai sensi della Misura 4 della Delibera ART n. 154/2019. Alcuni dei rilievi relativi alla struttura operativa del servizio e all'integrazione potranno essere discrezionalmente resi oggetto di criteri premiali nella documentazione di gara.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
Integrazione ferro-gomma-aria Prevedere il coordinamento orario e funzionale con il servizio ferroviario, al fine di: • ridurre tempi di attesa; • favorire l'intermodalità anche con gli aeroporti di prossimità e le stazioni Alta Velocità • incrementare l'attrattività complessiva del sistema regionale di mobilità".	
"Transizione ecologica e rinnovo della flotta Il piano di affidamento vorremmo prevedesse: • progressiva sostituzione dei mezzi obsoleti; • introduzione di autobus a basse emissioni (elettrici e/o alimentati a metano/biometano); • adeguamento infrastrutturale dei depositi. Obiettivi: riduzione progressiva delle emissioni di CO₂; diminuzione dei costi di manutenzione; miglioramento del comfort e dell'accessibilità. Il rinnovo della flotta potrà essere supportato tramite fondi europei e nazionali dedicati alla mobilità sostenibile".	Gli obiettivi individuati coincidono con quelli espressi nel documento di consultazione e saranno declinati nella documentazione di gara.
"Digitalizzazione e sistemi di controllo Bigliettazione elettronica Vorremmo fosse prevista l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili, con: • titoli digitali; • pagamento contactless; • integrazione tariffaria unica urbano-extraurbano. Monitoraggio in tempo reale L'adozione di sistemi AVM consentirà: • controllo centralizzato del servizio; • raccolta dati oggettivi sulle percorrenze; • verifica dei livelli di puntualità. Analisi dei dati I dati raccolti saranno utilizzati per: • rimodulazione periodica dell'offerta; • razionalizzazione delle linee a bassa domanda; pianificazione stagionale dei servizi".	Si conferma che il parco veicolare reso disponibile dalla Regione è dotato di sistemi AVM per il rilevamento dei dati sulle percorrenze e gli orari e per il relativo monitoraggio. Per quanto concerne la bigliettazione, è in corso di progettazione, nell'ambito delle politiche tariffarie adottate dalla Regione, la realizzazione, in prospettiva e nel rispetto di tempistiche non necessariamente coincidenti con quelle di gara, di un biglietto unico regionale per l'integrazione tariffaria, nonché l'introduzione di un biglietto a tempo e di un biglietto plurigionaliero in aggiunta ai titoli di viaggio già attivi.
"Politiche tariffarie Il nuovo assetto tariffario dovrà essere improntato a: • integrazione tra servizi; • abbonamento unico regionale.	Si veda il punto precedente.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
Saranno confermate o introdotte agevolazioni per: • studenti under 26 anziani;	
• categorie socialmente fragili • Riconoscimento tessera europea della disabilità L'obiettivo è favorire l'utilizzo sistematico del TPL e ridurre l'evasione tariffaria."	
"Clausola sociale e tutela occupazionale Nel capitolato di gara vorremmo fosse inserita clausola sociale volta a garantire: • continuità occupazionale; • mantenimento dei livelli contrattuali; • valorizzazione delle professionalità esistenti. • Introduzione contratto integrativo e Premio di Risultato basato sulla produttività • Iscrizione obbligatoria delle aziende partecipanti al bando di gara alle Associazioni Datoriali al fine di evitare il dumping contrattuale (Anav, Asstra, Agens); • Applicazione di strumenti di esodo anticipato per dipendenti prossimi ai requisiti pensionistici. La stabilità del personale costituisce elemento essenziale per la qualità del servizio".	La continuità occupazionale, il mantenimento dei livelli contrattuali e la valorizzazione delle professionalità esistenti sono obiettivi che coincidono con quelli espressi nel documento di consultazione e saranno declinati nella documentazione di gara. Per quanto attiene all'introduzione del contratto integrativo, alla previsione del premio di risultato basato sulla produttività e all'applicazione di strumenti di esodo anticipato per dipendenti prossimi ai requisiti pensionistici, la documentazione di gara richiederà l'integrale applicazione dei CCNL vigenti, dei contratti di secondo livello e degli accordi territoriali. L'accoglimento o meno di tali richieste sarà quindi regolato esclusivamente dalle procedure e dalle condizioni ivi previste. Non è, infatti possibile imporre l'applicazione di contratti aziendali che prevedano tali condizioni, come pure non può prevedersi l'iscrizione obbligatoria alle organizzazioni datoriali, in quanto elementi necessariamente rimessi all'autonomia imprenditoriale dei soggetti partecipanti.
"Si propone, altresì, l'inserimento di una specifica clausola istitutiva di un Osservatorio permanente sulla qualità del servizio, con la partecipazione delle Associazioni dei Consumatori maggiormente rappresentative a livello regionale".	L'eventuale istituzione di un Osservatorio permanente sulla qualità del servizio è una tematica che esula dall'oggetto della procedura di gara e della consultazione di cui alla Misura 4 della Delibera ART n. 154/2019, ma potrà essere presa in considerazione dalla Regione, in prospettiva, nel contesto dell'individuazione e dell'impostazione delle politiche di settore.
"Sostenibilità economico-finanziaria Il sistema, secondo noi dovrà essere fondato su: • contributo pubblico regionale; • ricavi da traffico; • eventuali finanziamenti nazionali ed	Gli obiettivi individuati coincidono con quelli espressi nel documento di consultazione e saranno declinati nella documentazione di gara.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
europei; razionalizzazione dei costi operativi.	
L'equilibrio economico sarà perseguito attraverso: - ottimizzazione delle percorrenze; - contenimento delle inefficienze; miglioramento della produttività chilometrica".	
"Riteniamo che il lotto unico sia la soluzione idonea per il Molise. Inoltre, per rendere contendibile il lotto e far sì che rispondano alla gara anche imprese dotate di idonee capacità, occorre informare ed invitare anche le maggiori società di settore, nelle forme previste dal Codice degli Appalti".	Si veda il paragrafo n 1.3.5 della presente Relazione di Affidamento.
"Riteniamo che occorra inserire standard di qualità elevata, tipo: emissioni zero ed età media della flotta (5-7 anni), per gli autobus non forniti dalla Regione, pagamenti contactless e validatrici in grado di leggere QR code, Wi-Fi a bordo e gratuito, Certificazioni di qualità (oltre l'ISO 9001), manutenzione predittiva, pulizia e sanificazione ciclica, con monitoraggio, ed altro".	Si precisa che, come espresso nel documento di consultazione, il parco rotabile sarà costituito esclusivamente da autobus forniti dalla Regione nell'ambito di specifici programmi di finanziamento e che gli standard prospettati saranno, pertanto, oggetto di realizzazione compatibilmente con le caratteristiche di tali mezzi, la cui età media è, ad oggi, pari a 2 anni.
"Considerato il contratto territoriale del Molise in vigore, risalente al 22/3/89 e di ridottissimo importo, chiediamo di inserire anche l'ipotesi di un contratto aziendale, la cui offerta da parte dei concorrenti deve far acquisire un punteggio in funzione del valore dell'offerta".	Premettendosi che non viene chiarito, nello specifico, quali siano le previsioni dell'ipotetico contratto aziendale menzionato che si vorrebbe fossero recepite, si segnala che non è possibile imporre l'applicazione di un contratto aziendale, essendo, quest'ultimo, un elemento inevitabilmente rimesso all'autonomia imprenditoriale dei soggetti partecipanti.
"Riteniamo fondamentale l'Integrazione di sistemi automatici di report, con il fine di avere un controllo effettivo sul servizio, tipo: AVM/AVL, per il monitoraggio e la localizzazione degli autobus e che raccoglie i dati dei km effettivi, distinti da quelli programmati, ed il cui report deve poter essere controllato direttamente dalla Regione; APC, per il controllo dell'affluenza passeggeri; SBE, sistemi di bigliettazione elettronica, che tengano conto sia dell'emissione di vendite fisiche sia di quelle elettroniche. Tutti i dati devono confluire nella banca dati in possesso della ditta e dell'E.A. In tal modo si potrebbero confrontare dati molto importanti, tipo: ricavo medio per passeggeri o per km, analisi dell'evasione, incrociando le validazioni con il conta passeggeri, ottimizzazione della flotta"	Si conferma che i mezzi resi disponibili dalla Regione sono dotati di contapasseggeri, sistemi AVM e SBE e che è in corso di realizzazione una piattaforma regionale per il rilevamento e il monitoraggio dei dati.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
<i>Riteniamo fondamentale escludere, oltre ai casi di esclusione automatica, dal bando di gara le aziende che abbiano commesso un grave illecito professionale, come il mancato o tardato pagamento delle retribuzioni. La giurisprudenza del Consiglio di Stato ha più volte chiarito che il sistematico tardato pagamento delle retribuzioni è indice di scarsa affidabilità professionale e di fragilità organizzativa.</i> <i>L'art.95, comma 1, lett. A) del Codice degli Appalti prevede l'esclusione per gravi violazioni, debitamente accertate, agli obblighi in materia di salute e sicurezza del lavoro, nonché agli obblighi in materia ambientale, sociale e del lavoro (il mancato rispetto del CCNL rientra in queste violazioni). A tale scopo, sarebbe opportuno inserire una clausola del tipo: la stazione appaltante esclude l'operatore economico qualora accerti, con qualunque mezzo adeguato, gravi violazioni agli obblighi in materia di diritto del lavoro, della previdenza, anche complementare, e dell'assistenza sociale, ivi compresi i ritardi sistematici nell'erogazione delle retribuzioni dovute ai dipendenti, in quanto indice di inaffidabilità professionale e carenza di solidità organizzativa. Per ritardo sistematico deve intendersi: ritardi superiori a 15/30 giorni, ritardi che si sono verificati per almeno tre mensilità, anche non consecutive, nell'ultimo biennio, presenza di diffide accertate dall'Ispettorato del Lavoro o pagamenti dietro decreti ingiuntivi.</i>	Nella documentazione di gara sarà data applicazione al disposto di cui all'art. 95, comma 1 lett. a) del D. Lgs. n. 36/2023, il quale individua i gravi illeciti professionali quali cause di esclusione non automatiche, nella sua formulazione letterale.
<i>"Chiediamo che, ai fini del rispetto di cui sopra, la stazione appaltante debba chiedere all'operatore economico di dichiarare, ai sensi del DPR 445/2000, di non essere incorso in accertate violazioni gravi e reiterate in merito al pagamento delle retribuzioni ai propri dipendenti negli ultimi tre anni e debba riservarsi di valutare tali episodi ai fini dell'esclusione per grave illecito professionale"</i>	Si veda il punto precedente.
<i>"Riteniamo che anche la clausola sociale, prevista dal Codice degli Appalti, debba essere integrata: l'aggiudicatario si impegna a garantire il rispetto integrale e puntuale dei trattamenti economici e normativi previsti dal CCNL di settore.</i> <i>L'inosservanza di tale obbligo, se reiterata, costituisce grave inadempimento contrattuale e può dar luogo alla risoluzione del contratto e all'incameramento della cauzione definitiva".</i>	Si conferma che la documentazione di gara prevederà l'opportuno inserimento della reiterata violazione dei trattamenti economici e normativi individuati dai CCNL di settore tra le cause di decadenza dall'affidamento. Di tale tipologia di violazione l'Amministrazione terrà conto anche ai fini della predisposizione del sistema delle penali contrattuali.

Osservazione	Rilievi dell'Amministrazione
<i>"Riteniamo importante anche che, tra gli obiettivi, ci sia l'introduzione del Biglietto Unico Regionale e l'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale (urbano –extra-urbani e ferroviario)".</i>	E' in corso di progettazione, nell'ambito delle politiche tariffarie adottate dalla Regione, la realizzazione, in prospettiva e nel rispetto di tempistiche non necessariamente coincidenti con quelle di gara, di un biglietto unico regionale per l'integrazione tariffaria

3. Previsioni in materia di beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali oggetto della consultazione scaturisce dalla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera n. 154/2019 che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Pertanto, la differenza sostanziale tra beni suscettibili di essere classificati "Indispensabili" oppure "Essenziali" è legata alla condizione di "Condivisibilità": i beni che possono essere condivisi sono suscettibili di essere classificati come "Essenziali", altrimenti come "Indispensabili".

In particolare, può affermarsi che la non condivisibilità è sempre verificata quando è possibile solo un utilizzo esclusivo del bene.

La non sostituibilità è verificata quando i potenziali concorrenti non hanno, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un bene avente le caratteristiche minime necessarie per l'affidamento.

La non duplicabilità a costi socialmente sostenibili è verificata quando il mercato non è in grado di fornire, nel momento attuale, il bene necessario, ovvero quando il bene è stato acquistato con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Sono, invece definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e pertanto sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

3.1. Materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi

Il calcolo del materiale rotabile necessario allo svolgimento dei servizi nei due lotti di traffico è stato effettuato a seguito di un'analisi accurata dei programmi di esercizio. La tipologia di servizio offerto,

molto concentrato nelle ore di punta, in particolare nel periodo scolastico, non consente l'utilizzo di dati di benchmark per calcolare il numero di veicoli necessari al servizio. I due Lotti, inoltre, presentano caratteristiche differenti. Il Lotto 1 sviluppa circa 6,4 milioni di veic-km/anno, suddivisi in 52 linee, mentre il Lotto 2 sviluppa circa 5,8 milioni di veic-km/anno, suddivisi in 81 linee. La diversa frammentazione dei veic-km/anno tra le linee suggerisce la necessità di calcolare il numero di autobus per ogni lotto mediante un'analisi dettagliata dei programmi di esercizio. Tutte le analisi sono state svolte con riferimento al giorno ferialle medio del periodo scolastico, durante il quale i servizi offerti sono al massimo.

Come prima analisi, è stato costruito, per ciascun lotto di traffico, un grafico orario che somma, in ciascun minuto del giorno, il numero delle corse effettuate, così da evidenziare il numero di veicoli contemporaneamente in esercizio in ciascun Lotto. In Figura 3.1.1 si presenta l'andamento grafico di questa analisi.

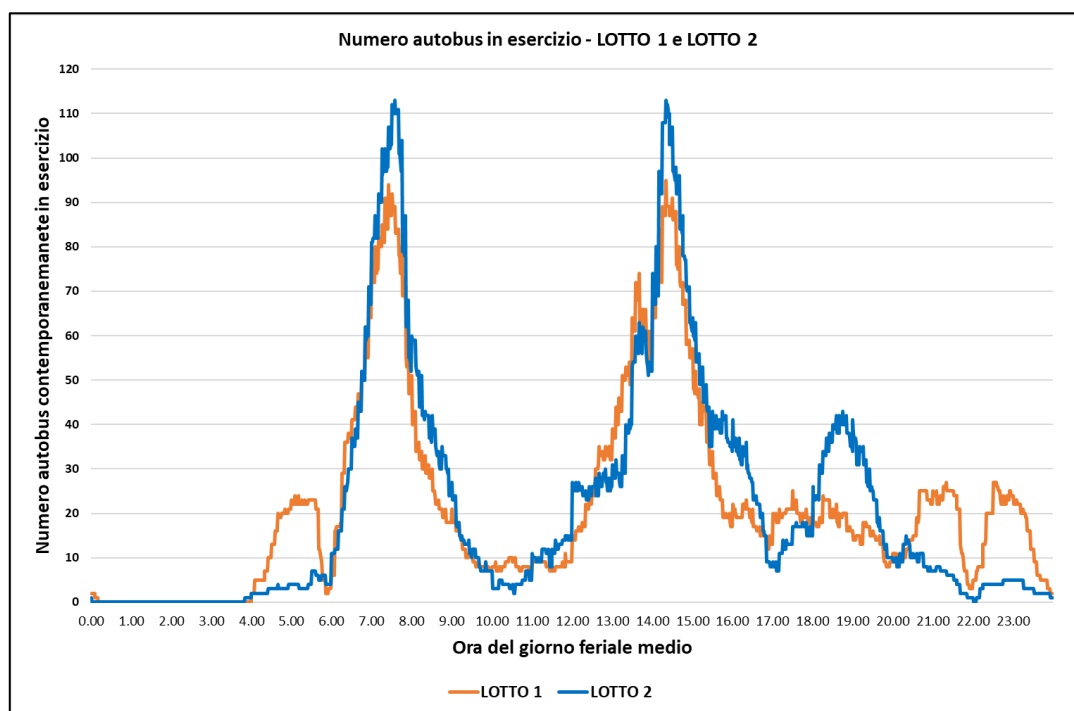


Figura 3.1.1 – Numero di autobus contemporaneamente in esercizio nei due Lotti.

Si evidenzia la presenza di marcati picchi di offerta. Il numero di veicoli contemporaneamente in esercizio nel Lotto 1 e nel Lotto 2 è rispettivamente pari a 95 e 113. Pertanto, il Lotto 2, pur sviluppando meno veic-km/anno, richiede più veicoli contemporaneamente in esercizio. I valori così ottenuti non possono, però, essere utilizzati per il calcolo del numero di veicoli necessari in ogni lotto, perché, oltre all'aspetto temporale, va tenuto conto anche dell'aspetto spaziale: un autobus in servizio su una linea potrebbe non essere disponibile per effettuare il servizio su un'altra linea, anche

se compatibile dal punto di vista temporale, perché le linee potrebbero essere esercite in territori diversi, con capolinea diversi.

Per stimare i veicoli necessari all'esercizio in ogni lotto, si è analizzato il programma di esercizio di ciascuna linea ed è stato assegnato a ogni corsa un veicolo in grado di effettuare il servizio, tenendo conto anche degli orari di inizio e fine corsa e dei capolinea di inizio e fine. Nell'esempio riportato in Figura 3.1.2 sono necessari 3 autobus (nn. 67, 68 e 69) per coprire le esigenze della linea. Nella tabella riportata nella parte inferiore della figura sono indicati gli orari di inizio e fine del servizio di ciascun autobus, in base agli orari in cui sono impiegati.

FERMATE		ID FERMATA	CORSE DI ANDATA																						
			I		III		V		VII		IX		XI		XIII		XV		XVII		XIX				
			FERM	Km	FERM	Km	SCOL	Km	FERM	Km	SCOL	Km	FERM	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	FERM	Km	
CAMPITELLO MATESE		228							7.55	0.000													17.10	0.000	
SAN MASSIMO		177	6.55	0.000	7.00	0.000	7.40	0.000	8.20	12.800			9.50	0.000	13.11	0.000	13.41	0.000	14.15	0.000	17.35	12.800			
VICENDE		229	6.57	0.900	7.02	0.900	7.42	0.900	8.22	13.700	BUS_068		9.52	0.900	13.13	0.900	13.43	0.900	14.17	0.900	17.37	13.700			
BV. SAN MASSIMO		230	BUS_067		BUS_069		BUS_068		BUS_067				BUS_067		BUS_068		BUS_068		BUS_068		BUS_068		BUS_069		
BV. CASTELLONE		231																							
CASTELLONE		232	7.00	4.000					8.25	16.800	8.00	0.000	9.55	4.000	13.16	4.000	13.46	4.000	14.20	4.000	17.41	18.200			
BOJANO		55	7.05	7.100	7.10	8.200	7.50	8.200	8.30	19.900	8.05	3.100	10.00	7.100	13.21	7.100	13.51	7.100	14.25	7.100	17.46	21.400			
CAMPORASSO		1			7.40	33.500																			
TEMPO PERCORRENZA (MIN.)			10.00		40.00		10.00		35.00		5.00	10.00		10.00		10.00		10.00		10.00		36.00			
LUNGHEZZA CORSA (KM)			7.100		33.500		8.200		19.900		3.100	7.100		7.100		7.100		7.100		7.100		21.400			
FREQUENZE			305		305		200		305		200	305		200		200		200		200		305			
KM/ANNO			2,165.50		10,217.50		1,640.00		6,069.50		620.00	2,165.50		1,420.00		1,420.00		1,420.00		1,420.00		6,527.00			
TOTALE KM CORSE DI ANDATA			33,665.00																						

FERMATE		ID FERMATA	CORSE DI RITORNO																							
			II		IV		VI		VIII		X		XII		XIV		XVI		XVIII		XX		XXII			
			FERM	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	FERM	Km	FERM	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	SCOL	Km	FERM	Km
CAMPITELLO MATESE		228	7.45	22.500					8.55	7.100	11.25	7.100	13.40	7.100	14.05	7.100	14.50	7.100	15.15	47.800	15.15	47.800	15.15	47.800		
SAN MASSIMO		177	7.20	9.700		8.40	7.100	8.55	7.100	11.25	7.100	13.40	7.100	14.05	7.100	14.50	7.100	15.15	47.800	15.15	47.800	15.15	47.800	15.15	47.800	
VICENDE		229	7.18	8.800		8.38	6.200	8.53	6.200	11.23	6.200	13.38	6.200	14.03	6.200	14.48	6.200	14.48	34.100	14.48	34.100	14.48	34.100	14.48	34.100	
BV. SAN MASSIMO		230	BUS_067		BUS_068		BUS_068		BUS_067		BUS_067		BUS_068		BUS_068		BUS_068		BUS_068		BUS_069		BUS_069		BUS_069	
BV. CASTELLONE		231																								
CASTELLONE		232		7.57	3.100	8.35	3.100	8.50	3.100	11.20	3.100	13.35	3.100	14.00	3.100	14.45	3.100	14.45	28.400	14.45	28.400	14.45	28.400	14.45	28.400	
BOJANO		55	7.10	0.000	7.52	0.000	8.30	0.000	8.45	0.000	11.15	0.000	13.30	0.000	13.55	0.000	14.40	0.000	14.40	25.300	14.40	25.300	14.40	25.300	14.40	0.000
CAMPORASSO		1																		14.10	0.000	14.10	0.000	14.10	0.000	
TEMPO PERCORRENZA (MIN.)			35.00		5.00		10.00		10.00		10.00		10.00		10.00		10.00		65.00		65.00		65.00		10.00	
LUNGHEZZA CORSA (KM)			22.500		3.100		7.100		7.100		7.100		7.100		7.100		7.100		47.800		47.800		45.200		7.100	
FREQUENZE			305		200		200		305		305		200		200		200		200		200		105		305	
KM/ANNO			6,862.50		620.00		1,420.00		2,165.50		2,165.50		1,420.00		1,420.00		1,420.00		9,560.00		9,560.00		4,746.00		2,165.50	
TOTALE KM CORSE DI RITORNO			33,965.00																							
TOTALE KM COMPLESSIVO			67,630.00																							

BUS_067	San Massimo	San Massimo		
	Linea_1	Orario_1 Inizio	Orario_1 Fine	Orario_2 Inizio
	C308		06:55	11:25
BUS_068	San Massimo	San Massimo	San Massimo	San Massimo
	Linea_1	Orario_1 Inizio	Orario_1 Fine	Orario_2 Inizio
	C308		07:40	08:40
				13:11
BUS_069	San Massimo	Campobasso	Campobasso	San Massimo
	Linea_1	Orario_1 Inizio	Orario_1 Fine	Orario_2 Inizio
	C308		07:00	14:10
			07:40	18:50

Figura 3.1.2 – Esempio di individuazione del numero di veicoli necessario su ciascuna linea.

Con questa procedura è stato possibile calcolare il numero di autobus necessari per il servizio in ciascun Lotto, nell'ipotesi che un autobus che svolge esercizio su una linea non possa essere impiegato anche su altre linee. Con queste ipotesi, il Lotto 1 necessiterebbe di 135 veicoli e il Lotto 2 di 157 veicoli. Questo valore rappresenta il numero *massimo* di autobus necessari per il servizio, a meno degli autobus di scorta. Si è, poi, calcolato il numero *minimo* degli autobus necessari,

costruendo un grafico orario della copertura del servizio effettuata da ciascun autobus. Rispetto all'analisi oraria riportata in Figura 3.1.1, questa tiene conto dell'impiego dell'autobus su una linea in un periodo di tempo, includendo le pause di breve durata che non consentono sicuramente l'utilizzo dell'autobus per altri servizi. I risultati di questa analisi sono riportati in Figura 3.1.3. Da questa analisi, si rileva che il numero minimo di veicoli è pari a 111 per il Lotto 1 e pari a 127 per il Lotto 2.

Per definire il numero di veicoli necessari in ciascun Lotto, si è utilizzato il valore massimo. Infatti, considerati i forti picchi del servizio nelle ore di punta rispetto a quelle di morbida, si è ritenuto che un'ottimizzazione aziendale dell'utilizzo degli autobus possa ridurre il numero di veicoli del 5% rispetto a tale valore. Con questa ipotesi, il numero di veicoli è pari a 128 per il Lotto 1 e 149 per il Lotto 2. A questi valori è necessario aggiungere il 15% di veicoli di scorta, portando i valori per i due Lotti a 147 veicoli per il Lotto 1 e 171 veicoli per il Lotto 2. I risultati sono riassunti in Tabella 3.1.1.

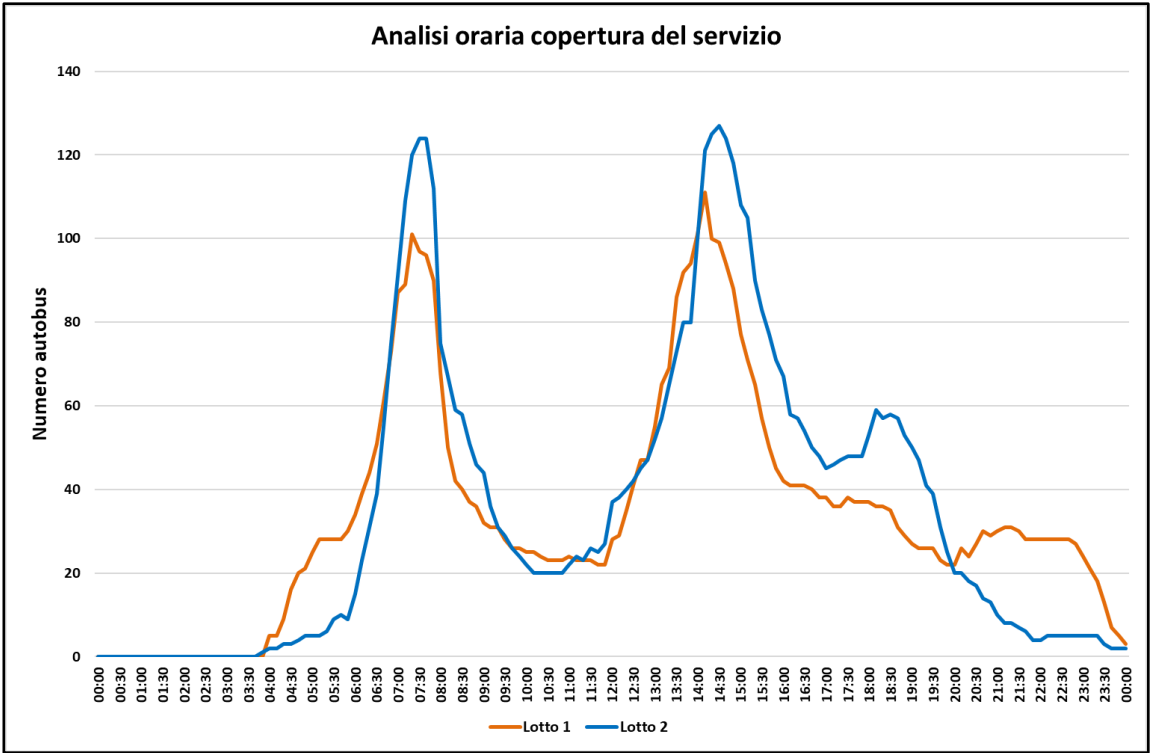


Figura 3.1.3 – Numero di autobus relativi alla copertura oraria del servizio nei due lotti.

	Lotto 1	Lotto 2	Totale
Numero massimo di veicoli (non ottimizzato)	135	157	292
Numero di veicoli ottimizzato	128	149	277
Veicoli di scorta (15%)	19	22	41
Totale veicoli necessari	147	171	318

Tabella 3.1.1 Numero di autobus necessari al servizio.

Come riportato nelle sezioni successive della relazione, la Regione Molise metterà a disposizione delle aziende fino a 338 veicoli di diverse dimensioni e motorizzazioni. È necessario ripartire i veicoli disponibili tra i due Lotti di gara, per poter redigere i PEFS.

I criteri utilizzati per la ripartizione sono di seguito descritti.

Il numero totale dei veicoli è ripartito tra i due Lotti in proporzione al totale dei veicoli necessari, come da Tabella 3.1.1. Pertanto, il totale dei veicoli è ripartito tra i due lotti assegnando il 46,2% al Lotto 1 e il 53,8% al Lotto 2.

I veicoli alimentati a CNG (Gas Naturale Compresso – Metano), potendo essere riforniti solo a Termoli e a Campobasso, sono stati attribuiti per il 60% al Lotto 1 e per il 40% al Lotto 2, in funzione del numero di linee, dei veic-km/anno e dei bus stimati che hanno per capolinea una delle due città.

I veicoli con altra tipologia di alimentazione sono stati ripartiti tra i due lotti in modo da rispettare le percentuali del 46,2% del Lotto 1 e del 53,8% del Lotto 2 sulla somma complessiva dei veicoli per ciascuna tipologia di dimensione (12 metri, 7-10 metri, minibus 25-27 posti).

I 338 veicoli messi a disposizione dalla Regione Molise sono superiori al numero di veicoli necessari, 318, ma bisogna tener conto che di questi 40 sono minibus elettrici che, a causa di autonomia limitata e tempi di ricarica elevati, non possono essere sempre contemporaneamente in servizio. Si ritiene, pertanto, che la dotazione messa a disposizione dalla Regione Molise per i due Lotti sia congrua e ben dimensionata.

La Tabella 3.1.2 riassume la ripartizione dei veicoli disponibili tra i due Lotti di gara.

Tipologia veicolo	Lotto 1	Lotto 2	Totale
CROSSWAY DIESEL 12 MT	33	70	103
CROSSWAY CNG 12 MT	41	27	68
CROSSWAY L.E. DIESEL 12 MT	2	2	4
IVECO CROSSWAY 12 MT CNG	21	14	35
Totale 12 MT	97	113	210
INDCAR NEXT DIESEL 9 MT	2	3	5
CROSSWAY DIESEL 10 MT	13	15	28
DAILY PLUS 7 MT	5	5	10
Totale 7-10 MT	20	23	43
INDCAR MOBY CNG CLASSE II 27 POSTI + PMR	27	18	45
IVECO DAILY ELETTRICO CLASSE B 25 POSTI + PMR	12	28	40
Totale minibus 25-27 posti	39	46	85
Totale	156	182	338

Tabella 3.1.2– Ripartizione dei veicoli tra i due lotti di gara.

3.2. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025

Sulla base del Programma di Rinnovo del Parco Rotabile Regionale del TPL, fornito dalla Regione

Molise il parco rotabile sarà composto complessivamente da 338 autobus, tutti di interamente di proprietà della Regione Molise, i quali saranno resi disponibili al gestore in comodato gratuito all'avvio del servizio. Nella fattispecie, i veicoli conferiti a titolo gratuito dalla Regione Molise saranno adibiti in modo esclusivo all'esercizio dei servizi di TPL oggetto di gara con esplicito divieto di qualsiasi altro utilizzo. Inoltre, i costi di manutenzione dei mezzi saranno (come esplicitato nel contratto di conferimento in comodato) a carico dell'IA.

Nello specifico 218 autobus sono stati consegnati entro 31.12.2024; 75 sono stati consegnati entro il 31.12.2025; infine, 45 mezzi saranno consegnati entro il 31.12.2026.

Al 31.12.2024 l'età media della flotta risultava pari a circa 2 anni; prendendo in considerazione anche i 120 autobus successivamente in consegna, l'età media stimata al 31.12.2026 risulterà essere pari a circa 3 anni.

Il parco autobus è prevalentemente costituito da autobus alimentati a gasolio e da autobus alimentati a gas metano CNG, in particolare è così distribuito:

- 150 autobus alimentati a gasolio;
- 148 autobus alimentati a gas metano CNG;
- 40 autobus elettrici.

La quasi totalità del parco è Euro 2 ed Euro 3, eccezion fatta per 5 veicoli Euro 1. Dei 338 autobus considerati, 210 hanno una lunghezza di 12 metri, i rimanenti hanno lunghezza inferiore.

Gli autobus di cui trattasi sono dotati di sistema di videosorveglianza, sistema di conteggio passeggeri, sistema di indicatori di linea e di percorso, dispositivo per la validazione elettronica dei titoli di viaggio, sistema di rilevamento della posizione.

3.2.1. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025: autobus "Indispensabili"

La Misura 4 della Delibera ART 154/2019, così come modificata e integrata dalla Delibera n. 64/2024, specifica che:

- sono beni "essenziali" per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità a costi socialmente sostenibili e dominanza;
- sono beni "indispensabili" per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di non condivisibilità, non sostituibilità e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- sono beni "commerciali", infine, per l'effettuazione del servizio di TPL i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche prima indicate e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.

Per i soli beni essenziali e indispensabili, la Misura in esame indica la necessità di fornire garanzie sulla piena disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento.

La successiva Misura 5 indica poi che "per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'Ente affidante tiene conto dei seguenti aspetti:

- a. caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (Programma di Esercizio) e del bacino di mobilità interessato;
- b. livelli prestazionali richiesti;
- c. caratteristiche del parco veicolare (tenuto conto anche degli investimenti programmati per il relativo rinnovo) e durata della vita utile residua dei rotabili;
- d. tempi di approvvigionamento."

Particolarmente rilevante è poi quanto previsto nella Misura 6 (Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico), laddove si sottolinea che i beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico e con vincolo di destinazione d'uso operante sono trasferiti all'Impresa Affidataria ad eccezione del caso in cui nel vigente contratto di servizio vi sia una previsione, in disposizioni di legge o nell'atto di finanziamento, che consenta il mantenimento di beni finanziati in capo al Gestore Uscente.

La differenza sostanziale tra beni "indispensabili" ed "essenziali", dunque, è legata alla condizione di "condivisibilità". Per il materiale rotabile la "condivisibilità" non è mai verificata, in quanto gli autobus impiegati nei servizi possono essere utilizzati solo in modo esclusivo. Pertanto, gli autobus possono essere suscettibili di essere classificati come indispensabili ma non essenziali.

Per verificare l'eventuale indispensabilità è necessario analizzare la compresenza delle condizioni di "non sostituibilità" e "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili". A tale riguardo si ritiene che:

- la condizione di "non sostituibilità" è verificata per l'intera flotta, in quanto non sarebbe possibile reperire l'intero parco veicolare necessario all'effettuazione del servizio. Infatti, non si ha notizia di operatori – nazionali o internazionali – dotati di flotte, inutilizzate e subito pronte all'impiego nei servizi oggetto di gara, di tali dimensioni;
- la condizione di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" non sarebbe, invece, teoricamente verificata per l'intero parco rotabile, in quanto sarebbe tecnicamente possibile acquistare un numero di veicoli pari a quello necessario per l'effettuazione del servizio. Tuttavia:
 - l'acquisto e l'immatricolazione di centinaia di autobus non sarebbe possibile nel breve periodo e determinerebbe inevitabilmente una dilatazione dei tempi della gara - e un ritardo nell'avvio del nuovo servizio – tale da tradursi in un costo non sostenibile per la collettività;
 - all'interno della flotta sono presenti **autobus acquistati con contributi pubblici** non ancora ammortizzati che potrebbero essere sostituiti solo a fronte di un extra-costi a carico della collettività, in quanto implicherebbe da parte dell'EA il riconoscimento di un corrispettivo maggiore. Ed in ogni caso, i provvedimenti nazionali che erogano contributi per il rinnovo delle flotte di TPL prevedono un vincolo di destinazione per tutti i veicoli acquistati con contributi pubblici.

Alla luce di queste considerazioni si ricava che la condizione dirimente per individuare la flotta

indispensabile è la “non duplicabilità a costi socialmente sostenibili”, ed è certamente verificata per gli autobus acquistati con contributo pubblico non ancora ammortizzato o per i veicoli sui quali sussiste un vincolo di destinazione ai servizi di TPL all’avvio del nuovo servizio. In considerazione della vita tecnica degli autobus pari a 15 anni, come previsto dal DM 157/2018 sui costi standard e della Norma UNI 11282/2008 richiamata dalla delibera ART 154/2019, si ritengono, compatibilmente con la normativa regionale, “indispensabili” gli autobus acquistati con contributo pubblico non ancora ammortizzato alla data di avvio del servizio, fissata a partire dal primo semestre 2027. Sulla base di questa definizione, gli **autobus “indispensabili” già presenti nel parco autobus circolante al 31 dicembre 2024 sono 218.**

Ad essi si aggiungeranno **120 vetture (60 per il Lotto 1 e 60 per il lotto 2)**, già acquistate o in fase di acquisizione che entreranno in servizio entro l’avvio del nuovo servizio.

Ne deriva che gli autobus qualificabili come “indispensabili” saranno, alla data di avvio del nuovo servizio, 338 (pari a circa il 100% del parco necessario), articolati per tipologia e Lotto come nella Tabella 3.2.2.

Classe dimensionale	Lotto 1	Lotto 2	Totale
7 metri	17	33	50
8 metri	27	18	45
9 metri	2	3	5
10 metri	13	15	28
12 metri	97	113	210
Totale	156	182	338

Tabella 3.2.1 Articolazione autobus “indispensabili” per Lotto di gara e classe dimensionale

Questi veicoli, essendo tutti di proprietà della Regione Molise, verranno conferiti all’IA in comodato d’uso gratuito per tutta la durata del contratto di affidamento.

3.2.2. Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 2025: autobus “Disponibili”

Al 31.12.2025 non risultano altri autobus esistenti oltre a quelli menzionati nel paragrafo precedente; pertanto, non vi sono autobus da considerare come “bene commerciale”.

3.2.3. Materiale rotabile da acquisire

Nel presente paragrafo si riporta la proiezione del rinnovo del parco rotabile prima dell’avvio del nuovo servizio e in corso di affidamento. L’analisi è stata effettuata per ciascun Lotto, con il dettaglio della tipologia di autobus da acquistare (coerentemente con il fabbisogno individuato) e la stima del numero di veicoli che sarà possibile acquistare con contribuzione pubblica.

Le proiezioni illustrate di seguito si basano sulle seguenti ipotesi:

- tutti gli autobus da acquistare per il rinnovo programmato del parco sono nuovi, a metano CNG, Euro 6, di lunghezza pari a 12 metri.

Lotto 1

Il parco effettivo afferente al Lotto 1 sarà di 156 vetture, superiore al numero stimato come necessario (135) in quanto vi sono 21 autobus in eccedenza che, acquistati con contribuzione pubblica, saranno oggetto di obbligo di subentro. Dal 2032 i bus più vetusti verranno dismessi e il parco rotabile passerà da 156 a 135 fino alla fine dell'affidamento.

Nel Lotto 1, in corso di affidamento si avrà un rinnovo progressivo dei veicoli al fine di mantenere l'età media del parco rotabile al di sotto degli 8,5 anni di anzianità. Considerando il vincolo del numero di autobus necessari per svolgere il servizio (135), si stima che sia necessario il rimpiazzo di 36 autobus, tutti finanziati con risorse pubbliche, nello specifico:

- 12 bus finanziati nel 2033;
- 12 bus finanziati nel 2034;
- 12 bus finanziati nel 2035.

Lotto 2

Il parco effettivo afferente al Lotto 2 sarà di 182 vetture, superiore al numero stimato come necessario (157) in quanto in quanto vi sono 25 autobus in eccedenza che, acquistati con contribuzione pubblica, saranno oggetto di obbligo di subentro. Dal 2032 i bus più vetusti verranno dismessi e il parco rotabile passerà da 182 a 157 fino alla fine dell'affidamento.

Per quanto concerne il Lotto 2, si stima che in corso di affidamento si avrà un rinnovo progressivo dei veicoli al fine di mantenere l'età media del parco rotabile al di sotto degli 8,5 anni di anzianità. Considerando il vincolo del numero di autobus necessari per svolgere il servizio (157), si stima che sia necessario il rimpiazzo di 47 autobus, tutti finanziati con risorse pubbliche, nello specifico:

- 4 bus finanziati nel 2032;
- 15 bus finanziati nel 2033;
- 15 bus finanziati nel 2034;
- 13 bus finanziati nel 2035.

Totale Bacino TPL

Per quanto concerne il bacino complessivo, si stima che, in corso di affidamento, si avrà un rinnovo progressivo dei veicoli attraverso l'acquisto di un totale di 83 autobus tutti finanziati con risorse pubbliche.

3.3. Beni immobili

Nel presente paragrafo si riportano i beni immobili strumentali all'erogazione dei servizi di TPL oggetto di gara utilizzati dagli attuali Gestori e si indicano quelli che l'EA ha ritenuto di classificare come "indispensabili" – e in quanto tali messi a disposizione delle Imprese Affidatarie - secondo i criteri definiti dall'ART. Sulla base della classificazione dei beni strumentali riportata nella Delibera ART 154/2019, infatti, le rimesse sono considerate, di fatto, non condivisibili e pertanto possono essere definite "Indispensabili", ma non "Essenziali". Le altre condizioni sono:

- la non sostituibilità: quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già attrezzate o comunque rapidamente adattabili;
- la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, condizione verificata quando gli impianti necessari:
 - non possono essere realizzati ex novo (in tempo) perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici;
 - pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

3.4. Rimesse e impianti di rifornimento e ricarica elettrica

Gli **impianti utilizzati** dai gestori attuali **sono complessivamente 26**, di cui:

- 17 dislocati nella Provincia di Campobasso, con uno spazio di rimessaggio di **38.929 mq**;
- 9 dislocati nella Provincia di Isernia, con uno spazio di rimessaggio di **7.180 mq**;

Nel complesso gli impianti coprono una superficie di circa 50 mila metri quadri, di cui circa 46 mila per il rimessaggio dei bus.

Nella tabella che segue si riporta il dettaglio di tutti gli impianti attualmente utilizzati dai gestori per l'erogazione dei servizi posti a base di gara, distinti per provincia.

Nome azienda	Ubicazione impianto		Funzione impianto			Dotazione impianti di rifornimento			Superficie			Stalli	Disponibile trasferimento
	Comune	Indirizzo	Deposito	Officina	Uffici	Diesel	CNG/ LNG	Ricarica	Rimesse	Officine	Uffici		
ATM	Ripalimosani	Viale unità d'Italia 30		X	X						1.875		NO
ATM	Ripalimosani	Viale unità d'Italia 30	X						11.700			30	NO
ATM	Campobasso	Piazza Padre Pio da Pietrelcina 5											NO
ATM	Termoli	Contrada Petrara 11		X	X					1.926			NO
ATM	Termoli	Contrada Petrara 11	X						18.600			50	NO
ATM	Termoli	Via martiri della resistenza			X						81		NO
CALZOLARO	S. Giuliano di Puglia	Via Cuoco	X						1.110			7	NO
CALZOLARO	Colletorto	Via Capitanata	X						900			8	NO
CALZOLARO	Termoli	Via delle acacie 27	X	X					1.600			10	NO
LANCIERI	Larino	C. da Acquara 80	X						160			3	NO
LANCIERI	Larino	C. da Acquara 80							9			3	NO
LANGIANO	S. martino in pensilis	C. da Castelvecchio	X	X					650			8	NO
MICONE	S. Massimo	Via Passillo	X						300			8	NO
SANTORO_A	Campobasso	Traversa Via Garibaldi 9	X						170			3	NO
SANTORO_G	Campobasso	Traversa Via Garibaldi 7	X						170			3	NO
SCARANO	Pietracupa	C. da Piana di Sciarra 9							560			8	NO
SCARANO	Pietracupa	C. da Piana di Sciarra 9							3.000			10	NO

Tabella 3.4.1 Elenco impianti utilizzati per il TPL di Bacino ubicati nella Provincia di Campobasso

Nome azienda	Ubicazione impianto		Funzione impianto			Dotazione impianti di rifornimento			Superficie			Stalli	Disponibile trasferimento
	Comune	Indirizzo	Deposito	Officina	Uffici	Diesel	CNG/ LNG	Ricarica	Rimesse	Officine	Uffici		
ATM	Isernia	Via le piane				X			1.000			15	NO
CASNA	Pizzone	Contrada Petrara 3	X	X	X				458			6	NO
CASNA	Pizzone	Contrada Petrara 3	X	X					1.710				NO
CERRESI	Cerro al Volturno	Via Vittorio Veneto 2	X						110			3	NO
CONTI	Sant'Agapito	Via Garibaldi 85			X						266		NO
CONTI	Sant'Agapito	Piazza Guglielmo Marconi 22	X						157			2	NO
CONTI	Sant'Agapito	Borgata Coriemano		X					44			1	NO
DI RIENZO	Vasto Girardi	Frazione Cerreto	X						201			4	NO
SAT	Vasto	Viale Costituzione 1	X			X			3.500			70	NO

Tabella 3.4.2 Elenco impianti utilizzati per il TPL di Bacino ubicati nella Provincia di Isernia

Sulla base dei criteri di cui alla Misura 9 della dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, si considerano indispensabili le Rimesse/Depositi:

- «non sostituibili», anche in considerazione della loro ubicazione strategica per l'erogazione dei servizi urbani ed extraurbani;
- «non riproducibili a costi socialmente sostenibili» se sia presente una delle seguenti condizioni:
 - sono stati oggetto di contribuzione pubblica per la loro realizzazione ex novo e/o per l'infrastrutturazione elettrica necessaria al ricovero dei veicoli elettrici in corso di acquisizione e immatricolazione;
 - siano di proprietà direttamente o indirettamente pubblica (dove per proprietà indiretta si intende la proprietà detenuta da Enti pubblici attraverso società Patrimoniali);
 - siano intrinsecamente connessi ad un nodo della rete (Autostazione/Capolinea).

In considerazione del fatto che l'individuazione di altre aree da parte di eventuali soggetti affidatari diversi dai gestori attuali di nuovi a servizio del TPL extraurbano, in relazione al territorio della Regione e alla presenza di aree e strutture destinabili alla funzione di ricovero dei mezzi nell'area del servizio, non appare particolarmente critica, si è ritenuto di non considerare né essenziali né indispensabili le aree attualmente utilizzate dai Gestori.

Impianti di rifornimento e ricarica elettrica

Del parco veicolare messo a disposizione dalla Regione Molise fanno parte 40 veicoli elettrici. I veicoli elettrici messi a disposizione sono dei minibus IVECO Daily Line MB-Elettrico, con un'autonomia di circa 200 km, e lunghezza di 7,618 m. Questo modello di veicolo prevede due modalità di ricarica: a) ricarica veloce in corrente continua (DC) con connettore di tipo "CCS Combo 2"; b) ricarica lenta in corrente alternata (AC) con connettore di tipo "Type 2". Nel primo anno di affidamento del servizio, non essendo nota la dotazione delle imprese affidatarie, si è verificato che sul territorio fossero presenti un numero sufficiente di stazioni di ricarica per veicoli elettrici ad accesso pubblico e con apertura 24 ore al giorno per 7 giorni a settimana. Dal secondo anno del servizio le aziende potranno dotarsi di punti di ricarica privati presso i depositi e/o i capilinea.

Pur essendo noto alla Regione che vi sono ulteriori progetti di installazione di colonnine di ricarica pubblica⁷, la ricognizione è stata basata sui dati pubblicamente messi a disposizione dal Ministero

⁷ È noto alla Regione Molise che sono stati programmati diversi progetti di installazione di colonnine di ricarica pubblica, che potranno ulteriormente migliorare la disponibilità di tali impianti sul territorio. Di particolare interesse è il progetto deliberato di recente dal Comune di Isernia (07/05/2026) che prevede la realizzazione, all'interno del Terminal Autobus esistente, di una infrastrutturazione elettrica dedicata ai mezzi di trasporto pubblico, consistente, in via sperimentale, nella fornitura ed installazione di due stazioni di ricarica in corrente continua (DC) di potenza elettrica nell'ordine di 300 kWh (tipologia Ultra-fast), funzionali alla ricarica degli autobus elettrici, sia per il trasporto pubblico urbano che extra-urbano. Questo intervento, anche se non è inserito nella lista delle infrastrutture disponibili riportata in precedenza, poiché non è ancora realizzato, è dedicato specificamente al trasporto pubblico e, pertanto, rappresenta un ulteriore passo verso l'utilizzo dei veicoli elettrici presenti nella flotta resa disponibile dalla Regione Molise.

dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al link <https://www.piattaformaunica nazionale.it/idr> (PUN - Piattaforma Unica Nazionale dei punti di ricarica per i veicoli elettrici). Da questo link è possibile estrarre la localizzazione di tutti i punti di ricarica per veicoli elettrici presenti sul territorio della Regione Molise, per tipologia e caratteristiche. Oltre che il filtro territoriale limitato alla Regione Molise, l'analisi è stata rivolta ai punti di ricarica attivi, ad accesso pubblico, in funzione 24/7, e limitati ai punti di ricarica veloce DC con connettore "CCS2" e di ricarica lenta AC con connettore "Type 2", separando l'analisi per due tipologie di ricarica. Si ritiene che la ricarica notturna del veicolo possa essere effettuata con entrambe le tipologie di ricarica, mentre la ricarica durante le pause del servizio (diurna) preferibilmente dovrebbe essere effettuata con la ricarica veloce.

I punti di ricarica veloce, con le caratteristiche prima riportate, disponibili in Regione Molise sono attualmente 30, così distribuiti:

- 10 nel Comune di Campobasso;
- 8 nel Comune di Montenero di Bisaccia;
- 7 nel Comune di Termoli;
- 3 nel Comune di Castropignano;
- 1 nel Comune di Isernia;
- 1 nel Comune di Trivento.

I punti di ricarica lenta, con le caratteristiche prima riportate, disponibili in Regione Molise sono attualmente 99, e sono distribuiti sull'intero territorio regionale. In particolare, 77 sono localizzati in Provincia di Campobasso e 22 in Provincia di Isernia. I Comuni con il maggior numero di punti di ricarica lenta sono Campobasso (30) e Isernia (5). Ricordando che il Comune Capoluogo appartiene sia al Lotto 1 che al Lotto 2, la presenza dei punti di ricarica elettrica sui due lotti è la seguente:

- Lotto 1: 25 stazioni di ricarica veloce; 53 stazioni di ricarica lenta;
- Lotto 2: 15 stazioni di ricarica veloce; 76 stazioni di ricarica lenta.

Complessivamente i Comuni della Regione Molise che dispongono di almeno un punto di ricarica elettrica sono 40. La Tabella 3.4.3 riassume la disponibilità.

Questa analisi mostra una vasta e distribuita disponibilità dei punti di ricarica elettrica sul territorio della Regione Molise, sicuramente sufficiente alle esigenze del servizio effettuato con i veicoli elettrici, considerata anche l'autonomia di 200 km e le percorrenze giornaliere cui, presumibilmente, potranno essere destinati i veicoli di questa dimensione e tipologia.

Comune	N. Punti ricarica veloce	N. Punti ricarica lenta	Lotto 1	Lotto 2
Agnone		2		x
Bojano		2		x
Bonefro		1	x	
Campobasso	10	30	x	x
Campomarino		2	x	
Cantalupo nel Sannio		3		x
Capracotta		1		x
Castropignano	3	4		x
Cercemaggiore		3		x
Cerro al Volturno		1		x
Fornelli		3		x
Gambatesa		1		x
Isernia	1	5		x
Jelsi		1		x
Larino		2	x	
Longano		1		x
Macchia Valfortore		2	x	
Mirabello Sannitico		1		x
Montagano		1	x	
Montenero di Bisaccia	8	0	x	
Montorio nei Frentani		1	x	
Palata		1	x	
Pescolanciano		1		x
Pescopennataro		1		x
Petrella Tifernina		1	x	
Pietrabbondante		1		x
Pietracatella		2	x	
Riccia		3		x
Roccasicura		1		x
Roccavivara		1		x
Rotello		2	x	
Salcito		2		x
Santa Croce di Magliano		1	x	
Sant'Elia a Pianisi		4	x	
Scapoli		2		x
Sepino		2		x
Termoli	7	3	x	
Torella del Sannio		1		x
Trivento	1	0		x
Vinchiaturro		3		x

Tabella 3.4.2 Elenco dei Comuni dotati di punti di ricarica elettrica

Tabella 3.4.3 Elenco Comuni con punti di ricarica per veicoli elettrici. I veicoli elettrici adibiti al servizio potranno quindi fruire dei punti di ricarica in precedenza individuati e presenti sul territorio, nelle more della realizzazione di nuovi impianti finanziati con le risorse a tal fine messe a disposizione degli Enti locali proprietari delle strade.

Sarà comunque previsto, in sede di gara, un meccanismo premiale in favore dei concorrenti che presentino, in sede di offerta, convenzioni per l'utilizzo di idonee infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.

Sarà in ogni caso previsto nello schema di contratto di servizio allegato alla documentazione di gara l'obbligo, per l'impresa affidataria, di utilizzare eventuali risorse pubbliche disponibili nell'ambito di programmi di finanziamento per la realizzazione o l'acquisto di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.

3.5. Autostazioni

Per quanto concerne gli altri beni strumentali, si rileva che, dai dati fino ad ora acquisiti, non risulta la presenza di autostazioni in senso stretto, né in corrispondenza dei servizi extraurbani, né di quelli urbani. Gli impianti comunque assimilabili alle autostazioni presenti e previste sono concentrati nelle città di Campobasso, Isernia e sono tutte di proprietà comunale ed utilizzabili senza oneri da parte dei gestori dei servizi di TPL, ad eccezione dell'impianto di Termoli – Via Martiri della Resistenza snc, che è in concessione a GTM Srl (gestore TPU di Termoli). I nodi di interscambio previsti tra le linee urbane ed extraurbane sono i seguenti:

- Campobasso: - Terminal in Via G. Vico, già attivo;
- Isernia: Terminal in Piazzale Della Stazione
- Termoli: Terminal in Via Martiri della Resistenza.

I Nodi di interscambio rappresentano "infrastrutture di rete". Sono quindi considerate parte della rete, con accesso da parte dei gestori dei servizi di TPL. Si possono pertanto considerare beni essenziali (in quanto condivisibili), di proprietà delle Amministrazioni Comunali, che saranno rese pienamente disponibili nei primi due casi a titolo gratuito. Nel caso del terminal di Termoli l'impianto sarà utilizzato dai servizi afferenti ad entrambi i lotti di gara, il relativo canone quantificato unitariamente per singolo passaggio, pari ad €. 4.00 come da contratto sottoscritto con il medesimo Comune in data 22 settembre 2021 rep. N. 2187, sarà diviso tra le imprese Affidatarie dei singoli lotti in proporzione al numero di corse annue attestare (in arrivo e/o partenza) all'autostazione.

3.6. Impianti di fermata

Al momento sul territorio Regionale si possono contare, in relazione all'attuale offerta di servizi, 1487 fermate. L'elenco completo delle fermate con indicazione anche delle coordinate geografiche è riportato in Appendice.

Nello specifico il numero di strutture a supporto delle diverse fermate è pari a 529, di cui 500 collocate sul territorio della Regione Molise e 29 al di fuori dello stesso in quanto a servizio di linee in uscita. In particolare, le strutture a supporto delle fermate collocate sul territorio della Regione Molise sono complessivamente tutte di proprietà degli Enti proprietari delle Strade.

Le attrezzature di fermata censite nel corso della ricognizione dei beni strumentali sono costituite da paline semplici in n. di 45 e di pensiline in n. di 65 e saranno messe a disposizione dagli Enti proprietari al nuovo gestore dei servizi di TPL extraurbano.

È prevista, inoltre, in collaborazione con gli Enti locali interessati, l'installazione di ulteriori paline e pensiline nelle principali fermate della rete.

Con riguardo alle aree di fermata è riconosciuto il carattere di essenzialità in quanto già oggetto di pianificazione da parte degli Enti competenti.

Non si ritiene, invece, di classificare come indispensabile alcun impianto di fermata in quanto generalmente consistenti in impianti semplici peraltro non omogenei e vetusti, facilmente duplicabili a costi sostenibili.

Data comunque l'importanza di tali strutture per l'accessibilità al servizio, un piano per la sostituzione e riqualificazione degli impianti di fermata (paline, pensiline, sedute, pannelli informativi statici e dinamici) sarà oggetto di apposita premialità in sede di valutazione delle offerte.

Si precisa che:

- il Piano dovrà rispettare i requisiti minimi previsti dal Capitolato;
- gli oneri derivanti dall'attuazione del piano, compresi quelli per la rimozione delle attuali paline saranno a carico dell'IA;
- l'IA dovrà curare con gli Enti proprietari delle strade tutto l'iter autorizzativo alla realizzazione attrezzature di fermata idonee, predisponendo tutte le necessarie informazioni per trasmettere e tenere costantemente aggiornato alla Regione il catasto informatico delle stesse.

Il Piano dovrà in ogni caso essere oggetto di approvazione da parte dell'Amministrazione regionale in sede di sottoscrizione del contratto di servizio.

3.7. Monitoraggio degli investimenti

Gli investimenti in impianti strumentali (di deposito, di rifornimento e di ricarica nonché di fermata) che saranno oggetto di offerta rappresenteranno un vincolo per l'IA. Nel corso dell'affidamento, la Regione monitorerà l'effettuazione degli investimenti previsti attraverso i seguenti strumenti:

1. Report periodici: l'IA è tenuta a presentare un report annuale con il dettaglio degli investimenti effettuati rispetto al programmato nonché il cronoprogramma degli investimenti da effettuare;
2. Audit e verifiche ispettive: facoltà per la Regione di effettuare verifiche programmate o a sorpresa per controllare la conformità degli investimenti con quanto previsto nel Contratto di Servizio;

In caso di mancata realizzazione degli investimenti previsti dal Contratto di servizio (sulla base delle offerte presentate dalle Imprese Affidatarie di ciascun Lotto), è prevista l'applicazione di una penale di importo pari al doppio del valore annuo dell'ammortamento dell'investimento non effettuato in quota parte proporzionale al ritardo effettivo registrato. Costituirà parte della penale, inoltre, anche la quota di utile ragionevole collegata all'investimento non effettuato, in proporzione all'effettivo ritardo registrato. Qualora il bene fosse acquistato con contribuzione pubblica, la rata è calcolata in proporzione alla quota di autofinanziamento spettante all'IA, fermo restando la possibilità di perdere il diritto al contributo in conto capitale assegnato qualora il ritardo ecceda i termini definiti dai provvedimenti di finanziamento.

Qualsiasi previsione di ulteriori risorse pubbliche per il finanziamento di beni funzionali al servizio indicate in sede di offerta o nel PEF ad essa allegata, costituisce un rischio completo e incondizionato assunto da parte dell'IA e non dà diritto alla stessa di avanzare alcuna pretesa in sede di definizione dei criteri di riparto di nuove linee di finanziamento pubblico che dovessero rendersi disponibili nel periodo di vigenza della concessione.

4. Disciplina del Personale preposto all'erogazione del servizio

Il riferimento fondamentale per la disciplina del trasferimento del personale è la lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (nella versione vigente, che è stata modificata in sede di conversione e con la L.123/15 di conversione del D.L. 96/17) che prevede "in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara":

- *"il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti";*
- *"applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹, del 12 marzo 2001»*

Inoltre, l'art. 4 del Reg. (CE) n. 1370/2007, dispone che *"la direttiva 2001/23/CE del Consiglio si applica al cambiamento dell'operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE"*.

Al contempo, la Delibera ART 154/2019, con la Misura 21, che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che *"l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al Contratto di Servizio vigente"* e che:

- 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;
- 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."

4.1. Dati raccolti presso i Gestori

La Regione Molise ha avviato e concluso, anche a seguito della fase di consultazione pubblica, l'acquisizione delle informazioni e dei dati relativi al personale utilizzato dai GU. La raccolta dati presso i gestori fa riferimento al personale adibito ai servizi di TPL alla data del 31 dicembre 2024.

I dati relativi al personale sono stati raccolti presso gli attuali gestori; in particolare si è proceduto alla raccolta dei dati relativi al personale direttamente impiegato per la realizzazione dei servizi di TPL extraurbano. Più nello specifico sono state acquisite le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire" della Delibera n. 154/2019. Gli attuali gestori hanno trasmesso i

dati del personale non dirigente impiegato per lo svolgimento di tali servizi individuato dalle stesse imprese con criteri interni.

In base ai dati trasmessi, il personale impiegato al 31 dicembre 2024 sui servizi di TPL su gomma extraurbano è costituito da 441 addetti, pari a 430,7 FTE, di cui:

- 332 unità di personale di guida (327,8 FTE);
- 25 unità di personale di movimento e deposito (24,5 FTE);
- 27 unità di personale di manutenzione (26,4 FTE);
- 57 unità di personale amministrativo e ausiliario (52,0 FTE).

Personale TPL	N.ro addetti	FTE (solo TPL)	Costo	Costo/addetto (FTE)
<i>Guida</i>	332	327,8	12.728.174,91	38.829,09
<i>Movimento e deposito</i>	25	24,5	1.072.651,10	43.781,68
<i>Manutenzione</i>	27	26,4	1.093.397,03	41.416,55
<i>Amministrativo e ausiliario</i>	57	52,0	2.543.205,34	48.907,80
Totale	441	430,7	17.437.428,38	40.486,25

Tabella 4.1.1 Personale complessivamente adibito al servizio TPL

4.2. Clausola sociale e individuazione del Personale

L'Amministrazione regionale ha provveduto alla consultazione delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato sia nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4 della Delibera ART n. 154/2019, sia nel contesto di ulteriori specifici incontri, anche nella prospettiva, eventuale, di addivenire alla definizione di indirizzi programmatici finalizzati alla clausola sociale e alla tutela del personale tramite un Protocollo di Intesa.

Anche alla luce delle risultanze di tale consultazione, i criteri per individuare il personale cui si applica la clausola sociale (per le sole imprese che non svolgono esclusivamente i servizi oggetto di gara, alle quali la clausola si applica a tutto il personale non dirigente, se assunto a tempo indeterminato) sono i seguenti:

- tutto il personale di guida, di manutenzione, deposito o indiretto attualmente assunto a tempo indeterminato o in apprendistato e impiegato in modo esclusivo nella produzione dei servizi oggetto di gara;
 - tutto il personale di guida, di manutenzione, deposito o indiretto attualmente assunto a tempo indeterminato o in apprendistato, proporzionalmente al fabbisogno di FTE per Lotto di gara, da individuare prioritariamente tra gli addetti impiegati in misura superiore al 50% nella produzione dei servizi oggetto di gara;
- tutto il personale di guida, di manutenzione, deposito o indiretto attualmente assunto a tempo indeterminato o in apprendistato, che non andrà in pensionamento prima dell'inizio dell'affidamento.

Gli addetti da trasferire al nuovo gestore saranno allocati tra i Lotti di gara in funzione del Contratto di Servizio sui quali sono impiegati:

1. tutti gli addetti impiegati su un Contratto di Servizio le cui linee confluiscono su un unico Lotto sono allocati su quest'ultimo;
2. gli addetti impiegati su un Contratto di Servizio le cui linee sono ripartite su due o più Lotti sono allocati in proporzione alle percorrenze, sulla base del criterio generale della prossimità territoriale rispetto al luogo in cui il personale svolge attualmente l'attività lavorativa.

Gli addetti assunti a tempo indeterminato o in apprendistato e impiegati in percentuale superiore al 50% sono 379,1 FTE. Nel dettaglio, il trasferimento del Personale ai nuovi gestori dei servizi riguarderà:

- 287,5 FTE autisti (con un costo medio annuo per addetto di circa 44 mila euro);
- 20,0 FTE addetti al movimento e di deposito (con un costo medio annuo di circa 50 mila euro);
- 25,4 addetti alla manutenzione (con un costo medio annuo di circa 45 mila euro);
- 46,2 addetti amministrativi (con un costo medio annuo di circa 56 mila euro);

Personale TPL	FTE addetti	% addetti	Costo	Costo/addetto
<i>Guida</i>	287,5	75,8%	12.782.388,94	44.463,10
<i>Movimento e deposito</i>	20,0	5,3%	1.002.635,13	50.131,76
<i>Manutenzione</i>	25,4	6,7%	1.152.707,55	45.364,33
<i>Amministrativo e ausiliario</i>	46,2	12,2%	2.606.731,66	56.446,47
Totale	379,1	100%	17.544.463,27	46.282,46

Tabella 4.2.1 Dettaglio del Personale da trasferire ai nuovi affidatari dei servizi.

Anche con riguardo al personale in subentro, si rende necessario procedere ad una ripartizione tra i due lotti di affidamento. In particolare, la stima del numero di autisti necessario per ogni lotto è stato effettuato a partire dall'analisi svolta per la stima dei veicoli necessari in ogni lotto, in funzione degli orari di servizio, che tengono conto della velocità commerciale. Per ogni veicolo impiegato, il numero di autisti necessario è stato calcolato in base alle ore di esercizio di ciascun autobus, a partire dal capolinea. Il corrispondente numero di autisti è stato calcolato in base al CCNL e in base al Reg. CE 561/2006 dove applicabile, con massimo 4 ore 30 minuti di guida consecutivi intervallati da almeno 45 minuti di pausa (servizi extraurbani oltre 50 km) con un limite giornaliero pari a 6 ore e 30 minuti. Anche in questo caso, si è calcolato il numero massimo di autisti, a meno di una eventuale ottimizzazione. Detti criteri sono stati utilizzati per ripartire gli autisti e gli altri lavoratori di movimento/manutenzione tra i due lotti, mentre per quanto concerne la ripartizione del personale amministrativo è stato considerato il volume di produzione chilometrica di ciascun lotto. Tutto il personale delle aziende, eccetto quello in servizio presso le due aziende attualmente presenti con servizi su entrambi i Lotti, è stato attribuito interamente al Lotto in cui l'azienda opera.

All'attribuzione ai Lotti di questo personale è seguita una verifica del rispetto del vincolo di residenza entro 30 km dai capolinea che ricadono in ciascun Lotto (vincolo sempre soddisfatto). Il personale delle due aziende presenti su entrambi i Lotti è stato ripartito in funzione della residenza e/o del luogo di lavoro attuale. Di seguito è riportato il dettaglio del numero di addetti da trasferire e il loro costo medio distinto per Lotto e categoria professionale.

Da trasferire (FTE)	Lotto 1	Lotto 2	Totale
Guida	142,5	145,0	287,5
Movimento	12,0	8,0	20,0
Manutenzione	9,4	16,0	25,4
Staff	23,4	22,8	46,2
Totale	187,3	191,8	379,1

Tabella 4.2.2 FTE da trasferire ai nuovi affidatari per Lotto di gara e categoria.

Da trasferire (€)	Lotto 1	Lotto 2	Totale
Guida	6.329.079,90	6.453.309,04	12.782.388,94
Movimento	561.891,74	440.743,39	1.002.635,13
Manutenzione	406.476,14	746.231,41	1.152.707,55
Staff	1.455.389,74	1.151.341,92	2.606.731,66
Totale	8.752.837,52	8.791.625,75	17.544.463,27

Tabella 4.2.3 Costo medio da trasferire per Lotto di gara e categoria.

Premesso quanto sopra, si specifica che, nel rispetto della Direttiva 2001/23/CE, delle disposizioni nazionali in precedenza citate e delle disposizioni regolatorie dettate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, si prevede in sede di gara l'obbligo, in caso di subentro, di trasferimento dai Gestori uscenti (ad eccezione dei dirigenti, nel caso in esame pari a 2) all'Impresa affidataria con l'applicazione del CCNL di settore, del contratto di secondo livello, di eventuali accordi integrativi aziendali e comunque degli accordi regionali vigenti tra le parti sociali. Eventuali assunzioni successive alla definizione dell'elenco del personale da allegare alla documentazione di gara come aggiornato, saranno possibili in caso di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.

L'obiettivo primario perseguito dall'Amministrazione nella prospettiva poc'anzi indicata è quello di assicurare il passaggio del personale dal gestore uscente al subentrante senza soluzione di continuità, tutelando i diritti quesiti, l'anzianità maturata e i livelli retributivi e normativi acquisiti.

La documentazione di gara declinerà tali indirizzi programmatici prevedendo l'applicazione del CCNL di settore e della contrattazione di secondo livello, integrando nel Piano Economico-Finanziario anche gli oneri derivanti dai più recenti rinnovi contrattuali.

Oltre agli obblighi assunzionali minimi, la stazione appaltante intende valorizzare, attraverso eventuali meccanismi premiali in sede di offerta tecnica, da definirsi nella documentazione di gara, le proposte più idonee a incrementare il benessere lavorativo, la sicurezza delle infrastrutture di esercizio e la formazione continua del personale.

Con particolare riguardo alla regolamentazione della filiera produttiva, in caso di sub-affidamento potranno essere previste clausole di responsabilità solidale e strumenti di controllo volti a garantire ai lavoratori della filiera le medesime tutele del contraente principale.

Infine, a presidio dell'effettività di tali garanzie, saranno introdotti meccanismi sanzionatori, incluse procedure di decadenza o esclusione per grave illecito professionale in caso di reiterate inadempienze retributive o contributive.

Sulla base dei principi illustrati in precedenza sarà definita la clausola sociale, da inserirsi nello schema di contratto di servizio a base di gara.

I costi – totali e per categoria - non includono alcune competenze variabili (straordinari, mensa, buoni pasto, vestiario, spese sanitarie, integrazioni a fondi pensionistici, diarie, trasferte, ecc.) che dipendono dall'organizzazione aziendale: essi, pertanto, non rappresentano il costo effettivamente sostenuto dalle imprese affidatarie e sono stati considerati in misura forfettaria nell'elaborazione del PEFS.

Il gestore selezionato all'esito della procedura dovrà pertanto dare attuazione agli obblighi derivanti dall'applicazione della clausola sociale; il personale assegnato al relativo lotto continuerà il rapporto di lavoro alle dipendenze del nuovo gestore, conservando il trattamento economico e normativo derivante dall'applicazione del CCNL e della contrattazione aziendale vigente con il gestore uscente.

La normativa nazionale e quella regionale limitano l'applicazione della clausola sociale (e quindi il diritto al trasferimento alle dipendenze dell'Impresa affidataria) al personale dipendente degli attuali affidatari («gestore uscente» / «impresa cessante»). Pertanto, non è possibile estendere il diritto al personale-impiegato a tempo determinato (il cui contratto attualmente vigente scade prima del subentro) e quello interinale.

Nel bando di gara, tuttavia, saranno previste norme a salvaguardia del personale delle imprese sub-affidatarie attraverso un meccanismo premiale per l'assunzione, in via prioritaria, del personale di guida attualmente in forza dei sub-affidatari – o direttamente o da parte dei sub-affidatari indicati in sede di offerta.

5. Requisiti di partecipazione

Si prevedono, con riguardo ad entrambi i lotti di affidamento, i seguenti requisiti, in conformità con la normativa nazionale vigente, con l'art. 13 della Legge Regionale Molise n. 19/2000 e con la Delibera ART n. 154/2019:

- Capacità economico/finanziaria, da dimostrarsi mediante uno dei seguenti documenti:

- bilancio dell'impresa dal quale risulti un valore della produzione, in ciascuno degli ultimi tre esercizi, chiusi alla data di pubblicazione del bando, per servizi di trasporto pubblico locale di importo complessivo non inferiore a quattro milioni di euro;

- Presentazione di idonee referenze, rilasciate da almeno due primari istituti bancari autorizzati a operare nel sistema finanziario europeo e presenti su tutto il territorio nazionale, atte a dimostrare la capacità finanziaria dell'impresa ai fini dell'assunzione del contratto oggetto della procedura di affidamento.

In caso di operatore plurisoggettivo, il requisito dovrà essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso.

⊗ Produzione: Avere svolto, negli ultimi tre anni antecedenti la data di formulazione dell'offerta, attività di trasporto pubblico locale per un monte chilometrico non inferiore al 10% di quello annuale posto a base di gara.

In caso di operatore plurisoggettivo, il requisito dovrà essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso.

⊗ Un patrimonio netto disponibile all'ultimo bilancio di esercizio approvato e depositato non inferiore al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (come da Delibera ART 154/19).

In caso di operatore plurisoggettivo, il requisito dovrà essere posseduto dalla sola mandataria/capogruppo.

- Iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) o equivalente titolo europeo;
- Possesso della certificazione UNI EN ISO 9001:2015 certificato di qualità in corso di validità.

Sarà oggetto di premialità il possesso delle seguenti certificazioni:

- UNI ISO 45001:2018 certificato di sistema gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori;
- UNI EN ISO 14001:2015 certificato di sistema di gestione ambientale;
- EN ISO 13816:2002 certificato servizi di trasporto pubblico locale;
- UNI ISO 39001:2016 certificato sicurezza stradale;
- UNI ISO 37001:2016 certificato sistema di gestione anticorruzione;
- UNI ISO 27001/2017 certificazione in tema di sicurezza del trattamento dei dati informatici.

Sarà altresì oggetto di premialità l'assunzione dell'obbligo a dotarsi di impianti per il rifornimento di metano ed elettrici per autotrazione finalizzati all'alimentazione dei veicoli adibiti al servizio entro 24 mesi dalla data di avvio del servizio oggetto di gara. Sarà altresì oggetto di premialità qualora, in alternativa all'obbligo di dotarsi di impianti per il rifornimento della flotta a metano e elettrici in fase di presentazione dei documenti di gara il partecipante alleggi apposita convenzione e/o contratto di somministrazione per i relativi rifornimenti con impianti già esistenti nel territorio della Regione Molise autorizzati per tale attività della durata minima di 36 mesi a decorrere dalla data di avvio del servizio oggetto di gara.

6. Criteri di aggiudicazione

Le offerte presentate verranno valutate da una commissione di gara secondo criteri prestabiliti che tengono conto delle seguenti componenti:

- Punteggio tecnico (peso: ~~70~~-80%): basato sulla qualità del progetto tecnico e sull'adeguatezza

delle risorse e delle soluzioni proposte;

- Punteggio economico (peso: ~~30~~-20%): basato sul prezzo offerto e sulla competitività economica dell'offerta.

La scelta di attribuire un peso particolarmente preponderante alla componente tecnica (80 punti) rispetto a quella economica (20 punti) risponde alla necessità dell'Amministrazione di massimizzare la qualità delle prestazioni, in un contesto di gara in cui i margini di competitività sul prezzo risultano oggettivamente compressi.

Nello specifico, la struttura dei costi dell'affidamento di cui trattasi è quasi interamente predefinita in ragione dei seguenti fattori:

- Parco Mezzi: l'intera flotta di veicoli e le dotazioni degli stessi sono messi a disposizione dall'Amministrazione affidante, riducendo sensibilmente la possibilità, per i concorrenti, di generare economie di scala o ribassi legati ad investimenti tecnologici o ammortamenti sul parco mezzi;
- Personale e Clausola Sociale: l'applicazione della clausola sociale comporta l'obbligo di assorbimento del personale già impiegato dal gestore uscente. Di conseguenza, il costo del lavoro – che rappresenta la voce di spesa principale dell'affidamento – è rigidamente vincolato al rispetto dei trattamenti economici vigenti e dei livelli occupazionali preesistenti.

In una simile configurazione, dove l'offerta economica non può che muoversi entro margini d'azione residuali, la vera leva competitiva risiede nella capacità organizzativa, gestionale e qualitativa dell'operatore economico.

Nell'ambito dei criteri di aggiudicazione, inoltre, saranno previsti meccanismi premiali per i concorrenti che potranno vantare una produzione chilometrica, negli ultimi tre anni antecedenti la formulazione dell'offerta, superiore a quella minima prevista dai requisiti di partecipazione, nell'ottica di valorizzare un'esperienza pregressa il più possibile aderente e proporzionale ai servizi oggetto di affidamento.

Saranno altresì previsti meccanismi premiali per i concorrenti che si impegneranno a proporre soluzioni migliorative in materia di:

- dotazione di impianti per il rifornimento di metano per autotrazione finalizzati all'alimentazione dei veicoli adibiti al servizio;
- programmazione dei servizi di pulizia, articolata in livelli di intervento successivi, con i relativi parametri di qualità di controllo specifici per ciascun livello di intervento;
- adeguatezza e idoneità professionale del personale da mantenere con adeguati piani di formazione, informazione e addestramento;
- mantenimento, per tutto l'arco del nuovo affidamento, degli accordi di II livello e degli accordi integrativi in essere con il personale adibito al servizio;
- attrezzaggio, sostituzione e riqualificazione delle fermate esistenti;
- attivazione di un servizio di assistenza e accompagnamento dedicato ai passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) nelle fasi di salita e discesa dai mezzi di trasporto;
- possesso di certificazioni in materia di qualità del servizio, ambiente e salute e sicurezza nei luoghi di lavoro o altre certificazioni;
- incremento dell'indice di puntualità;

- flessibilità del PdE;
- programmazione della manutenzione del parco rotabile di proprietà regionale in misura superiore ai minimi di legge.

Si precisa che la griglia dei criteri di valutazione, nonché i pesi e i punteggi associati a ciascuno di essi, saranno meglio esplicitati nella documentazione di gara, coerentemente con gli obiettivi perseguiti dall'Amministrazione e nel rispetto della vigente normativa e degli strumenti di pianificazione.

7. Obiettivi del Contratto di Servizio

7.1. Condizioni minime di Qualità (CMQ)

La Delibera ART n. 53/2024 alla Misura 2 punto 4 indica che “indicatori e livelli minimi, da definire nel rispetto delle Misure regolatorie del presente atto, sono fissati dagli EA, con il concorso dei diversi stakeholder, attraverso apposite procedure di consultazione pubblica di cui alla Misura 4 della delibera 154/2019. Le osservazioni raccolte durante tale fase di consultazione e, in generale, gli esiti della stessa, sono tenuti in considerazione ai fini della scelta degli indicatori e dei livelli di qualità da inserire nei Contratto di Servizio”.

Fatte queste premesse in fase di redazione dei documenti di gara verranno individuate specifiche condizioni minime di qualità, con particolare riferimento agli:

- indicatori e livelli minimi di conformità del materiale rotabile (conformità della potenzialità del servizio, affollamento del servizio, conformità del sistema di monitoraggio e conformità del sistema di rilevazione dei dati);
- indicatori e livelli minimi di regolarità;
- indicatori e livelli minimi di puntualità;
- indicatori e livelli minimi di affidabilità;
- indicatori e livelli minimi di accessibilità commerciale (dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete, disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica e funzionamento delle validatrici);
- indicatori e livelli minimi sul contrasto all'evasione tariffaria;
- indicatori e livelli minimi di accessibilità dei mezzi (disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR);
- indicatori e livelli minimi di sostenibilità ambientale (sostenibilità del parco veicolare);
- indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (prima del viaggio);
- indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (durante il viaggio);
- indicatori e livelli minimi di trasparenza;

- indicatori e livelli minimi di pulizia (esecuzione cicli di pulizia programmati e conformità cicli di pulizia eseguiti);
- indicatori e livelli minimi di comfort (dotazione impianti di climatizzazione, funzionamento impianti di climatizzazione, dotazione impianti tecnologici e funzionamento impianti tecnologici);
- indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

Di seguito si riepilogano brevemente le condizioni minime di qualità del servizio proposte per l'affidamento, elaborate sulla base della Misura 2 della Delibera n. 154/2019.

Conformità del materiale rotabile - regolarità, puntualità e affidabilità del servizio

Indicatore	Breve descrizione	Obiettivo minimo	Penale	Rilevazione
Conformità della potenzialità del servizio (POT)	Percentuale delle corse effettuate con un'offerta in termini di bus*km conforme rispetto a quanto previsto dal Contratto di Servizio in termini di offerta minima	100%	Sì	Automatica (AVM)
Affollamento del servizio (AFF)	Percentuale delle corse effettuate con un livello di affollamento inferiore alla soglia massima accettabile di occupazione del mezzo definita dall'EA	-	-	Automatica (Contapasseggeri)
Conformità del sistema di monitoraggio (AVM)	percentuale del servizio erogato e rilevato dai sistemi AVM rispetto al servizio che, in base a quanto previsto nel Contratto di Servizio è previsto che sia esercito con materiale rotabile equipaggiato con AVM	90%	Sì	Automatica (AVM)
Conformità del sistema di rilevazione dei dati (RIL)	Percentuale delle corse per le quali risultano rilevati i passeggeri rispetto al totale delle corse che, in base a quanto disciplinato dal Contratto di Servizio, è previsto che siano effettuate con mezzi dotati di contapasseggeri	90%	Sì	Automatica (Contapasseggeri, AVM)
Puntualità	Percentuale delle corse non partite in anticipo dal capolinea di partenza e/o arrivate alle località di rilevazione entro 10 minuti	95%	Sì	Automatica (AVM)
Affidabilità	Percentuale tra il numero di corse effettuate e il totale delle corse previste da PdE	99%	Sì	Automatica (AVM)
Piano d'intervento per	Azioni da attivare e ai servizi da	1	-	-

i servizi sostitutivi	garantire agli utenti per la prosecuzione del viaggio con un adeguato servizio sostitutivo in caso di soppressione totale o parziale delle corse
-----------------------	--

Accessibilità commerciale - contrasto all'evasione tariffaria

Indicatore	Breve descrizione	Obiettivo minimo	Penale	Rilevazione
Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (ACV)	L'adeguatezza dei canali di vendita si ritiene soddisfatta quando sono disponibili almeno tre canali di vendita consistenti in un canale telematico e due canali a terra	100%	Sì	Automatica e visite ispettive
Disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (BTEL)	La disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica (SBT) ed è soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee dei SBT superiori alle 12 ore consecutive	100%	Sì	Automatica
Funzionamento delle validatrici (VAL)	Il funzionamento delle validatrici ed è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di un numero di ore definito dall'EA	100%	Sì	Automatica
Piano di intervento per la vendita	Azioni messe in atto ai fini dei traguardi previsti dal Contratto di Servizio	1	Sì	Documentale
Esecuzione dei controlli (H_CTR)	Percentuale di ore-uomo di attività di controllo effettuate rispetto al totale delle ore di attività programmate	100%	Sì	Documentale
Piano di controlleria	-	1	Sì	Documentale

Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico - sostenibilità ambientale - informazione all'utenza

Indicatore	Breve descrizione	Obiettivo minimo	Penale	Rilevazione
Piano Operativo per l'Accessibilità	Azioni congiunte definite sulla base delle rispettive competenze al fine di migliorare l'accessibilità al servizio e coordinare le attività relative all'abbattimento delle barriere architettoniche	1	Sì	Documentale
Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR (SPMR)	Percentuale tra il numero di corse effettivamente fruibili dalle PMR e le corse totali programmate come accessibili alle PMR	100%	Sì	Automatica
Sostenibilità del parco veicolare (SP)	Percentuale tra il numero di veicoli a ridotto impatto ambientale e il numero totale di mezzi previsti dal parco veicolare	100%	Sì	Documentale
Informazioni all'utenza prima del viaggio (INFO_AN)	(Tabella 1 Delibera ART n. 53/2024)	100%	Sì	Visite ispettive
Piano per la lingua inglese	Obiettivi relativi ad un maggior grado di copertura delle informazioni in lingua inglese	1	Sì	Documentale
Informazioni all'utenza durante il viaggio (INFO_DU)	(Tabella 2 Delibera ART n. 53/2024)	100%	Sì	Visite ispettive

Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico - sicurezza del viaggio

Indicatore	Breve descrizione	Obiettivo minimo	Penale	Rilevazione
Esecuzione cicli di pulizia programmati (PUL)	Percentuale tra il n° di interventi di pulizia eseguiti e il n° di interventi predefiniti e puntualmente individuati nel Contratto di Servizio	100%	Sì	Visite ispettive
Conformità cicli di pulizia eseguiti (PUL_CONF)	Percentuale tra il n° di interventi di pulizia valutati come conformi a quanto indicato nel Contratto di Servizio e il n° di interventi rilevati	100%	Sì	Visite ispettive
Funzionamento impianti di climatizzazione (CLIMA_FUNZ)	Percentuale tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati	100%	Sì	Visite ispettive
Funzionamento impianti tecnologici (AVM, Contapasseggeri, infomobilità) (TECNO_FUNZ)	Percentuale tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati della stessa categoria dotati di impianti	90%	Sì	Automatica e visite ispettive
Piano operativo per la sicurezza e assistenza (P_SIC)	Azioni congiunte sia in tema di safety, sia di security	1	Sì	Documentale

Ulteriori indicatori relativi agli obiettivi di efficienza e di efficacia del contratto di servizio sono individuati di seguito, nel rispetto del *set* minimo individuato nell'Annesso 7 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019.

Nella documentazione di gara sarà comunque previsto l'obbligo, in capo all'affidatario, di elaborare una Carta dei Servizi, la quale definirà gli *standard* di servizio da garantire all'utenza e costituirà il documento principale per l'attività di sviluppo e monitoraggio della qualità erogata.

La valutazione in ordine alla gestione e all'esecuzione degli obblighi e delle condizioni stabiliti nel contratto di servizio saranno demandati ad un Comitato di Gestione avente natura paritetica, composto da rappresentanti dell'Ente Affidante e rappresentanti del Gestore, secondo quanto verrà diffusamente stabilito nella documentazione di gara. Le penali saranno applicate in proporzione agli scostamenti dei singoli indicatori rispetto agli standard individuati, secondo la formula indicata nella Misura 5 dell'Allegato A alla Delibera ART

n. 53/2024:

$$Penale_x = \alpha \times P_u \times (CMQ_x - L_x) \times K_x \times R_x$$

Dove:

α = coefficiente di gradualità della penale, varia da 0,5 per il primo anno fino a 1 per gli anni successivi al primo

P_u = importo unitario della penale

CMQ_x = livello minimo di prestazione richiesto per l'anno x

L_x = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo

K_x = coefficiente di mitigazione

R_x = coefficiente annuale incrementale per reiterazione della non conformità

Le penali comminate non potranno superare un *cap* pari all'utile ragionevole come individuato nel PEF (come previsto dalla Misura 5.4, lettera b, della Delibera ART n.53/2024).

In ogni caso, oltre alle penali relative al sistema della qualità, le percorrenze non effettuate saranno oggetto di proporzionale decurtazione del corrispettivo e, in caso di sistematica reiterazione, saranno configurate come grave inadempimento ai fini della decadenza dall'affidamento.

Gli indicatori e gli standard sono inseriti in uno specifico allegato allo Schema di contratto di servizio che riporta nel dettaglio le modalità di rilevazione e di individuazione degli standard e delle non conformità, nonché le relative penali.

7.2. Indicatori KPI

Nelle tabelle seguenti si elencano gli indicatori nel rispetto del *set* minimo individuato nell'Annesso 7 dell'All. A alla Delibera ART n. 154/2019.

Sezione	Indicatore	Formulazione	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9
Efficienza operativa	Costo operativo a bus/km	Costo operativo/vett*km (PEA)	2,5	2,5	2,52	2,48	2,57	2,54	2,55	2,55	2,55
Efficienza operativa	costi operativi a bus/km	Costo operativo/posti*km (Totali)	0,059	0,059	0,06	0,059	0,061	0,06	0,06	0,061	0,061
Efficienza-produttività	costo lavoro totale / numero addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	46.737,30	46.962,40	47.405,30	47.079,80	47.527,80	47.910,10	48.273,30	48.417,10	48.812,50
Efficienza-produttività	produzione (da cds) per addetti operativi	Vett*km (PEA)/n. addetti operativi	39.347,07	39.798,20	39.899,16	39.899,16	40.147,56	40.399,07	40.653,75	40.653,75	41.058,18
Efficienza-produttività	produzione per numero di addetti totali	Vett*km (PEA)/n. addetti totali	34.433,95	34.778,96	34.856,04	35.626,29	35.824,21	36.226,70	36.431,36	36.638,35	37.179,64
Efficienza-produttività	efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett*km (PEA)/vett km totali	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%
Efficacia-redditività	ricavi da traffico a bus/km	Ricavi da traffico/vett*km)	0,72	0,73	0,74	0,75	0,77	0,78	0,79	0,8	0,81
Efficacia-redditività	coverage ratio (%)	Ricavi da traffico/costi operativi	28,80%	29,30%	29,50%	30,40%	29,70%	30,60%	31,00%	31,40%	31,80%
Monitoraggio	velocità commerciale (bus-km/h di servizio)	Vett*km (cons)/h servizio	40,58	40,58	40,58	40,58	40,58	40,58	40,58	40,58	40,58
Monitoraggio	conformità investimenti materiale rotabile (%)	Valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Monitoraggio	conformità investimenti nuove tecnologie (%)	Valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d

Tabella 7.2.1 – KPI Lotto 1

Sezione	Indicatore	Formulazione	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9
Efficienza operativa	Costo operativo a bus/km	Costo operativo/vett*km (PEA)	2,807	2,829	2,842	2,842	2,926	2,864	2,874	2,878	2,9
Efficienza operativa	costi operativi a bus/km	Costo operativo/posti*km (Totali)	0,067	0,068	0,068	0,068	0,07	0,068	0,069	0,069	0,069
Efficienza-produttività	costo lavoro totale / numero addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	45.829,20	46.209,90	46.386,00	46.408,30	46.666,00	47.234,10	47.507,40	47.606,30	47.950,30
Efficienza-produttività	produzione (da cds) per addetti operativi	Vett*km (PEA)/n. addetti operativi	32.778,00	32.778,00	32.778,00	32.778,00	32.778,00	32.964,25	32.964,25	33.152,63	33.152,63
Efficienza-produttività	produzione per numero di addetti totali	Vett*km (PEA)/n. addetti totali	29.037,91	29.037,91	29.037,91	29.183,99	29.183,99	29.783,30	29.937,00	30.092,29	30.092,29
Efficienza-produttività	efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett*km (PEA)/vett km totali	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%	91,70%
Efficacia-redditività	ricavi da traffico a bus/km	Ricavi da traffico/vett*km (cons)	0,704	0,714	0,725	0,736	0,747	0,758	0,769	0,781	0,793
Efficacia-redditività	coverage ratio (%)	Ricavi da traffico/costi operativi	25,00%	25,20%	25,50%	25,80%	25,50%	26,40%	26,70%	27,10%	27,30%
Monitoraggio	velocità commerciale (bus-km/h di servizio)	Vett*km (cons)/h servizio	35,08	35,08	35,08	35,08	35,08	35,08	35,08	35,08	35,08
Monitoraggio	conformità investimenti materiale rotabile (%)	Valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Monitoraggio	conformità investimenti nuove tecnologie (%)	Valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d

Tabella 7.2.2 – KPI Lotto 2

8. Piano Economico – Finanziario Simulato – Criteri di redazione

8.1. Struttura del PEFS

Il PEFS viene predisposto in base alla Delibera ART n. 154/2019 (Allegato A – Misura 14) ed al relativo Annesso 5 che contiene le indicazioni metodologiche e gli schemi da adottare. Sono in particolare previste una serie di indicazioni per la sua predisposizione, principalmente riconducibili:

- Ai principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 (art. 4, par. 1 sulle voci di costo).
- All'articolo 17 del D.Lgs. 422/1997.
- Al DM 157/2018 (per la determinazione dei costi standard).
- Alla Norma UNI 11282/2008 (per la valorizzazione degli autobus oggetto di subentro).

Come riportato nella Misura 14 della Delibera ART 154/2019:

- Il PEF simulato deve essere realizzato in maniera tale da essere “articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5”.
- Il PEF simulato è finalizzato “a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG”.
- Il PEF simulato è elaborato “assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: D.M. 157/2018) con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore”.

Inoltre, la Delibera ART 154/2019 stabilisce due principi importanti:

- L'EA, nell'ambito della RdA, descrive “la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato”.
- L'EA rende noto “nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF simulato”.

8.1.1. Ricavi e costi: principi generali

Nell'elaborazione dei PEFS relativi ai singoli Lotti di gara si è tenuto conto delle seguenti voci:

- Con riferimento ai ricavi:
 - Sono stati considerati i ricavi da traffico, inclusi i contributi CCNL “attesi” a copertura integrale degli incrementi del costo del personale conseguenti al rinnovo del CCNL di marzo 2025, finanziati con risorse pubbliche derivanti dall'aumento delle accise.

Con riferimento ai ricavi da traffico (determinati, in particolare, secondo quanto indicato nella Sezione 1.3.4), la stima effettuata è basata su un'analisi dettagliata della domanda di mobilità derivante dagli spostamenti rilevati attraverso il tracciamento delle carte SIM lungo

le celle telefoniche, da ipotesi di abbattimento del tasso di evasione a un livello medio nazionale di circa il 20% (così come rilevato da ART (Allegato A alla Delibera ART n. 97/2023). Tali ipotesi determinano un ammontare di ricavi unitari da traffico, nel primo anno di offerta al pubblico (2027), pari a circa 0,73 euro/km per il lotto 1 e 0,71 euro/km per il lotto 2.

Con riferimento ai contributi CCNL “attesi”, si sono considerate risorse proporzionali rispetto a quanto indicato come necessario dalle parti sociali come fabbisogno reale per garantire gli aumenti contrattuali completi (pari a circa 270 milioni necessari nel 2025, 370 milioni nel 2026 e gli oltre i 500 milioni annui dal 2027), calcolate in funzione della quantità FTE di personale impiegato. L’effetto medio dovuto al rinnovo del CCNL di marzo 2025, lungo tutto il periodo 2024-2026, è stato stimato in un incremento pari a circa il 12,4% del trattamento economico dovuto al CCNL nazionale, ricostruito in base ai dati forniti dagli operatori sul personale impiegato e in base a un valore standard per il salario annuo lordo applicato per le nuove assunzioni.

- Altri ricavi, quali quelli derivanti dall’utilizzo e/o sfruttamento degli spazi commerciali e della gestione di servizi accessori, sono stati considerati pari a zero.
- Sono considerati nella voce “Altri Ricavi” gli effetti (in riduzione del costo del carburante) derivanti dal rimborso delle accise sul gasolio in misura pari a 0,26968€/litro, valore relativo al primo trimestre del 2026.
- Gli altri eventuali “effetti positivi di rete indotti” sono stati considerati pari a zero. In effetti l’utenza attesa sembra essere più alta di quella storica, anche se in termini di spostamenti non è possibile effettuare confronti puntuali, in quanto non sono disponibili stime affidabili sulla quantità annuale di viaggi e la loro lunghezza media negli ultimi anni. Sebbene i ricavi da traffico crescano rispetto al valore storico, non è tuttavia possibile identificare quanto dipenda da ricavi storici bassi a causa di elevati livelli di evasione tariffaria e quanto da un effettivo incremento del numero di viaggi attesi e/o delle tariffe attese. Assumendo comunque un incremento della domanda, un potenziale beneficio connesso a tale eventuale aumento di domanda si sarebbe potuto ottenere in termini di un incremento del gettito da sosta in parcheggi di scambio. Tuttavia, non sono attesi particolari investimenti in parcheggi di scambio nelle aree servite sottostanti ai lotti e pertanto tale potenziale beneficio è prudenzialmente posto pari a zero.

- Con riferimento ai costi:

- I costi per il personale che sono stati calcolati sulla base dei fabbisogni stimati, utilizzando in particolare i dati trasmessi dagli attuali operatori sul personale oggetto di subentro, con le necessarie rettifiche per tenere conto del rinnovo CCNL di marzo 2025 nel frattempo intercorso. Al personale oggetto di subentro è stata inoltre aggiunto l’ulteriore personale stimato come necessario, valorizzandolo attraverso i costi unitari annui derivanti dalle tabelle di riferimento per il CCNL Autoferrotramvieri per le diverse qualifiche rese disponibili dall’ART relativamente al personale di guida e di deposito/movimento (nonché tenendo conto di una quota stimata di contrattazione aziendale). Per il personale di struttura e di manutenzione si sono utilizzati i costi unitari annui ottenuti attraverso i dati di un

campione di riferimento per servizi con autolinea. In particolare, l'effetto medio dovuto al rinnovo del CCNL di marzo 2025, lungo tutto il periodo 2024-2026, è stato determinato aggiungendo un incremento pari a circa il 12,4% ai trattamenti economici dovuti al CCNL nazionale forniti dagli operatori attuali per ciascuna unità di personale impiegata. Per le nuove assunzioni è stato applicato un valore standard per il relativo costo del lavoro, aggiornato includendo gli effetti del rinnovo del CCNL di marzo 2025. Inoltre, dal 2027 tutti i salari sono stati adeguati assumendo un incremento annuo identico per ogni unità di FTE e imputando una crescita progressiva di tale componente negli anni successivi. Non è stato preso in considerazione il personale con contratti a tempo determinato in scadenza prima di gennaio 2027 anche se trasmesso dagli attuali gestori in quanto ancora in servizio presso gli operatori. Tale personale è stato sostituito con ulteriore personale, qualora ritenuto necessario ai fini della produzione complessiva del servizio.

- Il personale in sostituzione per la guida in un generico anno "t" del periodo di affidamento (dove "t" è almeno pari al 2027) è stato valorizzato al costo di riferimento per il 2024 di 43'840,0 euro per 1 FTE, poi incrementato del 1% (per tener conto dell'effetto medio della contrattazione aziendale in affidamenti prossimi ai 6 mln di bus-km annui), e ulteriormente incrementato per ogni anno "k = 2024 , ... , t" di euro $390 * (1,015^{(k - 2024)})$.

Ad esempio, nel 2028 il costo di riferimento per una unità di FTE di personale di guida è pari a: $[43'840,0 * (1,01) + 390 + 390 * (1,015) + 390 * (1,015^2) + 390 * (1,015^3) + 390 * (1,015^4)]$.

- Il personale in sostituzione per deposito e di movimento diverso dalla guida in un generico anno "t" del periodo di affidamento (dove "t" è almeno pari al 2027) è stato valorizzato al costo di riferimento per la guida nel medesimo anno "t" ulteriormente incrementato del 8,5%.
- Il personale in sostituzione per la manutenzione in un generico anno "t" del periodo di affidamento (dove "t" è almeno pari al 2027) è stato valorizzato applicando una stima di 43.196,19 euro per 1 FTE proveniente da un campione di riferimento relativo al 2024 (comprensiva dell'effetto medio della contrattazione aziendale in affidamenti prossimi ai 6 mln di bus-km annui), poi incrementato per ogni anno "k = 2024 , ... , t" di euro $390 * (1,015^{(k - 2024)})$.
- Il personale in sostituzione per i servizi di periodo (ad esempio, il personale amministrativo) in un generico anno "t" del periodo di affidamento (dove "t" è almeno pari al 2027) è stato valorizzato applicando una stima di 62.237,10 euro per 1 FTE proveniente da un campione di riferimento relativo al 2024 (comprensiva dell'effetto medio della contrattazione aziendale in affidamenti prossimi ai 6 mln di bus-km annui), poi incrementato per ogni anno "k = 2024 , ... , t" di euro $390 * (1,015^{(k - 2024)})$.
- Relativamente ai costi per consumi di carburante e di elettricità si sono considerati i costi di riferimento al 2024 resi disponibili dall'ART, lasciati costanti per ogni anno "t" del periodo di affidamento.
- Relativamente ai costi per ricambi e materiali per la manutenzione del materiale rotabile (tra cui anche pneumatici, lubrificanti e altri liquidi) e ai costi per servizi di manutenzione del materiale rotabile (tra cui anche lavaggio del materiale rotabile) si sono considerati i costi di riferimento resi disponibili dall'ART per il 2024, poi incrementati ogni anno successivo al 2024 di un tasso

pari al 1,5% annuo.

- I costi per l'affitto dei depositi sono stati imputati applicando stime ottenute attraverso un campione di riferimento relativo al 2024. In particolare, è stato determinato un canone annuo per bus, costante lungo tutto il periodo di affidamento, che include implicitamente un tasso annuo atteso di adeguamento del valore reale del canone pari al 1,5% annuo.
- Gli altri costi per servizi di terzi sono stati valorizzati usando stime provenienti da un campione di riferimento relativo al 2024, poi incrementati ogni anno successivo al 2024 di un tasso pari al 1,5% annuo. Tali costi includono: i costi per le assicurazioni (al lordo dei costi attesi per sinistri non rimborsati) del materiale rotabile; i costi per la tassa di possesso del materiale rotabile; le componenti tariffarie in quota fissa e in quota potenza impegnata per i punti di prelievo dell'energia elettrica; i costi per la manutenzione, pulizia, vigilanza e sicurezza delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento; i costi commerciali; i costi per la formazione, sicurezza e sorveglianza sanitaria del personale.
- Gli oneri diversi di gestione sono stati valorizzati usando stime provenienti da un campione di riferimento relativo al 2024, poi incrementati ogni anno successivo al 2024 di un tasso pari al 1,5% annuo. Tali oneri includono: i costi per il compenso degli amministratori; i costi per il sistema di bigliettazione elettronica; i costi per le emettitrici; i costi per le spese telefoniche e le altre utenze; i costi per lo smaltimento rifiuti e per i servizi ambientali; i costi condominiali; i costi per adempimenti amministrativi e per la quota ART; gli ammortamenti e i costi di manutenzione relativi ai servizi IT e alla cybersecurity; i costi per le assicurazioni delle infrastrutture; i costi per le consulenze tecniche, legali e amministrative; i costi per la massa vestiaria del personale; gli ammortamenti e i costi di affitto, manutenzione, pulizia, vigilanza e sicurezza relativi agli uffici e arredi; i costi di foresteria, di noleggi auto e di rappresentanza; altri costi residuali di natura industriale e altri costi residuali di periodo.
- I costi annui associati alla manutenzione capitalizzata per i rotabili sono stati considerati imputando uno specifico costo annuo di possesso. In particolare, tale costo è stato fissato pari a una rata costante lungo tutto il periodo di affidamento.

Per il materiale rotabile con alimentazione a diesel e a metano, tale rata è determinata in maniera tale che il valore attuale netto (VAN) di 15 rate sia pari a circa il 3% del valore degli investimenti per bus a diesel e a metano, applicando un WACC nominale pre-tax (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) come definito dall'ART nell'ultima delibera disponibile (Delibera ART 30/2026), secondo il modello di calcolo del WACC illustrato dalla Delibera ART 65/2020.

Per i bus elettrici a batteria, tale rata è determinata in maniera tale che il valore attuale netto (VAN) di 15 rate sia pari a circa il 14,5% del valore degli investimenti in bus elettrici a batteria, applicando un WACC (nominale pre-tax) come definito dall'ART nell'ultima delibera disponibile (Delibera ART 39/2025). Per tali bus il calcolo comprende, oltre al 3%, anche l'investimento e l'installazione della nuova batteria, in sostituzione di quella iniziale, a circa metà della vita tecnica del bus, stimata in 15 anni.

- Il materiale rotabile in subentro e quello successivamente reso disponibile all'operatore affidatario è in comodato completamente gratuito per tutta la durata dell'affidamento.

Inoltre, è stata assunta una soglia massima di 8,5 anni per l'anzianità media della flotta durante il periodo dell'affidamento (e di 15 anni per ogni singolo bus). Tali ipotesi non rendono necessario per l'operatore affidatario l'acquisizione in autofinanziamento di ulteriore materiale rotabile. In fase di offerta, ciascun PG potrà offrire maggiore qualità in termini di caratteristiche della flotta, garantendo un livello massimo di anzianità media più basso e/o sostituendo alcuni veicoli con mezzi a più basse emissioni, acquisendo conseguentemente punteggio in sede di offerta tecnica. Tutti gli eventuali acquisti e/o affitti e/o leasing di materiale rotabile durante il periodo di affidamento devono essere ipotizzati da ciascun PG in totale autofinanziamento in quanto non sono previste ulteriori quote di costo di possesso/utilizzo del materiale rotabile coperte da contribuzione pubblica.

8.1.2. Ragionevole margine di utile

Viene, inoltre, considerato un «ragionevole margine di utile» da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) determinato secondo le indicazioni dell'Annesso 5, al quale viene applicato un tasso pari al WACC come definito dall'ART nell'ultima delibera disponibile (Delibera ART 30/2026) Pertanto, il WACC utilizzato è pari al 7,10% per tutta la durata del contratto. Per il calcolo del ragionevole margine di utile, si è fatto riferimento alla metodologia di cui alla Delibera ART 177/2024 (che modifica la Delibera 154/2024), dove si prevede che, al termine di ciascun "periodo regolatorio" e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF, il valore del WACC sia aggiornato sulla base del valore più recente pubblicato dall'ART.

In considerazione della modifica della Misura 17 della Delibera 154/2019, che introduce la metodologia alternativa cosiddetta "EBIT Margin", in sede di valutazione della presente Relazione da parte dell'Autorità, sarà verificata, così come previsto al punto 5 della richiamata misura 17, la presenza delle condizioni per l'applicazione della metodologia alternativa e l'eventuale livello di EBIT Margin da applicare.

In base ai risultati della simulazione il criterio dell'EBIT Margin risulta indispensabile, applicando una soglia di riferimento per il calcolo della compensazione pari al 50% del tasso di riferimento 2026 del settore reso disponibile dall'ART nell'All. B alla delibera 30/2026.

8.2. Modello di simulazione

La redazione del PEFS è supportata da un modello quantitativo di simulazione che recepisce le innovazioni introdotte dall'ART con la Delibera 154/2019 relativamente alle modalità di calcolo della compensazione di gara e di applicazione della remunerazione del capitale.

Il modello è implementato in Excel e strutturato in diversi moduli alimentati con i dati economici e tecnici dell'affidamento in oggetto. Esso viene calibrato sulla base di una serie di ipotesi tese ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione nell'arco del periodo previsto per l'affidamento: valore attuale netto (VAN) delle entrate deve uguagliare il valore attuale netto (VAN) delle uscite, tenuto conto di un'adequata remunerazione del capitale investito netto pari al WACC. I parametri relativi alla produttività (in particolare, ore guida per autista, incidenza dell'altro

personale di esercizio, personale di struttura, percorrenze a vuoto) e ai costi unitari di tutti gli input produttivi (ad esempio, personale, energia termica ed elettrica per la trazione, altri consumi, costi di periodo) costituiscono i fattori obiettivo di una gestione efficiente, considerato il contesto e i vincoli dovuti al subentro e alla clausola sociale.

Nel modello i valori di tali parametri, pur partendo da riferimenti aggiornati, sono adattati allo specifico contesto. Il modello viene in particolare alimentato con i dati reali relativi a:

- Personale in forza agli attuali gestori oggetto di subentro, articolato per mansione, e con costi effettivi soggetti ai vincoli del subentro.
- Bus oggetto di subentro, inclusi i relativi sistemi tecnologici, e bus trasferiti all'operatore affidatario durante il periodo di affidamento, inclusi i relativi sistemi tecnologici. Tali bus sono tutti contribuiti al 100% e messi a disposizione dell'operatore affidatario in comodato completamente gratuito.

Vengono inoltre definiti alcuni valori obiettivo relativamente ai costi del personale che risultano, tendenzialmente, rispondenti a diversi obiettivi:

- Garantire la sostenibilità dell'affidamento lungo tutta la durata del contratto.
- Favorire, laddove non sia già acquisita, il conseguimento dell'efficienza produttiva nell'erogazione del servizio e dell'allineamento ai costi efficienti.
- Garantire l'evoluzione della flotta in base alle esigenze del servizio da offrire e dell'obiettivo di anzianità media non più alto di 8,5 anni in ciascuno degli anni dell'affidamento.

Il modello, infine, consente di confrontare il costo di esercizio con quello derivante dall'applicazione dell'algoritmo di calcolo dei costi standard di cui al D.M. 157/2018 per i servizi con modalità autolinea. I costi standard, utilizzati come riferimento per la definizione dei corrispettivi a base d'asta (quindi risultanti dai PEFS), sono calcolati inserendo nell'algoritmo di cui al DM 157/2018 i valori di bus-km e velocità commerciale, opportunamente rettificato per tenere conto dei fattori di contesto e degli obiettivi programmatori dell'EA, nonché indicizzato per tenere conto dell'inflazione maturata dall'inizio del 2018 (i costi determinati dal DM 157/2018 fanno riferimento alla fine del 2017) e la fine di ogni anno "t" del periodo di affidamento (con "t" pari almeno al 2027).

Tale confronto è necessario per rispondere al disposto del D.L. 50/2017 (art.27 comma 8-bis) che stabilisce l'obbligo per gli enti affidanti di utilizzare i costi standard determinati con il D.M. come "elemento di riferimento" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta.

In particolare, la contestualizzazione tiene conto:

- Del personale in subentro.
- Della flotta in subentro.
- Della contribuzione pubblica agli investimenti.
- Dei consumi di energia termica ed elettrica per tipologia di autobus e alimentazione.
- Della manutenzione ordinaria e straordinaria per i bus elettrici.
- Dell'inflazione maturata dall'inizio del 2018 e la fine di ogni anno "t" del periodo di affidamento.

8.3. Metodologia di calcolo del corrispettivo del PEFs

Il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, a partire da quello dell'anno base (indicizzato negli anni successivi di dell'affidamento), è determinato applicando lo Schema 3 dell'Annesso 5 all'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, dove si prevede che il corrispettivo ("compensazione") debba garantire l'equilibrio economico finanziario della gestione, considerato l'intero arco temporale dell'affidamento, rispettando i seguenti vincoli:

- VAN delle «entrate» esattamente pari a VAN delle «Uscite».
- $TIR=WACC$.
- VAN delle poste figurative (utile/perdita pre-tax) pari a zero.

Tale metodologia ART prevede che si calcoli la «compensazione variabile» anno per anno, come differenza tra i valori nominali delle entrate e delle uscite (compresa la remunerazione del capitale), e che si individui una «compensazione costante» (il cui valore è quindi fisso per l'intera durata contrattuale, nel quale è quindi già incluso l'effetto complessivo del tasso di inflazione annuo del 1,5%, che pertanto non deve essere nuovamente applicato a tale compensazione costante) che abbia lo stesso VAN della «compensazione variabile» lungo tutto il periodo dell'affidamento.

Per la gara in oggetto il corrispettivo non andrà quindi indicizzato. Il modello restituisce una compensazione che assicura le condizioni di equilibrio tenendo implicitamente conto di un tasso annuo di inflazione del 1,5% per alcune categorie di costo e di uno specifico adeguamento annuo dei salari per il personale.

Infine, in considerazione della recente modifica della Misura 17 della Delibera 154/2019 che introduce la metodologia alternativa cosiddetta "EBIT Margin", in sede di valutazione della presente Relazione da parte dell'Autorità, sarà verificata, così come previsto al punto 5 della richiamata misura 17, la presenza delle condizioni per l'applicazione della metodologia alternativa e l'eventuale livello di EBIT Margin da applicare, nel PEFS stabilito pari al 50%.

8.4. Ricavi e costi

8.4.1. Ricavi da titoli di viaggio

La stima dei ricavi è basata sui dati relativi alla domanda di trasporto forniti da *CitiEU Consultancy LTD* (concessionario italiano per la distribuzione dei dati *Teralytics*). A valle di opportune verifiche volte a valutarne l'affidabilità, tali dati sono stati utilizzati per stimare il rapporto passeggeri-km/autobus-km, risultato pari a 18,7 per il Lotto 1 e a 15,8 per il Lotto 2.

Ai fini del calcolo dei ricavi, a ciascun passeggero è stato attribuito un valore di ricavo medio pesato, coerente con la struttura tariffaria vigente e con il mix atteso tra titoli di viaggio occasionali e abbonamenti. Al valore teorico dei ricavi complessivi così ottenuto è stato applicato un tasso di evasione tariffaria pari al 20%, in linea con i valori medi di riferimento a livello nazionale, per pervenire alla stima finale dei ricavi complessivi. Le ipotesi effettuate e le modalità di calcolo del valore complessivo dei ricavi stimati sono illustrate in dettaglio nella Sezione 1.3.4. Ai fini del PEFS, non si ipotizzano aggiornamenti rispetto al sistema tariffario vigente.

8.4.2. Altri ricavi

Oltre ai ricavi da titoli di viaggio, nel PEFS sono stati considerati i contributi CCNL (classificati come “altri ricavi”, rif. 1.a.iii), in quanto non inclusi nel corrispettivo per l'erogazione dei servizi a base di gara. Tali somme sono erogate annualmente e in misura fissa ai nuovi affidatari, tramite fondi statali dedicati e/o attraverso incrementi del Fondo Nazionale Trasporti, indipendentemente dai livelli di produzione o di domanda. Nelle stime riportate nel PEFS sono stati considerati sia i contributi “storici” già riconosciuti agli attuali gestori, sia quelli connessi al recente rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri valido per il triennio 2024–2026. Allo stesso modo sono stati trattati i rimbosti sulle Accise del carburante che figurano nella voce del conto economico “Altri Ricavi”.

8.4.3. Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

I costi relativi a materie prime, sussidiarie, di consumo e merci comprendono i costi del carburante e dell'energia elettrica di trazione, nonché le voci di costo riferite ad alcuni fattori produttivi utilizzati nei processi di manutenzione del materiale rotabile.

Costo del carburante e dell'elettricità per trazione

Il costo chilometrico del carburante è stato calcolato in funzione dei prezzi e dei consumi unitari dei diversi vettori energetici. I prezzi del gasolio per autotrazione (€/l) e del metano (€/kg) sono stati determinati sulla base dei dati messi a disposizione dal MASE – Analisi e statistiche energetiche e minerarie (prezzi medi annuali dei carburanti e combustibili), al lordo delle eventuali accise rimborsate e al netto dell'IVA. Il prezzo unitario dell'energia elettrica per trazione (€/kWh) è stato invece ricavato dai dati pubblicati da ARERA – Area Operatori (prezzi e tariffe). I consumi unitari sono stati stimati tenendo conto delle caratteristiche dei servizi che incidono sulle performance dei mezzi, in particolare: (i) la tipologia di servizio extraurbano e le relative velocità commerciali; (ii) il mix delle modalità di alimentazione (diesel, metano ed elettrico); (iii) le diverse dimensioni dei veicoli, in funzione delle classi di lunghezza che compongono le flotte autobus dei due lotti di affidamento.

Costi per ricambi e materiale per manutenzione materiale rotabile e altri consumi

I costi relativi all'acquisto di ricambi e materiali per la manutenzione del materiale rotabile sono stati stimati sulla base di benchmark standard di settore, tenendo conto dei principali fattori che incidono su tali costi unitari, quali l'anzianità, la lunghezza e la modalità di alimentazione dei veicoli (diesel, metano ed elettrico). Nella voce "di cui altro" (rif. 3.a.v) sono inoltre inclusi i costi relativi ai consumi di lubrificanti e altri fluidi, nonché degli pneumatici, anch'essi stimati in coerenza con gli standard di settore per le diverse tipologie di veicoli.

8.4.4. Costi per servizi esterni

I costi per servizi esterni considerati nel PEFS fanno riferimento alle attività di manutenzione del materiale rotabile e ad altri costi ipotizzati come esternalizzati. Non sono invece previsti canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, trattandosi di servizi di trasporto pubblico su strada.

Il costo di manutenzione include esclusivamente le componenti diverse dal personale di manutenzione (incluse nella sezione dei costi del personale, rif. 3.d) e dai ricambi e materiali di consumo (inclusi nella sezione dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, rif. 3.a). Tali voci comprendono, in particolare, i costi d'uso delle attrezzature di officina, le attività di revisione e il lavaggio dei veicoli. Anche tali stime sono state effettuate sulla base di benchmark di settore, tenendo conto dei principali fattori che incidono sui costi unitari, quali anzianità, lunghezza e modalità di alimentazione dei veicoli.

Negli altri costi esternalizzati (voce "di cui altro", rif. 3.b.iii) sono inclusi i costi relativi alle assicurazioni e alla tassa di circolazione dei veicoli, nonché ulteriori costi per servizi quali quelli commerciali (stimati in misura pari a circa l'1% dei costi di esercizio), i costi di formazione, la

sorveglianza sanitaria e la sicurezza del personale.

8.4.5. Costi per godimento beni di terzi

In questa voce di costo del PEFS sono inclusi i costi relativi alla locazione di depositi e rimesse. Come descritto nella Sezione 3.4, non sono stati individuati impianti indispensabili o disponibili tra quelli attualmente utilizzati dagli operatori. Per tale motivo si è ipotizzato che i nuovi affidatari si dotino dei depositi e delle rimesse necessari tramite contratti di locazione. I relativi importi sono stati stimati sulla base di quotazioni medie di riferimento a livello nazionale per servizi prevalentemente extraurbani, al fine di non trasferire sul PEFS ipotesi localizzative specifiche che restano rimesse alle scelte organizzative dell'Impresa Affidataria.

8.4.6. Costo del personale

Il costo complessivo del personale inserito nel PEFS è stato stimato tenendo conto sia del personale da trasferire dagli attuali gestori ai sensi della clausola sociale (art. 48 del decreto-legge n. 50/2017), sia del personale ritenuto necessario per l'erogazione del servizio.

I dati relativi al personale sono stati raccolti presso gli attuali gestori e riguardano il personale direttamente impiegato nei servizi di TPL extraurbano. In base ai dati trasmessi, il personale complessivamente addetto è pari a 441 unità, di cui 332 autisti, in larga prevalenza assunti a tempo indeterminato e a tempo pieno, con una residuale presenza di contratti a tempo parziale.

La stima del numero di autisti necessari per ciascun lotto è stata effettuata a partire dall'analisi condotta per la determinazione dei veicoli necessari tenendo conto dei programmi di esercizio e degli orari delle corse⁸. Per ogni veicolo impiegato, il fabbisogno di personale di guida è stato calcolato in funzione delle ore di esercizio dell'autobus, ipotizzando un massimo di 9 ore di guida giornaliera, con un limite massimo di 4 ore e 30 minuti consecutive. Tali criteri sono stati utilizzati anche per la ripartizione del personale di deposito e movimento e di manutenzione tra i due lotti; per il personale amministrativo e di staff la ripartizione è stata effettuata in proporzione ai volumi di produzione chilometrica di ciascun lotto. Una descrizione più dettagliata delle modalità di attribuzione del personale in subentro è riportata nella Sezione 4.

Le stime di costo del PEFS si fondano sull'ipotesi che il personale trasferito ai sensi della clausola sociale venga mantenuto in servizio per l'intera durata dell'affidamento, eccezion fatta per le cessazioni per pensionamento, senza ipotesi di riduzioni forzate di organico. Il numero di unità considerate nel PEFS è pertanto pari, per ciascuna categoria, al valore massimo tra il personale trasferito e quello stimato come necessario.

Una volta determinato il numero complessivo di unità di personale, il costo totale del personale è definito in funzione del costo delle diverse categorie individuate, ovvero: personale di guida, personale di deposito e movimento, personale addetto alla manutenzione del materiale rotabile e personale amministrativo.

⁸ Poiché la stima del numero di autisti è stata effettuata a partire dagli orari di servizio, essa tiene implicitamente conto della velocità commerciale.

Personale addetto all'esercizio

Il personale addetto all'esercizio comprende il personale di guida e il personale di deposito e movimento.

Il numero di unità di personale di guida necessario è stimato in funzione delle ore di guida del servizio e della produttività degli autisti. Per il Lotto 1, il personale di guida in subentro risulta sufficiente per l'erogazione del servizio nel primo anno di affidamento; a partire dal secondo anno sono previsti nuovi ingressi in sostituzione dei pensionamenti. Per il Lotto 2, invece, sono previsti nuovi ingressi di autisti fin dal primo anno di affidamento. I dettagli sull'evoluzione del personale sono riportati nella Sezione 4.2. Il costo del personale è calcolato come segue:

- per il personale in subentro, a partire dal costo annuo attuale (comprensivo della contrattazione di secondo livello), incrementato annualmente per tenere conto degli effetti del rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri (valido per il triennio 2024–2026) indicizzato per l'intera durata dell'affidamento;
- per i nuovi ingressi, a partire da un valore medio nazionale del costo annuo del personale di guida, anch'esso incrementato per gli effetti del rinnovo del CCNL indicizzato nel tempo.

Il numero di addetti al deposito e movimento è stato calcolato in proporzione al personale di guida necessario, applicando una percentuale pari al 6%, coerente con i benchmark nazionali di riferimento per servizi prevalentemente extraurbani. In base a tali parametri, per il Lotto 1 il personale in subentro copre il fabbisogno per quasi tutta la durata dell'affidamento, rendendo necessari nuovi ingressi solo nell'ultimo anno; per il Lotto 2, invece, sono previsti nuovi ingressi fin dal primo anno.

Il costo del personale di deposito e movimento è determinato:

- per il personale in subentro, sulla base del costo annuo attuale (inclusa la contrattazione di secondo livello), incrementato per il rinnovo del CCNL e indicizzato;
- per i nuovi ingressi, assumendo un costo unitario superiore di circa l'8,5% rispetto a quello del personale di guida, in coerenza con i benchmark nazionali.

Personale addetto alla manutenzione

Il personale di manutenzione in subentro, rapportato in termini di FTE (Full-time equivalent) al personale di guida necessario, risulta superiore ai valori medi di riferimento nazionale; pertanto nel PEFS non sono previsti nuovi ingressi di personale di manutenzione. In particolare:

- per il Lotto 1, gli addetti alla manutenzione in subentro sono pari al 6,6% del personale di guida nel primo anno e scendono al 5,7% nell'ultimo anno (considerando i pensionamenti);
- per il Lotto 2, gli addetti alla manutenzione in subentro sono pari al 10,5% nel primo anno e scendono al 9,2% nell'ultimo anno (considerando i pensionamenti).

Conseguentemente, il costo del personale addetto alla manutenzione è calcolato a partire dal costo annuo attuale (inclusa la contrattazione di secondo livello), incrementato per il rinnovo del CCNL indicizzato per l'intera durata dell'affidamento.

Altro personale (servizi di periodo)

La voce di costo relativa all'“altro personale” (rif. 2.d.iii) comprende il personale di struttura, amministrativo e di staff. Anche in questo caso, il personale in subentro rapportato in termini di FTE al personale di guida risulta superiore ai valori medi di riferimento nazionale; pertanto non sono previsti nuovi ingressi nel PEFS. In particolare:

- per il Lotto 1, gli addetti ai servizi di periodo in subentro sono pari al 16,4% del personale di guida nel primo anno e scendono all'11,7% nell'ultimo anno (considerando i pensionamenti);
- per il Lotto 2, gli addetti ai servizi di periodo in subentro sono pari al 15,0% nel primo anno e scendono anch'essi all'11,7% nell'ultimo anno (considerando i pensionamenti).

Conseguentemente, il costo del personale per servizi di periodo è determinato sulla base del costo annuo attuale (inclusa la contrattazione di secondo livello), incrementato per il rinnovo del CCNL indicizzato per l'intera durata dell'affidamento.

8.4.7. Oneri diversi di gestione

In questa voce di costo del PEFS sono inclusi i costi generali e amministrativi, nonché altri costi industriali e di periodo. A titolo esemplificativo, rientrano in tale categoria i costi per i sistemi di bigliettazione elettronica ed emettitrici, il vestiario del personale, le assicurazioni generali e delle infrastrutture, le utenze e le spese telefoniche, le consulenze tecniche, legali e amministrative, nonché le imposte e tasse non deducibili. Coerentemente con i valori medi osservati a livello nazionale per servizi extraurbani, tali costi sono stati stimati in misura pari a circa il 5% del totale dei costi operativi.

8.4.8. Ammortamenti degli investimenti

Gli ammortamenti considerati nel PEFS fanno riferimento esclusivamente alla manutenzione capitalizzata del materiale rotabile, stimata in coerenza con i benchmark nazionali in misura pari al 3% del costo di acquisto dei veicoli, distribuito su una vita utile di 15 anni.

Non sono previsti altri investimenti da ammortizzare, in quanto la Regione Molise metterà a disposizione delle Imprese Affidatarie contributi pubblici per l'acquisto di tutti i mezzi necessari allo svolgimento del servizio, con conseguente neutralità degli investimenti ai fini del corrispettivo. Gli investimenti relativi ai depositi sono inclusi nel canone di locazione (cfr. Sezione 8.4.5). -

8.4.9. Ipotesi valide su più voci di costo

Si ritiene utile esplicitare alcune ipotesi trasversali che influenzano più voci di costo del PEFS, con particolare riferimento al volume di produzione e alle percorrenze “a vuoto”, alla velocità commerciale, al trattamento delle imposte e al tasso di inflazione.

Volume di produzione e percorrenze “a vuoto”

Non essendo possibile stimare puntualmente le percorrenze “a vuoto” (corse tecniche) per ciascun

lotto, in quanto le rimesse saranno messe a disposizione dalle Imprese Affidatarie e la loro ubicazione non è nota, si è fatto riferimento a un valore medio prudenziale. In particolare, l'incidenza delle corse tecniche sulle percorrenze in servizio è stata assunta pari al 9% per i servizi extraurbani, applicata a entrambi i lotti.

Velocità commerciale

La velocità commerciale rappresenta un parametro chiave per la stima del costo di produzione del servizio, in quanto incide sui principali fattori produttivi (autobus, personale di guida e carburante) e, indirettamente, su numerose altre voci di costo del PEFS. Essa è stata stimata sulla base del Programma di Esercizio ed è pari a 40,58 km/h per il Lotto 1 e a 35,08 km/h per il Lotto 2. Ulteriori dettagli sono riportati nella Sezione 2.

Imposte

Ai fini del PEFS, in coerenza con la metodologia prevista dalla Delibera ART n. 154/2019, le imposte sul reddito non sono calcolate, in quanto il loro onere è coperto dal costo medio ponderato del capitale (WACC per-tasse).

Per quanto concerne l'IVA, ai soli fini della determinazione dei crediti e dei debiti rilevanti per il calcolo del Capitale Investito Netto regolatorio, essa è stata stimata in modo semplificato applicando l'aliquota del 22% agli acquisti di beni e servizi e l'aliquota del 10% ai ricavi da corrispettivo e da titoli di viaggio.

Tasso di inflazione

I valori inseriti nel PEFS sono stati indicizzati assumendo un tasso di inflazione medio pari all'1,5%, applicato sia ai ricavi da titoli di viaggio sia alle principali voci di costo. Non è stato applicato alcun tasso di inflazione ai costi relativi ai carburanti e all'energia per trazione, in quanto dipendenti da dinamiche macroeconomiche non necessariamente correlate all'inflazione generale, né ai canoni di locazione delle rimesse e alla manutenzione capitalizzata.

8.5. Verifica periodica dell'equilibrio economico – finanziario

Per quanto riguarda, invece, la verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio e quindi della congruità del corrispettivo durante la gestione contrattuale, si utilizzerà il PEF predisposto in sede di gara dall'IA, opportunamente normalizzato per tener conto degli effetti dell'inflazione e delle eventuali differenze tra quella utilizzata in sede previsionale e quella aggiornata.

Le verifiche saranno condotte al termine di ciascun periodo regolatorio tramite confronto tra il PEF contrattuale, appositamente normalizzato, e i risultati consuntivi, sulla base della "Matrice dei rischi" (si veda il paragrafo 10). A tal fine saranno pertanto indicati nella documentazione di gara, in modo puntuale ed inequivocabile, i criteri di costruzione del PEF dei concorrenti, i relativi vincoli e meccanismi che esso dovrà prevedere per poter procedere alla verifica ed al monitoraggio della gestione, sulla base della Matrice dei rischi.

9. Piano di Accesso al Dato

L'ART nell'Allegato "A" alla Delibera n.154/2019 indica, al punto 6 della Misura 25, che "nell'ambito della procedura di consultazione di cui al punto 5 della Misura 4, l'EA definisce il PAD, specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai predetti dati, informazioni e documenti", definendo il Piano di accesso al dato come "documento definito dall'EA prima della stipula del Contratto di Servizio, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi:

- a) l'insieme dei dati elementari nella disponibilità dell'EA;
- b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- c) la 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) il 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.

Il soggetto affidatario è tenuto, in via esclusiva ed obbligatoria, a utilizzare la piattaforma informatica, di proprietà della Regione Molise, per l'inserimento, l'aggiornamento e la trasmissione di tutti i dati relativi al servizio affidato.

L'utilizzo della piattaforma costituisce condizione essenziale per la corretta esecuzione del servizio ed è finalizzato a consentire alla Regione Molise, in qualità di Ente Affidante, la gestione, il controllo e il monitoraggio continuativo dei dati.

10. Allocazione dei rischi

Nell'ambito della redazione del contratto di servizio saranno individuati e ripartiti i rischi tra Ente Affidante (EA) e Impresa Affidataria (IA). Tali rischi possono essere sinteticamente suddivisi nelle seguenti categorie:

- Rischi operativi da traslare in capo all'IA: contrazione della domanda e/o del prezzo dei fattori produttivi, organizzazione aziendale, contenziosi, eventi eccezionali non qualificabili come forza maggiore;
- Altri rischi in capo all'EA: variazioni nella struttura tariffaria, variazioni nella contribuzione pubblica; modifiche legislative; allungamento dei tempi previsti di svolgimento della gara, mancato o ritardato adeguamento dei corrispettivi; deficit programmatico etc.

Essi sono valutati – qualitativamente e quantitativamente – come valore medio tra:

- Probabilità di accadimento: possibilità che un rischio si concretizzi (scala 1-5);
- Impatto: conseguenze che il rischio avrebbe se si verificasse, dal punto di vista finanziario, operativo o reputazionale (scala 1-5).

I rischi operativi da traslare all'IA sono di seguito elencati e i maggiori costi ad essi connessi sono interamente a carico di quest'ultima. Coerentemente con quanto disposto dalla Delibera ART 177/2024 (che modifica la Delibera 154/2019), nel caso di minori costi rispetto a quelli previsti nel PEF si terrà conto degli stessi nell'adeguamento del PEF al termine del Periodo Regolatorio e i risparmi maturati nel corso del precedente Periodo Regolatorio sono riconosciuti come premialità all'impresa Affidataria.

- **Contrazione della domanda** (livello rischio: 3): la contrazione della domanda, si configura come un rischio interamente a carico dell'IA, salvo casi di forza maggiore (puntualmente elencati nel contratto).
Come misura di mitigazione, si prevede la revisione e l'adeguamento della programmazione delle corse in base alla domanda reale.
- **Variazione dei prezzi dei fattori produttivi** (livello rischio: 3): variazione non prevedibile di voci essenziali (es: costo personale, carburante, ecc.) registrata a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. Ad eccezione degli incrementi di costo derivanti dal rinnovo del CCNL (la regola non si applica alla contrattazione aziendale o di secondo livello), il cui rischio è in capo all'EA che ne copre i maggiori oneri.
- **Eventi eccezionali** (livello rischio: 2): eventi non previsti che inficiano lo svolgimento del servizio, determinando un aumento dei costi o una riduzione dei ricavi a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. Nei soli casi di incrementi dei costi derivanti da forza maggiore (puntualmente elencati nel contratto) i maggiori costi sono attribuiti all'Ente Affidante. Le cause di forza maggiore devono essere dimostrate e documentate dall'IA così come l'impatto sui costi che potrà essere riconosciuto è solo nei limiti degli incrementi effettivamente ed univocamente derivanti da tali eventi e, in ogni caso al netto di eventuali risparmi su altri costi di produzione rispetto a quelli preventivati a PEF.

- **Organizzazione aziendale** (livello rischio: 2): dinamiche legate alla gestione aziendale (es: assenteismo, obsolescenza tecnica dei beni, numero di addetti impiegati, costi di manutenzione, difficoltà di reperimento del personale di guida, ecc.), che determinano un aumento dei costi di produzione in termini reali. In tali casi il rischio è interamente a carico dell'IA.
- **Contenziosi** (livello rischio: 1): incremento dei costi derivanti da contenziosi aperti. In tal caso la responsabilità è in capo all'IA.
- **Altri ricavi** (livello rischio: 1): incremento/riduzione di ricavi diversi dal corrispettivo. In tal caso il rischio è interamente a carico dell'IA.

Tra i rischi in capo all'EA, sono allocati i rischi relativi a:

- **Livelli e struttura tariffaria** (livello rischio: 2): laddove l'indicizzazione delle tariffe diversa da quella prevista nel PEFS e nel Contratto di Servizio, ovvero attuata con tempistiche diverse da quelle previste nel PEF, oppure una modifica del sistema tariffario, che producano una variazione dei ricavi non legata alla domanda soddisfatta.
- **Contribuzione pubblica** (livello di rischio: 2): nel caso in cui vi sia l'introduzione di nuovi e ulteriori contributi pubblici in corso di affidamento – rispetto a quelli previsti in RdA- per l'acquisto di materiale rotabile. Nel caso, l'incremento di risorse per il rinnovo del parco determina alternativamente:

- a. una rimodulazione del Piano investimenti con incremento del numero dei mezzi da acquistare e/o tipologia e caratteristiche;
- b. una minore quota di investimento a carico dell'IA che si traduce in una riduzione corrispondente del corrispettivo.

Si precisa che il presente riferimento descrive uno scenario di allocazione del rischio esclusivamente legato a eventi peculiari, non sussumibili nel normale ciclo di vetustà e rinnovo programmato del materiale rotabile.

Nello specifico, l'alea coperta dalla previsione qui descritta riguarda l'eventualità in cui si verificano, ad esempio, sinistri di eccezionale gravità, atti vandalici sistematici o eventi esogeni tali da comportare la distruzione o l'inutilizzabilità immediata di quote del parco mezzi, richiedendo una sostituzione urgente e non programmata per garantire la continuità del servizio.

- **Modifiche legislative o regolatorie** (livello di rischio: 1): a seguito di modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio, determinando un incremento dei costi di gestione o riduzione dei ricavi, registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
- **Contenzioso/amministrativo** (livello di rischio: 4): risultante in un allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara. Tale evento determinerebbe una incapacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara (ad es. aumento dei costi dei fattori produttivi con conseguente necessità di rimodulazione del PEF di gara). La documentazione di gara descrive puntualmente il meccanismo previsto di eventuale adeguamento del corrispettivo per tenere conto dei ritardi nell'avvio del servizio rispetto alle previsioni di gara cui fa riferimento il PEFS e il PEF dell'IA.

- **Finanziario:**

- a. Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (livello di rischio: 2): impossibilità/difficoltà per l'IA di far fronte alle esigenze finanziarie con implicazioni sull'attività operativa (es. necessità di ricorrere a capitale di terzi/aumento costi finanziari). Tale rischio è gestito attraverso gli interessi di mora contrattualmente previsti;
 - b. Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche (livello di rischio: 2): impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto con necessità di rimodulazione del servizio. Tale rischio può essere mitigato attraverso una rimodulazione del PdE e/o adeguamenti tariffari che incrementano le risorse a disposizione dell'EA per il pagamento dei corrispettivi.
- **Programmatico** (livello di rischio: 1): deficit programmatico che impone una rimodulazione del perimetro del servizio. Tale rischio, derivando da un'offerta programmata dall'EA sottodimensionata in relazione alla domanda effettiva, ha come conseguenza il deterioramento della qualità del servizio (sovraffollamento, aumento tempi di attesa) e può richiedere, come misura di mitigazione, una revisione del perimetro del servizio.
 - **Cause di forza maggiore** (livello di rischio: 1): Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara:
 - a. in caso di eventi temporanei, ai fattori di qualità condizionati dal verificarsi dell'evento in oggetto non si applicano le Penali specifiche previste nel Contratto di Servizio;
 - b. in caso di eventi permanenti, si può procedere alla revisione straordinaria del PEF se l'effetto dell'evento produce un impatto superiore al 10% del totale dei costi annui a PEF.

11. Appendice A – Congruità del corrispettivo con i costi standard del D.M. 17/2018

Il D.M. delle Infrastrutture e dei Trasporti 28 marzo 2018, n. 157, (in vigore dal 16 giugno 2018) ha attuato l'art. 1, comma 84, legge n. 147/2013, definendo i costi standard dei servizi di TPL e i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

Il costo standard, così come definito dal D.M. n. 157/2018, riflette il costo del servizio opportunamente specificato e erogato a prestabiliti livelli di qualità, assumendo condizioni operative efficienti. Si tratta di una funzione che, in base a selezionate grandezze che caratterizzano il servizio, determina il costo totale efficiente per unità di servizio. Il livello di efficienza assunto può essere rappresentativo (con riferimento agli operatori del settore) o *benchmark* (cioè relativo alle migliori *performances* nell'ambito del settore). Il modello di calcolo proposto per il servizio con autolinea adotta il primo approccio con metodo statistico della regressione, definito in funzione di un'indagine condotta sui costi di produzione del servizio di un campione ampio e rappresentativo di imprese pubbliche e private operanti in Italia.

L'analisi statistica multivariata (su cui si fonda la parte top down dell'approccio di standardizzazione adottato) individua una relazione tra il costo standard per unità di servizio, espresso in veicoli-chilometri di servizio, e le seguenti variabili esplicative:

- **la velocità commerciale in chilometri/ora**, che rappresenta una caratteristica qualitativa (edonica) del servizio, scarsamente controllabile dall'impresa erogatrice;
- **il numero di veicoli-chilometri di servizio** (espresso in milioni di chilometri), che evidenzia come la dimensione del contratto di servizio possa condizionare in maniera importante il livello di efficienza dell'impresa;
- **il grado di ammodernamento del parco rotabile**, che sottolinea la rilevanza del valore monetario per veicoli-chilometri di servizio della somma di tutti gli ammortamenti dei veicoli di proprietà (ricalcolati assumendo per tutti una vita utile di quindici anni) e dei canoni di affitto/leasing dei veicoli utilizzati.

Il costo standard unitario per i servizi con autolinea è determinato con la funzione di regressione lineare (in attuazione del D.M. n. 157/2018):

Costo standard unitario (€/BusKm) =

+14,07855

−0,59230 × velocità commerciale

+0,050837 × V1 × (velocità commerciale − 17)

+0,06827 × V2 × (velocità commerciale − 32)

−0,18583 × K1 × quantità BusKm di servizio

+0,01559 × K2 × quantità BusKm di servizio

+1,46083 × ammortamento del materiale rotabile per BusKm di servizio

Dove

- V1 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17 km/h ed è pari a 1 se superiore.
- V2 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32 km/h ed è pari a 1 se superiore.
- K1 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è inferiore o uguale a 4 milioni di km ed è pari a 0 se superiore.
- K2 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è superiore a 4 milioni di km ed è pari a 0 se uguale o inferiore.

Le variabili relative a velocità commerciale e ammortamento del materiale rotabile per bus-km di servizio sono definite dall'art. 2 e all'art. 3 (commi 8-9) del D.M. n. 157/2018.

Agli aspetti e ai valori del modello derivanti dall'analisi statistica multivariata, il D.M. applica specifiche modifiche legate ad indirizzi programmatori nell'obiettivo di promuovere un progressivo miglioramento dell'efficienza nella produzione dei servizi.

Il costo standard "micro" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta

L'art. 1, comma 5, del D.M. 157/2018 afferma: *«I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti [...] e gli indicatori programmatori ivi definiti [...] sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta [...] con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.*

Tali specificità si riferiscono prioritariamente:

- ai servizi con la modalità di trasporto autolinea svolti nelle aree a domanda debole e ad elevato campo di variazione altimetrica;
- ai servizi ulteriori in relazione a specifici livelli di qualità e caratteristiche tecnologiche e di alimentazione anche del materiale rotabile, richiesti nei contratti di servizio dagli enti affidanti;
- ulteriori peculiarità caratterizzanti i territori in cui i servizi sono offerti e la relativa domanda.

Le eventuali integrazioni citate dal decreto (art. 1, comma 5, del D.M. 157/2018) da applicare a rettifica del CS «macro» possono riguardare aspetti relativi alle caratteristiche dei servizi o del contesto di fornitura purché congruenti con il D.M. n. 157/2018, art. 1, comma 5.. Le rettifiche al costo standard "macro" possono essere applicate:

- in presenza di materiale rotabile in subentro;
- in presenza di materiale rotabile e/o altre risorse immobilizzate finanziate o messe a disposizione dagli enti locali;
- qualora l'ente affidante richieda livelli di efficienza superiori a quelli mediamente rilevati;
- qualora l'ente affidante richieda livelli di qualità più elevati di quelli mediamente rilevati (alimentazione e anzianità media rotabili, allestimenti, etc.);

- qualora le caratteristiche tecniche del servizio che incidano sulla velocità commerciale (ad esempio tempi di sosta brevi al capolinea diversi da quelli standard);
- in presenza di personale in subentro;

La figura 1 mostra sinteticamente i passi da seguire per determinare il costo standard “micro”

Con il D.L. n. 50/2017 e con la legge di conversione n. 96/2017 sono state poi esplicitate le modalità di utilizzazione dei costi standard come «elemento di riferimento», per la finalità «micro» di determinazione delle compensazioni da riconoscere ai gestori e quantificazione dei corrispettivi di servizio a base d’asta.

Il costo standard nella sua applicazione «micro» e con le opportune integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali è adottato negli affidamenti competitivi e diretti dei servizi di TPL.

In particolare, così come determinato nel D.M. n. 157/2018, esso costituisce uno strumento di comparazione utile nella verifica di congruità del corrispettivo riconosciuto ai gestori, la validazione del PEF simulato e la stima, attraverso il PEF simulato, della sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate.

Queste ultime considerazioni trovano conferma già nella delibera ART n. 49/2015, la cui Relazione illustrativa chiarisce che il corrispettivo a base d’asta deve essere quantificato “con riferimento al criterio del costo standard”; tale impostazione è stata successivamente sistematizzata dalla delibera ART n. 154/2019, che ha aggiornato la disciplina originaria tenendo conto del sopraggiunto d.m. 157/2018, e trova oggi ulteriore conferma nella Misura 14 dell’Allegato A alla delibera ART n. 154/2019, secondo cui il PEF simulato, finalizzato a determinare il corrispettivo a base d’asta e a verificare l’equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio, “è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157”, e nella successiva delibera ART n. 91/2026, che, nell’ambito della disciplina dei costi di riferimento dei servizi di TPL su strada, richiama il modello di costo standard ex d.m. 157/2018 quale riferimento da considerare nella quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d’asta.

Il costo standard “macro” e “micro” per i servizi oggetto del bando di gara.

Il valore del costo standard “macro” si ottiene applicando i dati di input che caratterizzano il servizio oggetto di gara (bus-km di servizio, velocità commerciale) alla formula della regressione lineare individuata nel D.M. 157/2018 con le correzioni derivanti dagli indirizzi programmatori di cui all’art.8 dello stesso decreto.

Per determinare il costo standard “micro” sono state applicate al costo standard “macro” diverse rettifiche di cui viene fornita qui sotto una sintetica illustrazione.

Rettifica n.1 – personale in subentro per effetto della clausola sociale

Un'ulteriore rettifica, di particolare rilievo, concerne il costo del personale di guida. Tale intervento si è reso necessario a seguito della verifica dello scostamento tra il costo medio degli autisti oggetto di trasferimento ai nuovi operatori e il valore di benchmark assunto nel modello dei costi standard, nonché al fine di tenere conto dell'aggiornamento del costo del lavoro derivante dal recente rinnovo del CCNL.

La metodologia adottata consente di determinare il costo del lavoro "standard", definito dalla seguente formula:

$$\text{Costo autisti standard} = 1/V_comm (C_std/H_std)$$

dove:

C_std = costo standard annuo del personale di guida, pari a 43.460 euro.

H_std = ore annue di guida standard, pari a 1.195 ore.

Una volta determinato il costo del lavoro standard, tale valore viene sottratto dal costo standard complessivo macro. A quest'ultimo viene quindi sommato il costo effettivo del lavoro espresso per bus-km, ottenuto rapportando il costo degli autisti in subentro (utilizzato nel PEF) ai bus-km di servizio.

Rettifica n.2 Valorizzazione dei rotabili in subentro e dei finanziamenti per l'acquisto del materiale rotabile.

Ammortamenti

Al fine di una corretta valorizzazione degli ammortamenti è stato necessario modificare il CS «macro» rettificando il valore standard degli ammortamenti includendo gli effetti economici sull'ammortamento derivante dalla presenza di rotabili in subentro finanziati con fondi pubblici e di rotabili nuovi che verranno finanziati con fondi pubblici entro la fine del contratto di servizio.

La procedura di calcolo adottata per la rettifica degli ammortamenti, per ciascun anno del contratto, è la seguente:

- 1) Scorporo dell'ammortamento standard totale (ammortamento standard unitario × produttività media × numero rotabili in subentro e/o finanziati con fondi pubblici) dal costo standard totale (CS unitario × Km di servizio)
- 2) Somma dell'ammortamento dei rotabili in subentro e dei nuovi rotabili al netto della quota cofinanziata

Rettifica n.3 Valorizzazione dell'equo margine di utile

Al fine di una corretta valorizzazione della remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), è necessario modificare il CS macro rettificando il valore standard della remunerazione del CIN in funzione della presenza di rotabili in subentro finanziati con fondi pubblici e di rotabili nuovi che verranno finanziati con fondi pubblici.

La procedura di calcolo per la rettifica del Capitale Investito Netto (CIN), per ciascun anno del contratto è la seguente:

Calcolo del CIN dei rotabili in subentro (CIN_{sub}) — Per ogni rotabile in subentro o acquistato

con finanziamento pubblico, il CIN è dato dall'ammortamento annuo al netto della quota cofinanziata, per la vita utile residua del veicolo stimata all'inizio dell'anno in analisi; il CIN complessivo dei rotabili in subentro è dato dalla somma dei CIN dei singoli rotabili in subentro.

Calcolo del CIN standard da scorporare (CINS) — Ammortamento standard totale × anzianità media standard a inizio anno, secondo la seguente formulazione: ammortamento standard unitario × produttività media × numero rotabili in subentro × 8 anni.

Rettifica della remunerazione del capitale — WACC × (CINsub – CINS).

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti determina, nell'Allegato A alla delibera n. 30/2026, per il settore dei servizi su strada, il WACC nominale pre-tax pari al 7,10% e il WACC reale pre-tax pari al 5,52%. Tali valori sono stati utilizzati nel PEF simulato in rettifica del costo standard.

Con riferimento ai servizi oggetto di gara, è stata tuttavia applicata la regola dell'EBIT margin ai fini della determinazione dell'equo margine di utile secondo quanto previsto nella Misura 17 dell'Allegato A alla delibera ART n. 154/2019, come modificata dalla delibera ART n. 177/2024, che disciplina la determinazione del margine di utile ragionevole per i servizi gravati da obblighi di servizio pubblico. In particolare, la misura prevede che, in alternativa alla remunerazione del Capitale Investito Netto mediante applicazione del WACC al CIN, il PEF simulato possa riconoscere all'impresa affidataria un margine di utile ragionevole espresso in termini di EBIT margin, definito come rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi, inclusi i corrispettivi, derivanti dagli schemi ART.

Pertanto, ai fini della presente valorizzazione, il costo standard è stato preliminarmente depurato degli effetti riconducibili alla remunerazione standard del CIN, determinata secondo la relazione $WACC \times CIN$. Successivamente, al CS micro così rettificato è stato aggiunto il valore dell'equo margine di utile determinato mediante la regola dell'EBIT margin.

Rettifica n.4 – Costo d'uso e possesso delle rimesse e depositi

Un'ulteriore rettifica al costo standard di cui al D.M. 157/2018 riguarda i costi di uso e possesso dei depositi e delle rimesse, al fine di tenere conto degli oneri connessi alla disponibilità delle infrastrutture necessarie allo svolgimento del servizio; in particolare, i costi per l'affitto dei depositi sono stati imputati applicando stime ottenute attraverso un campione di riferimento relativo al 2024, determinando un canone annuo per bus, costante lungo tutto il periodo di affidamento, che include implicitamente un tasso annuo atteso di adeguamento del valore reale del canone pari all'1,5%.

Rettifica n.5 – Indicizzazione del Costo Standard

Ai sensi dell'art. 10 del D.M. 157/2018, assumendo quale data di avvio del servizio il 1° gennaio 2027, i costi standard, determinati con riferimento all'anno 2018, devono essere aggiornati al fine di tenere conto dell'inflazione intervenuta nel periodo successivo, nonché della dinamica inflattiva attesa fino al 2027.

Il meccanismo di aggiornamento definito dal Decreto prevede una revisione annuale, da effettuarsi mediante apposito decreto, sulla base dell'indice inflattivo consuntivo relativo all'anno precedente. Pertanto, ai fini dell'adeguamento del valore del costo standard al 2027, risulta necessario considerare l'inflazione cumulata nel periodo 2018-2026.

Il Decreto individua, a tal fine, l'indice ISTAT «NIC072», il quale tuttavia presenta profili di incongruità e appare solo parzialmente rappresentativo dell'effettiva struttura dei costi sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale. L'andamento di tale indice risulta infatti caratterizzato da una significativa variabilità, con valori anche marcatamente negativi in alcuni anni, in ragione della sua stretta correlazione con l'evoluzione del prezzo del carburante, pur tendendo nel medio periodo ad allinearsi alla dinamica dell'inflazione generale.

Per tali ragioni, ai fini del presente aggiornamento, in luogo dell'indice NIC072, è stato applicato al costo standard, al netto degli ammortamenti e del costo del lavoro, un criterio di rivalutazione distinto per componenti di costo. In particolare, l'incremento basato sugli indici ISTAT FOI e NIC generale è stato applicato alla quota dei costi operativi, escluso il costo del personale, non direttamente riconducibile ai consumi di carburante, pari al 53%. Per tale componente, l'aggiornamento dei valori monetari dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2026 può essere stimato in un coefficiente cumulato pari a circa 1,25, corrispondente a una rivalutazione complessiva dell'ordine del 25%. Tale valore è ottenuto sulla base dell'indice FOI disponibile fino a maggio 2026 e di una proiezione prudenziale della dinamica inflattiva per la restante parte dell'anno.

Per la quota complementare dei costi operativi, sempre al netto del costo del personale, pari al 47%, è stato invece applicato l'incremento percentuale del costo del carburante. Tale incremento è stato stimato sulla base del prezzo medio del gasolio auto rilevato a gennaio 2018 e dei valori disponibili nel corso del 2026, opportunamente proiettati al 31 dicembre 2026 tenendo conto dell'attesa normalizzazione delle quotazioni petrolifere nel secondo semestre dell'anno. Su tale base, l'incremento cumulato del prezzo del gasolio alla pompa può essere stimato in circa il 32%.

Le percentuali del 53% e del 47% sono state ricavate dagli Schemi di KPI valorizzati relativi al triennio 2022-2024 e all'annualità 2024, di cui all'Allegato "A" della delibera n. 91/2026, e rappresentano rispettivamente la quota dei costi operativi escluso il personale non riconducibile al carburante e la quota complementare riferibile ai consumi di carburante.

L'applicazione delle rettifiche di cui sopra determina una complessa procedura di calcolo i cui effetti determinano dei valori del costo standard "micro" diversi in ciascun anno del contratto di servizio. Le tabelle qui sotto indicano i valori del costo standard "macro", il costo standard "micro" (in €/bus.km e €/anno) per ciascun lotto e per ciascun anno del contratto di servizio.

Anno del contratto	Costo STD macro (€/anno)	Costo STD micro (€/anno)
1°	20.820.254,42	17.933.065,41
2°	20.917.190,23	17.902.493,25
3°	21.014.126,05	17.985.987,18
4°	21.111.061,86	18.052.893,66
5°	21.207.997,68	18.201.519,90
6°	21.304.933,50	18.470.535,27
7°	21.401.869,31	18.554.386,34
8°	21.498.805,13	18.621.898,86
9°	21.595.740,95	18.728.728,84

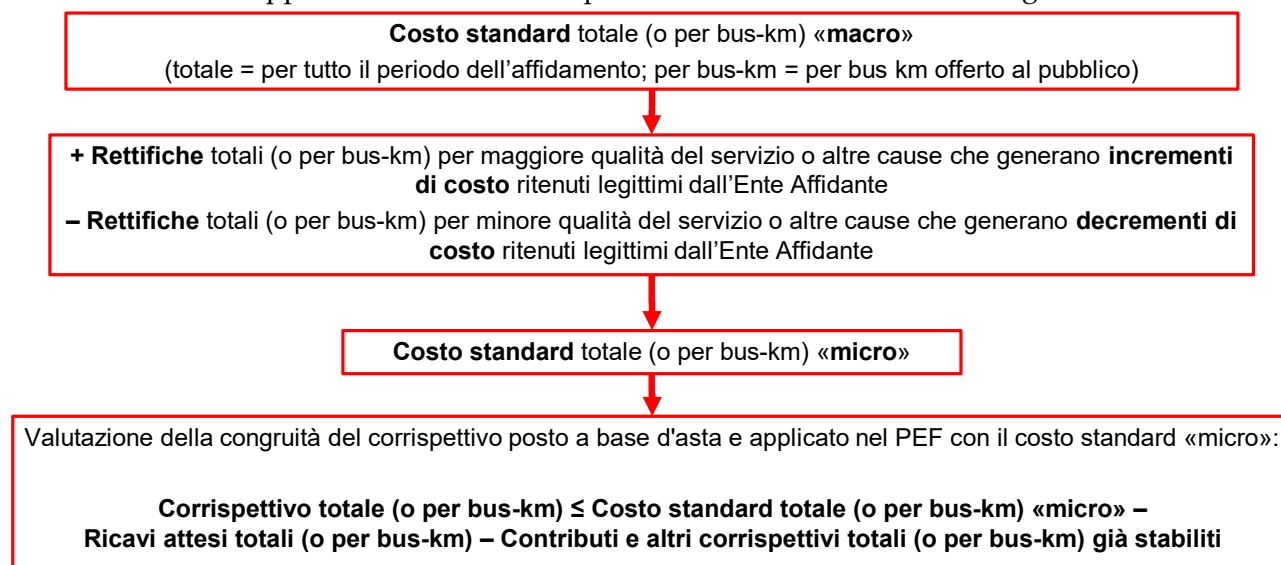
Costi Standard "macro" e "micro" – Lotto 1

Anno del contratto	Costo STD macro (€/anno)	Costo STD micro (€/anno)
1°	18.788.674,63	17.421.942,57
2°	18.794.067,74	17.515.978,74
3°	18.884.448,49	17.586.634,48
4°	18.974.829,25	17.653.345,94
5°	19.065.210,01	17.740.579,91
6°	19.155.590,77	17.803.720,96
7°	19.245.971,53	17.877.432,37
8°	19.336.352,28	17.919.330,17
9°	19.426.733,04	18.000.987,52

Costi Standard "macro" e "micro" – Lotto 2

Verifica di congruità del corrispettivo a gara con il costo standard

Al fine di escludere rischi di sovracompensazione, la procedura di valutazione della congruità del corrispettivo posto a base d'asta e applicato nel PEF simulato con il costo standard definito nel D.M. 157/2018 nella sua applicazione «micro» è esplicitata dallo schema a blocchi seguente.



Le tabelle qui sotto confrontano i valori del costo standard “micro” al netto dei ricavi da OSP (in €/anno) con il corrispettivo a gara (in €/anno) per ciascun lotto e per ciascun anno del contratto di servizio.

Anno del contratto	Costo STD micro - Ricavi da OSP (€/anno)	Corrispettivo a base di gara (€/anno)
1°	12.184.139,56	11.223.521,27
2°	12.166.805,90	11.232.114,11
3°	12.252.084,45	11.350.855,01
4°	12.351.278,50	11.153.061,66
5°	12.504.392,15	11.770.816,78
6°	12.835.884,10	11.575.715,10
7°	12.966.389,99	11.698.538,78
8°	13.090.024,62	11.792.511,89
9°	13.222.125,40	11.816.570,29

Costi Standard “macro” e “micro” – Lotto 1

Anno del contratto	Costo STD micro - Ricavi da OSP (€/anno)	Corrispettivo a base di gara (€/anno)
1°	12.122.032,23	11.837.404,48
2°	12.216.684,65	11.967.774,18
3°	12.292.690,90	12.057.257,29
4°	12.372.413,26	12.068.829,47
5°	12.463.293,76	12.586.622,58
6°	12.589.381,24	12.267.475,42
7°	12.715.197,57	12.380.538,39
8°	12.811.417,51	12.460.564,20
9°	12.933.195,99	12.635.732,96

Costi Standard “macro” e “micro” – Lotto 2

Si evince pertanto che il costo standard “micro” al netto dei ricavi da OSP risulta essere superiore al corrispettivo determinato nei PEFS, il rischio di sovra compensazione è escluso.

Infine, onde di evitare rischi di sotto compensazione, gli standard di produttività e di costo utilizzati nel modello di determinazione dei costi dei servizi per la redazione dei PEFS sono stati scelti avendo come riferimento i valori medi di produttività e di costo stimati dai dati rilevati da un campione rappresentativo di imprese di trasporto pubblico locale in Italia.

12. Appendice B – Elenco delle fermate

stop_id	stop_name	stop_desc	stop_lat	stop_lon
1	Campobasso Piazza San Pio da Pietrelcina Terminal Bus	Campobasso (CB)	41558127	14669848
2	SS 647 Bivio Morrone	Morrone del Sannio (CB)	41739809	14740906
3	SS 647 Bivio Portocannone	Portocannone (CB)	41929164	14983952
4	Termoli Terminal Bus	Termoli (CB)	41998188	14986271
5	San Salvo Marina P.zza Arafat	San Salvo (CH)	42067662	14775066
11	Pescara Piazza della Repubblica	Pescara (PE)	42470210	14206069
17	Isernia Piazza della Repubblica	Isernia (IS)	41597839	14235921
18	SS 650 Bivio Pescolanciano	Pescolanciano (IS)	41672535	14358727
19	SS 650 Bivio Civitanova	Civitanova del Sannio (IS)	41691661	14410328
20	SS 650 Bivio Bagnoli/Pietrabbondante	Bagnoli del Trigno (IS)	41728088	14459209
21	SS 650 Bivio Bagnoli/Agnone	Bagnoli del Trigno (IS)	41736847	14467170
24	SS 650 Bivio Roccavivara/S.Giovanni	Roccavivara (CB)	41828897	14573707
25	SS 650 Bivio Montefalcone/S.Maria del Canneto	Montefalcone nel Sannio (CB)	41853692	14605658
26	SS 650 Bivio Montemitro	Montemitro (CB)	41901926	14643252
27	SS 650 Bivio Mafalda	Mafalda (CB)	41930092	14664495
29	Zona Industriale San Salvo SIV	San Salvo (CH)	42058804	14750862
32	SS 158 Km 39.7 Roccarainola	Roccarainola (NA)	41543790	14125757
41	C.da Camere	Santa Maria del Molise (IS)	41556765	14352006
42	S.Maria del Molise	Santa Maria del Molise (IS)	41551755	14368743
44	Indiprete/Pastena	Castelpetroso (IS)	41547709	14338317
46	SS 17 Bivio Guasto	Castelpetroso (IS)	41554148	14312181
47	Guasto	Castelpetroso (IS)	41557649	14323275
49	Bivio Pettoranello del Molise	Pettoranello del Molise (IS)	41565436	14288750
50	Pettoranello del Molise	Pettoranello del Molise (IS)	41570573	14281068
52	Caporio	Macchiagodena (IS)	41548676	14399109
53	Pisani/S.Matteo	Macchiagodena (IS)	41536816	14411745
54	Cencomani/Codacchio	Bojano (CB)	41516607	14451828
55	Bojano Piazza Roma	Bojano (CB)	41482798	14471118
56	Carpinone	Carpinone (IS)	41592089	14324691
58	Sessano del Molise Via Aquilonia	Sessano del Molise (IS)	41639942	14329669
59	SS 650 Bivio Castelguidone	Castelguidone (CH)	41790738	14538221
60	Matrice SP 40 S.Maria della Strada	Matrice (CB)	41627272	14712281
61	Matrice	Matrice (CB)	41613052	14710597
62	Bivio SP/Matrice	Matrice (CB)	41619549	14698849
64	Santa Maria del Parco - Colle D'anchise	Colle d'Anchise (CB)	41535342	14524612
65	Colle D'Anchise	Colle d'Anchise (CB)	41509477	14518776
66	Bivio Monteverde	Monteverde (AV)	41489678	14480495
67	SS 17 Bivio Campochiaro	Campochiaro (CB)	41471368	14536949
68	Z.I. Campochiaro	Vinchiaturro (CB)	41469977	14559470

69	Campochiaro Piazza Madonna delle Grazie Municipio	Campochiaro (CB)	41448899	14505853
70	S.Giuliano di Puglia	San Giuliano di Puglia (CB)	41686598	14963443
71	Colletorto Largo Europa	Colletorto (CB)	41663296	14971455
72	Bivio Bonefro/Inc SS 376	Bonefro (CB)	41700218	14917202
73	Bivio Bonefro Incr. SS 376 con SP 40	Bonefro (CB)	41701884	14959774
74	Bivio Scalo FS Bonefro	Bonefro (CB)	41710823	14866691
75	Casacalenda	Casacalenda (CB)	41739507	14847102
76	Santa Croce di Magliano	Santa Croce di Magliano (CB)	41710887	14985888
77	Montelongo	Montelongo (CB)	41737376	14950494
78	Montorio	Montorio nei Frentani (CB)	41758684	14932190
79	Scalo FS Ururi	Ururi (CB)	41800751	14953594
80	Larino Terminal Bus	Larino (CB)	41804742	14923790
81	Larino Staz. FS	Larino (CB)	41801701	14918103
82	Rotello	Rotello (CB)	41748503	15005296
88	SS 16 Bivio Torre	Chieuti (FG)	41928719	15121307
89	Masseria Torre Ramitelli	Chieuti (FG)	41905639	15090430
90	Campomarino Fraz. Nuova Cliterna	Campomarino (CB)	41897390	15077190
91	C.da Cialluca	Campomarino (CB)	41927793	15056291
93	Stab. FIAT Termoli 1	Termoli (CB)	41953674	15007033
94	Stab. FIAT Termoli 3	Termoli (CB)	41959107	15003653
95	Pizzone	Pizzone (IS)	41666981	14036407
96	Bivio Pizzone	Pizzone (IS)	41675172	14036998
97	Bivio Castel San Vincenzo	Castel San Vincenzo (IS)	41661307	14052114
98	Castel San Vincenzo	Castel San Vincenzo (IS)	41654894	14058595
99	SS 158 Bivio Rocchetta/Cerro	Rocchetta a Volturno (IS)	41648481	14093871
100	Rocchetta alta	Rocchetta a Volturno (IS)	41628299	14069023
102	Ponte Nuovo/Bivio Colli Incrocio SS158/SS627	Colli a Volturno (IS)	41608432	14097219
103	Colli al Volturno Piazza Municipio	Colli a Volturno (IS)	41599543	14103570
104	SS 158 KM. 33 Bivio Montaquila	Montaquila (IS)	41572371	14117002
105	Montaquila Corso G. Garibaldi	Montaquila (IS)	41566110	14113119
106	SS 85 Taverna Roccaravindola	Taverna (CZ)	41517190	14125414
107	1^ Fermata Z.I. Pozzilli UNILEVER	Pozzilli (IS)	41514330	14105673
108	2^ Fermata Z.I. Pozzilli Fonderghisa Via della Meccanica	Pozzilli (IS)	41507163	14101768
109	3^ Fermata Z.I. Pozzilli - Via dell'Elettronica	Pozzilli (IS)	41502599	14092584
110	4^ Fermata - Z.I. Pozzilli VIDUE	Pozzilli (IS)	41510184	14065547
111	Pozzilli Piazza del Risorgimento	Pozzilli (IS)	41512261	14059651
113	Pozzilli fraz. Triverno Via Delle Ricerche	Pozzilli (IS)	41502374	14099911
114	SS 85 Bivio Sesto Campano	Sesto Campano (IS)	41446458	14062414
131	Santa Maria Oliveto	Pozzilli (IS)	41521849	14099514
132	Bivio Pozzilli/SS85	Pozzilli (IS)	41491992	14063015
133	SS 85 Bivio Santa Maria Oliveto	Pozzilli (IS)	41502021	14099321
135	SS 85 Bivio Monteroduni	Monteroduni (IS)	41529945	14152536
136	Pesche Piazza Giovanni XXIII	Pesche (IS)	41610016	14282291
138	Pesche Scalo FS	Pesche (IS)	41597729	14272485

144	Scalo FS S.Pietro Avellana	San Pietro Avellana (IS)	41770415	14198627
145	S.Pietro Avellana Piazza Umberto I	San Pietro Avellana (IS)	41790873	14182977

146	SS652 Masseria di Cristo	San Pietro Avellana (IS)	41821351	14174080
147	Tavenna	Tavenna (CB)	41907503	14765072
148	Montenero Val Cocchiara	Montenero Val Cocchiara (IS)	41716381	14071963
149	Rionero Sannitico Via Roma	Rionero Sannitico (IS)	41712328	14140027
150	SS 652 Bivio Cupone	Cerro al Volturno (IS)	41667879	14108140
151	Fraz. Ponte – Scapoli	Scapoli (IS)	41606137	14057865
152	Scalo F.S. Montenero Valcocchiana	Montenero Val Cocchiara (IS)	41749832	14089537
153	Cartiera	Castel San Vincenzo (IS)	41656104	14077542
154	Scapoli	Scapoli (IS)	41613766	14058981
155	Fraz. Parrucce – Scapoli	Scapoli (IS)	41622292	14057329
156	Castelnuovo al Volturno Piazza Belvedere	Rocchetta a Volturno (IS)	41622468	14041750
158	Fraz. Villa – Scapoli	Scapoli (IS)	41611143	14061127
159	Fraz. Vaglia – Scapoli	Scapoli (IS)	41611496	14067736
160	Fraz. Santa Caterina - Scapoli	Scapoli (IS)	41608512	14048724
161	Fraz. Collalto – Scapoli	Scapoli (IS)	41605495	14033489
163	Fraz. Collematteo - Scapoli	Scapoli (IS)	41603377	14056749
164	Fraz. Fonte Costanza - Scapoli	Scapoli (IS)	41597697	14044304
165	Fraz. Montalto Rionero Sannitico	Rionero Sannitico (IS)	41742235	14160572
166	SS17 KM 154+700 Bivio Montalto	Rionero Sannitico (IS)	41714955	14135842
167	Cerreto Scalo FS Vastogirardi	Vastogirardi (IS)	41740001	14249203
169	Vastogirardi Contrada Civitella	Vastogirardi (IS)	41782065	14277163
170	Agnone Fraz. Staffoli	Agnone (IS)	41755883	14315400
171	Vastogirardi Bivio Villa San Michele	Vastogirardi (IS)	41747686	14239397
172	Carovilli C.da Fontecurella	Carovilli (IS)	41729049	14272099
173	Carovilli SP Carovillense	Carovilli (IS)	41713738	14296131
174	Bivio Scalo FS Carovilli	Carovilli (IS)	41712282	14299489
175	Castiglione di Carovilli	Carovilli (IS)	41726727	14306034
176	Pescolanciano	Pescolanciano (IS)	41678650	14336815
177	San Massimo Ufficio Postale	San Massimo (CB)	41490853	14408210
178	Bivio San Polo Matese	San Polo Matese (CB)	41475290	14508841
179	SS 17 Bivio Guardiaregia	Guardiaregia (CB)	41463055	14557915
180	Bivio Baranello Taverna Vecchia	Baranello (CB)	41516386	14610958
181	SS 647 Bivio Busso Ristorante Martorelli	Busso (CB)	41549443	14530106
182	SS 647 Bivio Casalciprano/Spinete	Casalciprano (CB)	41572066	14516394
183	SS 647 Bivio Castropignano Ristorante Tre Archi	Castropignano (CB)	41617407	14575895
184	Bivio Fossalto	Fossalto (CB)	41655054	14531736
188	Bivio Bifermina Ristorante da Roberto	Fossalto (CB)	41640463	14583321
189	SS 647 Coteb		41887518	14945526
190	Termoli - Bivio Guglionesi	Termoli (CB)	41990956	14974601
191	Guglionesi Viale Marconi	Guglionesi (CB)	41913136	14914284
192	Larino Piano San Leonardo Tribunale	Larino (CB)	41805118	14919477
193	Ururi Campo sportivo	Ururi (CB)	41815031	15021836

194	Ururi Bivio Madonnina	Ururi (CB)	41815530	15003419
195	San Martino in Pensilis Loc. Convento	San Martino in Pensilis (CB)	41864591	15014362
196	San Martino in Pensilis Piazza della Vittoria	San Martino in Pensilis (CB)	41870440	15011036

197	San Martino In Pensilis Loc. Croce	San Martino in Pensilis (CB)	41877725	15016787
198	Bivio Scalo FS Martino in Pensilis	San Martino in Pensilis (CB)	41876016	14984922
199	SS 87 Piano Mattonelle	San Martino in Pensilis (CB)	41883748	14964237
200	SS 87 Macchione	Guglionesi (CB)	41915180	14979000
201	SS 87 Zuccherificio	Termoli (CB)	41932231	14985695
202	Acciaieria Stefana	Termoli (CB)	41949724	15006680
203	Z.I. Termoli Loc. Muricchio	Termoli (CB)	41948192	14995565
204	Z.I. Termoli LOC. Greppe di Pantano Hotel Europa	Termoli (CB)	41960447	14994664
206	Larino B. Centro storico	Larino (CB)	41796864	14913275
207	Larino Convento Cappuccini EUROSPIN	Larino (CB)	41812907	14922202
208	Larino Loc. Carpineto	Larino (CB)	41812875	14930055
209	Bivio Ururi C.da Montaltino	Ururi (CB)	41812747	14947565
210	Portocannone Via Garibaldi	Portocannone (CB)	41914398	15009266
211	Campomarino Corso Skanderberg Farmacia	Campomarino (CB)	41957010	15035542
212	SS 16 Bivio Campomarino Scalo	Campomarino (CB)	41961644	15021572
213	Pisciariello innesto tang.le SS 16	Termoli (CB)	41975827	15010457
214	SS 87 Bivio Scalo FS Portocannone	Portocannone (CB)	41932215	14985588
215	Bagnoli del Trigno	Bagnoli del Trigno (IS)	41703029	14456913
216	Duronia	Duronia (CB)	41657668	14460261
217	Molise	Molise (CB)	41631001	14493585
218	Torella del Sannio	Torella del Sannio (CB)	41638872	14519570
219	Fraz. San Pietro in Valle	Frosolone (IS)	41603506	14482630
220	Frosolone Fraz. S.Anna poliambulatorio	Frosolone (IS)	41596702	14462814
221	S.Elena Sannita	Sant'Elena Sannita (IS)	41576440	14470432
222	Frosolone	Frosolone (IS)	41600389	14447043
223	Castropignano Faz. Roccaspromonte Via Federico Giordano	Castropignano (CB)	41600778	14559556
224	Casalciprano Bivio Contrada Valle	Casalciprano (CB)	41595290	14533603
225	Casalciprano Via Vittorio Veneto	Casalciprano (CB)	41580878	14528250
226	Bivio Oratino	Oratino (CB)	41580445	14592869
227	Castropignano Largo S. Lucia	Castropignano (CB)	41618795	14559975
228	Campitello Matese Hotel Lo Sciatore	San Massimo (CB)	41462880	14390166
229	San Massimo Fraz. Vicende	San Massimo (CB)	41498083	14413222
230	SS 17 Bivio San Massimo	San Massimo (CB)	41510248	14435349
231	Bivio Castellone	Bojano (CB)	41503323	14449468
232	Bojano Fraz. Castellone	Bojano (CB)	41496916	14444527
233	Mirabello Sannitico	Mirabello Sannitico (CB)	41515454	14671104
234	Agnone	Agnone (IS)	41808237	14374452
235	Castelverrino Piazza Vittorio Veneto	Castelverrino (IS)	41767215	14397669
236	Pietrabbondante Via Sant'Agostino	Pietrabbondante (IS)	41747046	14383292
237	Collemeluccio	Pescolanciano (IS)	41709781	14356781
238	SS 650 Bivio Sessano del Molise Via Aquilonia	Sessano del Molise (IS)	41640696	14327888

239	Isernia rotonda Grand Hotel Europa	Isernia (IS)	41598901	14247422
240	Bivio Castelverrino	Castelverrino (IS)	41778161	14378958
241	Agnone Fraz. Frontesambuco	Agnone (IS)	41780089	14368143
242	Agnone Fraz. Cassillo	Agnone (IS)	41781041	14349518

243	Agnone Fraz. Colleucci	Agnone (IS)	41796176	14341750
244	Agnone Fraz. Verrino	Agnone (IS)	41809580	14335227
245	Bivio Peschiola	Civitanova del Sannio (IS)	41689835	14412947
246	Civitanova del Sannio	Civitanova del Sannio (IS)	41668181	14402800
247	Civitanova del Sannio inizio Fresilia	Civitanova del Sannio (IS)	41665058	14405565
249	Secondo tronco Fresilia	Frosolone (IS)	41618009	14485645
250	Centrale Guacci	Castropignano (CB)	41617833	14575596
251	San Giovanni in Galdo Via Marconi Municipio	San Giovanni in Galdo (CB)	41588365	14747590
252	SS 652 Fondovalle Tappino Bivio Toro	Toro (CB)	41560747	14767771
253	Toro Piazza del Piano	Toro (CB)	41570862	14765979
254	Campodipietra Piazza Rimembranza Municipio	Campodipietra (CB)	41557556	14746630
255	SP 56 Bivio Gildone	Gildone (CB)	41559399	14729576
256	Campobasso C.da Polese Ramacciati	Campobasso (CB)	41545685	14705157
257	Campobasso C.da Cerreto	Campobasso (CB)	41539422	14703870
258	Archetti/Trivisonno	Campobasso (CB)	41540064	14708505
259	Campobasso C.da Colli	Campobasso (CB)	41538571	14715178
260	Campodipietra C.da Soglioni	Campodipietra (CB)	41544047	14728503
261	Campobasso Fraz. Santo Stefano	Campobasso (CB)	41613421	14609756
262	Ripalimosani Piazza del Popolo	Ripalimosani (CB)	41612458	14664999
263	Campobasso San Giovanni in Golfo Bar Europa	Campobasso (CB)	41578262	14675009
264	Acquevie di Frosolone	Frosolone (IS)	41627345	14435520
265	Frosolone Fraz. Cerasito	Frosolone (IS)	41618875	14472792
266	Bivio Incoronata	Sant'Elena Sannita (IS)	41559431	14425735
267	Macchiagodena Fraz. Santa Maria in Pantano	Macchiagodena (IS)	41561807	14443417
268	Macchiagodena Fraz. Incoronata Via San Vito 15	Macchiagodena (IS)	41554084	14429212
269	Macchiagodena	Macchiagodena (IS)	41560041	14408011
270	Sant' Angelo in Grotte	Santa Maria del Molise (IS)	41564103	14371791
271	Castelpetroso quadrivio	Castelpetroso (IS)	41560651	14348123
272	SS 17 Via Taverna Bivio Cantalupo	Cantalupo nel Sannio (IS)	41530620	14391232
273	SS 17 Bivio Pesche Distributore TAMOIL	Pesche (IS)	41605848	14278922
274	Pietracupa	Pietracupa (CB)	41682824	14518261
275	SP 41 Bivio Pietracupa	Pietracupa (CB)	41682464	14513884
276	Salcito	Salcito (CB)	41747182	14511421
277	Trivento	Trivento (CB)	41781185	14551750
278	Bivio Molise	Molise (CB)	41632316	14502211
279	Z.I. Fresilia Bivio San Pietro in Valle	Frosolone (IS)	41610148	14475217
280	Spinete	Spinete (CB)	41544686	14486804
281	Bivio Colle D'Anchise Monteverde Chiesa		41502503	14486847
282	SS17/Via Magnolia Bivio Indiprete	Castelpetroso (IS)	41540835	14339873
283	SS 85 Bivio Macchia d'Isernia	Macchia d'Isernia (IS)	41558885	14172964

289	Bonefro	Bonefro (CB)	41704547	14936240
290	SP 146 Bivio Bonefro-Colletorto	Bonefro (CB)	41700426	14917642
291	Bonefro C.da Baraccone	Bonefro (CB)	41703694	14902310
292	Bonefro C.da San Vito	Bonefro (CB)	41706241	14882483
294	Conca Casale Piazza Chiesa	Conca Casale (IS)	41494331	14007000

295	Montaquila Fraz. Mass. La Corte	Montaquila (IS)	41553426	14120500
296	SS 158 Bivio Santa Lucia	Taverna (CZ)	41522090	14129083
297	Vasto Terminal Bus Via dei Conti Ricci	Vasto (CH)	42118137	14702389
303	Bivio Scalo F.S. Vasto	Vasto (CH)	42082387	14742198
310	Petacciatto	Petacciatto (CB)	42011678	14860060
322	SS 645 Bivio Riccia	Riccia (CB)	41539490	14880247
325	S.Agapito	Sant' Agapito (IS)	41543943	14221598
326	Bivio Temenotte	Sant' Agapito (IS)	41558146	14208241
327	Scalo F.S. S.Agapito	Sant' Agapito (IS)	41561794	14219348
328	Sant' Agapito Fraz. Pietradonata IAL	Sant' Agapito (IS)	41564312	14224634
332	Acquaviva d'Isernia	Acquaviva d'Isernia (IS)	41671181	14149361
334	Bivio Fornelli	Fornelli (IS)	41594841	14145370
335	Fragnete	Fornelli (IS)	41582483	14186826
336	Bivio Belmonte del Sannio	Belmonte del Sannio (IS)	41810140	14397111
337	Villa Canale	Agnone (IS)	41801519	14409127
338	Bivio Poggio Sannita	Poggio Sannita (IS)	41791985	14426165
339	Poggio Sannita	Poggio Sannita (IS)	41781201	14415329
340	Ponte Sprondasino	Poggio Sannita (IS)	41729273	14460368
341	Fossalto	Fossalto (CB)	41672543	14545920
343	Bivio Morgia-Casalotto	Duronia (CB)	41647551	14485216
344	Baranello	Baranello (CB)	41526042	14558086
345	Largo Zullo – Baranello	Baranello (CB)	41522234	14586496
346	Bivio Scalo FS Baranello	Baranello (CB)	41516258	14595037
347	Busso	Busso (CB)	41556107	14560211
348	Busso C.da Croce	Busso (CB)	41548544	14562893
349	Busso C.da Fonte Ramata	Busso (CB)	41547323	14573364
350	Bivio SS 87	Busso (CB)	41542955	14618769
351	Bivio Busso Caseificio Valmolise	Busso (CB)	41533768	14613705
352	Rocchetta Nuova	Rocchetta a Volturno (IS)	41623463	14087434
353	Fornelli Case popolari	Fornelli (IS)	41605046	14138846
354	Pettoranello Z.I. ITTIERRE	Pettoranello del Molise (IS)	41584249	14279094
355	SS 87 Bivio Vinchiaturò	Vinchiaturò (CB)	41477782	14575768
356	Vinchiaturò	Vinchiaturò (CB)	41493439	14587741
357	Castelcervaro	Fornelli (IS)	41620640	14132366
358	Bivio Scapoli	Scapoli (IS)	41613838	14060912
359	Cercepiccola	Cercepiccola (CB)	41459199	14666297
360	S.Giuliano del Sannio	San Giuliano del Sannio (CB)	41457684	14641685
361	Bivio Sepino/Cercemaggiore	Sepino (CB)	41415312	14658122
362	Sepino	Sepino (CB)	41407249	14618769

363	Bivio Altilia	Altilia (CS)	41435713	14619541
364	Ferrazzano	Ferrazzano (CB)	41530106	14674430
365	Fossalto Bivio Torrentina	Fossalto (CB)	41674739	14550705
367	C.da S.Agnese - Fossalto	Fossalto (CB)	41688665	14560350
368	Bivio Pietravallo	Salcito (CB)	41706113	14556370
369	Bivio S.Angelo	Sant'Angelo Limosano (CB)	41696436	14577141

370	Monteverde di Bojano	Bojano (CB)	41497706	14490725
371	San Polo Matese	San Polo Matese (CB)	41458367	14492624
374	Bivio Nazionale	Montenero di Bisaccia (CB)	42034249	14850769
375	Monacilioni	Monacilioni (CB)	41610854	14808648
376	Bivio SS 645 Fondovalle Tappino/SP 72	Monacilioni (CB)	41567876	14801631
377	Campolieto	Campolieto (CB)	41634161	14766397
378	Scalo F.S. Campolieto	Campolieto (CB)	41641389	14763962
379	Casello Ferroviario N. 69	Campolieto (CB)	41632060	14734983
380	Scalo F.S. Matrice	Matrice (CB)	41621899	14699907
381	Montenero di Bisaccia	Montenero di Bisaccia (CB)	41957408	14781514
382	Bivio Montenero di Bisaccia	Montenero di Bisaccia (CB)	41965745	14778628
383	Mafalda C.da Colle Bianco	Mafalda (CB)	41950634	14732602
384	Mafalda	Mafalda (CB)	41939989	14709642
385	SP 157 Bivio Tavenna	Tavenna (CB)	41914701	14751130
386	Palata	Palata (CB)	41889340	14784615
387	SS 647 Bivio Larino I	Larino (CB)	41859717	14892654
388	SS 647 Bivio Guardialfiera	Guardialfiera (CB)	41801351	14806209
389	Bivio Lupara	Lupara (CB)	41765922	14775226
390	SS 647 Bivio Petrella/Lucito	Petrella Tifernina (CB)	41718006	14692390
391	SS 650 Bivio San Felice del Molise	San Felice del Molise (CB)	41921694	14691124
393	Montenero di Bisaccia C.da Felicione	Montenero di Bisaccia (CB)	42010243	14788735
394	Ponte Trigno	Montenero di Bisaccia (CB)	42015463	14765032
396	Incrocio SS 16 SS 650	San Salvo (CH)	42069510	14768001
397	Vasto C.da Pozzittello	Vasto (CH)	42064761	14728463
398	Oratino Piazza Giordano	Oratino (CB)	41585428	14585316
399	Bivio Guardialfiera S.P. 73 bis	Guardialfiera (CB)	41799790	14805600
401	Campobasso Via Tiberio Scuola Meda Colozza	Campobasso (CB)	41565034	14662585
405	Bivio Scalo F.S. di Montenero/Petacciato	Montenero di Bisaccia (CB)	42033106	14852877
406	Scalo F.S. Montenero/Petacciato	Montenero di Bisaccia (CB)	42032767	14853419
407	Villa Ragni	Petacciato (CB)	42009316	14903365
408	Pescopennataro	Pescopennataro (IS)	41878285	14294168
409	Capracotta	Capracotta (IS)	41833550	14264824
410	Monteforte	Capracotta (IS)	41799087	14284458
411	Bivio Caporio	Macchiagodena (IS)	41547837	14394150
413	Campomarino Lido	Campomarino (CB)	41959271	15051257
414	Riccia Via Benevento	Riccia (CB)	41482557	14836779
415	Cercemaggiore Bivio Di Florio	Cercemaggiore (CB)	41450431	14766741
416	Cercemaggiore Via Roma	Cercemaggiore (CB)	41461398	14723986

417	Cercemaggiore Convento Madonna della Libera	Cercemaggiore (CB)	41456494	14708762
418	Bivio Sepino Innesso Fondovalle Tammaro	Sepino (CB)	41415891	14644003
419	Stab. GAM di Monteverde di Boiano	Boiano (CB)	41498582	14487877
420	Roccamandolfi	Roccamandolfi (IS)	41496067	14352458
421	Cantalupo nel Sannio Loc. Serra	Cantalupo nel Sannio (IS)	41512851	14388657
422	Cantalupo nel Sannio	Cantalupo nel Sannio (IS)	41520810	14391961
423	SS 17 Bivio Santuario Castelpetroso	Castelpetroso (IS)	41552550	14315153

424	Roccavivara	Roccavivara (CB)	41835613	14598362
425	Vivara	Trivento (CB)	41811044	14572570
426	San Felice del Molise	San Felice del Molise (CB)	41889867	14701703
427	Montemitro	Montemitro (CB)	41887947	14646481
428	Montefalcone del Sannio	Montefalcone nel Sannio (CB)	41866181	14639921
429	Roccavivara Santuario Madonna del Canneto	Roccavivara (CB)	41853580	14605808
430	Trivento - C.da Montagna	Trivento (CB)	41791553	14602718
431	Trivento - C.da Querciapiana	Trivento (CB)	41777681	14605465
432	San Biase	San Biase (CB)	41714803	14589769
434	S. Croce del Sannio	Santa Croce del Sannio (BN)	41386911	14732848
435	Cercemaggiore C.da Capoiaccio	Cercemaggiore (CB)	41432286	14752471
436	Cercemaggiore Bivio Taverna	Cercemaggiore (CB)	41484695	14691124
438	Cercemaggiore C.da S.Marco rist. Il cacciatore	Cercemaggiore (CB)	41437096	14709470
439	Bivio Scalo F.S.Sepino	Sepino (CB)	41415880	14641015
440	Bivio S.Giuliano del Sannio/Cercepiccola	San Giuliano del Sannio (CB)	41457700	14641632
441	Cantalupo del Sannio C.da Pischiola	Cantalupo nel Sannio (IS)	41683217	14414277
442	Chiauci	Chiauci (IS)	41677283	14384376
443	Trivento Bv. Castelguidone SP 77 Rist. Lu Carratino	Trivento (CB)	41797256	14561058
447	Termoli P.zza del Papa	Termoli (CB)	41996857	14984371
448	San Salvo	San Salvo (CH)	42050153	14733953
449	Ururi C.da Cigno	Ururi (CB)	41816065	15013603
450	Ururi C.da Ricupo	Ururi (CB)	41814169	14994148
451	Casacalenda C.da Pontecarbhone	Casacalenda (CB)	41743381	14849274
452	SS 647 Bivio Larino II	Larino (CB)	41875920	14919305
456	Stabilimento SEVEL	Termoli (CB)	42150765	14451498
457	Castelpizzuto Piazza Marconi	Castelpizzuto (IS)	41520708	14292301
458	Longano Via Marconi	Longano (IS)	41521985	14246178
459	Longano Fraz. Trignete	Longano (IS)	41539599	14243699
460	Bivio SS 85	Isernia (IS)	41578984	14216137
461	Castel del Giudice Piazza Marconi	Castel del Giudice (IS)	41854515	14231608
462	S.Angelo del Pesco Piazza Nuonno	Sant'Angelo del Pesco (IS)	41882043	14254879
463	Agnone Fraz. Guado Liscia	Agnone (IS)	41856329	14357071
464	Agnone S.Onofrio	Agnone (IS)	41845956	14365396
465	Acquaviva Collecroce Via Indipendenza	Acquaviva Collecroce (CB)	41866972	14746023
466	SP 158/Fondovalle Trigno Distributore IP	Mafalda (CB)	41928064	14669001
467	Castelmauro	Castelmauro (CB)	41827707	14710393
468	Civitacampomarano C.da Crocella	Civitacampomarano (CB)	41795568	14689236

469	Civitacampomarano	Civitacampomarano (CB)	41780601	14689010
470	Bivio Castalbottaccio	Castalbottaccio (CB)	41737183	14692111
471	Lucito	Lucito (CB)	41733523	14689094
473	Montecilfone Via Roma	Montecilfone (CB)	41901858	14837438
474	SS 483 Consorzio di Bonifica Pozzo Graziani	Guglionesi (CB)	41910565	14904134
475	S.Giacomo degli Schiavoni	San Giacomo degli Schiavoni (CB)	41964201	14945778
476	Lupara	Lupara (CB)	41761877	14733589
477	Castalbottaccio	Castalbottaccio (CB)	41753001	14705050

478	Bivio Castellino del Biferno SP 13	Castellino del Biferno (CB)	41703101	14712324
479	Petrella Tifernina	Petrella Tifernina (CB)	41691039	14695415
480	Bivio Castellino Nuovo	Castellino del Biferno (CB)	41679194	14716502
481	S.Angelo Limosano	Sant' Angelo Limosano (CB)	41693160	14603941
482	Limosano	Limosano (CB)	41676879	14621075
483	Montagano	Montagano (CB)	41646957	14672928
484	Castellino del Biferno	Castellino del Biferno (CB)	41702204	14731623
486	Guardiaregia Via Marconi	Guardiaregia (CB)	41434189	14543146
487	Bivio Scalo F.S. Guardiaregia	Guardiaregia (CB)	41455545	14555619
488	Pietracatella	Pietracatella (CB)	41580599	14873506
489	Bivio Macchia Valfortore/S.Elia a Pianisi		41567619	14890337
490	Macchia Valfortore	Macchia Valfortore (CB)	41595178	14911880
491	S.Elia a Pianisi	Sant' Elia a Pianisi (CB)	41621530	14875145
492	Scalo F.S. Ripabottoni	Ripabottoni (CB)	41669401	14844589
493	Roccasicura Via Cesare Battisti	Roccasicura (IS)	41697806	14232713
494	Miranda Corso Umberto	Miranda (IS)	41641421	14248726
495	Agnone Fraz. Tre Termini	Agnone (IS)	41756619	14322567
496	Zona Industriale di Atessa	Atessa (CH)	42071450	14451120
497	SP 73 Bivio Belmonte del Sannio	Belmonte del Sannio (IS)	41809356	14413419
498	SP 82 Tre Termini/Bivio Pietrabbondante	Pietrabbondante (IS)	41756631	14322436
499	Bivio Carovilli I. SS 85-SS 86	Carovilli (IS)	41715948	14313941
501	SS 85 Isernia S.Spirito	Isernia (IS)	41585713	14235540
502	Stabilimento UNISUD	Spinete (CB)	41540530	14157987
504	SS 85 VENAFRO SO.TE.A.		41471159	14052715
505	Poggio Sannita Fraz. Castel di Croce	Poggio Sannita (IS)	41739489	14440176
507	Sesto Campano Piazza Giustino D'Uva	Sesto Campano (IS)	41421145	14077451
508	Venafro Fraz. Taverna	Venafro (IS)	41434909	14053230
512	Sesto Campano Fraz. Roccapipirozzi	Sesto Campano (IS)	41438319	14032931
513	Sesto Campano Fraz. Montecesima	Sesto Campano (IS)	41399797	14048681
514	Cerasuolo	Filignano (IS)	41585224	14020373
515	Filignano Fraz. Selvone Via Chiesa	Filignano (IS)	41567936	14051224
516	Filignano Via Roma	Filignano (IS)	41545412	14056363
517	Morrone del Sannio	Morrone del Sannio (CB)	41709513	14783907
518	SP 105 Bivio Ripabottoni	Ripabottoni (CB)	41697622	14809055
519	Ripabottoni	Ripabottoni (CB)	41689010	14806883
520	SS 87 Bivio Ripabottoni	Ripabottoni (CB)	41688425	14838152

521	Bivio Provvidenti	Provvidenti (CB)	41723724	14846767
522	Provvidenti	Provvidenti (CB)	41718203	14823362
523	Macchia d'Isernia Piazza Elena	Macchia d'Isernia (IS)	41562534	14167449
524	SS 85 Bivio S.Agapito	Sant'Agapito (IS)	41566286	14202662
525	Monteroduni Piazza Giuseppe Russo	Monteroduni (IS)	41521937	14179155
526	Poggio Sannita C.da Scalzavacca	Poggio Sannita (IS)	41761645	14451227
527	SP 73 Innesso Fondovalle Verrino	Poggio Sannita (IS)	41752873	14432945
529	SP 78 Bivio S.Giusta	Acquaviva Collecroce (CB)	41866525	14751892
530	Innesso SS 85/SS var. Ponte 25 archi	Pozzilli (IS)	41510891	14115157

532	Guardialfiera	Guardialfiera (CB)	41804798	14792499
533	Pescolanciano C.da La Cona	Pescolanciano (IS)	41679355	14334862
534	Bivio S.Angelo del Pesco/Pescopennataro	Sant'Angelo del Pesco (IS)	41864535	14242551
535	Ateleta Piazza XX Settembre	Ateleta (AQ)	41854603	14201320
536	SS 17 Bivio Montenero Val Cocchiara	Montenero Val Cocchiara (IS)	41751336	14092970
537	Bivio Acquaviva d'Isernia	Acquaviva d'Isernia (IS)	41679194	14171455
538	Forlì del Sannio Via Milano	Forlì del Sannio (IS)	41697430	14175625
539	Bivio Recchia	Forlì del Sannio (IS)	41674082	14181866
540	Forlì del Sannio Fraz. Vandra	Forlì del Sannio (IS)	41662797	14193410
541	Forlì del Sannio Fraz. Casarossa	Forlì del Sannio (IS)	41629013	14227166
542	Bivio SS 17/SS85	Isernia (IS)	41597023	14251091
543	Tufara	Tufara (CB)	41481528	14946746
544	Gambatesa	Gambatesa (CB)	41508481	14911791
545	SS 645 Bivio Pietracatella	Pietracatella (CB)	41544433	14882097
546	Jelsi Corso Vittorio Emanuele	Jelsi (CB)	41517583	14800000
547	Gildone Largo Vittorio	Gildone (CB)	41509746	14739141
548	S. 165 Bivio Mirabello Sannitico	Mirabello Sannitico (CB)	41518089	14710007
553	Pietracatella C.da Taverna Bassa	Pietracatella (CB)	41561518	14848280
555	SP 73 Bivio Scalzavacca	Bagnoli del Trigno (IS)	41736255	14445863
556	SS 650 Bivio Chiauci	Chiauci (IS)	41672175	14377885
557	SS 158 Centrale ENEL	Cerro al Volturno (IS)	41615603	14097433
558	Campomarino Staz. FS	Campomarino (CB)	41957144	15042278
559	Montenero Petacciato Staz. FS	Montenero di Bisaccia (CB)	42033297	14851005
568	Roccaravindola Staz. FS	Taverna (CZ)	41520931	14123126
573	Fornelli – Piazza	Fornelli (IS)	41606506	14140005
574	SP 158 - Bivio Mafalda Distributore IP	Mafalda (CB)	41928831	14668550
575	SP 78 Bivio Pescolanciano	Pescolanciano (IS)	41678718	14340983
576	SS 650 Bivio Sessano del Molise	Sessano del Molise (IS)	41637545	14320464
578	SS 87 Taverna	Taverna (CZ)	41636294	14746313
579	Bivio Montemitro	Montemitro (CB)	41867867	14667907
581	SP 41 Bivio Salcito	Salcito (CB)	41731331	14526994
585	Bivio Montaquila SS 158/SP Montaquila	Montaquila (IS)	41559929	14115973
587	SS 647 Bivio Baranello Rist. La Piana dei Mulini	Baranello (CB)	41521632	14525250
588	SS 647/SP 139 Bivio Fossalto Hotel Roberto	Fossalto (CB)	41640391	14583458
589	SS 647 Bivio Ingotte	Montagano (CB)	41648721	14634935

593	SS 17 Bivio Pesche	Pesche (IS)	41595419	14276133
594	SS 56dir Bivio Toro	Toro (CB)	41566527	14745626
595	Civitella	Larino (CB)	41772816	14878471
596	SS 647 Bivio Guglionesi	Guglionesi (CB)	41911412	14952393
597	SS 683 Masseria Mancini	Guglionesi (CB)	41937403	14945698
598	SS 647 Bivio Palata	Palata (CB)	41822302	14823829
599	SS 16 Petacciato Marina	Petacciato (CB)	42034058	14851413
600	Campomarino Via Favorita Madonnina	Campomarino (CB)	41955226	15031641
601	Trivento C.da Codacchio	Trivento (CB)	41749415	14610529
602	Quadrivio Monteverde	Vinchiato (CB)	41493439	14622717

603	SS 87 Bivio Busso	Busso (CB)	41548971	14637022
606	SS 85 Bivio Sesto Campano	Sesto Campano (IS)	41426792	14071856
608	C.da S. Onofrio	Casacalenda (CB)	41724100	14847014
610	Ponte Zittola - Castel di Sangro	Castel di Sangro (AQ)	41751400	14093056
612	SS 212/SP 39 Bivio Macchia Valfortore/S. Elia a Pianisi	Macchia Valfortore (CB)	41614351	14879308
613	SS 647 Bivio Casalciprano	Casalciprano (CB)	41583334	14554866
614	SS 157/SP 81 Bivio Mafalda	Mafalda (CB)	41941768	14730670
625	SS 85 Bivio Presenzano		41369852	14104772
626	Vairano	Vairano Patenora (CE)	41318044	14105029
627	Casello A1 Caianello		41306488	14095609
628	Napoli Piazza Garibaldi		40852092	14272270
629	Casello A1 Napoli		41025451	14321880
630	Napoli Piazza Municipio	Napoli (NA)	40839916	14251660
631	SS 17var Bivio Rionero Sannitico	Rionero Sannitico (IS)	41731454	14125749
633	Piana di Sciarra	Pietracupa (CB)	41670840	14510750
634	Bivio S.P.73	Salcito (CB)	41706370	14519980
635	Bivio di Montelungo	Trivento (CB)	41750300	14544550
636	Bivio Pasqualone	Montenero di Bisaccia (CB)	41991912	14797699
1003	Venafrò Via Campania Supermercato Lucenteforte	Venafrò (IS)	41477056	14048629
1006	Venafrò Piazzale Stazione	Venafrò (IS)	41483259	14048604
1014	Ceppagna Scuola	Venafrò (IS)	41464876	14011981
1016	Vallecupa Piazza Portone	Venafrò (IS)	41438428	14013774
1022	Vastogirardi Fraz. Villa San Michele	Vastogirardi (IS)	41743291	14237050
1023	Vastogirardi Piazza Vittorio Emanuele	Vastogirardi (IS)	41773864	14259679
1024	Cerro al Volturno C.da Foci	Cerro al Volturno (IS)	41676187	14101893
1025	Cerro al Volturno Fraz. San Vittorino	Cerro al Volturno (IS)	41668222	14103617
1028	Cerro al Volturno Fraz. Cerreta Via San Bernardino	Cerro al Volturno (IS)	41663752	14102213
1029	Cerro al Volturno Fraz. Cupone Piazza Santa Liberata	Cerro al Volturno (IS)	41667229	14110600
1031	Cerro al Volturno Fraz. S.Giovanni	Cerro al Volturno (IS)	41671573	14113690
1033	Cerro al Volturno Fraz. Mancini	Cerro al Volturno (IS)	41665029	14112850
1034	Cerro al Volturno Fraz. Piano D'Ischia	Cerro al Volturno (IS)	41666274	14114322
1035	Cerro al Volturno Fraz. Case	Cerro al Volturno (IS)	41663535	14116760
1036	Cerro al Volturno Fraz. Foresta	Cerro al Volturno (IS)	41657185	14112495
1039	Cerro al Volturno Fraz. Valloni	Cerro al Volturno (IS)	41639592	14112959

1041	Cerro al Volturno Fraz. Valloni Santilli	Cerro al Volturno (IS)	41641095	14109762
1042	Cerro al Volturno Fraz. Petrarà	Cerro al Volturno (IS)	41643830	14104528
1043	Cerro al Volturno Bivio Valloni	Cerro al Volturno (IS)	41652698	14102642
1044	Cerro al Volturno Municipio	Cerro al Volturno (IS)	41654420	14103169
1087	Isernia SS627 C.da Fragnete	Isernia (IS)	41585514	14179053
1115	Isernia Università	Isernia (IS)	41607164	14265597
1150	Campobasso Piazza Cuoco Stazione F.S.	Campobasso (CB)	41558275	14663604
1153	Campobasso Via XXIV Maggio	Campobasso (CB)	41561462	14669065
1280	Campobasso C.da Mascione	Campobasso (CB)	41552494	14702539
1322	Campobasso SP 41	Campobasso (CB)	41567089	14645446
1388	Campobasso Via Colle delle Api MONFORTE	Campobasso (CB)	41587435	14672509

1398	Campobasso Piazza Agnelli Z.I.	Campobasso (CB)	41587515	14666335
1418	Campobasso SS 87 Sannitica	Campobasso (CB)	41594648	14677305
1429	Innesto F.valle Rivolo	Castropignano (CB)	41611377	14576024
1430	Colle Alto Taverna	Baranello (CB)	41527631	14612554
1431	Oratino Borgo Loreto n. 20	Oratino (CB)	41585515	14587317
1432	SP 48 Km 1.188 - Pozzo Nuovo	Oratino (CB)	41585580	14589673
1433	SP 48 Km 0.785 - Fontenuova	Oratino (CB)	41584711	14593672
1434	SP 48 Km 0.430 - Vetica	Oratino (CB)	41583146	14595090
1435	SP 48 Km 0.000 Bivio	Oratino (CB)	41577041	14602271
1436	SP 41 Km 2.300 - La Roccia	Oratino (CB)	41574138	14609062
1437	SP 41 Km 1.700 - Fonterago	Oratino (CB)	41572391	14614801
1438	SP 41 Km 1.300	Campobasso (CB)	41571992	14617347
1439	Chieti Scalo Via dei Vestini	Chieti (CH)	42367095	14153170
1444	Castelpagano Piazza Umberto I	Castelpagano (BN)	41400293	14808085
1445	Colle Sannita Via Flora	Colle Sannita (BN)	41364536	14832526
1446	Castelvetero Via San Bartolomeo	Castelvetero in Val Fortore (BN)	41442121	14939353
1448	Liceo Scientifico Via Garibaldi	Campobasso (CB)	41566767	14653975
1453	SS 87 Bivio Staz. FS Matrice-Montagano-S.Giov.	Matrice (CB)	41619409	14698448
1455	S.P. Rivolo	Campobasso (CB)	41604728	14602608
1456	Chieti Scalo Dragonara	Chieti (CH)	42399281	14165993
1457	Napoli Stazione	Napoli (NA)	40852229	14268086
1464	BV. S. FELICE DEL MOLISE	San Felice del Molise (CB)	41868314	14689735
1465	CAMPOMARINO VIA CUOCO	Campomarino (CB)	41956980	15035430
1466	Rotonda C. commerciale Costa Verde	Montenero di Bisaccia (CB)	42061122	14782052
1467	Riveco	Larino (CB)	41854240	14957880
1468	Serracapriola	Serracapriola (FG)	41805730	15159010
1469	Chieuti	Chieuti (FG)	41845330	15166720
1470	Scalo FS Chieuti	Chieuti (FG)	41921751	15156640
1471	Castel di Sangro (Piazza Plebiscito)	Castel di Sangro (AQ)	41785240	14108800
1472	Belmonte del Sannio	Belmonte del Sannio (IS)	41821900	14421630
1473	Bivio Casalciprano	Casalciprano (CB)	41609914	14543210
1478	Ponte 13 Archi	Gambatesa (CB)	41522260	14941550
1479	Scalo Santa Maria del Molise	Santa Maria del Molise (IS)	41553410	14365980

1480	Bivio Scalo FS Chieuti	Chieuti (FG)	41919915	15159596
1481	Confine Regione	Chieuti (FG)	41925154	15136610
1482	Bivio Località Taverna	San Pietro Avellana (IS)	41815990	14156110
1485	Carlantino	Carlantino (FG)	41592680	14976260
1486	San Marco la Catola	San Marco la Catola (FG)	41525680	15003940
1487	Celenza Valfortore	Celenza Valfortore (FG)	41561260	14979590