

**DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE DEGLI
STAKEHOLDERS AI SENSI DELLA MISURA 4
DELL'ALLEGATO A ALLA DELIBERA ART N. 154/2019
RELATIVO ALL'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO DI
COMPETENZA DELLA REGIONE MOLISE**

1. PREMESSA

Nel rispetto della normativa nazionale e degli interventi regolatori dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di qui in avanti ART), ed in particolare della Delibera n. 154/2019 (Conclusione del procedimento per l’adozione dell’atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017) così come modificata e integrata dalla Delibera n. 64/2024 (Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento), ai sensi della Misura 4 dell’Allegato A alla stessa Delibera, il presente documento costituisce la Relazione su cui basare la Consultazione pubblica i cui esiti saranno contenuti nella Relazione di Affidamento (RdA) prevista dalla Misura 2 della citata Delibera ART e rivolta, anche, a descrivere gli esiti della procedura di consultazione in relazione all’affidamento, per la durata di nove anni, del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano di competenza della Regione Molise.

La consultazione tiene conto anche delle previsioni della Delibera ART n. 53/2024 sulle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico.

2. LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE AI SENSI DELLA DELIBERA ART N. 154/2019

Secondo quanto definito dalla Delibera ART n. 154/2019 alla Misura 3 *“l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.

La successiva Misura 4 specifica, poi, che *“in caso di affidamento con gara, l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”*.

In particolare *“l’EA esperisce una consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a:*

- a) l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal Gestore Uscente o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;*
- b) la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’Impresa Affidataria o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;*
- c) la definizione degli obiettivi e indicatori di qualità del servizio previsti ai sensi della Misura 16;*
- d) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori;*
- e) l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio;*

f) lo schema di PAD.”

La stessa Misura indica poi i soggetti portatori di interesse (*stakeholders*) da coinvolgere, ovvero:

- a) il gestore uscente ed i potenziali operatori interessati;
- b) i viaggiatori e/o le loro associazioni, con specifico riferimento alla definizione delle condizioni di qualità del servizio e del PAD,
- c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe;
- d) gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva e di definizione degli standard tecnici di riferimento.

Per garantire la massima trasparenza e partecipazione la Regione Molise ha pubblicato un avviso sul proprio sito *web* istituzionale rivolto ad indentificare i soggetti potenzialmente interessati a partecipare alla Consultazione. Lo stesso avviso è trasmesso, parallelamente alla sua pubblicazione, alle principali associazioni datoriali delle imprese di TPL nazionali, alle organizzazioni sindacali di settore più rappresentative e alle associazioni dei consumatori.

In termini procedurali la consultazione prevede le seguenti più fasi, ovvero:

- a) pubblicazione sul sito istituzionale della documentazione oggetto di consultazione;
- b) acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi;
- c) redazione ed approvazione della Relazione di Affidamento (RdA), nei termini indicati dalla Delibera ART n. 154/2019;
- d) pubblicazione sul sito istituzionale della RdA e contestuale invio all'ART n. 154/2019 per l'espressione del prescritto parere.

La Regione Molise, dovendo provvedere all'individuazione dei beni strumentali per l'effettuazione del servizio e di ogni altra informazione ritenuta essenziale per consentire il rispetto delle condizioni non discriminatore di accesso alle procedure di affidamento dei servizi in ottemperanza della Delibera ART n. 154/2019, ha dato corso ad un'attività di raccolta dei dati presso i Gestori Uscenti per ricostruire il quadro delle informazioni sopra menzionate.

Si è quindi proceduto alla raccolta dei dati concernenti i beni strumentali utilizzati, nonché il personale impiegato oggetto di contrattualizzazione, formulando a questo scopo specifiche richieste agli attuali Gestori come sarà di seguito specificato.

In relazione a tutte le categorie di beni, sono stati richiesti gli elementi previsti nel Prospetto n.1 del predetto Allegato A alla Delibera ART citata, che costituiscono il *set* minimo informativo che l'Ente affidante deve mettere a disposizione dei partecipanti alla gara.

3. I SERVIZI A GARA

La rete di trasporto pubblico, la quale si compone di 12.200.060,10 bus*km annui, è articolata su due lotti, conformemente al parere a suo tempo già reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, contrassegnato con il n. 12/2019. Nella specie, la rete dei servizi si snoda, per il Lotto n. 1 (Direttrici Area Nord-Est Campobasso) su 6.410.404,35 bus*km e, per il Lotto n. 2 (Direttrici Area Sud-ovest Campobasso e Direttrici Isernia), per 5.789.655,75 bus*km.

Si precisa che sarà possibile concorrere per entrambi i Lotti e che sarà prevista la possibilità per un unico concorrente di aggiudicarsi entrambi gli affidamenti.

La rete è organizzata su 133 linee, di cui 52 relative al Lotto n. 1 e 81 relative al Lotto n. 2.

Come prescritto dall'art. 16, comma 3-bis della Legge Regionale Molise n. 19/2000, sarà possibile l'istituzione di nuovi servizi aggiuntivi e integrativi, qualora siano affidati con contribuzione pubblica, nel limite del 7% dell'ammontare chilometrico annuo della rete dei servizi minimi approvata.

Nella documentazione di gara sarà altresì previsto che la rete dei servizi possa essere modificata in diminuzione, per ragioni inerenti all'andamento della contribuzione pubblica nonché al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva, coerentemente con i principi di cui agli artt. 60 e 120 del D. Lgs. n. 36/2023, a partire dal secondo anno di affidamento.

Di seguito è rappresentato il quadro riepilogativo delle singole linee.

Quadro riepilogativo generale del nuovo servizio TPL – Lotto 1

Codice linea	Veic-km contribuiti
A101	33.550,00
A102	19.248,00
A103	36.922,40
A104	63.074,00
A201	17.360,00
A801	139.806,50
A802	17.873,00
A901	16.800,00
C101	123.708,00
C102	73.319,00
C103	505.371,30
C104	58.560,00
C105	111.361,00
C106	83.388,00
C107	205.109,50
C108	811.872,00
C109	9.311,20
C110	81.041,50
C111	238.368,00
C601	81.038,00
C602	23.302,00
C603	81.320,00
C604	95.038,00
C605	57.368,00

Codice linea	Veic-km contribuiti
L101	37.846,00
L102	18.648,00
L103	91.669,30
L104	32.025,00
L201	42.151,00
L301	26.230,00
L302	14.335,00
L303	44.226,00
L401	39.406,00
L402	46.970,00
T101	308.226,55
T102	724.091,50
T201	24.624,00
T202	85.500,00
T203	27.101,00
T204	116.109,00
T205	55.259,55
T301	182.507,00
T302	243.639,00
T303	103.678,00
T304	35.853,00
T305	34.160,00
T401	198.794,00
T402	118.337,00
T403	149.282,30
T404	81.841,50
T501	343.162,75
T502	200.622,50
Totale	6.410.404,35

Quadro riepilogativo generale del nuovo servizio TPL – Lotto 2

Codice linea	Veic-km contribuiti	Codice linea	Veic-km contribuiti	Codice linea	Veic-km contribuiti
A301	40.046,50	C302	49.318,50	I301	67.344,00
A302	67.344,00	C303	191.947,00	I302	53.013,00
A303	4.201,80	C304	185.330,10	I303	70.318,40
A401	73.657,50	C305	41.358,00	I304	41.358,00
A402	20.304,00	C306	68.256,50	I305	75.823,00
A403	25.254,00	C307	32.940,60	I401	149.903,50
A404	39.010,00	C308	67.630,00	I501	50.020,00
A501	12.444,00	C309	138.597,00	I502	61.000,00
A502	23.180,00	C401	108.510,00	I503	70.310,00
A503	91.075,30	C402	140.850,00	I601	49.349,00
A504	43.005,00	C501	34.637,50	I602	84.241,00
A601	21.960,00	C502	103.636,55	I603	148.005,00
A602	169.885,00	C503	87.199,50	I604	331.538,50
A603	29.890,00	C504	67.330,00	I605	35.950,00
A604	34.221,00	C505	63.252,00	I606	82.045,00
A605	42.004,00	C506	44.408,00	I607	24.705,00
A606	12.200,00	C507	461.691,00	I608	35.319,00
A701	35.868,00	C508	180.582,50	I609	86.127,00
A702	22.326,00	I101	45.004,00	I701	102.387,00
A703	45.811,00	I102	24.156,00	I702	16.836,00
A704	42.060,00	I103	42.242,50	Totale	5.789.655,75
C201	51.789,00	I201	32.912,00		
C202	31.537,00	I202	19.886,00		
C203	36.300,00	I203	52.117,30		
C204	189.275,00	I204	58.797,70		
C205	213.910,00	I205	20.862,00		
C206	82.860,50	I206	49.166,00		
C207	51.362,00	I207	20.923,00		
C208	14.800,00	I208	32.513,00		
C301	61.136,50	I209	31.232,00		
		I210	28.060,00		

4. LA RICOGNIZIONE E LA RACCOLTA DATI SU BENI STRUMENTALI E PERSONALE

4.1. Individuazione dei beni strumentali

Nella seconda parte del 2025 la Regione Molise ha avviato l'attività ricognitoria del servizio di TPL espletato sul territorio regionale presso gli attuali Gestori dei servizi di TPL extraurbano, per l'acquisizione dei dati concernenti i beni strumentali (parco rotabile, beni immobili, ecc.) e il personale impiegato per lo svolgimento del servizio, in conformità con quanto previsto nella

Delibera ART n. 154/2019. L'attività di raccolta delle informazioni si è conclusa nel mese di gennaio 2026 con la trasmissione di quanto richiesto da parte delle aziende.

I dati raccolti inerenti al materiale rotabile, ai beni immobili e agli impianti di fermata, quali elementi preminenti nell'ottica dell'individuazione degli eventuali beni essenziali e indispensabili ai sensi della Delibera ART n. 154/2019, sono in parte descritti nei paragrafi che seguono e in parte allegati alla presente relazione secondo lo schema che segue.

In particolare, il file denominato "Allegato1_Autobus.pdf" contiene l'elenco e le caratteristiche del parco veicolare.

L'interlocuzione con le aziende proseguirà anche allo scopo di acquisire le informazioni più recenti utili alla redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) simulato, dati economici qui non riportati e che saranno utilizzati per la redazione della Relazione di Affidamento, nel rispetto di quanto prescritto dalla Delibera ART n. 154/2019.

Nei paragrafi che seguono sono riportate le principali caratteristiche del parco autobus censito, nonché dei depositi/rimesse utilizzati dai Gestori attuali e degli altri beni strumentali al servizio, quali paline, pensiline, ecc.

4.1.1. Principali caratteristiche del parco autobus

Il parco autobus si compone di n. 338 autobus, tutti di proprietà della Regione Molise, i quali saranno resi disponibili al gestore in comodato gratuito all'avvio del servizio.

In termini generali i 338 autobus considerati presentano un'età media di circa 2 anni e sono per la maggior parte alimentati a gasolio e a metano; si affiancano a questi alcuni veicoli alimentati a gas naturale compresso e alcuni veicoli elettrici. Dei 338 autobus considerati, 210 presentano una lunghezza di 12 metri.

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.

Si rinvia all'Allegato 1 per elementi di maggiore dettaglio.

4.1.2. Depositi/rimesse utilizzati dai Gestori attuali

Gli attuali Gestori dei servizi di TPL extraurbano utilizzano aree per il deposito dei mezzi, in alcune delle quali sono presenti officine, impianti per l'erogazione del carburante, impianti per la pulizia dei mezzi, nonché uffici. Le aree sono per la maggior parte situate nel territorio della provincia di Campobasso; a queste si aggiungono alcune aree presenti nel territorio della Provincia di Isernia.

Le aree sono tutte di proprietà privata; in nessuno dei depositi sono presenti dispositivi di ricarica di proprietà pubblica.

4.1.3. Altri beni strumentali al servizio

Al momento sul territorio Regionale si possono contare, in relazione all'attuale offerta di servizi, le fermate indicate nella tabella che segue. Ogni fermata è dotata di palina classica,

ovvero le informazioni sono riportate su pannelli prestampati. Diverse fermate sono inoltre dotate di pensiline.

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. Le strutture a supporto delle fermate collocate sul territorio della Regione Molise sono tutte di proprietà degli Enti proprietari delle Strade.

4.2.DEFINIZIONE DEI BENI STRUMENTALI PER IL SERVIZIO DI TPL

4.2.1. Le previsioni della Delibera ART per la classificazione dei beni strumentali

La già citata 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.

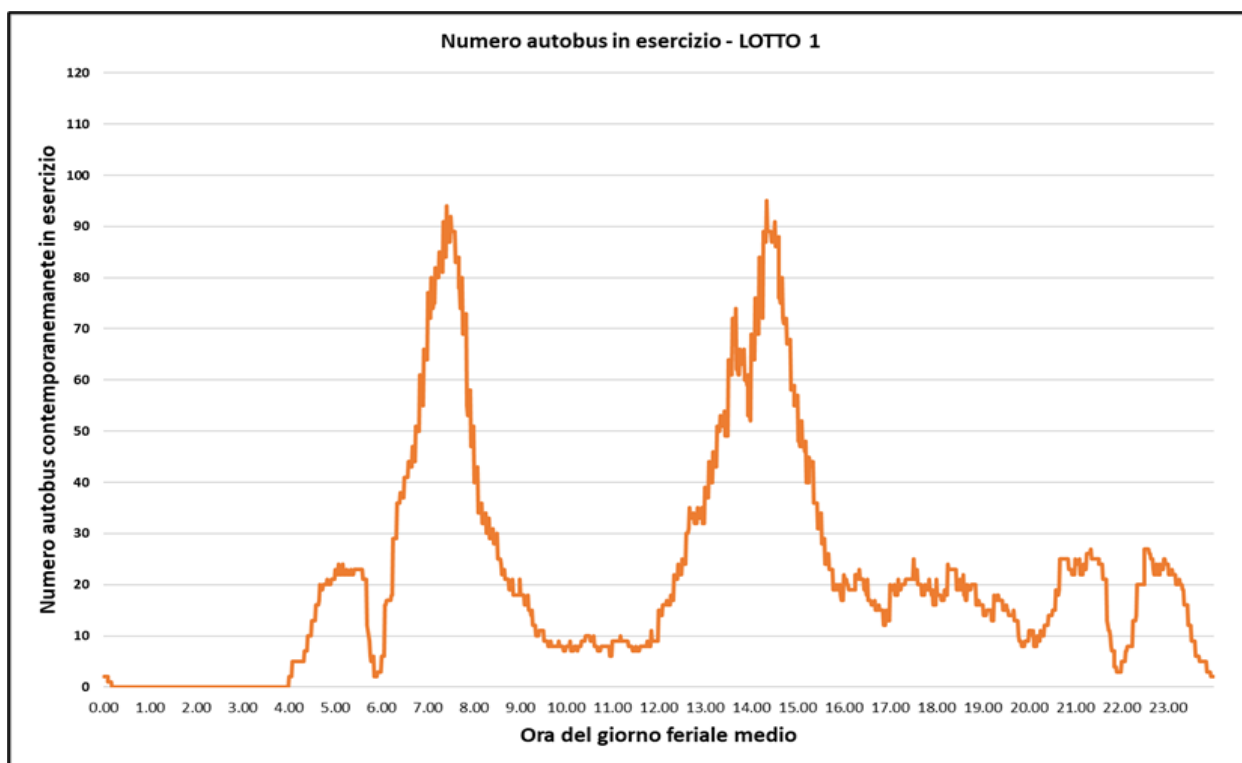
4.2.2. Parco autobus: individuazione degli autobus necessari per il servizio

La stima del numero necessario di autobus necessari per la realizzazione dei servizi di TPL extraurbano a gara implica necessariamente una stima differenziata sui due Lotti oggetto di affidamento.

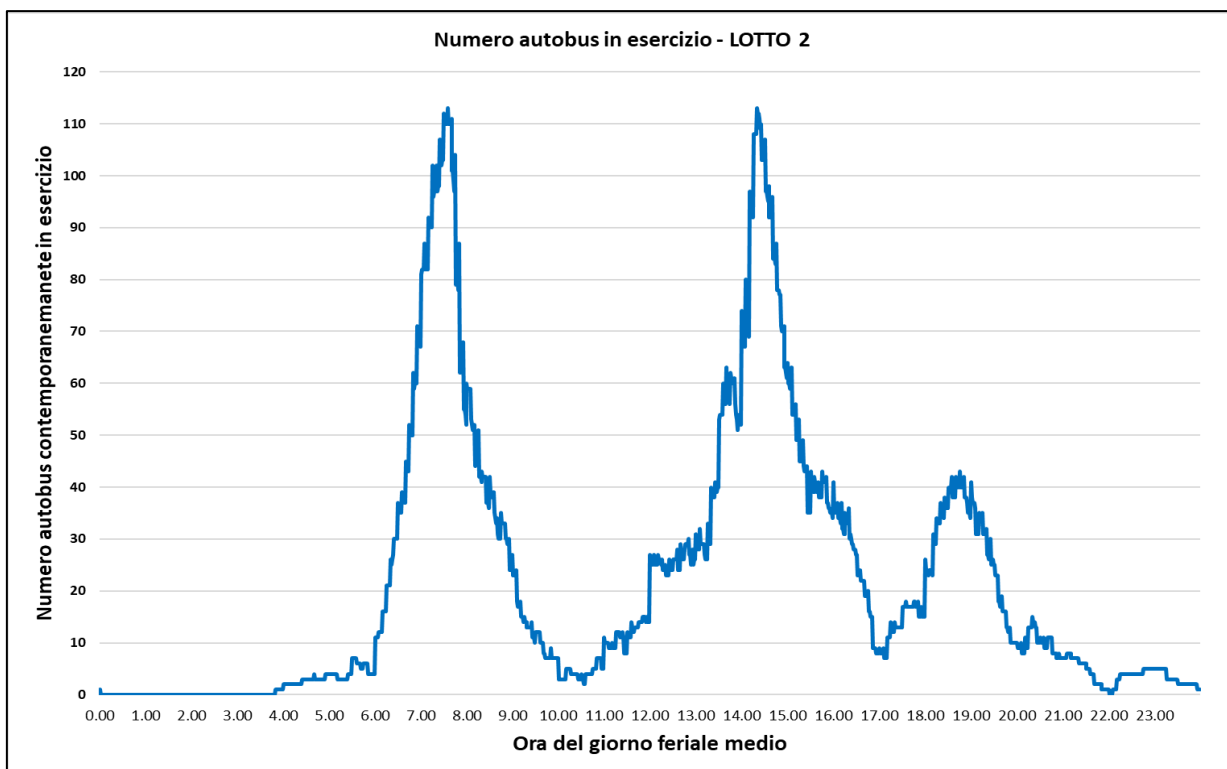
La stima si è basata sull'individuazione del numero di mezzi contemporaneamente in circolazione durante le ore di maggiore offerta, ovvero durante le c.d. ore di punta, nel periodo scolastico.

Nei grafici che seguono è rappresentato il numero di mezzi necessario e sufficiente all'esercizio dei servizi di TPL extraurbano previsto dal nuovo Programma di esercizio per i due Lotti. In particolare, per ciascun Lotto è stato costruito lo schema orario di ogni corsa e un grafico orario che somma, in ciascun minuto del giorno, il numero delle corse. In questo modo è possibile esaminare il numero di veicoli contemporaneamente in esercizio in ciascun lotto.

Distribuzione degli autobus necessari per la realizzazione del servizio di TPL extraurbano nelle ore di punta – Lotto 1



Distribuzione degli autobus necessari per la realizzazione del servizio di TPL extraurbano nelle ore di punta – Lotto 2



L'analisi riassunta nei grafici sopra riportati evidenzia come vi siano dei 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 bus*km/anno necessita di più veicoli contemporaneamente in esercizio.

Per la stima dei veicoli necessari all'esercizio di ciascun Lotto, si è presa in esame la copertura dei servizi con lo stesso autobus, tenendo conto anche delle pause del servizio "breve", per le quali, cioè, il veicolo non può essere utilizzato per altre corse.

Nella tabella che segue sono riportate le risultanze della suddetta analisi.

Lotto	Veicoli max	Veicoli min
Lotto 1	135	111
Lotto 2	157	127

Il numero di veicoli massimo non prevede che un veicolo possa essere utilizzato su un'altra linea, ma solo sulle corse di una stessa linea.

Il numero di veicoli minimo è calcolato con un'analisi "oraria" analoga a quella vista in precedenza, ma tenendo conto della copertura dei servizi.

Considerati i forti picchi del servizio, si ritiene che la possibilità di un'ottimizzazione dell'utilizzo degli autobus sia limitata e che, nella migliore delle ipotesi, il numero di autobus non possa essere inferiore al 90% del numero massimo (122 bus Lotto 1 e 141 bus Lotto 2).

Ne deriva che, in ogni caso, il numero di veicoli messi a disposizione dalla Regione Molise, tenendo anche conto dei veicoli di scorta, è sufficiente alla realizzazione del servizio (338

veicoli disponibili, contro un numero di veicoli, a meno di ottimizzazione aziendale, pari a 292, che diventano 325, considerato un 10% di veicoli di scorta).

Rispetto alla classificazione dei beni strumentali prevista dalla Delibera ART, e precedentemente richiamata, gli autobus di proprietà della Regione devono essere classificati come “indispensabili”. Nello specifico si riscontra che:

- la condizione di non condivisibilità è accertata in quanto il materiale rotabile ammette necessariamente un uso esclusivo e concorrente;
- la condizione di non sostituibilità è appurata in considerazione della significativa quantità di autobus necessari per garantire il servizio di TPL extraurbano regionale e, di conseguenza, dell'impossibilità di reperire il materiale rotabile presso il mercato primario dei veicoli (nuovi) e/o presso quello secondario (usati), entro tempistiche compatibili con la procedura di gara;
- la condizione di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili è verificata in quanto si è in presenza di cospicui contributi pubblici, non ancora ammortizzati, per l'acquisto del bene, che determinerebbero un extra costo per la collettività qualora i beni contribuiti fossero sottratti al servizio.

4.2.3. Rimesse e altri beni strumentali

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.

Facendo riferimento ai punti di fermata è riconosciuto il carattere di essenzialità in quanto oggetto di pianificazione da parte della Regione Molise. I percorsi delle linee che andranno a definire il nuovo servizio di TPL extraurbano comprensivi dei punti di fermata dovranno essere rispettati dal futuro Gestore dei servizi.

Per le attrezzature di fermata collocate sul territorio della Regione Molise, si rileva che le stesse sono di proprietà degli Enti proprietari delle strade. Le attrezzature di fermata censite nel corso della ricognizione dei beni strumentali sono costituite da paline semplici, con o senza pensilina e saranno messe a disposizione dagli Enti proprietari al nuovo gestore dei servizi di TPL extraurbano.

4.3. TRASFERIMENTO DEL PERSONALE

La Misura 21, punto 3 lettera a), della più volte citata Delibera ART specifica che *“l'Ente Affidante (EA) individua il personale da trasferire previa consultazione del Gestore Uscente (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”*, ovvero nell'ambito della consultazione dei soggetti portatori di interesse. La stessa Misura sottolinea poi che *“alla luce degli esiti della*

predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'Impresa Affidataria”.

In tema di trasferimento del personale occorre considerare quanto poi indicato dal Decreto Legge n. 50 del 2017 all'art. 48, comma 7, lett. e), ovvero che è necessaria “in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, [la] previsione nei bandi di gara del 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 Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente”.

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.

In base ai dati trasmessi, il personale addetto è pari a 441 unità, di cui 332 autisti (si veda l'Allegato2_Personale.pdf). Quasi tutto il personale è assunto a tempo indeterminato e pieno, ancorchè residuino alcune unità a tempo parziale.

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.

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 ipotizzando un massimo di 9 ore di guida, con massimo 4 ore 30 minuti consecutivi.

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.

Nella tabella che segue è indicata la ripartizione del personale attualmente in servizio ai fini del subentro tra i due Lotti di affidamento.

Personale	Lotto 1	Lotto 2	Totale
personale di guida	163	169	332
personale di manutenzione	11	16	27
personale di movimento	13	12	25
personale amministrativo	28	27	55
personale ausiliario	-	2	2
Totale	215	226	441

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 applicato dal Gestore uscente, 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, saranno possibili in caso di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.

Da ultimo si specifica che in sede di gara verrà prevista la presentazione da parte dei Concorrenti di uno specifico progetto di assorbimento del personale.

5. CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEL SERVIZIO (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 CdS”.

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 posti*km conforme rispetto a quanto previsto dal CdS in termini di offerta minima	100%	Si	Automatica (AVM)
Affollamento del servizio (AFF)	Percentuale delle corse esercite con un livello di	-	-	Automatica (Contapasseggeri)

	affollamento inferiore alla soglia massima accettabile di occupazione del mezzo definita dall'EA			
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 CdS 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 CdS, 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 i servizi sostitutivi	Azioni da attivare e ai servizi da garantire agli utenti per la prosecuzione del viaggio con un adeguato servizio sostitutivo in caso di soppressione totale o parziale delle corse	1	-	-

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 CdS	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	100%	Sì	Documentale

	di mezzi previsti dal parco veicolare			
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 CdS	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 CdS e il n° di interventi rilevati	100%	Sì	Visite ispettive
Dotazione impianti di climatizzazione (CLIMA)	Percentuale tra il numero di beni dotati di impianto di climatizzazione/condizionamento e il numero totale di beni	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
Dotazione tecnologiche (AVM, Contapasseggeri, infomobilità) (TECNO)	Percentuale tra il numero di beni dotati di impianto tecnologico "i" e il numero totale di beni della stessa categoria	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 saranno individuati nella documentazione di gara, oltre che nella Relazione di Affidamento, 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.

6. DEFINIZIONE DEL “PIANO DI ACCESSO AL DATO” (PAD)

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 CdS, 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, fermo restando l'obbligo, in capo al soggetto affidatario, di utilizzo, ai fini della messa a disposizione dei dati relativi al servizio, della piattaforma regionale di monitoraggio del servizio stesso, costantemente accessibile all'Ente Affidante.

7. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

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

- ✓ 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 italiano 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.

Sarà oggetto di premialità il possesso delle seguenti certificazioni:

- UNI EN ISO 9001:2015 certificato di qualità;
- 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'impegno a dotarsi di impianti per il rifornimento di metano per autotrazione finalizzati all'alimentazione dei veicoli adibiti al servizio.