

AFFIDAMENTO IN HOUSE A RIVIERA TRASPORTI S.P.A. DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA RETE URBANA ED EXTRAURBANA DELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE ED OMOGENEO COINCIDENTE CON IL TERRITORIO DELL'ENTE DI AREA VASTA DI IMPERIA.

Relazione di affidamento

Misura 2, Allegato A, Delibera ART 154/2019

Sommario

1 Premessa.....	3
2 Motivazioni e strategia dell'affidamento in house.....	3
3 Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento.....	5
3.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento.....	5
3.2 Contesto operativo di riferimento.....	10
3.2.1 Il Gestore uscente.....	10
3.2.2 Attività e Certificazioni Aziendali.....	13
3.2.3 La struttura organizzativa e il governo dell'Azienda.....	13
3.2.4 Caratteristiche del vigente CdS.....	14
3.2.5 Risultati raggiunti dalle pregresse gestioni.....	17
3.2.6 Le azioni di miglioramento intraprese.....	22
3.2.7 Il panorama delle aziende di trasporto pubblico su gomma in Liguria – aziende potenzialmente interessate.....	23
3.3 Oggetto dell'affidamento.....	24
3.3.1 Impresa Affidataria.....	24
3.3.2 Sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento in house.....	25
3.3.3 Il Contratto di Servizio.....	26
3.3.4 Caratteristiche dei servizi affidati.....	26
3.3.5 Clausole di flessibilità del CdS.....	37
4 Motivazioni a sostegno dell'affidamento in house.....	37
4.1 Le motivazioni generali dell'affidamento in house.....	38
4.2 La socialità del servizio.....	39
4.3 Confronto con i costi standard e determinazione della compensazione economica.....	39
4.4 Analisi comparativa dei costi.....	43
4.5 Confronto con i valori di base d'asta.....	44

4.6	Scenario dell'offerta potenzialmente interessata	44
4.7	La situazione economico patrimoniale dell'Azienda	45
4.8	La prospettiva di apertura al mercato	45
	<i>5 Esiti della procedura di consultazione</i>	<i>46</i>
	<i>6 Disciplina beni strumentali</i>	<i>48</i>
6.1	Materiale rotabile.....	49
6.2	Reti impianti e infrastrutture.....	50
6.3	Altri beni mobili - ICT e SBE	52
6.4	Monitoraggio degli investimenti	53
	<i>7 Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio</i>	<i>53</i>
7.1	Dotazione organica.....	53
7.2	Disciplina del personale.....	54
	<i>8 Obiettivi del CdS.....</i>	<i>55</i>
8.1	Obiettivi gestionali e CMQ.....	56
8.2	Indicatori quantitativi (KPI).....	63
8.3	Descrizione delle modalità di monitoraggio.....	65
8.4	Penali	68
8.5	Certificazioni	69
	<i>9 Piano Economico Finanziario Simulato - schemi e criteri di redazione.....</i>	<i>69</i>
9.1	Criteri generali di redazione	69
9.2	Commenti alle tabelle	70
9.2.1	Tabella 1 – Conto economico regolatorio	70
9.2.2	Tabella 2 - Stato patrimoniale regolatorio.....	71
9.2.3	Tabella 3 - Determinazione della compensazione.....	71
9.2.4	Tabella 4 - Rendiconto finanziario	72
9.3	Ipotesi di piano e commenti.....	72
9.4	Indicatori.....	82
10	<i>Piano di Accesso al Dato.....</i>	<i>83</i>
11	<i>Allocazione dei rischi.....</i>	<i>83</i>

1 Premessa

La finalità della presente Relazione di Affidamento (“**RdA**” o “**Relazione**”) è quella di assolvere agli obblighi informativi e motivazionali richiesti per l’affidamento *in house* dei servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana ed extraurbana dell’Ambito Territoriale Ottimale ed Omogeneo (“**ATOO**”) coincidente con il territorio dell’Ente di area vasta di Imperia.

In essa vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, anche in relazione alle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo ad esso applicabile. Si darà conto degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018 e all’Annesso 5a e 5b della Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (“**ART**” o “**Autorità**”) n. 154/2019 (come da ultimo modificata dalla Delibera ART 177/2024).

Il presente documento, quindi, costituisce la RdA di cui alla Misura 2 della citata Delibera ART 154/2019, ovverosia quel *“documento in cui l’EA descrive i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla consultazione dei portatori d’interesse di cui alla Misura 4, secondo gli schemi-tipo di cui all’Annesso 8, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta, con riferimento agli affidamenti con gara (Annesso 8a), in house (Annesso 8b) e agli affidamenti diretti di servizio ferroviario (Annesso 8c)”*.

In conformità alla cit. Delibera, la presente Relazione è pubblicata sul sito istituzionale della Provincia di Imperia e, contestualmente, trasmessa all’Autorità che entro sessanta giorni dal ricevimento della già menzionata RdA, potrà formulare le proprie osservazioni (Misura 2, Allegato A, Delibera ART n.154/2019).

2 Motivazioni e strategia dell’affidamento in house

La Provincia di Imperia, a partire dal 2021, ha avviato un percorso politico e amministrativo finalizzato a disporre l’affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale alla propria azienda Riviera Traporti s.p.a. (nel seguito anche RT). Prima di procedere alla esposizione delle informazioni richieste dalla Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii., si ritiene utile illustrare in maniera sintetica le motivazioni di questa scelta e la strategia che la Provincia intende adottare.

Come più dettagliatamente descritto nel seguito, RT è azienda di proprietà pubblica di cui la Provincia di Imperia detiene al momento la quasi totalità delle azioni. RT gestisce il servizio in virtù di un affidamento attraverso procedura concorsuale assegnata nel 2002 e più volte prorogato/rinnovato con diversi meccanismi al fine esclusivo di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more della preparazione della procedura di affidamento.

In questo confronto è emersa la necessità di giungere ad affidamento ordinario che superasse la reiterazione di proroghe/rinnovi.

Nel frattempo una serie di eventi più oltre illustrati in dettaglio (si veda il punto 3.2.1 di questa relazione) hanno progressivamente eroso la sostenibilità, finanziaria e patrimoniale di RT.

La Provincia di Imperia, tra il 2021 e il 2023 ha così dovuto fronteggiare una grave crisi economica e patrimoniale di RT; per evitare maggiori danni è stata quindi attivata una procedura di concordato preventivo in cui la continuità aziendale rappresentava l'elemento portante per garantire i flussi di cassa necessari alla chiusura della procedura stessa. Il concordato è stato omologato il 3 agosto 2023 con termine fissato per concluderne l'esecuzione il 3 agosto 2026.

La Provincia si è quindi trovata nella situazione di dover procedere all'affidamento del servizio di TPL, essendo contemporaneamente soggetta al vincolo ineludibile di dover garantire la continuità gestionale della propria azienda per tutta la durata della procedura concordataria. Ha quindi adottato una linea di azione che mira a coniugare la stabilizzazione dell'azienda con una progressiva apertura al mercato, come richiesto dalla normativa. L'affidamento in house a RT consente di coniugare entrambe tali esigenze, essendo peraltro motivato e giustificato come richiesto dalla normativa da importanti elementi che vengono qui sommariamente illustrati e poi approfonditi nel successivo punto 4 di questa relazione.

Il primo elemento riguarda l'economicità dell'affidamento e si riflette direttamente nella tutela della socialità del servizio. Come emerge dal PEF, l'affidamento in house a condizioni condivise tra EA e IA, consente, a parità di servizio programmato, un risparmio di oltre € 1 milione all'anno (circa € 5,3 milioni per la durata contrattuale) rispetto alla base d'asta utilizzabile per l'eventuale affidamento alternativo con gara; in altri termini, a parità di risorse pubbliche destinate al settore, l'affidamento in house consente una produzione chilometrica annua di circa 360.000 km superiore rispetto a quella utilizzabile a riferimento per l'alternativo affidamento competitivo. Una tale riduzione del volume di attività finirebbe per pressoché azzerare il servizio nell'entroterra, dove la domanda è più debole, con evidenti riflessi negativi per la collettività e il territorio. Pertanto, l'affidamento in house trova una propria forte motivazione nella tutela di un livello di servizio il più possibile rispondente alle esigenze di mobilità del territorio, compatibilmente con le risorse pubbliche disponibili.

Il secondo elemento è di carattere gestionale e riveste una particolare importanza nella prospettiva di apertura completa al mercato. In virtù della partnership strategica e del rapporto collaborativo che lega tra loro l'EA e l'IA, l'affidamento in house consente, nel corso del rapporto contrattuale, di monitorare sistematicamente le performance del servizio e di introdurre all'occorrenza tutte le modifiche progettuali e programmatiche che possano soddisfare, con i più elevati livelli di efficacia e di efficienza, i bisogni della collettività e del territorio serviti, preparando un quadro chiaro di riferimento per ogni successivo affidamento. Questa opportunità sarebbe difficilmente sfruttabile nel caso di un affidamento competitivo, a seguito del quale il rapporto tra EA e IA sarebbe di natura prettamente commerciale e potenzialmente antagonistico in ipotesi di modifiche progettuali o programmatiche al servizio definito contrattualmente. L'indicata opportunità sarà oltretutto favorita dall'avvio, previsto entro l'anno, del progetto Smart Ticket Liguria, che consentirà di disporre di dati granulari, a livello di singola linea e corsa, relativi al coverage ratio ed al load factor del servizio, sinora oggettivamente mancanti per l'assenza del necessario sistema informativo di supporto.

Il terzo elemento riguarda la carenza sul mercato di soggetti disponibili ad assumersi l'onere del servizio. La Provincia ha infatti svolto un'analisi in merito, i cui esiti sono riportati al punto 4.6 di questa relazione, da cui è emerso da un lato l'impossibilità dei principali operatori economici presenti sul mercato ligure a partecipare a eventuali gare, dall'altro lato lo scarso interesse di altri operatori qualificati per le limitate sinergie attivabili e le caratteristiche del servizio affidato. A conferma di tali circostanze occorre evidenziare che la Provincia ha pubblicato ben due avvisi di pre-informazione sulla G.U.U.E., ex art. 7, paragrafo 2, Reg.

CE/1370/2007 in data 25/11/2021 e 01/10/2024, senza che alcun operatore economico del settore abbia sollevato contestazioni o abbia formulato diverse alternative affinché la Provincia potesse riprendere in considerazione il ricorso al mercato.

In questo quadro è stato previsto l'affidamento in house a RT per un periodo di 5 anni senza facoltà di proroga, compiendo nelle more tutti gli adempimenti necessari per l'espletamento di una procedura ad evidenza pubblica.. Questa scelta non rappresenta quindi una volontà di chiusura alla logica di mercato, ma una modalità di affidamento legittimamente ammessa dall'ordinamento, necessaria per evitare danni alla Provincia stessa e per metterla in grado, in qualità di Ente Affidante, di istruire il futuro affidamento.

Peraltro la Provincia, ben conscia dei limiti aziendali delle passate gestioni, che sono stati indotti da una pluralità di motivazioni (anche queste nel seguito illustrate) ha intrapreso e portato innanzi un percorso di profonda modifica degli assetti aziendali, attraverso una serie di azioni di miglioramento patrimoniale e gestionale (descritte in dettaglio nel prosieguo) che garantiscono la stabilità economica e finanziaria e i livelli qualitativi previsti per gli affidamenti in house.

Inoltre ha avviato un percorso di crescita delle proprie capacità gestionali nel settore del trasporto pubblico locale e ha pianificato azioni propedeutiche alla formulazione di una strategia di gara.

Il periodo di affidamento in house sarà quindi funzionale ad un processo di graduale normalizzazione che la Provincia ha già intrapreso e che perseguirà diversi scopi:

- Il mantenimento dei livelli di servizio nel bacino tutelando anche le aree territoriali più deboli in maniera compatibile con le disponibilità finanziarie degli Enti
- la messa in sicurezza dell'azienda, e quindi della Provincia, dalle potenziali ripercussioni della crisi finanziaria
- la crescita delle capacità gestionali della Provincia in termini di pianificazione e controllo
- il risanamento economico e il miglioramento gestionale dell'azienda che potrà essere in grado di competere per le future procedure di affidamento
- la preparazione di una procedura di gara per l'affidamento del servizio, opportunamente pianificato, da esperire in tempi utili per il termine dell'affidamento in house.

3 Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento

3.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Al fine di illustrare il contesto normativo e amministrativo di riferimento, di seguito si riporta un *excursus* della disciplina applicabile all'affidamento in esame.

Il D.lgs. 422/1997

Preliminarmente, con il D.Lgs. 422/1997, 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 l. 15 marzo 1997, n. 59”*, le Regioni hanno acquisito una responsabilità diretta sugli orientamenti generali delle politiche del trasporto, nella pianificazione e nella gestione dei servizi di trasporto. Per quanto qui di interesse, gli artt. 18 e 19 del cit. D.Lgs. hanno dettato la disciplina in ordine all'organizzazione del trasporto pubblico locale e al Contratto di Servizio (**“CdS”**).

Il Regolamento CE/1370/2007

La disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva va rinvenuta nel citato regolamento comunitario. Per quanto qui di interesse, l'art. 4 del Regolamento CE dispone che i contratti di servizio pubblico:

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;
- b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 del Regolamento CE, invece, disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. In particolare, ai sensi del paragrafo 2 *“A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi”*.

La Legge 99/2009

L'art. 61, L. 99/2009 dispone che *“Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422”*.

In sostanza, con la disposizione in commento, il Legislatore interno ha armonizzato il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria e le forme di affidamento del servizio previste dal Regolamento CE.

Il D.L. 78/2009

L'art. 4 bis del D.L. 78/2009 (come convertito con L. 102/2009) recante *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico”* dispone che *“Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano”*.

Con la citata disposizione viene previsto che, in caso di affidamento *in house* ex art. 5, paragrafo 2 Regolamento CE, le Autorità competenti devono aggiudicare tramite gara contestuale almeno il 10% dei servizi a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo.

Il DM MIT 157 del 28/03/2018

Il Decreto in parola reca la *“Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione”* e costituisce attuazione dell'art. 1, comma 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147 ai fini della definizione dei fabbisogni standard del settore, per il superamento del concetto dell'offerta storica dei servizi, per la realizzazione di una programmazione dinamica degli stessi che adegui progressivamente l'offerta alla domanda, nonché per l'individuazione di un criterio di riparto delle risorse finanziarie del *“Fondo nazionale trasporti”* che permetta il graduale superamento della spesa storica.

Il D.Lgs. 201/2022

Il D.Lgs. 201/2022 recante *“riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*, si applica a tutti i servizi di interesse generale di livello locale, integrando le normative di settore e prevalendo sulle stesse, fermo restando il rispetto del diritto dell'Unione Europea e la previsione di specifiche norme di salvaguardia e prevalenza delle discipline di settore in esso espressamente previste.

In particolare, trovano diretta applicazione al TPL le disposizioni del Titolo III e gli art. 29, 30, 31. Tra le forme di affidamento e gestione dei servizi sono annoverate la procedura ad evidenza pubblica (art. 15), l'affidamento a società mista (art. 16) e quello *in house* (art. 17) tenendo conto altresì (art. 32) delle modalità espressamente previste dalla normativa europea – tra cui, appunto, l'*in house* medesimo – applicabili al servizio da affidare (in specie, per il TPL, Regolamento 1370/2007).

Per quanto qui di interesse, l'art. 17 D.Lgs. 201/2022 nel disciplinare l'affidamento *in house* prevede che gli enti competenti *“adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando, anche sulla base degli atti e degli indicatori di cui agli articoli 7, 8 e 9, i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30”*.

Quanto alla sottoscrizione del CdS, sempre l'art. 17, comma 3, D.Lgs. 201/2022 prevede che: *“Il contratto di servizio è stipulato decorsi sessanta giorni dall'avvenuta pubblicazione, ai sensi dell'articolo 31, comma 2, della deliberazione di affidamento alla società in house sul sito dell'ANAC. La disposizione di cui al presente comma si applica a tutte le ipotesi di affidamento senza procedura a evidenza pubblica di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, compresi gli affidamenti nei settori di cui agli articoli 32 e 35”*.

La possibilità di impiegare l'affidamento *in house* nell'ambito del trasporto pubblico locale è poi garantita dalle previsioni di cui all'art. 32, D.Lgs. 201/2022, ai sensi del quale *“Fermo restando quanto previsto dal titolo I e dal diritto dell'Unione europea, al settore del trasporto pubblico locale trovano diretta applicazione le disposizioni di cui al titolo III, fatto salvo quanto previsto dai commi 2 e 3, nonché gli articoli 29, 30 e 31.*

Ai fini della scelta delle modalità di gestione e affidamento del servizio, si tiene anche conto di quelle indicate dalla normativa europea di settore, nei casi e nei limiti dalla stessa previsti, ferma restando l'applicabilità dell'articolo 14, commi 2 e 3 e dell'articolo 17. [...]".

Il D.Lgs. 36/2023

Con l'art. 7, comma 2, D.Lgs. 36/2023 è stato previsto che *"Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possono affidare direttamente a società in house lavori, servizi o forniture, nel rispetto dei principi di cui agli articoli 1, 2 e 3. Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano per ciascun affidamento un provvedimento motivato in cui danno conto dei vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche. In caso di prestazioni strumentali, il provvedimento si intende sufficientemente motivato qualora dia conto dei vantaggi in termini di economicità, di celerità o di perseguimento di interessi strategici [...]"*.

Inoltre, ai sensi dell'art. 7, comma 3, D.Lgs. 36/2023 *"L'affidamento in house di servizi di interesse economico generale di livello locale è disciplinato dal decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201"*.

La L.R. Liguria 33/2013

Con la L.R. Liguria 33/2013 recante *"Disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT)"* è stato disciplinato l'esercizio delle funzioni di pianificazione, programmazione, organizzazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Ai sensi dell'**art. 6, L.R. Liguria 33/2013** sono state regolate le competenze in materia di trasporto pubblico in capo alla Regione alla quale spetta l'esercizio delle funzioni di programmazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché le funzioni di amministrazione dei servizi che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale.

In particolare, il Consiglio regionale Assemblea Legislativa della Liguria, sentito il Consiglio delle Autonomie locali, sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità:

- a) definisce gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e fissa i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione, da parte della Città metropolitana e degli enti di area vasta, dei piani di bacino di rispettiva competenza, in connessione – per quanto qui di interesse - con le previsioni regionali di assetto territoriale e di sviluppo economico e sulla base dei piani di bacino della Città metropolitana e degli enti di area vasta;
- b) approva il programma regionale dei trasporti all'interno del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti ("**PRIIMT**");
- c) approva il programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, a cui spetta individuare **(i)** la rete e l'organizzazione dei servizi, sulla base di criteri di integrazione tra le varie modalità, favorendo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale; **(ii)** le modalità di determinazione delle tariffe, di integrazione tariffaria e di indicizzazione; **(iii)** le risorse relative ai servizi minimi da destinare al trasporto pubblico di interesse regionale e locale, tenuto conto del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento previsti; **(iv)** i criteri per la riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale.

In data 1° agosto 2023, il Consiglio regionale, ai sensi dell'articolo 29-ter, comma 5, della L.R. Liguria 33/2013, ha approvato il PRIIMT con il quale sono state individuate un insieme di Linee di Azione ed interventi riguardanti la mobilità urbana e la mobilità sostenibile.

Inoltre, con l'**art. 9, L.R. Liguria 33/2013** sono stati istituiti *“b) quattro Ambiti Territoriali Ottimali e omogenei per l'esercizio dei servizi di trasporto terrestre e marittimo, ad esclusione dei servizi di cui alla lettera a), coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona, il cui governo è assicurato dai medesimi enti, ai sensi dell'articolo 7”*.

Ai sensi dell'**art. 7, L.R. Liguria 33/2013**, dunque, sono state regolate le competenze in materia di trasporto pubblico in capo alla Città metropolitana di Genova e alle Province, quali Enti di governo dell'ambito, ai quali spetta il compito di:

- a) approvare i piani di bacino, in coerenza con gli atti programmatori regionali;
 - b) stipulare accordi di programma per assicurare la necessaria pianificazione ed integrazione del servizio di trasporto nei territori di rispettiva competenza e per reperire le risorse occorrenti per la copertura dei servizi aggiuntivi;
 - c) espletare, anche attraverso la costituzione di Agenzie Locali di Mobilità, le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale e gestire il CdS stipulato;
 - d) attuare il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi;
- d bis)** provvedere alla nomina dei consigli di disciplina delle aziende affidatarie del servizio pubblico di trasporto.

L'art. 7, inoltre, prevede che il Piano di bacino di trasporto provinciale è lo strumento che persegue un sistema di trasporto che integra le diverse modalità, favorendo in particolar modo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale, coordinato alle previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e sociale e rispondente ai fabbisogni di mobilità relativi alle esigenze di fruibilità dei servizi, lavorative, scolastiche, turistiche, sociali, culturali, sportive e religiose di tutti i cittadini, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta.

In proposito, si osserva che con la Delibera di Consiglio provinciale n. 26 del 29/07/2020, la Provincia di Imperia ha approvato il Piano di bacino del Trasporto Pubblico Locale per la Provincia di Imperia, aggiornato successivamente nel 2021

Ai sensi dell'**art. 8, L.R. Liguria 33/2013** invece, sono state regolate le competenze in materia di trasporto pubblico in capo ai Comuni, i quali in conformità a quanto previsto dall'articolo 19 del D.L. 95/2012, esercitano le funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico comunale.

L'affidamento del servizio di TPL trova inoltre disciplina all'interno dell'**art. 14 della cit. L.R.** il quale affida agli Enti di governo l'espletamento delle procedure per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, limitatamente all'ambito di competenza, nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

Le misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Da ultimo, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie che vengono in rilievo nel caso di specie.

Si tratta, in particolare, della Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*.

Il suddetto Atto di regolazione, unitamente agli Annessi ivi richiamati, è stato oggetto di un procedimento di revisione avviato con la Delibera ART 22/2023 e culminato con la Delibera 15 maggio 2024, n. 64 e con Delibera 28 novembre 2024 n. 177.

Parallelamente, occorre tener conto dell’Atto di regolazione recante *“condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”*, allegato alla Delibera 18 aprile 2024, n. 53.

In particolare, con il suddetto Atto di regolazione sono stati definiti gli obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi dei servizi di trasporto passeggeri, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

3.2 Contesto operativo di riferimento

3.2.1 Il Gestore uscente

Nel caso specifico il Gestore Uscente (**GU**) corrisponde all’Impresa Affidataria (**IA**), poiché l’affidamento in house è in favore dell’Azienda che già attualmente esercisce il servizio di trasporto pubblico nel bacino I della Regione Liguria.

L’IA è Riviera Trasporti S.p.A. (nel seguito **RT S.p.A.**), società per azioni costituita, con l’originaria denominazione di Società Trasporti Pubblici Riviera dei Fiori (STP), in data 07/01/1975, che ha assunto l’attuale denominazione a fine 1983, dopo l’incorporazione della Società Trasporti Elettrici Liguri (STEL) di Sanremo.

Configuratasi sin dalla costituzione come società in controllo pubblico, RT risulta attualmente controllata e soggetta all’attività di direzione e coordinamento della Provincia di Imperia, affiancata, in seno alla compagine proprietaria, dai Comuni di Imperia, Sanremo e Ventimiglia, sebbene per quote di partecipazione marginali, come riportato nella seguente tabella.

Azionisti	V.N. azioni	N. azioni	Quota %	Capitale sociale	Sovrapprezzo	Totale conferimento
Provincia di Imperia	€ 0,01	422.936.450	99,917%	€ 4.229.364,50	€ 1.560.635,50	€ 5.790.000,00
Comune di Ventimiglia	€ 0,01	165.178	0,039%	€ 1.651,78	€ 609,51	€ 2.261,29
Comune di Imperia	€ 0,01	93.730	0,022%	€ 937,30	€ 345,86	€ 1.283,16
Comune di Sanremo	€ 0,01	93.730	0,022%	€ 937,30	€ 345,86	€ 1.283,16
Totale		423.289.088	100,000%	€ 4.232.890,88	€ 1.561.936,73	€ 5.794.827,61

La Società ha esercito quindi continuamente il servizio nel proprio bacino di riferimento a partire dal 2002, a seguito dell'affidamento attraverso procedura concorsuale ad evidenza pubblica indetta dalla Provincia di Imperia e in virtù del contratto Rep n. 20591 del 25/09/2002, per il periodo 01/10/2002 – 31/12/2007 e successivamente più volte prorogato/rinnovato.

La Società, a partire dal 2002 ha però patito un progressivo deterioramento della situazione patrimoniale dovuta in parte alla riduzione delle risorse destinate al trasporto pubblico, in parte all'impossibilità di riscossione di alcuni crediti; la situazione è andata progressivamente aggravandosi, con un'elevata esposizione finanziaria, fino al 2019 quando, con gli effetti dell'epidemia di Covid-19, essa si è rivelata non ulteriormente sostenibile, come si evidenzia dalla successiva tabella che riporta l'andamento delle passività.

VOCI	2000	2005	2010	2015	2020
Debiti di funzionamento	€ 18.648.229	€ 10.395.672	€ 9.173.680	€ 14.127.953	€ 16.480.560
Debiti di finanziamento	€ 743.698	€ 2.980.476	€ 15.125.449	€ 19.615.031	€ 13.666.696
Fondo TFR	€ 7.908.961	€ 9.119.777	€ 7.716.823	€ 5.505.469	€ 4.464.971
Passività totali	€ 36.818.600	€ 27.648.378	€ 38.171.701	€ 48.426.612	€ 38.995.117

Per fronteggiare tale situazione di crisi, sfociata in un deficit patrimoniale di poco inferiore a € 4 milioni al 31/12/2020, e per contrastare l'azione esecutiva intrapresa da un creditore aziendale, la Società ha presentato, in data 27/09/2021, ricorso per ammissione con riserva alla procedura di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, l.f. (cd. "concordato in bianco"). Tale istanza è stata accolta dal Tribunale di Imperia, che, con decreto in data 07/10/2021, ha proceduto alla nomina dei Commissari Giudiziali ed alla concessione alla Società del termine di 120 giorni, successivamente prorogato di ulteriori 60 giorni, per il deposito della proposta e del piano concordatario.

In data 28/03/2022, nel rispetto del termine assegnato, la Società ha depositato la proposta e il piano concordatario, ai sensi degli artt. 161, comma 1, e 186 bis l.f., corredati della prescritta attestazione di un professionista indipendente. La stessa documentazione è stata aggiornata in data 04/04/2022, in modo funzionale all'apposita transazione previdenziale intercorsa con l'INPS, ex art. 182 ter l.f., e necessaria a garantire la regolarità contributiva della Società, a sua volta essenziale per la riscossione dei crediti vantati nei confronti delle amministrazioni pubbliche e, quindi, per la regolare prosecuzione dell'attività aziendale.

Il Tribunale di Imperia, ritenendo ammissibile la proposta, con decreto in data 08/07/2022 ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo con continuità aziendale e fissato per il 19/12/2022, con successivo differimento al 06/02/2023, l'udienza di convocazione dei creditori propedeutica all'omologazione del concordato. In data 23/12/2022, i Commissari Giudiziali hanno depositato la propria relazione ai sensi dell'art. 172, comma 1, l.f., concludendo che "la proposta concordataria (...) costituisce (...) l'alternativa più vantaggiosa per i creditori rispetto alle opzioni del fallimento/liquidazione giudiziale ovvero dell'amministrazione straordinaria".

Il Tribunale di Imperia, prendendo atto che il 70,84% dei creditori chirografari ha espresso parere favorevole alla proposta concordataria, ha fissato per il 17/04/2023, con successivo differimento al 20/07/2023, l'udienza per l'omologazione del concordato, il cui decreto è stato emanato in data 03/08/2023.

Il piano concordatario individua diversi interventi di tipo patrimoniale afferenti a tre principali categorie:

- alienazione di beni;

- ricapitalizzazione della Società;
- ricontrattazione dei mutui ipotecari;

buona parte dei quali già conclusi e altri in via di sviluppo.

In particolare, la ricapitalizzazione della Società è stata sottoscritta solamente dalla Provincia di Imperia, ed è avvenuta mediante conferimento di un bene immobile. Ciò ha portato all'attuale situazione societaria che vede la Provincia proprietaria a più del 99% del capitale.

La procedura concordataria prosegue regolarmente il suo iter con risultati anche migliori di quelli previsti e il suo termine è previsto dal decreto di omologa per il 3 agosto 2026.

L'Azienda, beneficiando dell'accordo raggiunto con i creditori ha potuto regolarmente proseguire le sue attività e gestire in continuità il servizio. Attualmente l'Azienda opera in virtù di una proroga dell'affidamento emergenziale ai sensi dell'art.5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007 e ai sensi della Comunicazione 2023/C222/01 della Commissione Europea. Il regime di affidamento emergenziale, per scongiurare la minaccia di interruzione del servizio pubblico e in pendenza dell'evoluzione della procedura concordataria è stato adottato per la prima volta il 30 marzo 2022 con decreto del Presidente della Provincia n. 43 ed è stato successivamente prorogato fino al 30/06/2025 (con Determine dirigenziali n. 986 del 29/12/2023 e n. 893 del 26/06/2024), termine dal quale dovrebbe decorrere il regime di affidamento in-house.

L'Azienda è proprietaria di RT Piemonte, un'azienda che opera all'interno del Consorzio Grandabus, a cui RT Piemonte partecipa per il 6%, come affidataria di una parte del servizio di TPL nella provincia di Cuneo. In particolare il Consorzio sviluppa una produzione annua di 13.900.000 km. Nel contesto della procedura concordataria è prevista la vendita di RT Piemonte.

Ad oggi quindi l'Azienda opera in questo regime regolato da un contratto di servizio le cui caratteristiche saranno descritte nel seguito.

In virtù della continuità di gestione aziendale ottenuta e del positivo sviluppo registrato dalla procedura concordataria, l'Azienda ha intrapreso un processo non solo di risanamento finanziario e patrimoniale ma anche di miglioramento gestionale, culminato con la preparazione e l'adozione di un nuovo piano industriale sulla cui base è stata sviluppata l'ipotesi di affidamento in-house e sono state redatte le tabelle del PEF.

RT opera in primis ed in maniera prevalente attività di trasporto pubblico locale su gomma nel bacino di riferimento. Quantitativamente questa attività pesa per circa il 90% dei ricavi e rispetta quindi il parametro dell'80% di legge compatibili con gli affidamenti in house previsto dall'art.16 del dlgs. 175/2016.

L'Azienda svolge inoltre altre attività di trasporto ("Marebus", "Hinformabus", "Navetta The Mall" e simili e noleggi con conducente) e di manutenzione e revisione in conto terzi. A queste attività operative si sono affiancate, nel tempo, ulteriori attività accessorie e complementari, quali la gestione di parcheggi, le locazioni immobiliari e la rivendita di tabacchi presso l'autostazione di Sanremo, attività quest'ultima che cessa con la dismissione dell'autostazione nell'ambito della menzionata procedura concordataria.

La Società mantiene contabilità separata per le varie attività ed in particolare elabora contabilità separata per le attività di trasporto pubblico derivanti dagli obblighi dell'Accordo di Programma.

3.2.2 Attività e Certificazioni Aziendali

La Società è in possesso della certificazione di qualità serie ISO 9001/2015 relativa al servizio di trasporto pubblico locale di persone ed è obbligata dal CdS ad assicurarne la validità per tutta la durata dell'affidamento.

È inoltre naturalmente in possesso dei requisiti di idoneità professionale per esercitare il servizio di trasporto pubblico di persone su gomma e filoviario (D.M. del 20.12.1991, n. 448, D.P.R. dell'11.07.1980, n. 753 e D.M. del 07.08.2017 e s.m.i.).

3.2.3 La struttura organizzativa e il governo dell'Azienda

Il sistema di governo aziendale è di tipo tradizionale e attualmente prevede, quali organi sociali, come riportato nella seguente scheda, l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione (formato da tre componenti, incluso il Presidente e l'Amministratore Delegato), il Collegio Sindacale, il Revisore Legale e l'Organismo di Vigilanza, conformemente a quanto disposto, per le società in controllo pubblico, dal d.lgs. 175/2016.

Organi sociali	Tipologia
Assemblea degli Azionisti	Enti locali
Organo amministrativo	Consiglio di Amministrazione (Presidente, Amministratore Delegato, Consigliere)
Organi di controllo	Collegio Sindacale
	Revisore Legale
	Organismo di Vigilanza (monocratico)

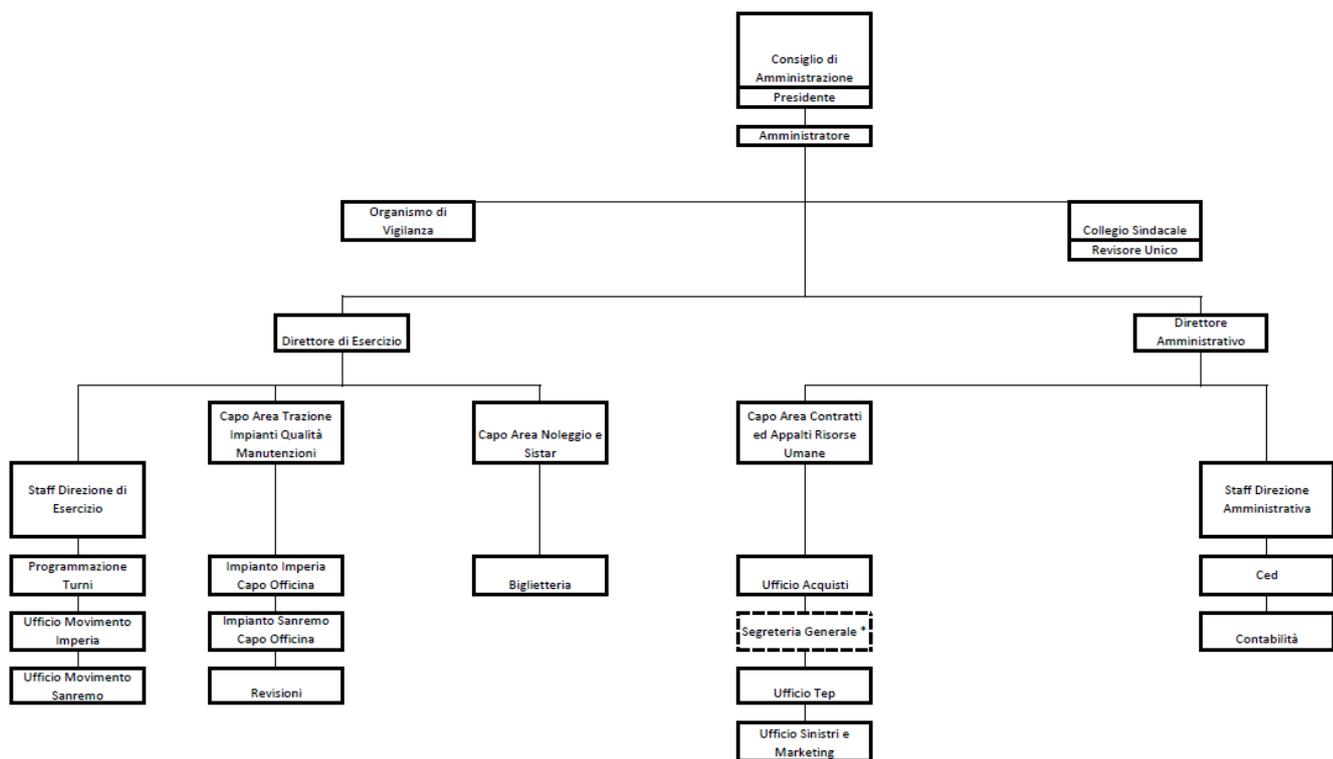
Le attività operative sono presidiate dall'Amministratore Delegato (AD) che ha poteri di gestione e firma.

L'organo amministrativo dell'azienda è stato di recente completamente rinnovato inserendo professionalità specifiche e qualificate in grado di dirigere il processo di miglioramento avviato.

L'organigramma è diviso in due settori:

- uno cui fanno capo tutte le attività operative, quindi tutto l'esercizio e la relativa programmazione, le manutenzioni e tutte le attività non TPL, che è coordinato dal Direttore di Esercizio, unica figura dirigenziale presente in azienda; il Direttore di Esercizio è anche Responsabile della Trasparenza Corruzione e Prevenzione (RTCP) e Datore di Lavoro ai sensi dell'art. 16 L 81/2008;
- uno cui fanno capo le attività amministrative, acquisti e marketing, coordinato da un Direttore Amministrativo la cui posizione è al momento vacante ed è ricoperta ad interim dall'Amministratore Delegato.

La struttura organizzativa è quindi essenziale, articolata in tre Aree e due Uffici di staff che riportano a due direttori, che a loro volta rispondono all'AD.



Legenda:
* Uffici di staff

L'organico del personale, pari a 288 unità a fine 2024, risulta equamente distribuito tra figure amministrative, includendo quadri e impiegati (con un'incidenza del 10% sul totale) e figure operative, nel cui ambito rivestono un ruolo ovviamente prevalente gli addetti alla guida (con un'incidenza del 73% sul totale), seguiti dal personale operaio, impiegato nelle attività di cura e manutenzione degli autobus e dell'infrastruttura (con un'incidenza dell'11%), e, quindi, da controllori e verificatori (con un'incidenza del 5%), come meglio dettagliato nella seguente tabella

Categoria	Organico al 31/12/2024	Incidenza %
Dirigenti	1	1,7%
Quadri (par. 250)	3	
Professional (par 230)	1	
Impiegati	26	9,0%
Capi Operai	2	10,8%
Operai	29	
Verificatori	5	5,2%
Controllori	10	
Autisti	211	73,3%
Totale	288	100,0%

3.2.4 Caratteristiche del vigente CdS

Il vigente CdS è stato sottoscritto in data 13 luglio 2022 al n. di repertorio 30692 con scadenza prevista il 31 dicembre 2023.

Il contratto è poi stato prorogato in virtù di un affidamento emergenziale ai sensi dell'art. 5 comma 5 del Regolamento CE 1370/2007 e ai sensi della Comunicazione 2023/C 222/01 della Commissione Europea, con determina dirigenziale n. 986 del 29/12/2023, con scadenza 30/6/2024 e ulteriormente prorogato fino al 30/6/2025 con determina dirigenziale n. 893 del 26/6/2024.

Il codice identificativo del contratto "Prog. Contratto" della banca dati dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (Osservatorio TPL) è TPLO000472.

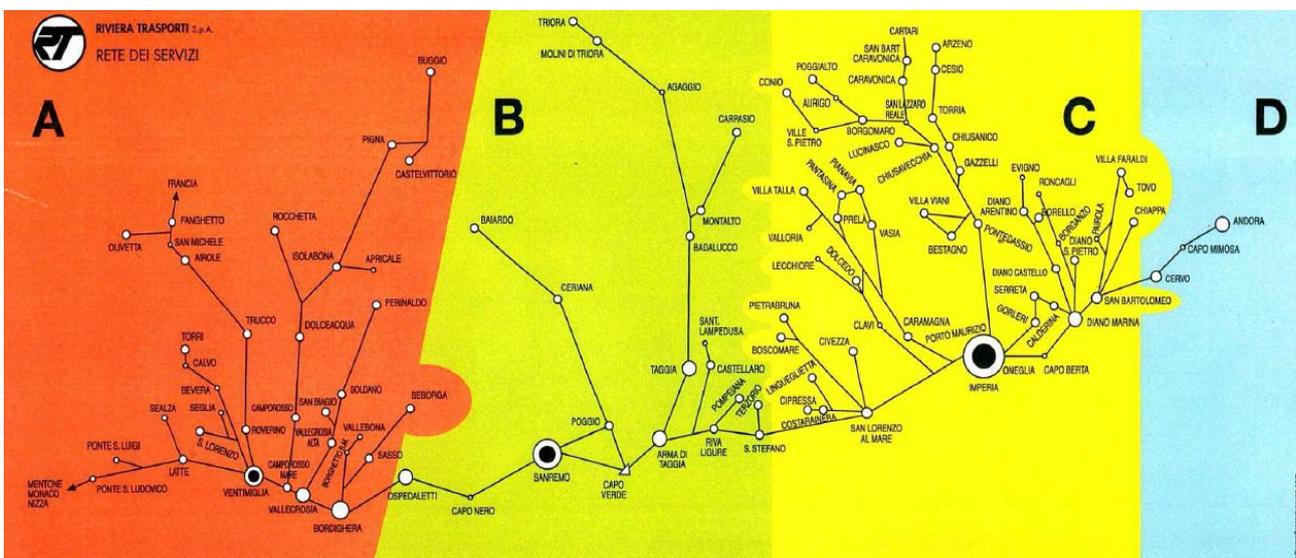
Il CdS regola l'esercizio del servizio di trasporto pubblico nel Bacino I della Regione Liguria secondo il piano di esercizio allegato al contratto stesso, che prevede un volume di servizio di 6.000.199,95 bus km annui, con una flessibilità del 3,52% in aumento e del 2% in diminuzione a parità di compenso. Inoltre, esiste una ulteriore clausola di flessibilità che permette alla Provincia di disporre aumenti o diminuzioni del volume di esercizio nel limite del 10%, concordando con l'Azienda le modalità applicative. Il volume di esercizio previsto originariamente è stato comunque regolarmente erogato durante tutta la durata del contratto.

Il servizio attualmente è svolto unicamente con autobus; la preesistente linea di filobus tra Sanremo e Ventimiglia è stata cancellata alla fine del 2023 e progressivamente smantellata a causa degli ingenti investimenti necessari per l'ammodernamento e non disponibili da parte dell'azienda.

Tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025 la Provincia, di concerto con i Comuni del bacino, nell'ambito delle consultazioni per la procedura di affidamento in house, ha evidenziato la necessità di una rimodulazione del servizio e ha proceduto di conseguenza alla revisione dell'accordo di programma. Il nuovo piano di esercizio che è scaturito dal confronto con l'Azienda e con i Comuni ha visto una razionalizzazione del servizio, con diminuzioni del chilometraggio in alcuni ambiti ed aumenti in altri per soddisfare le richieste provenienti dal territorio. Questo nuovo programma di esercizio prevede un volume annuo di 5.284.314 bus km ed entrerà in vigore con il nuovo contratto di servizio.

Il contratto è regolato in regime di "net cost" con rischio commerciale a carico dell'Azienda. Visto l'assetto proprietario, questo modello risulta quello più adeguato poiché il rischio industriale resta comunque, anche se, indirettamente, di fatto a carico della Provincia.

Il sistema tariffario è basato di uno schema a zone, come da figura



Il sistema tariffario attuale prevede inoltre agevolazioni per i non vedenti.

Il biglietto di corsa singola ha validità 100 min. ed è presente un biglietto giornaliero. Sono poi previsti abbonamenti settimanali, mensili e annuali con validità per una o più zone. Sono previsti abbonamenti ridotti per over 65 e studenti.

La seguente tabella riporta il sistema tariffario vigente.

n° Zone	Biglietto valido 100 minuti	Biglietto a bordo	Biglietto giornaliero	Abbonamento mensile		SETTE giorni		Abbonamento annuale	
				ORD	RID	ORD	RID	ORD	RID
1	1,50	2,50	4,00	48,00	42,00	18,00	15,00	450,00	350,00
2	2,00	3,00	6,00	52,00	45,00	20,00	17,00		
3	3,50	4,50	8,00	56,00	50,00	24,00	21,00		
4	4,50	5,50	10,00	62,00	53,00	27,00	24,00		

I canali

commerciali esistenti sono costituiti da:

- 203 punti di rivendita distribuiti sul territorio servito, con una maggioranza sulla fascia costiera dove si concentra la grande maggioranza della popolazione
- 2 rivendite dirette a Imeria e Sanremo
- canale telematico che utilizza l'app Moneygo
- vendita biglietti a bordo a costo maggiorato.

Non sono in uso emettitrici automatiche.

Regione Liguria, ha avviato un programma di implementazione di un sistema AVM e di bigliettazione elettronica unico per tutte le aziende dei bacini liguri, che è nella sua fase finale, con l'installazione dei terminali di bordo e l'avvio dell'operatività; la disponibilità di un sistema elettronico offrirà l'opportunità di valutare miglioramenti al sistema tariffario ed un migliore monitoraggio della frequentazione delle singole linee e delle prestazioni erogate.

Il CdS contempla obiettivi target di regolarità del servizio, misurata ai capilinea e alle fermate e una certificazione trimestrale da parte dell'Azienda del servizio erogato con resoconti per singola linea contenenti le seguenti informazioni:

- a. numero di corse previste ed esercite, con l'eventuale relativa differenza;
- b. chilometri complessivi previsti ed effettuati, con l'eventuale relativa differenza;
- c. scostamento tra orario di partenza al capolinea previsto ed effettivo;
- d. scostamento tra orario di arrivo a destinazione previsto ed effettivo;
- e. scostamento medio degli standard di regolarità riferito ai dati del sub c. e d.;

f. motivazione delle eventuali anomalie (lavori stradali, incidenti, traffico, ecc.).

Il CdS contempla anche la realizzazione di alcuni progetti di Qualità rivolti soprattutto a migliorare il rapporto tra Azienda e cittadini utenti del trasporto pubblico, facilitando la comunicazione e l'accessibilità alle informazioni.

In merito ai mezzi e alla loro manutenzione e pulizia il contratto definisce ovviamente il parco minimo necessario per l'erogazione del servizio e standard minimi di pulizia e manutenzione, nonché di assicurazione. Lo stesso per i beni immobili necessari all'esercizio. Il CdS definisce anche il regime dei beni al termine del periodo contrattuale, con l'obbligo di messa a disposizione di un nuovo gestore o della Provincia a condizioni da determinarsi.

Infine, il CdS contiene un sistema di penali (tra cui eventuali risoluzioni del contratto per colpe gravi e reiterate) legate alle inosservanze degli indici prestazionali, ad interruzioni del servizio, a irregolarità nella pulizia e manutenzione mezzi e ad altri obblighi contrattuali.

3.2.5 Risultati raggiunti dalle pregresse gestioni

Negli anni passati l'Azienda ha vissuto, come già enunciato, un momento di difficoltà legata alla difficile situazione finanziaria e patrimoniale che ha portato alla procedura concordataria e al conseguente risanamento patrimoniale. Questa situazione ha avuto ripercussioni anche sulla gestione corrente dell'azienda che, se da una parte ha visto un netto miglioramento della situazione finanziaria, raggiungendo l'equilibrio finanziario corrente e ricostruendo il patrimonio, dall'altra ha subito una situazione di ristrettezza con una limitazione degli investimenti che sono stati effettuati quasi esclusivamente a valere su risorse pubbliche. L'Azienda ha inoltre visto un progressivo assottigliamento della forza lavoro.

Il piano industriale elaborato dall'Azienda in vista dell'affidamento in-house ha adottato una serie di misure per ottimizzare il piano di esercizio, riportare gli organici al livello ottimale per erogare il servizio richiesto, migliorare la qualità anche attraverso un piano di investimenti a valere su risorse finanziarie aggiuntive.

Comunque l'azienda negli anni passati, nonostante le difficoltà, è riuscita a mantenere una situazione di sostanziale equilibrio economico beneficiando anche, nel corso dell'esercizio 2023, della falcidia dei crediti chirografari, conseguente all'omologazione del concordato preventivo, e, a valere sugli esercizi 2022 e seguenti, delle austere politiche gestionali accolte, in conformità al piano concordatario, con contenimento di tutte le voci di costi operativi, a partire da quelle relative al personale. I diversi ambiti di attività fanno registrare contributi di segno alterno, risentendo, negli anni più recenti, dei perduranti effetti operativi ed economico-finanziari della pandemia da Covid-19.

Specificamente:

- il servizio di TPL ha presentato costantemente risultati leggermente negativi, dovuti sostanzialmente ad una contribuzione (FNT e Accordo di programma tra i Comuni) insufficiente, ferma ai valori del 2014 e al peggioramento delle velocità commerciali dovute all'incremento dell'utilizzo del mezzo privato sul territorio. Inoltre i ricavi da traffico sono rimasti ancora sensibilmente inferiori rispetto a quelli del 2019, come segnalato anche dalle Associazioni di categoria (ASSTRA – AGENS – ANAV), che prevedono, a livello settoriale, un ritorno ai livelli ante-Covid-19 non prima del 2025. Gli anni del COVID hanno determinato un drastico calo della frequentazione, che è stata compensata in termini di ricavi dai contributi integrativi MRT; ma nel 2024 il calo è risultato più evidente perché, a fronte di ricavi da

traffico sostanzialmente in linea con quelli degli anni precedenti, sono venuti a mancare i contributi integrativi;

- il risultato positivo riscontrato nel 2023 risente degli effetti straordinari dovuti al taglio dei debiti verso i creditori chirografari effettuato nell'ambito della procedura concordataria;
- il risultato economico negativo del 2024 è da imputarsi sostanzialmente alla insufficiente contribuzione di cui si è già riferito; infatti gli effetti del nuovo accordo di programma stilato tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025 si sentiranno solamente nel 2025 e permetteranno di riportare l'azienda in equilibrio economico, come risulta dal PEF accluso a questa relazione. Infatti il nuovo accordo di servizio garantisce risorse incrementalmente rispetto al precedente per 1.100.000 €; a questo contributo si aggiunge la riorganizzazione del servizio con la minore percorrenza che genera costi inferiori, per cui il differenziale negativo a risultato economico registrato nel 2024 sarà colmato nel 2025;
- gli altri servizi di trasporto, che non sono comunque oggetto del presente affidamento e vengono riportati per pura completezza, dopo un promettente 2019, scontano non solo i perduranti effetti della pandemia, ma anche il venire meno o la contrazione di alcuni servizi scolastici (in specie presso il Comune di Sanremo) ed istituzionali (tra cui il trasporto migranti); nella complessiva economia aziendale, tali criticità sono tuttavia compensate dal contenimento dell'organico del personale di guida. Il nuovo piano industriale prevede comunque una graduale dismissione di quelle attività che non evidenziano marginalità positiva.

Sotto il profilo patrimoniale, il dato più significativo, apprezzabile a livello aziendale complessivo, è rappresentato dal superamento del deficit patrimoniale, eccedente gli € 8,4 milioni al 31/12/2022, consentito, a seguito dell'omologazione del concordato preventivo, sia dall'effetto economico della falcidia dei crediti chirografari, per oltre € 7,7 milioni, sia dall'apporto di capitale da parte degli attuali Enti Locali soci, per quasi € 5,8 milioni (sebbene principalmente rappresentato dal conferimento immobiliare operato dalla Provincia di Imperia).

Ne consegue, al 31/12/2024, un patrimonio netto positivo per oltre € 4 milioni, atto non soltanto a garantire la necessaria solidità alla gestione aziendale, ma anche a dimostrare il recupero dell'idoneità finanziaria, richiesta per il mantenimento dell'iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale delle aziende di trasporto su strada), funzionale allo svolgimento dell'attività di trasporto pubblico di persone.

Bisogna inoltre sottolineare come il preconsuntivo 2024 sia fortemente influenzato, dal punto di vista patrimoniale, dagli effetti della procedura concordataria; a cavallo tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025 è in corso la procedura di vendita del deposito di Sanremo, per la quale alla fine del 2024 il compratore ha versato l'importo di 10.550.000 € a titolo di pagamento completo. Poiché la vendita, con i relativi effetti patrimoniali, ai sensi delle norme vigenti non può essere registrata a bilancio che a rogito sottoscritto, il che avverrà a marzo 2025, il bilancio 2024 vede ancora a immobilizzo materiale il valore del deposito, una cassa cospicua a causa dell'incasso effettuato e un debito elevato poiché fino a conclusione del contratto l'anticipo deve essere considerato un debito.

Per rappresentare la situazione economico-finanziaria aziendale, vengono riportati nelle seguenti tabelle gli schemi riclassificati di conto economico e stato patrimoniale della Società relativi agli ultimi esercizi chiusi.

In particolare si riportano:

- conto economico servizio di TPL
- stato patrimoniale servizio di TPL
- conto economico attività complessiva aziendale
- stato patrimoniale aziendale complessivo.

In conformità alle indicazioni contenute nella del. ART 189/2023, si prescinde dagli esercizi 2020 e 2021, fortemente condizionati dagli effetti della pandemia da Covid-19 e, quindi, non tali da riflettere le ordinarie condizioni di svolgimento della gestione aziendale. Inoltre, nella fattispecie, l'esercizio 2021 è stato altresì interessato dalle svalutazioni, dagli accantonamenti e dagli oneri indotti dall'avvio della procedura concordataria, risultando, anche sotto tale profilo, eccezionalmente depresso e comunque scarsamente significativo.

Conseguentemente, vengono presentati i dati conformi ai bilanci per l'esercizio 2019, l'ultimo ante-Covid-19, agli esercizi 2022 e 2023, successivi all'avvio della procedura concordataria, ed all'esercizio 2024, facendo riferimento al preconsuntivo, non essendo ancora disponibili i dati di bilancio.

La struttura degli schemi riclassificati di bilancio riflette quella definita con la del. ART 154/2019, ai fini della contabilità regolatoria separata.

Conto Economico Gestione Pregresse Servizio TPL	2019	2022	2023	2024 (preconsuntivo)
Ricavi da traffico e altri ricavi delle vendite e prestazioni	6.112.832	4.618.307	5.081.285	3.750.423
Corrispettivi contrattuali	11.784.054	11.912.582	11.804.715	11.931.592
Ricavi da altre fonti pubbliche	4.153.463	2.767.111	2.675.870	2.616.686
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.203	92.521	128.293	343.718
Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-
Valore della produzione	22.419.551	19.390.522	19.690.163	18.642.418
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.589.062	2.590.231	2.752.484	2.642.905
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	34.738	-38.228	-99.475	108.233
Costi per servizi di terzi	2.830.617	2.031.801	1.946.073	2.115.738
Costi per godimento beni di terzi	154.450	175.105	154.064	170.271
Oneri diversi di gestione	651.479	429.356	365.798	388.627
Costi esterni	6.260.347	5.188.265	5.118.944	5.425.775
Valore aggiunto	16.159.204	14.202.256	14.571.219	13.216.643
Costo del personale	12.906.512	12.839.657	12.626.248	12.560.448
Costi operativi totali	19.166.859	18.027.922	17.745.192	17.986.223
Margine operativo lordo (EBITDA)	3.252.692	1.362.600	1.944.971	656.195
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	2.849.759	1.175.208	1.433.356	1.284.594
Utilizzo fondi per rischi ed oneri				
Risultato operativo (EBIT)	402.933	187.392	511.615	-628.399
Oneri finanziari netti	410.230	344.979	311.045	266.045
Risultato ante imposte (EBT)	-7.297	-157.587	200.570	-894.444
Oneri tributari	90.916	50.940	40.953	0
Reddito netto	-98.213	-208.527	159.617	-894.444

NOTA: I ricavi da traffico del 2022 e 2023 e 2024 includono la quota di MRT fin qui riconosciuta per

- € 1.331.172 nel 2022
- € 1.501.880 nel 2023
- € 364.510 nel 2024

Stato Patrimoniale Gestione Pregresse Servizio TPL	2019	2022	2023	2024 (preconsuntivo)
Immobilizzazioni immateriali	306.290	245.315	235.037	223.319
Immobilizzazioni materiali	21.061.373	25.583.324	26.310.607	24.075.039
Immobilizzazioni finanziarie	35.278	0	0	0
Totale immobilizzazioni	21.402.941	25.828.639	26.545.644	24.298.358
Rimanenze	849.767	789.787	889.261	780.388
Crediti	15.395.935	7.793.828	6.783.337	7.138.723
Attività finanziarie	0	0	0	0
Disponibilità liquide	580.801	1.697.278	2.319.600	13.103.230
Ratei e risconti attivi	88.900	137.563	105.305	119.153
Totale attivo circolante	16.915.403	10.418.457	10.097.503	21.141.494
Totale attivo	38.318.345	36.247.096	36.643.147	45.439.852
Debiti di funzionamento	14.112.766	14.625.695	9.197.368	21.636.383
Debiti di finanziamento a breve termine	292	-3.119	-3.111	0
Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	16.248	9.546	6.987	34.202
Totale passivo corrente	14.129.305	14.632.122	9.201.243	21.670.585
Capitale circolante netto	2.786.098	-4.213.665	896.260	-529.090
Fondi per rischi e oneri	537.147	4.901.006	3.632.967	3.278.660
TFR	3.957.712	4.412.745	4.414.693	4.491.978
Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	13.093.175	14.726.567	15.019.192	13.221.967
Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	4.866.257	4.156.679	4.751.211	4.047.268
Totale passivo non corrente	22.454.291	28.196.997	27.818.064	25.039.872
Totale passivo finanziario	13.093.467	14.723.448	15.016.080	13.221.967
Totale passivo	36.583.596	42.829.119	37.019.307	46.710.456
Patrimonio netto	1.734.748	-6.582.022	-376.160	-1.270.604

Conto Economico Gestione Pregresse Attività complessiva aziendale	2019	2022	2023	2024 (preconsuntivo)
Ricavi da traffico e altri ricavi delle vendite e prestazioni	9.121.484	6.757.758	7.213.720	5.787.892
Corrispettivi contrattuali	11.784.054	11.912.582	11.804.715	11.931.592
Ricavi da altre fonti pubbliche	4.153.463	2.767.111	2.675.870	2.616.686
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.203	92.521	7.835.384	343.718
Effetti positivi di rete indotti				-
Valore della produzione	25.428.203	21.529.973	29.529.689	20.679.887
Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.098.256	3.000.310	3.192.867	2.992.244
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	38.571	-40.970	-108.158	117.680
Costi per servizi di terzi	3.557.806	2.179.508	2.128.122	2.289.714
Costi per godimento beni di terzi	359.078	281.132	230.800	211.917
Oneri diversi di gestione	723.360	532.696	776.924	842.521
Costi esterni	7.777.071	5.952.676	6.220.555	6.454.077
Valore aggiunto	17.651.132	15.577.297	23.309.134	14.225.810
Costo del personale	13.969.049	13.896.690	13.664.954	13.593.741
Costi operativi totali	21.746.120	19.849.366	19.885.509	20.047.818
Margine operativo lordo (EBITDA)	3.682.083	1.680.607	9.644.180	632.069
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	3.121.350	1.235.000	1.502.838	1.360.842
Utilizzo fondi per rischi ed oneri				
Risultato operativo (EBIT)	560.733	445.607	8.141.342	-728.774
Oneri finanziari netti	455.493	383.042	345.505	295.399
Risultato ante imposte (EBT)	105.240	62.565	7.795.837	-1.024.173
Oneri tributari	100.947	56.561	58.020	0
Reddito netto	4.293	6.004	7.737.817	-1.024.173

Stato Patrimoniale Gestione Pregresse Attività Complessiva Aziendale	2019	2022	2023	2024 (preconsuntivo)
Immobilizzazioni immateriali	334.785	266.967	250.440	232.276
Immobilizzazioni materiali	22.042.013	26.151.460	33.202.407	30.915.126
Immobilizzazioni finanziarie	1.240.438	1.205.160	1.205.160	1.205.160
Totale immobilizzazioni	23.617.236	27.623.587	34.658.007	32.352.562
Rimanenze	947.981	848.974	957.132	839.453
Crediti	17.020.313	8.038.405	7.238.277	8.110.458
Attività finanziarie	0	0	0	0
Disponibilità liquide	644.884	1.884.547	2.575.533	14.244.700
Ratei e risconti attivi	98.709	152.742	116.924	132.300
Totale attivo circolante	18.711.887	10.924.668	10.887.866	23.326.910
Totale attivo	42.329.123	38.548.255	45.545.873	55.679.472
Debiti di funzionamento	15.506.123	16.239.419	10.201.341	22.859.502
Debiti di finanziamento a breve termine	324	-3.464	-3.455	0
Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	488.251	416.623	475.820	
Totale passivo corrente	15.994.698	16.652.578	10.673.706	22.859.502
Capitale circolante netto	2.717.189	-5.727.910	214.160	467.408
Fondi per rischi e oneri	596.413	5.441.758	4.024.449	3.640.410
TFR	4.283.533	4.776.027	4.778.136	4.861.782
Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	14.537.809	16.351.421	16.676.332	14.680.811
Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	4.394.255	3.749.603	4.282.379	5.550.271
Totale passivo non corrente	23.812.010	30.318.809	29.761.296	28.733.275
Totale passivo finanziario	14.538.133	16.347.957	16.672.877	14.680.811
Totale passivo	39.806.708	46.971.387	40.435.002	51.592.777
Patrimonio netto	2.522.415	-8.423.132	5.110.871	4.086.695

In termini di indici di attività e prestazionali, gli anni precedenti mostrano la situazione riportata nella seguente tabella.

	2019	2022	2023	2024 preconsuntivo
Investimenti in materiale rotabile	1.593.550	1.876.000	1.571.500	1.539.800
Investimenti in altri assets	77.280	66.105	105.000	156.000
Volume di produzione (vett. Km)	6.234.613	6.054.217	6.090.689	5.894.104
Velocità commerciale	22,62	22,62	22,62	22,62
Costi operativi	19.166.859	18.027.922	17.745.192	17.986.223
Costi totali	22.426.848	19.548.109	19.489.593	19.536.862
Passeggeri trasportati	6.279.630	3.752.473	4.086.118	3.865.134
Coverage Ratio	32,0%	18,2%	20,2%	18,8%
Load Factor	25,07%	14,98%	16,32%	16,32%
Età media parco rotabile (anni)	12,5	11,63	11,26	10,82

NOTA : il coverage ratio si riferisce ai puri incassi da tariffazione e non comprende i ristori MRT riconosciuti.

L'attività si è mantenuta sostanzialmente costante negli anni con un leggero decremento dei volumi contenuto nel margine di flessibilità previsto dal Contratto di servizio. Come già illustrato gli investimenti sono stati limitati dai vincoli imposti dalla situazione patrimoniale dell'azienda e poi dai vincoli della procedura concordataria. Come si vede i costi operativi hanno subito una contrazione rispetto al periodo ante Covid legata alla minore produzione e al decremento del personale, per mantenersi pressoché stabili nell'ultimo triennio. Il rapido decremento del personale è stato causato sia dai pensionamenti, sia dagli esodi attribuibili soprattutto ai livelli salariali, e ha causato una situazione di sofferenza nella copertura del

servizio, con il ricorso a prestazioni in straordinario e a monte ferie non fruito dal personale e, nell'ultimo trimestre del 2024, anche a prestazioni di guida fornite da partner esterno.

Emerge chiaramente dall'analisi degli indicatori il più grave problema che è costituito dal calo di passeggeri trasportati (e di conseguenza del fattore di carico e della percentuale di copertura dei costi con ricavi da tariffazione) che si è registrato a partire dal 2020 con il Covid. È obiettivo prioritario della Provincia l'inversione nei prossimi anni di questa tendenza.

Va rimarcato a conclusione che il dato sulla velocità commerciale rappresenta il dato medio sull'intero bacino, ma è fortemente differenziato tra la zona costiera, dove si registra una velocità compresa tra i 16 e i 20 km/h a seconda delle località e l'entroterra, dove la velocità raggiunge quasi i 25 km/h.

3.2.6 Le azioni di miglioramento intraprese

Nell'ottica di garantire le condizioni necessarie ad un affidamento in house per tutta la sua durata, in collaborazione tra Provincia e Azienda sono state attuate diverse azioni mirate ad un miglioramento della situazione economica e dei livelli qualitativi del servizio, che hanno già prodotto risultati concreti.

Bisogna innanzitutto sottolineare che la perdita di esercizio relativa al ramo TPL ancora registrata nel 2024 è fondamentalmente frutto del persistere di un insufficiente livello di contribuzione, come già illustrato, che ha caratterizzato le precedenti gestioni. Questo fatto risulta evidente quando si consideri l'analisi dei livelli di contribuzione previsti da PEF secondo la metodologia ART per il servizio affidato (che assomma a più di 15.000.000 €) e quella garantita dalla contribuzione fino al 2024, pari a meno di 12.000.000 €.

Nel corso dell'ultima parte del 2024 e l'inizio del 2025 la Provincia ha siglato con Regione Liguria e con i Comuni del bacino I un nuovo accordo di programma che garantisce il livello di contribuzione necessario all'equilibrio economico nei prossimi anni, come riportato nel PEF.

In questa occasione è stato anche razionalizzato il piano di esercizio, fermo da anni, con la riduzione di alcuni servizi con scarsissima frequentazione e l'intensificazione di altri.

Inoltre è stato progettato e sarà avviato nel corso del 2025 il primo servizio a chiamata in un'area a domanda debole; questa esperienza sarà utile per consolidare la metodologia ed eventualmente estenderla, a fronte di risultati soddisfacenti ad altre aree che la richiedano.

Il piano di contrasto all'evasione e di incentivo alla domanda è stato già intrapreso e a conferma del realismo degli obiettivi perseguiti e del risultato di queste azioni, si riportano i dati relativi agli incassi da bigliettazione del mese di aprile 2025 (primo mese di applicazione del nuovo piano di contolleria) rispetto al mese di marzo 2025

- Biglietti venduti + 15,36%
- Biglietti venduti a bordo + 24,62 %
- Abbonamenti venduti + 14,20%.

Inoltre le sanzioni incassate nel mese di aprile 2025 sono cresciute rispetto al mese di aprile 2024 del 550% passando da 2000 a 13.500 €.

Nel corso del 2025 entrerà in servizio il nuovo sistema di bigliettazione elettronica/AVM realizzato nell'ambito del progetto della Regione Liguria.

Il programma di rinnovamento della flotta, più oltre illustrato dettagliatamente, è in via di attuazione secondo le previsioni, con un abbattimento progressivo dell'anzianità media del parco, che alla fine del periodo di affidamento sarà di 8,5 anni contro gli attuali 10,8 .

La maggiore criticità in termini di qualità del servizio, legata alla carenza di personale di guida è stata in parte risolta tramite affidamento a partner esterno di alcuni servizi, con un significativo miglioramento nella regolarità del servizio. Il previsto affidamento ad altro soggetto del 10% del servizio, come previsto dalla normativa e dagli obblighi contrattuali verso RT migliorerà ulteriormente la situazione.

Inoltre è stato preparato un preciso programma di interventi gestionali, concordati con l'Azienda, che saranno oggetto contrattuale di realizzazione nei prossimi anni, mirati a razionalizzare il servizio, migliorare la qualità e aumentare la domanda.

L'Azienda nel corso del 2024 ha completamente rinnovato l'organo amministrativo e ha predisposto e approvato il nuovo piano industriale quinquennale, redatto in conformità ai principi sopra illustrati, a testimonianza dell'impegno aziendale sulla via intrapresa.

Si può quindi concludere che, benché la ragione sociale dell'operatore che gestirà il servizio sia la stessa, dal punto di vista gestionale si può a tutti gli effetti parlare di un nuovo soggetto industriale, completamente diverso. Questo soggetto, a dispetto dei risultati delle passate gestioni, mostra parametri di efficienza e di economicità assolutamente allineati al mercato, come risulta evidente dall'analisi riportata ai punti 4.4 e 4.5 di questa relazione.

3.2.7 Il panorama delle aziende di trasporto pubblico su gomma in Liguria – aziende potenzialmente interessate

La Legge Regionale 33/2013 ha istituito per l'esercizio del trasporto pubblico locale su gomma 4 Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) corrispondenti con la Città Metropolitana di Genova e delle Province di Imperia, Savona e La Spezia, affidando il ruolo di programmazione e di affidamento ai quattro Enti territoriali di area vasta.

Sia la Città Metropolitana di Genova sia le Province di Savona e La Spezia, dopo una prima fase di espletamento di gare a evidenza pubblica che avevano visto l'affermazione delle aziende incumbent, hanno optato per il successivo affidamento in-house del servizio di trasporto pubblico su gomma a queste Aziende che già operavano sul territorio.

In Liguria si è così consolidato il panorama dell'offerta nel settore, costituito da Aziende a proprietà pubblica affidatarie della maggioranza del servizio. La presenza di operatori privati è limitata ad aziende medio piccole che operano prevalentemente in subaffidamento; questi operatori provengono in parte dall'ambito regionale e in parte da altre zone. In prevalenza essi sono affidatari delle quote di servizio che per legge devono essere affidate a terzi o di servizi su aree a domanda debole o di altri servizi accessori. Non si è quindi al momento evidenziata in ambito ligure la presenza di aziende che possano ambire ad un affidamento come quello in questione nell'ambito delle Provincia di Imperia. Bisogna anzi rimarcare che le procedure svolte dall'Azienda RT attuale esercente per sub-affidare parte del servizio hanno sempre visto notevoli difficoltà nell'individuare soggetti imprenditoriali interessati, vuoi per l'assenza nell'ambito imperiese di questo tipo di aziende, vuoi per la difficoltà, ben nota a tutte le aziende di trasporto pubblico, di reclutare personale di guida. Le imprese affidatarie dei sub affidamenti sono quindi state reperite al di fuori dell'ambito territoriale. Infine, è importante sottolineare che in Liguria le procedure per l'affidamento

a terzi della quota di servizio prevista per legge dal DL 78/2009 sono state eseguite dalle stesse Aziende affidatarie in-house del servizio.

Facendo quindi specifico riferimento al Bacino I, della Provincia di Imperia, bisogna prendere atto che a livello territoriale non esistono imprese in grado di prendersi carico in toto del servizio oggetto dell'affidamento. Inoltre, le aziende affidatarie dei servizi di TPL negli altri bacini liguri operano come visto in-house e quindi non sono in grado di partecipare ad eventuali gare di affidamento. Aziende potenzialmente interessate sarebbero quindi da ricercare in ambito nazionale, tenendo però conto di alcune specificità del servizio oggetto dell'affidamento:

- si tratta di un volume di servizio di medio-piccole dimensioni, con ricavi e marginalità limitate per destare particolare interesse da parte dei grandi player del settore;
- la suddivisione in eventuali lotti per aprire a operatori di minori dimensioni che possano essere presenti su una scala territoriale locale o limitrofa si scontra con le particolarità del bacino (come dettagliatamente illustrato più oltre, nel punto dedicato al servizio). La disomogeneità del territorio servito, con una fascia costiera a domanda più elevata e discreta redditività e un vasto territorio interno a domanda debole e bassissima redditività, rende difficile ritagliare lotti economicamente bilanciati. Un accettabile equilibrio economico si ottiene solamente aggregando l'intero bacino;
- poiché le aziende territorialmente limitrofe non possono operare nel bacino in questione, per un'eventuale azienda subentrante esistono poche opportunità di sfruttare economie di scala, soprattutto per quanto riguarda l'esercizio. Inoltre, considerato che, come più dettagliatamente illustrato nel seguito, il potenziale gestore uscente ha già operato azioni di razionalizzazione, soprattutto per quanto riguarda il personale, anche le aspettative di ricavare margini di miglioramento gestionale sono limitate. Tutto ciò, come sarà più evidente quando si analizzerà il PEF, porta ad un costo chilometrico piuttosto contenuto difficilmente appetibile da operatori esterni.

Complessivamente si può quindi concludere che l'interesse commerciale del bacino della Provincia di Imperia sia limitato e le aziende potenzialmente interessate siano scarse.

A riprova di quanto sopra sta il fatto che la Provincia in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa ha reso pubblica l'intenzione di procedere ad affidamento in house pubblicando sulla G.U. due avvisi di preinformazione dell'affidamento in date 25/11/2021 e 01/10/2024, senza che alcun operatore opponesse obiezioni né formali né informali o rivendicasse ricorso ad altra procedura di mercato.

3.3 Oggetto dell'affidamento

3.3.1 Impresa Affidataria

Come già manifestato negli atti di indirizzo contenuti nelle Delibere di Consiglio Provinciale n. 34 del 20/09/2021, n. 8 del 14/03/2022 e n. 39 del 17/06/2024, la Provincia di Imperia ha scelto di affidare il servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano relativo all'Ambito Territoriale Ottimale e omogeneo della Provincia di Imperia mediante affidamento *in house* in favore della società Riviera Trasporti S.p.A. In ragione di ciò la Provincia, in ossequio a quanto previsto dall'art. 7, paragrafo 2, Reg. CE 1370/2007, con Determina dirigenziale n. 891 del 25/11/2021 ha approvato e conseguentemente

pubblicato l'avviso di pre-informazione per l'affidamento "in house" del servizio di Trasporto Pubblico Locale nella Provincia di Imperia, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

Poiché l'impresa affidataria ("IA") coincide con il gestore uscente ("GU"), per la descrizione dell'IA si rimanda a quanto esposto al punto 2.2.1 di questa Relazione. Si rende però opportuno precisare ancora che l'operatore economico che sarà destinatario dell'affidamento in house, e cioè Riviera Trasporti S.p.A., pur essendo formalmente lo stesso soggetto giuridico di quello che ha svolto fino ad ora il servizio è – nella sostanza – profondamente diverso, in quanto ha subito profonde modifiche alla governance e allo Statuto che hanno determinato nuovi equilibri, sia finanziari, sia gestionali, in linea con quanto previsto nel piano concordatario omologato dal Tribunale di Imperia.

Ciò a ulteriore conferma del fatto che la scelta della Provincia di procedere con un affidamento in house è stata dettata proprio dalla volontà di superare le criticità legate alla precedente gestione, in netta separazione con l'assetto vigente.

3.3.2 Sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento in house

Con delibera del Consiglio Provinciale n. 5 del 24/1/2025, la Provincia di Imperia ha espresso parere favorevole in ordine alle modifiche apportate allo Statuto di Riviera Trasporti S.p.A al fine di conformarlo alla disciplina per l'affidamento *in house*.

Pertanto, la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo e nazionale per l'affidamento *in house* a RT S.p.A. è comprovata:

- dagli **artt. 1 e 5 dello Statuto** i quali prevedono che il capitale sociale possa essere detenuto esclusivamente da Enti pubblici, dal momento che la *"partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prescritta da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società controllata"* (art. 16, comma 1, D.Lgs. 175/2016);
- dall'**art. 34 dello Statuto**, il quale disciplina espressamente il controllo analogo congiunto da parte degli Enti pubblici soci nei confronti della Società. In particolare, tale requisito si estrinseca, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:
 - nel dovere da parte dell'Assemblea dei soci di approvare la relazione previsionale aziendale;
 - nella possibilità degli Enti soci di definire i disciplinari di esecuzione dei servizi affidati alla Società;
 - nell'esercizio da parte degli Enti soci di approvare preventivamente i documenti e relative modifiche in corso di esercizio relativi alle strategie e agli obiettivi da perseguire.
- dall'**art. 2 dello Statuto**, il quale precisa che oltre l'ottanta per cento del fatturato sarà effettuato nello svolgimento dei compiti a esso affidato dall'ente pubblico socio, in conformità all'art. 16, comma 3, D.Lgs. 175/2016.

In particolare, l'attività svolta nei confronti della Provincia di Imperia, che pesa per oltre il 90%, si sostanzia nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico nell'ATO del Bacino I, oggetto dell'Accordo di

Programma. Il relativo programma di esercizio che sostanzia i contenuti del servizio è illustrato al punto seguente di questa relazione.

Allo stato, dunque, RT S.p.A. si configura come società a totale capitale pubblico, soggetta al controllo analogo congiunto della Provincia di Imperia e dei Comuni di Imperia, Sanremo e Ventimiglia, in conformità ai requisiti richiesti dalla disciplina comunitaria (art. 5, Reg. CE 1370/2007) e nazionale (art. 16 d.lgs. 175/2016; art. 17 d.lgs. 201/2022) in materia di *in house providing*.

La società è inoltre iscritta al Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN) al n. 50286 dal 1/6/2012 ed uniformandosi alle migliori pratiche in essere ha conseguito le seguenti certificazioni aziendali:

- ISO 9001:2015 relativa al servizio di trasporto pubblico locale di persone.

3.3.3 Il Contratto di Servizio

Per quanto attiene al CdS che verrà stipulato con RT S.p.A., in seguito all'affidamento *in house*, si evidenzia che lo stesso prenderà avvio a partire dal 01/07/2025 e avrà durata pari a 5 anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007 e del D.lgs. 201/2022. Non sarà prevista una proroga e, in tempi utili per garantire la continuità del servizio, la Provincia di Imperia esperirà procedura competitiva per l'affidamento del servizio di TPL nel bacino.

L'arco temporale di affidamento è determinato da una parte dai vincoli derivanti dalla situazione della procedura concorsuale in atto e dall'altra dai tempi necessari a poter sviluppare appieno il programma di interventi definito sia in ambito aziendale sia per la Provincia. Si ritiene inoltre che tale arco temporale permetta di sfruttare le efficienze generate dagli investimenti previsti. A tal fine l'investimento in beni immobili, come anche in autobus, sono elementi che ineludibilmente appaiono coerenti con la durata ipotizzata.

Inoltre, in conformità all'Annesso 8b di cui all'Allegato A della Delibera 154/2019, il CdS regolerà i periodi regolatori, di durata annuale, al termine del quale verrà effettuata la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e del raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza.

3.3.4 Caratteristiche dei servizi affidati

L'ATO del Bacino I

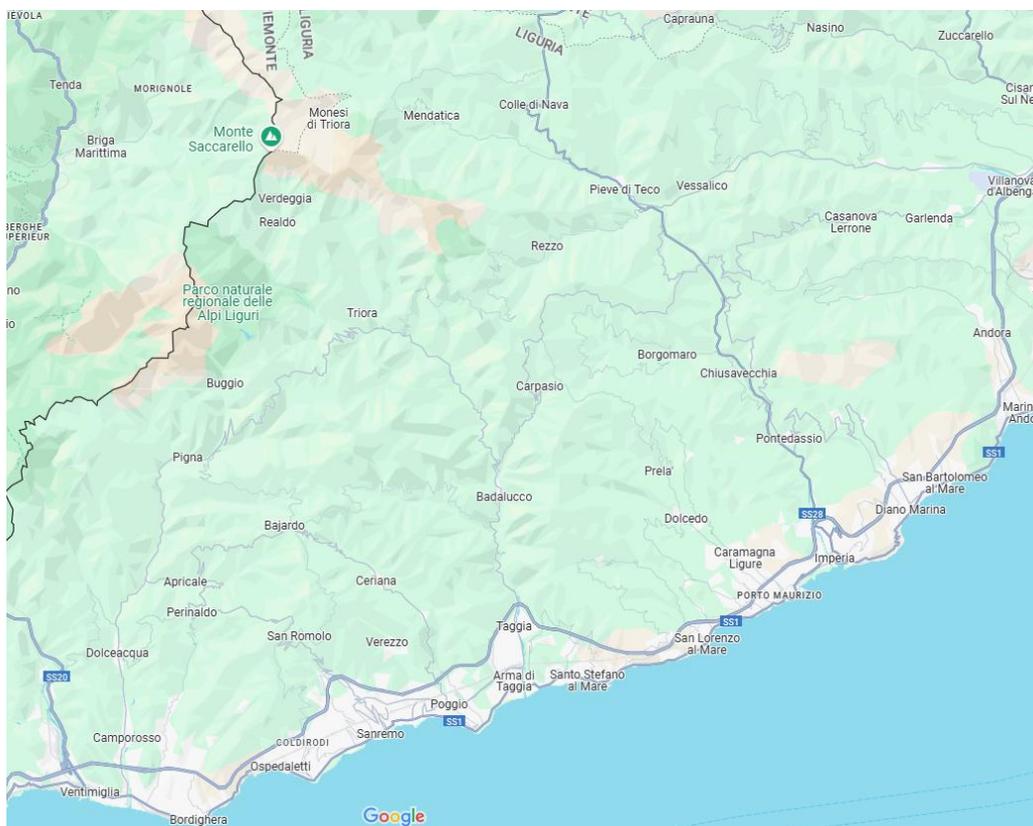
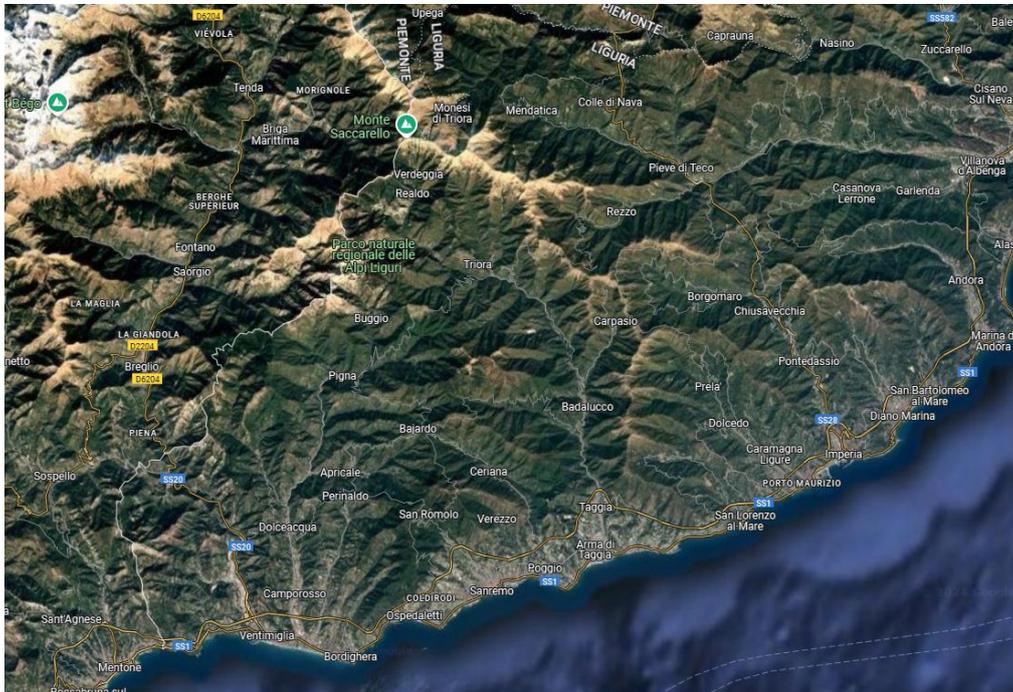
Il Bacino I come definito da regione Liguria copre tutta la Provincia di Imperia con alcune estensioni nella Provincia di Savona, il cui punto più importante è costituito dal Comune di Andora.

Il territorio è caratterizzato da una fascia costiera fortemente urbanizzata e su cui si concentrano i maggiori Comuni ed un vasto territorio interno, montuoso e scarsamente antropizzato. I centri litoranei si estendono lungo la SS1 Aurelia, che rappresenta la principale via di comunicazione lungo la costa, mentre nell'entroterra i centri si dispongono lungo le vie che dalla SS1 si inoltrano all'interno lungo le varie valli e si diramano poi dai fondo valle alle alture in una tipica configurazione ad albero o ventaglio.

Il Bacino I raccoglie complessivamente 68 comuni per circa 216.000 abitanti su una superficie di 1408 kmq, con una densità di 153 ab/kmq. Si evidenzia però come la stragrande maggioranza della popolazione si

accentri nei comuni costieri, mentre l'entroterra mostra generalmente un basso numero di abitanti e una bassa densità. Le seguenti figure mostrano la configurazione del territorio e la sua rete stradale: la tabella riporta invece, per ognuno dei Comuni del Bacino la superficie, gli abitanti e la densità.

La lunghezza della rete del trasporto pubblico del Bacino I ammonta a 1090 km.



Comune	superficie	abitanti	densità
ANDORA	31,58	7258	229,8
BORDIGHERA	10,66	10203	957,1
CAMPOROSSO	18,12	5611	309,7
CERVO	3,65	1075	294,5
DIANO MARINA	6,65	5563	836,5
IMPERIA	45,02	42375	941,2
OSPEDALETTI	5,37	3174	591,1
RIVA LIGURE	2,04	2787	1366,2
SAN BARTOLOMEO	11,12	2960	266,2
SAN LORENZO	1,46	1215	832,2
SANREMO	55,52	53039	955,3
SANTO STEFANO	2,58	2004	776,7
TAGGIA	31,06	13766	443,2
VALLECROSLIA	3,92	6751	1722,2
VENTIMIGLIA	53,92	22927	425,2
Airole	14,69	370	25,2
Apricale	19,49	612	31,4
Aquila d'Arroschia	9,81	138	14,1
Armo	10,18	120	11,8
Aurigo	9,42	327	34,7
Badalucco	16,26	1078	66,3
Bajardo	245,1	364	1,5
Borghetto d'Arroschia	26,14	403	15,4
Borgomaro	22,89	818	35,7
Caravonica	4,56	245	53,7
Castelvittorio	25,89	249	9,6
Castellaro	7,69	1270	165,1
Ceriana	32,52	1075	33,1
Cesio	8,9	258	29,0
Chiusanico	13,79	603	43,7
Chiusavecchia	3,99	510	127,8
Cipressa	9,7	1193	123,0
Civezza	4,06	625	153,9
Cosio d'Arroschia	40,69	174	4,3
Costarainera	2,16	785	363,4
Diano Arentino	8,08	699	86,5
Diano Castello	5,96	2233	374,7
Diano San Pietro	12,13	1095	90,3
Dolceacqua	19,96	2148	107,6
Dolcedo	20,31	1257	61,9
Isolabona	12,27	677	55,2
Lucinasco	8,02	311	38,8
Mendatica	30,8	161	5,2
Molini di Triora	57,83	650	11,2
Montalto Ligure/Carpasio	29,74	520	17,5
Montegrosso P.L.	10,16	111	10,9
Olivetta San Michele	13,89	479	34,5
Perinaldo	20,56	807	39,3
Pietrabruna	10,25	414	40,4
Pieve di Teco	40,81	1307	32,0
Pigna	54,51	741	13,6
Pompeiana	5,27	851	161,5
Pontedassio	13,42	2338	174,2
Pornassio	26,4	649	24,6
Prelà	14,47	479	33,1
Ranzo	10,89	559	51,3
Rezzo	37,56	313	8,3
Rocchetta Nervina	15,45	283	18,3
San Biagio della Cima	4,14	1238	299,0
Seborga	4,93	278	56,4
Soldano	3,55	974	274,4
Terzorio	1,95	220	112,8
Triora	68,17	396	5,8
Vallebona	5,64	1207	214,0
Vasia	10,9	361	33,1
Vessalico	10,41	255	24,5
Villa Faraldi	9,49	448	47,2
TOTALE	1.408,52	216.384	
MEDIA	20,71		153,6

La caratterizzazione della domanda può sinteticamente essere così descritta.

- Sulla fascia litoranea la domanda è piuttosto sostenuta e assume le caratteristiche tipiche di un piccolo centro urbano in alcuni comuni che godono appunto di servizio urbano. Data la specifica conformazione del territorio, un numero molto limitato di linee soddisfano una quota rilevante della domanda.
- Questa stessa area costiera, essendo fortemente turistica, presenta una domanda lungo tutto l'arco dell'anno, costituita in parte dalla classica mobilità sistematica locale, e in altra parte da domanda turistica; questi due tipi di domanda hanno però caratteristiche molto diverse tra di loro
- La vasta area interna è contraddistinta da una domanda debole, limitata spesso a quella studentesca e in parte lavorativa, quindi temporalmente molto concentrata e diretta dall'entroterra verso la costa. Gli obblighi sociali di servizio impongono quindi lunghe percorrenze per raggiungere centri dispersi sul territorio, in ambiti spesso montuosi e quindi con tempi di percorrenza elevati a fronte di un'utenza molto ridotta.

I servizi affidati

Da quanto evidenziato emergono le ragioni della decisione assunta dalla Provincia di Imperia di affidare il servizio in un unico lotto. Infatti, il servizio sulla fascia costiera deve avere una unitarietà ed una continuità per evitare rotture di carico e disarmonie di esercizio. D'altro canto, lotti che includano solo servizi sulle aree interne non mostrano la possibilità di un equilibrio economico tale da poter essere autonomamente attrattivi. Un equilibrio economico e gestionale si può ottenere solo compensando gli sbilanci tra le due aree e integrando l'esercizio per razionalizzare l'impiego dei mezzi e del personale.

Inoltre va considerato che le dimensioni complessive del servizio in questione sono piuttosto limitate, trattandosi di poco più di 5.300.000 vett.km. annui; un'ulteriore suddivisione produrrebbe lotti di dimensioni molto piccole, lontane da quella che viene considerata una dimensione ideale in termini di ottimizzazione delle risorse.

Bisogna infine ricordare che all'interno del servizio contrattualmente affidato a RT si avrà un affidamento a soggetto terzo di almeno il 10% del servizio, che costituirà quindi de facto un lotto separato di gestione.

Il nuovo CdS sarà ancora, come quello vigente, su base net cost, e il piano di esercizio differirà da quello precedente come risultato della rimodulazione del servizio già accennata e di seguito illustrata nel dettaglio. Il nuovo programma di esercizio contempla anche l'erogazione di un servizio on-demand di tipo DRT in un'area a domanda debole dell'entroterra.

Il Programma di Esercizio

Il servizio oggetto dell'affidamento prevede una rete di trasporto pubblico ampia e complessa, caratterizzata da un servizio **urbano** e uno **extraurbano** in grado di collegare l'intera Provincia di Imperia; e i suoi Comuni principali Imperia, Sanremo e Ventimiglia. Il servizio urbano riguarda i Comuni di Imperia, Sanremo, Ventimiglia, Bordighera e Ospedaletti.

Il servizio è stato rimodulato nel corso del 2024 e dell'inizio del 2025. La tabella seguente riporta la sintesi del servizio oggetto dell'affidamento in house

Servizi	N. Linee	N. corse	Bus-km	Ore prod.
URBANI	41	226.836	1.520.622	88.178
INTERURBANI	35	208.556	3.851.606	158.518
TOTALE	76	435.392	5.372.228	246.696

Rispetto al CdS precedente si ha una variazione in diminuzione del volume di servizio di 521.876,92 vetture km; questa variazione, definita in sede di istruttoria per la stipula del nuovo contratto, rispecchia un lavoro di razionalizzazione del servizio che ha accorpato sovrapposizioni di linee aumentando le percorrenze su alcune relazioni a scapito di altre su cui si è registrata un'assenza di domanda.

Servizi di ambito urbano

Il servizio di ambito urbano del Comune di Imperia è costituito da 18 linee, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 609.470 bus-km, con 91.294 corse.

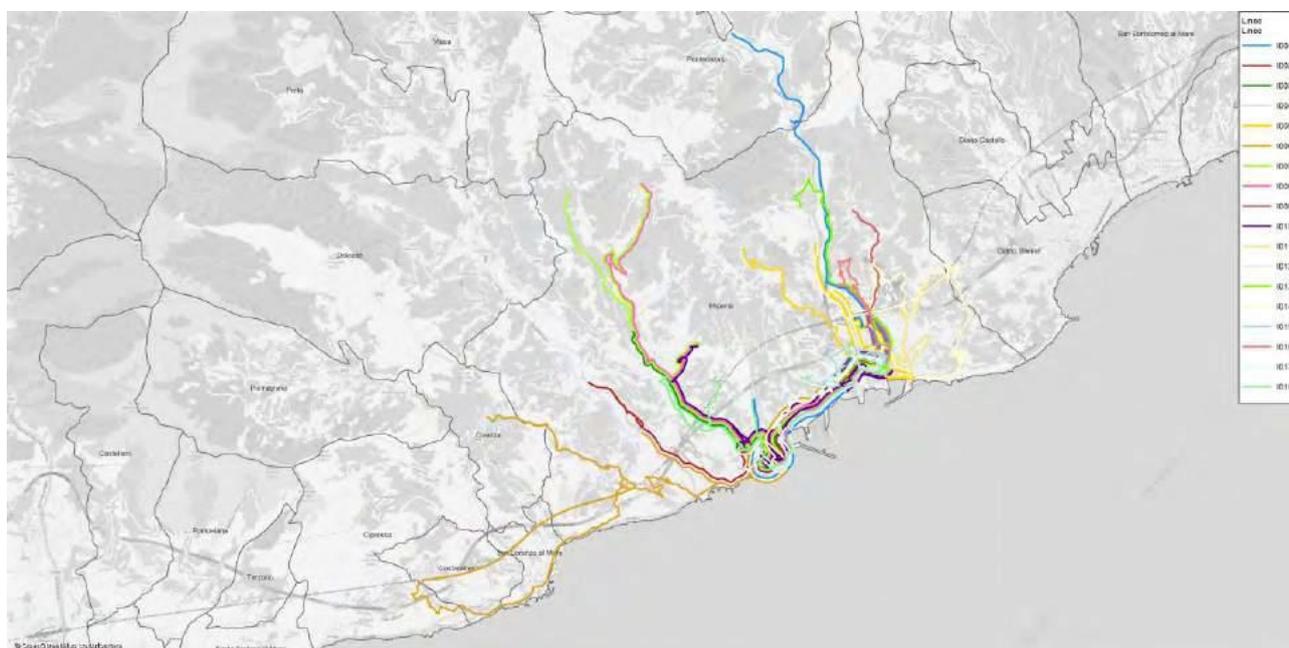


Figura 1 Servizio Urbano di Imperia

Il servizio di ambito urbano del Comune di Sanremo è costituito da 15 linee, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 692.942 bus-km con 89.348 corse.

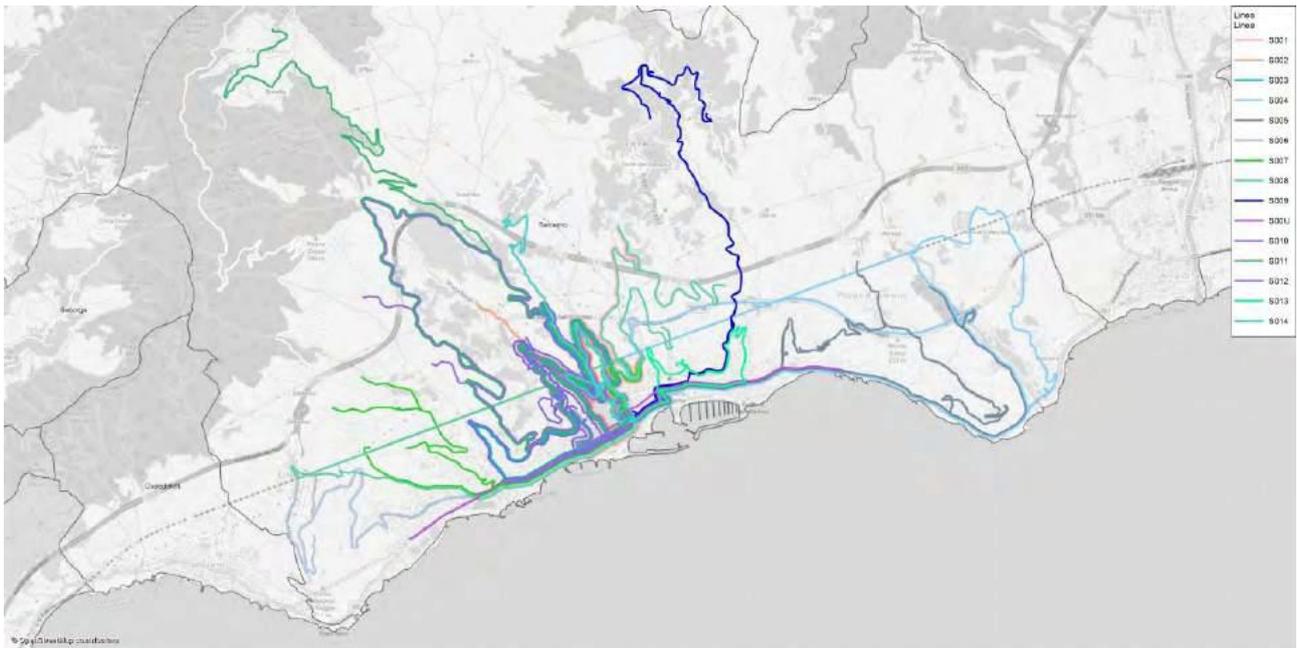


Figura 2 servizio urbano di Sanremo

Il servizio di ambito urbano del Comune di Bordighera è costituito da 3 linee, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 81,417 bus-km. Per 8.958 corse

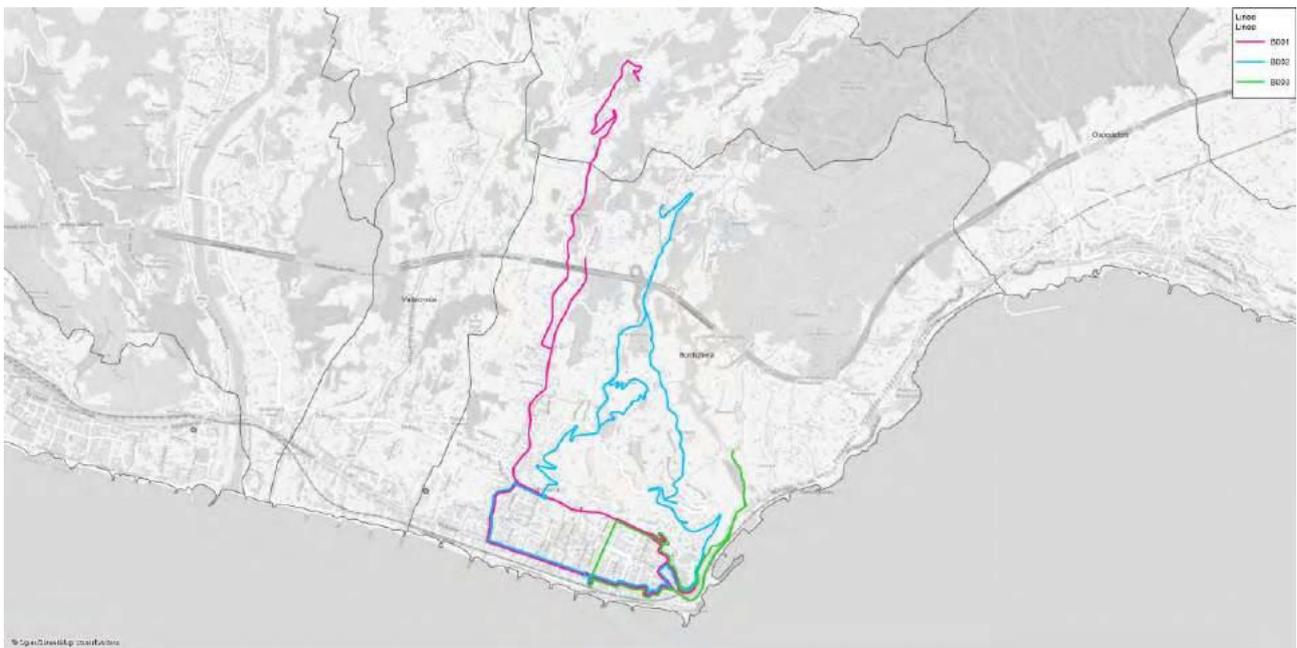


Figura 3 servizio urbano di Bordighera

Il servizio di ambito urbano del Comune di Ventimiglia è costituito da 4 linee, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 106.016 bus-km. A tali linee prettamente classificate quali urbane si sommano anche le linee classificate extraurbane n. 1 e 4, effettuate internamente al territorio comunale, per ulteriori 71.000 bus-km.

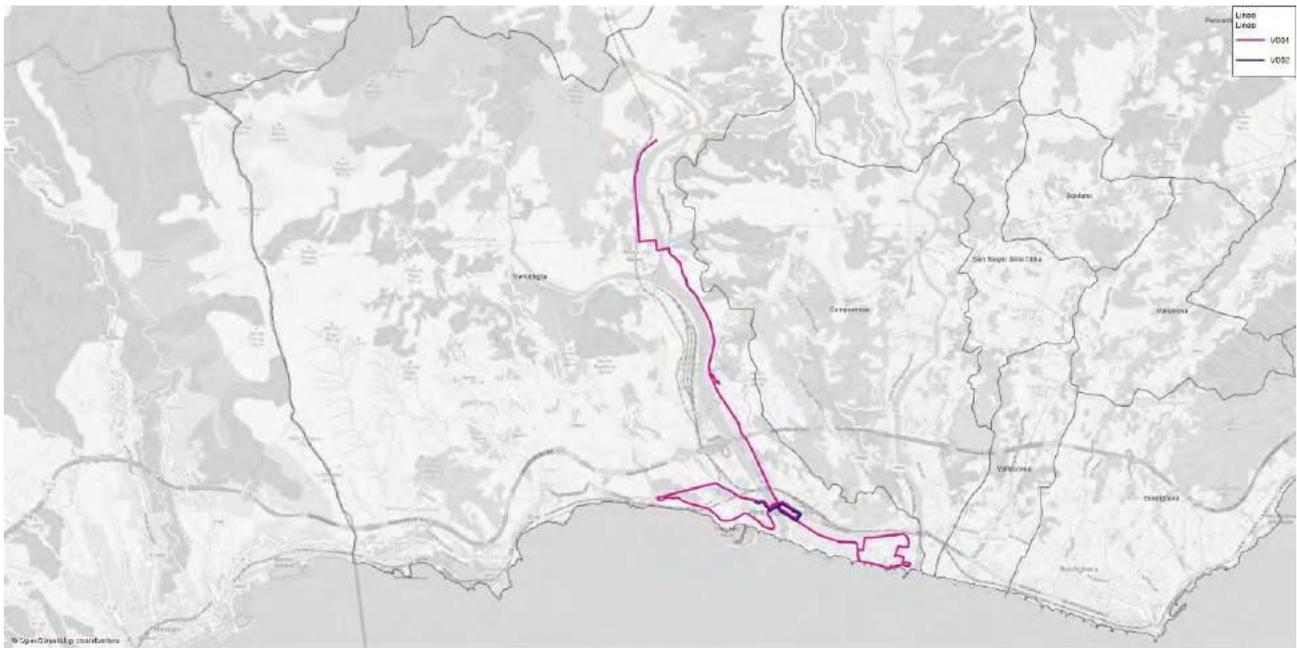


Figura 4 Servizio urbano del Comune di Ventimiglia

Il servizio di ambito urbano del Comune di Ospedaletti è costituito da 1 sola linea, per una produzione complessiva annua pari a 30.776 bus-km per 4.066 corse anno.

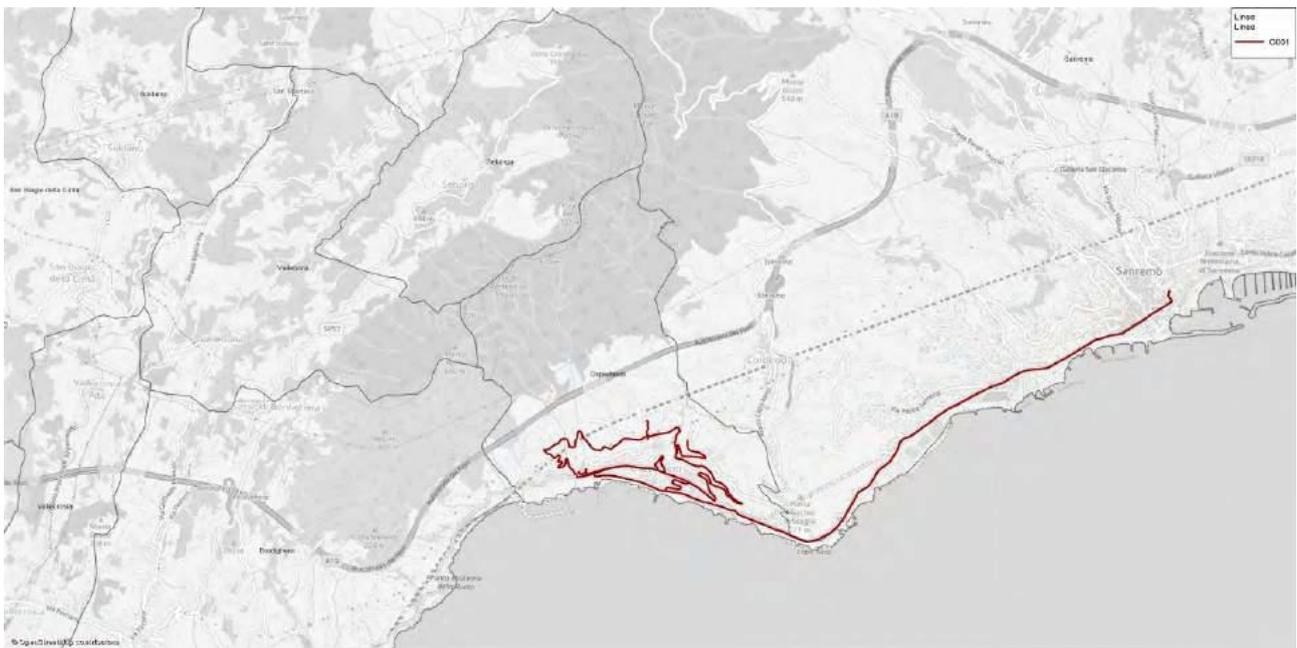


Figura 5 Servizio Urbano Comune di Ospedaletti

La tavola seguente riporta i dati salienti del servizio urbano.

Comune	N. Linee	N. corse	Bus-km	Ore prod.
Ventimiglia	3	33.170	106.016	8.295
Bordighera	3	8.958	81.417	4.062
Ospedaletti	1	4.066	30.776	1.611
Sanremo	15	89.348	692.942	44.290
Imperia	18	91.294	609.470	29.920
Totale	40	226.836	1.520.622	88.178

Servizi di ambito extraurbano

Il servizio di ambito extraurbano della Provincia di Imperia è costituito da 38 linee, per una produzione complessiva annua (preventivo 2025) pari a 3.851.606,02 bus-km.

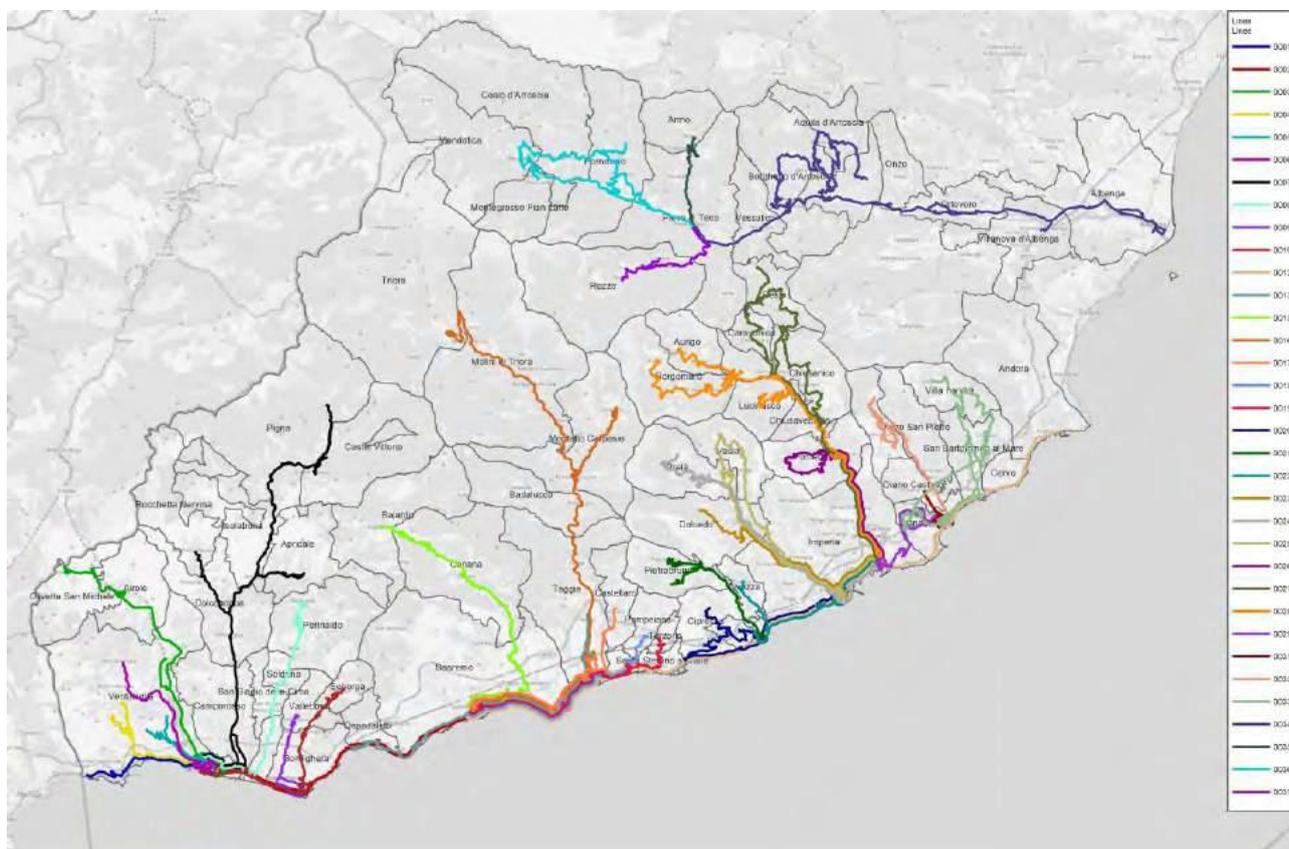


Figura 6 Servizio interurbano

Il servizio di TPL extraurbano si sviluppa su tutto il territorio provinciale con estensione nei comuni della Provincia di Savona sui quali afferiscono i servizi della Valle Arroscia.

La distribuzione del servizio nell'arco della giornata feriale invernale presenta le caratteristiche tipiche del TPL extraurbano, con due picchi in corrispondenza delle fasce di punta mattutina e pomeridiana, intervallate da un calo del servizio consistente: nel momento di punta massima il servizio è effettuato con circa 70 corse attive contemporaneamente, a metà mattina il numero minimo di corse contemporanee è pari a 25.

Il servizio DRT della Valle D'Arroscia

L'area della Valle D'Arroscia è un comprensorio particolare caratterizzato da una significativa domanda di trasporto per studenti e pendolari nelle punte e da una scarsissima utenza nelle ore di morbida. Pertanto sarà avviato un servizio a chiamata nelle ore di morbida.

Il servizio sarà configurato come segue:

Orario invernale

In questo periodo corrispondente al periodo scolastico (270 giorni/anno):

- saranno garantite dal servizio di TPL tradizionale i soli servizi di trasporto scolastico (collegamenti per ingresso e uscita dai plessi scolastici) per:
 - i. Alta Valle (Mendatica, Cosio D'Arroscia e Montegrosso Pian Latte)
 - ii. Centro: Rezzo, Armo, Vessalico
 - iii. Bassa Valle : Aquila d'Arroscia , Ranzo, Borghetto
- sarà anche mantenuto il servizio usuale (a orario) della linea Pieve di Teco – Albenga con l'orario usuale.

Nelle fasce orarie di morbida e serali i tre segmenti (i.,ii e iii.) di cui sopra saranno gestiti con un sistema di servizi a chiamata tramite prenotazione attivo dalle 08.30 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00.

Orario estivo

Nel periodo estivo si prevede di programma di esercizio estivo (90 giorni/anno) nel quale :

- il servizio TPL manterrebbe attiva esclusivamente la linea 34 Pieve di Teco-Gazzo- Leverone-Aquila-Albenga con l'esclusione delle diramazioni per le Frazioni di Borghetto ed Aquila d'Arroscia
- il servizio gestito con le linee 35 (Pieve di Teco-Moano-Armo),36 (Pieve Di Teco - Mendatica-Cosio) e 37 (Pieve di Teco-Lavina-Cenova-Rezzo) sarà erogato interamente con servizi DRT

La percorrenza di un servizio a chiamata non è ovviamente definibile a priori. In termini previsionali è stata stimata una percorrenza annua media attorno ai 50.000 bus km. .

Il servizio affidato a soggetto terzo

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 4 *bis* del D.L. 78/2009 un minimo del 10% del servizio verrà affidato ad altro soggetto terzo mediante procedura concorsuale ad evidenza pubblica. L

La Provincia di Imperia ha già individuato il servizio e le modalità di esercizio per l'affidamento, che sarà operato con un contratto gross cost, e riguarderà un lotto funzionale, comprendente le linee riportate di seguito, cui corrisponde una percorrenza media annua di 547.066,76 bus-km, al netto dei chilometri eseguiti per i cosiddetti vuoti di servizio.

LINEE OGGETTO DI SUBAFFIDAMENTO		
N.	DENOMINAZIONE	KM ANNUI
20	IMPERIA - SAN LORENZO - CIPRESSA	24.043,80
21	IMPERIA - SAN LORENZO - PIETRABRUNA	32.322,00
22	IMPERIA - SAN LORENZO - CIVEZZA	17.442,68
23	IMPERIA - DOLCEDO - LECCHIORE	29.320,60
24	IMPERIA - DOLCEDO - PRELA' - VILLATALLA	51.790,50
25	IMPERIA - VASIA - PANTASINA	37.055,35
26	IMPERIA - VILLA VIANI	40.342,40
27	IMPERIA - CESIO - CARAVONICA	43.576,22
28	IMPERIA - LUCINASCO - CONIO - POGGIALTO	155.264,01
31	DIANO MARINA - DIANO CASTELLO	9.926,55
31 Bis	DIANO MARINA - STAZIONE FS	42.151,50

32	DIANO MARINA - RONCAGLI - EVIGNO	30.861,60
33	DIANO MARINA - PAIROLA - TOVO	32.969,55
	TOTALE	547.066,76

La Provincia mediante apposito atto incaricherà l'azienda RT S.p.A., affidataria in house del contratto di servizio del TPL nel proprio bacino, di esperire la gara. Questa scelta si giustifica tenendo conto che RT S.p.A. è assimilabile a un ente aggiudicatore ex art. 7, comma 4, Direttiva UE/2014/23 (ancorché qui non direttamente applicabile) trattandosi di società direttamente controllata da parte delle Amministrazioni che ne detengono la proprietà e soggetta all'influenza dominante della Provincia di Imperia, e quindi legittimata, una volta divenuta società affidataria *in house* del servizio di TPL, a poter affidare a terzi tramite procedura a evidenza pubblica, **eventualmente avvalendosi della Stazione Unica Appaltante qualificata della Provincia o di altri Enti**, i servizi di TPL. Peraltro, anche ai sensi dell'art. 16, comma 7, D.Lgs. 175/2016, le società in house "sono tenute all'acquisto di lavori, beni e servizi secondo la disciplina di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016".

Fermo quanto sopra, questa scelta assicura comunque una gestione unitaria e l'integrazione sia del servizio principale sia di quello affidato al soggetto terzo che, come visto, è particolarmente importante date le caratteristiche del bacino.

L'individuazione della ditta affidataria avverrà mediante una procedura aperta, gestita attraverso la piattaforma di negoziazione telematica "Appalti e Contratti", ai sensi dell'art. 71 del d.lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici), previa pubblicazione di apposito bando di gara sulla GUUE e sulla BDNCP, fruendo degli appositi servizi forniti in materia dall'ANAC.

In seguito all'affidamento a fornitore esterno la produzione sarà così connotata:

PRODUZIONE CHILOMETRICA	
Percorrenze totali da CdS	5.372.228
di cui	
servizio urbano	1.520.622
servizio extraurbano	3.851.606
Percorrenze prodotte direttamente da RT	4.825.162
Percorrenze prodotte da partnere esterno	547.066
% servizio affidato a terzi	10,2%

Si sottolinea che, come illustrato anche al cap. 9, costi e ricavi relativi ai servizi affidati a soggetto terzo entrano a far parte del conto economico di RT: i ricavi sono infatti riscossi direttamente da RT e i costi sono supportati da RT stessa nella fattispecie di servizi di terzi.

Gli indicatori di efficienza ed efficacia faranno quindi riferimento, per quanto riguarda i ricavi e i costi alla produzione chilometrica totale, mentre per quanto riguarda la produttività alle sole percorrenze sviluppate internamente da RT.

Periodi e validità standard

Ai fini della progettazione e delle percorrenze risultanti (bus- km/anno) il servizio di TPL viene definito attraverso della validità stagionali e settimanali così suddivise.

Due periodi dell'anno:

- Invernale, dall'inizio (circa 15 Settembre) alla fine (circa 10 Giugno) delle scuole;
- Estivo, dalla fine (circa 10 Giugno) all'inizio (circa 15 Settembre) delle scuole.

Tre tipologie di giorni standard:

- Lunedì - venerdì
- Sabato
- Festivo

Inoltre, in relazione al calendario scolastico di Regione Liguria, può essere ulteriormente specificato, per quanto concerne i giorni feriali invernali, se essi sono scolastici o non scolastici, in modo da modulare nel dettaglio l'offerta in relazione all'effettiva domanda.

La tabella seguente riporta una suddivisione teorica riguardante il numero di giorni considerati per ciascun periodo e giorno standard.

Suddivisione Validità - Anno teorico base	
Tipologia Giorni	n.ro
Lunedì-Venerdì Invernale	189
Sabato Invernale	39
Festivo Invernale	42
Lunedì-Venerdì Estivo	64
Sabato Estivo	13
Festivo Estivo	13

3.3.5 Clausole di flessibilità del CdS

Il CdS, dunque, prevederà l'obbligo da parte di RT S.p.A. di mantenere i volumi di servizio, con una periodica verifica dei carichi e dei parametri di efficacia del servizio. Il CdS contemplerà una clausola di flessibilità che consentirà alle Parti di rinegoziare i termini contrattuali laddove si rivelasse utile una modifica al programma di esercizio, sia per quanto riguarda la modifica della rete e/o delle percorrenze, sia per quanto riguarda l'adozione di differenti modalità (DRT, servizi di sharing mobility o altro) di erogazione del servizio, secondo modalità che saranno definite tra le parti.

In conformità alla Misura 28 di cui all'Allegato A della Delibera 154/2019, il CdS disciplinerà altresì le condizioni di revisione contrattuale legate a eventi che modifichino sensibilmente il conto economico rispetto a quello definito dal PEF, sulla base degli esiti e delle verifiche dei risultati di gestione previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio. In particolare la matrice dei rischi che costituirà parte integrante del CdS aiuterà a gestire le procedure in caso di eventuali scostamenti.

4 Motivazioni a sostegno dell'affidamento in house

In considerazione degli obiettivi strategici che l'ente affidante intende perseguire, illustrati al punto 2 di questa relazione. l'affidamento in house del servizio di TPL a RT S.p.A. è modello che, come sopra illustrato, risponde pienamente al percorso che la Provincia ha delineato. Infatti l'affidamento in house per una durata di tempo limitata in vista di una successiva apertura al mercato:

- aderisce alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento e agli obiettivi di politica della mobilità sopra descritti, come già dato atto nell'atto di indirizzo, da ultimo, espresso con la Delibera del Consiglio Provinciale n. 39 del 17/06/2024
- tutela la socialità del servizio
- rispetta i vincoli cui la Provincia deve sottostare
- garantisce economicità ed efficienza della gestione
- garantisce i tempi per poter preparare la Provincia a svolgere con efficacia il ruolo di ente affidante mediante procedura concorsuale.

Esistono quindi diversi profili rispetto ai quali l'affidamento in house risulta essere quello più adatto alle esigenze della Provincia di Imperia:

- un profilo generale, relativo alla conoscenza del territorio e della domanda e alle competenze accumulate negli anni;
- un profilo di convenienza economica e di aderenza agli standard di costo;
- un profilo di scenario degli operatori potenzialmente interessati;
- un profilo legato alla situazione economico patrimoniale dell'Azienda
- un profilo legato all'obiettivo di apertura al mercato .

Essi, pertanto, saranno analizzati nel prosieguo separatamente.

4.1 Le motivazioni generali dell'affidamento in house

In primo luogo, occorre rimarcare che Riviera Trasporti S.p.A. è gestore della mobilità nella Provincia di Imperia dal 2002, e pertanto ha sviluppato e possiede un consolidato know how in materia di mobilità urbana ed extraurbana applicata al territorio provinciale ed alle esigenze della collettività.

La Provincia di Imperia, quale Ente di Governo dell'Ambito ex art. 7, L.R. 33/2013, ritiene di attribuire particolare rilievo all'autoproduzione del servizio di TPL urbano ed extraurbano; infatti, tale modalità di gestione, in combinato con il know how maturato in vent'anni dalla citata azienda, permette di intercettare più efficacemente la domanda attuale e potenziale dell'utenza cittadina e rispondere adeguatamente alle mutevoli esigenze della stessa, proprio in virtù della consolidata conoscenza del territorio e delle abitudini dell'utenza, contemperando in pieno, da un lato, le esigenze sociali di accesso al servizio, dall'altro quelle di eco-sostenibilità del servizio stesso; possibilità che, in presenza di un gestore terzo ed esterno al perimetro dell'amministrazione, e quindi avente obiettivi economici e di profitto per forza di cose non coincidenti con quelli provinciali, potrebbe essere di più ardua attuazione.

Tale know how conseguito dal gestore, infatti, ha consentito alle strutture dell'amministrazione di poter beneficiare – senza ulteriori oneri per l'erario pubblico - dell'apporto del gestore nella definizione del nuovo programma di esercizio del servizio, attraverso analisi, sperimentazioni e simulazioni nella definizione della rete dei servizi e delle relative ripercussioni di carattere economico finanziario; in tale veste, RT S.p.A. è divenuto un braccio operativo dell'amministrazione al fine di definire i fabbisogni di mobilità pubblica e tradurre in azioni e leve operative e progettuali gli obiettivi della Provincia di Imperia.

Uno degli scopi e degli obiettivi di maggior rilievo nei prossimi anni sarà quello di verificare in sede di attuazione i vantaggi e gli svantaggi della riprogrammazione della rete, al fine di determinare eventuali rettifiche ed adeguamenti, anche sulla scorta del monitoraggio dei dati della gestione e del confronto con i

servizi storici; anche in tale ottica, pertanto, l'affidamento a RT S.p.A. del servizio, consente di conseguire le economie di processo nella definizione di tale monitoraggio finalizzato alla predisposizione delle modifiche progettuali.

L'affidamento in house al gestore RT S.p.A. consente, quindi, di proseguire il percorso di efficientamento e sviluppo del servizio pianificato dall'Ente di governo, nell'ambito di processi aziendali già esistenti e dunque idonei a perseguire i contenuti nel Piano di bacino del Trasporto Pubblico Locale per la Provincia di Imperia.

In questo senso l'affidamento prevede precisi impegni contrattuali di miglioramento del servizio e dell'assetto aziendale, e standard di CMQ stringenti e migliorativi rispetto alla situazione esistente, come viene dettagliatamente illustrato al cap. 8.1 di questa Relazione.

Del resto, occorre tenere conto del fatto che l'operatore economico che sarà destinatario dell'affidamento in house, e cioè Riviera Trasporti S.p.A., pur essendo formalmente lo stesso soggetto giuridico di quello che ha svolto fino ad ora il servizio è – nella sostanza – profondamente diverso, in quanto ha subito profonde modifiche alla governance e allo Statuto che hanno determinato nuovi equilibri, sia finanziari, sia gestionali, in linea con quanto previsto nel piano concordatario omologato dal Tribunale di Imperia. Pertanto, la scelta della Provincia di procedere con un affidamento in house è stata dettata proprio dalla volontà di superare le criticità legate alla precedente gestione, in netta separazione con l'assetto vigente.

Per converso, l'affidamento ad un soggetto terzo comporterebbe un necessario esame delle modalità attuative del già menzionato piano di gestione della mobilità e le esigenze organizzative, che contemplerebbero le legittime aspettative di profitto del gestore in contrapposizione con l'interesse della collettività ad ottenere servizi di maggiore quantità e qualità.

4.2 La socialità del servizio

L'affidamento in house a RT e il mantenimento di una unitarietà del servizio ha un importante risvolto in termini di tutela della socialità e universalità. Come visto il bacino I presenta caratteristiche particolari con una zona costiera a elevata domanda e un'ampia area interna a domanda debole con elevate percorrenze. Solo l'integrazione del servizio nelle due aree rende possibile il mantenimento del servizio nelle aree più svantaggiate a condizioni economiche accettabili.

Quindi, alla luce di quanto verrà evidenziato anche in seno al paragrafo 8 sugli Obiettivi del CdS, l'affidamento in house a Riviera Trasporti S.p.A. permette di assicurare molteplici benefici alla collettività in termini di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, poiché attraverso le misure quali-quantitative poste in atto da RT il servizio di trasporto pubblico locale sarà garantito in modo ininterrotto (continuità) a favore di tutti gli utenti, su tutto il territorio interessato (universalità) e a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità e universalità).

Oltre ai benefici di tipo qualitativo descritti ai punti precedenti, si riporta qui un'analisi di tipo economico mirata a definire i costi di erogazione del servizio da parte di RT.

4.3 Confronto con i costi standard e determinazione della compensazione economica

Il contratto di servizio, considerati i compensi e le percorrenze previste, comporta un compenso chilometrico pari a € 2,67/km, come dalla seguente tabella

Totale contribuzione da contratto	14.362.305
Percorrenza chilometrica	5.372.228
corrispettivo/km	2,67

In termini di costi chilometrici, il costo operativo unitario nel 2025 si attesterà a 3,53 €/km per salire nel 2029 a 3,82 €/km.

Un elemento rilevante nella valutazione dell'adeguatezza dei costi dell'affidamento in-house è il confronto tra i costi di esercizio rilevati dal PEF e dai dati aziendali di piano e quelli previsti dalla normativa per la determinazione dei costi standard.

La disciplina di settore prevede infatti che l'affidamento dei servizi di TPL avvenga tenendo conto del relativo costo standard, al duplice fine di garantirne l'efficiente svolgimento e di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria della relativa gestione.

Specificamente, l'art. 17 del d.lgs. 422/1997, come novellato dall'art. 57 del d.l. 112/2008, convertito in l. 133/2008, dispone che gli Enti affidanti, *“allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono (...) obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio (...) le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard”*. Analogamente, l'art. 27, comma 8 bis, del d.l. 50/2017, convertito in l. 96/2017, stabilisce che *“I costi standard (...) 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”*. A sua volta, l'art. 14, comma 2, della l.r. Liguria 33/2013, prevede che *“gli enti affidanti ricorrono a procedure di affidamento che tengano conto dei costi standard o efficienti e secondo il modello di remunerazione a costo netto per almeno l'80% del servizio, al fine di garantire gli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema, attraverso una gestione dei servizi improntata alla sostenibilità economica e finanziaria ed al miglioramento della qualità”*. Conseguentemente, la Delibera ART 64/2024, all'annesso 8b, contenente lo schema di Relazione di affidamento in house providing del servizio di TPL, richiede la *“descrizione delle modalità di confronto degli esiti del PEF con il “costo standard” di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, con riferimento a ciascuna modalità di servizio interessato e tenuto conto delle relative caratteristiche/peculiarità”*.

Il richiamato d.m. MIT 157/2018 definisce la metodologia di determinazione del costo standard, attraverso una funzione di regressione statistica che tiene conto della velocità commerciale media (espressa in km/h), della quantità di servizio offerta al pubblico (espressa in milioni di bus-km) e dell'ammodernamento del materiale rotabile per la produzione del servizio. Applicando tale metodologia, il costo standard del servizio di TPL esercito da RT, attualizzato al 2024 applicando il tasso di inflazione effettivo, sulla base dell'indice dei prezzi al consumo ISTAT – NIC072 specifico del settore (come previsto dall'art. 10 del decreto), è pari a € 4,38/bus-km, cui corrisponde, in attuazione dell'art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997 (che prevede che il 35% dei costi operativi sia coperto dai ricavi da traffico), un corrispettivo standard di € 2,85/bus-km, come dettagliato nella seguente tabella.

Servizio	Urbano Imperia	Urbano Sanremo	Urbano Altro	Interurbano	Totale
Produzione bus-km	726.376,69	893.281,57	245.586,82	4.028.859,86	5.894.104,93
Velocità commerciale media km/h	20,39	16,09	18,82	24,70	22,62
Velocità commerciale corretta	20,39	17,00	18,82	24,70	22,75

Funzione di regressione per determinazione costo standard

Costante	13,89270	13,89270	13,89270	13,66560	13,73747
1° fattore	-12,07447	-10,06910	-11,14424	-14,62878	-13,47776
2° fattore	1,72120	0,00000	0,92279	3,91356	2,92565
3° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
4° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
5° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	-0,08219	-0,05618
6° fattore	0,54051	0,54051	0,54051	0,49668	0,51055
Costo standard €/bus-km - 2017	€ 4,08	€ 4,36	€ 4,21	€ 3,36	€ 3,64
Coefficiente di aggiornamento (numero indice 2024 Istat NIC072, media annua, base 2017=100)					1,20
Costo standard €/bus-km - 2024					€ 4,38

Determinazione corrispettivo contrattuale standard

Corrispettivo standard €/bus-km - 2017	€ 2,37
Corrispettivo standard €/bus-km - 2024	€ 2,85

Confrontando il corrispettivo derivante dai costi standard e quello derivante dallo sviluppo del PEF nell'ambito di questo affidamento vediamo che si evidenzia un minor costo per l'Ente Affidante di più del 5%. Considerando che il corrispettivo contrattuale poi è di 2,67 €/bus km, il vantaggio sale a più del 6%.

Differenziale tra corrispettivo contrattuale standard e corrispettivo contrattuale e da PEF

Corrispettivo standard €/bus-km - 2024	€ 2,85
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€ 2,69
Differenziale monetario €/bus-km	-€ 0,16
Differenziale percentuale €/bus-km	-5,5%
Corrispettivo contrattuale €/bus-km - 2025 - 2029	€ 2,67
Differenziale monetario €/bus-km	€ 0,18
Differenziale percentuale €/bus-km	6,2%

Per completezza, può essere riportata anche la determinazione del costo standard operata dalla Regione Liguria in seno al "Programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale" approvato con del. C.R. Liguria 7/2017. In questo caso, sulla base di una metodologia analitica, riferita ai dati di esercizio delle aziende liguri di TPL, sono stati determinati nel 2012 e aggiornati al 2015 tre profili di costo: CS0 = costo attuale; CS1 = costo standard di primo livello (razionalizzato); CS2 = costo standard di secondo livello (di massima efficienza).

Attualizzando i dati al 2024, sulla base dell'indice dei prezzi al consumo ISTAT – NIC072 (come previsto dal par. 1.6.2. del Programma regionale), si ottengono costi standard compresi tra € 4,00/bus-km e € 4,86/bus-km, con corrispondenti corrispettivi standard compresi tra € 2,60/bus-km e € 3,16/bus-km. Sebbene il Programma regionale suggerisca prudentemente di utilizzare quest'ultimo dato ai fini del primo affidamento successivo alla sua approvazione, assumendo i valori medi di costo e corrispettivo standard, si ottengono, come dettagliato nella seguente tabella, rispettivamente € 4,35/bus-km e € 2,82/bus-km, con risultanze sovrapponibili a quelle conseguenti all'applicazione della metodologia ex d.m. MIT 157/2018, che, in ogni caso, rappresenta il termine di riferimento accolto dalla legislazione in materia.

Livelli di costo 2015	Urbano	Interurbano	Totale
CS0 - costo attuale	4,31	3,89	4,00
CS1 - costo standard primo livello	3,78	3,30	3,43
CS2 - costo standard secondo livello	3,75	3,12	3,29

Coefficiente di aggiornamento (numero indice 2024 Istat NIC072, media annua, base 2015=100)	1,216
CS0 - costo attuale aggiornato 2024 €/bus-km	€ 4,86
CS1 - costo standard di primo livello aggiornato 2024 €/bus-km	€ 4,17
CS2 - costo standard di secondo livello aggiornato 2024 €/bus-km	€ 4,00
CS2 - costo standard di secondo livello aggiornato 2024 €/bus-km	€ 4,35

Determinazione corrispettivo contrattuale standard, ai sensi dell'art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997:

Corrispettivo standard €/bus-km - 2024 su base CS0 (65%)	€ 3,16
Corrispettivo standard €/bus-km - 2024 su base CS1 (65%)	€ 2,71
Corrispettivo standard €/bus-km - 2024 su base CS2 (65%)	€ 2,60
Corrispettivo standard €/bus-km - 2024 su media CS (65%)	€ 2,82

Anche considerando questa metodologia di calcolo, il corrispettivo previsto dal PEF per l'affidamento risulta inferiore di quasi il 5% rispetto a quello previsto a costi standard come si vede dalla seguente tabella. Anche in questo caso, considerando il corrispettivo effettivo contrattuale il differenziale sale al 5,5%, con un ulteriore maggior vantaggio per l'Ente Affidante.

Differenziale tra corrispettivo contrattuale standard e corrispettivo contrattuale e da PEF

Corrispettivo standard €/bus-km - 2024	€ 2,82
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€ 2,69
Differenziale monetario €/bus-km	-€ 0,13
Differenziale percentuale €/bus-km	-4,8%
Corrispettivo PEF €/bus-km - 2025 - 2029	€ 2,67
Differenziale monetario €/bus-km	€ 0,15
Differenziale percentuale €/bus-km	5,5%

Il costo totale di produzione chilometrica negli anni di piano, come calcolato applicando la metodologia di redazione del PEF, risulta pari a 3,88 €/bus km 2025 per salire fino a 4,28 €/bus km nel 2029, con un aumento medio annuo del 2,5%.

Confrontando il costo totale chilometrico di affidamento con l'andamento dei costi standard attualizzati al tasso di inflazione programmata per il 2025 (1,8%) proiettato su tutti gli anni dell'affidamento, si ottiene la seguente tabella.

	2025	2026	2027	2028	2029
Costo km come da PEF e PEA	3,88	4,01	4,13	4,20	4,28
Costo standard ex DM 157/2018 rivalutato	4,43	4,51	4,59	4,67	4,76
Costo standard ex del CR 7/2017 rivalutato	4,40	4,48	4,56	4,64	4,72

Come si vede il costo totale di produzione previsto è stabilmente sotto i limiti dei costi standard, per una percentuale che va dal 10% al 12%, quindi piuttosto significativa.

Sul versante della contribuzione, sempre facendo riferimento ai costi standard, poiché il 35% dei costi chilometrici, ai sensi del Dlgs 422/1997, dovrebbe essere coperto dai ricavi tariffari, il massimo contributo chilometrico secondo la metodologia di calcolo dei costi standard confrontato con il contributo risultante da PEF si presenta come mostrato nella seguente tabella.

	2025	2026	2027	2028	2029
Contributo km come da PEF	2,69	2,69	2,69	2,69	2,69
Contributo km previsto a CdS	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
Contributo max. ex DM 157/2018 rivalutato	2,88	2,93	2,98	3,04	3,09
contributo max ex del CR 7/2017 rivalutato	2,86	2,91	2,96	3,02	3,07

Come si vede il contributo chilometrico è stabilmente inferiore a quello standard; grazie al nuovo Accordo di Programma stilato da Provincia di Imperia, Regione Liguria e Comuni dell'ATO imperiese, lo storico livello di contribuzione del passato, fermo dal 2017 a 2,07 €/km è stato aggiornato, allineandolo a un valore più sostenibile. Negli anni, tenendo conto dei processi inflattivi, il valore del contributo, che resta costante nell'arco temporale dell'affidamento, si discosta dal contributo massimo.

Si può quindi concludere che i termini economici dell'affidamento non solo rispettano tutti i vincoli di norma, ma presentano un profilo di economicità rispetto ai costi standard previsti sia dalla norma nazionale sia da quella regionale.

4.4 Analisi comparativa dei costi

Ai fini di un'analisi comparativa dei costi aziendali (e quindi delle condizioni di affidamento, essendo il corrispettivo calcolato seguendo le metodologie ART sulla base dei costi operativi) si può fare riferimento al recente rapporto ASSTRA - Intesa San Paolo "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale" del 2024. Esso risulta particolarmente significativo poiché analizza un campione di ben 92 imprese stratificato per dimensione e collocazione geografica.

I costi operativi unitari per vettura km rilevati nel rapporto per il servizio misto nel Nord Ovest, come nel caso di RT, e che si riferiscono al 2023, hanno un valore mediano compreso tra 3,3 e 3,6 €/vett. Km come mostrato in tabella.

Tabella 12 – Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani)

	2021	2022	2023
Nord-Ovest			
Costo operativo per vettura-km	3,3	3,6	3,6
Costo operativo per passeggero	6,8	5,3	5,5
Nord-Est			
Costo operativo per vettura-km	3,4	3,6	3,5
Costo operativo per passeggero	2,8	2,4	2,1
Centro			
Costo operativo per vettura-km	4,0	4,4	4,9
Costo operativo per passeggero	3,8	3,9	2,9
Sud			
Costo operativo per vettura-km	3,1	3,3	3,4
Costo operativo per passeggero	8,5	6,7	6,6

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Il costo RT è stato stabilmente attorno tra 3,01 e 3,05 €/vett. Km. tra il 2022 e il 2024, quindi stabilmente inferiore anche ai valori minimi registrati dall'indagine. Anche nel periodo di piano, per il 2025 il costo si attesta attorno ai 3,5 €/vett. Km scontando vari aumenti tra cui quello del CCNL, del carburante e dell'RCA auto.

Il costo operativo per passeggero nel 2023 è stato di 4,34 €/passeggero, anche in questo caso inferiore ai valori registrati da ASSTRA. Nel periodo di affidamento il costo a passeggero tende a calare da 4,33 nel 2025 fino a 3,79, in virtù dell'aumento dei trasportati.

Su poi si analizza la distribuzione statistica di questi costi su scala nazionale (riportata nella seguente tabella), si vede come il costo chilometrico di RT si è posizionato nel 25° percentile. Il costo per passeggero sale invece nella fascia tra il 50° e il 75° percentile a causa della bassa frequentazione che il servizio registra nell'area dell'entroterra, fenomeno peraltro comune a tutta l'area del nord-ovest, come si evince dalla precedente tabella.

Tabella 10 – Costi operativi unitari (in euro)

	2021	2022	2023
25° percentile			
Costo operativo per vettura-km	2,9	3,0	3,2
Costo operativo per passeggero	2,1	1,7	1,5
Valori mediani			
Costo operativo per vettura-km	3,5	3,7	3,7
Costo operativo per passeggero	3,6	3,1	2,9
75° percentile			
Costo operativo per vettura-km	5,2	5,7	5,7
Costo operativo per passeggero	8,3	6,1	6,3

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Questa analisi evidenzia come i problemi economici che l'azienda ha affrontato nel passato non fossero legati a diseconomie di gestione ma soprattutto ad un inadeguato livello di contribuzione, fermo da lungo tempo e non sufficiente a coprire i costi aumentati nel corso degli anni.

4.5 Confronto con i valori di base d'asta

Come già ricordato al punto 2 della relazione, la determinazione tramite PEF (con il metodo dell'EBIT margin da applicare secondo quanto determinato dalla delibera 177/2024) del valore a base d'asta per la gara di affidamento del servizio così come da Programma di Esercizio, fornisce un valore quinquennale di circa € 77.100.000 contro un valore contrattuale di circa € 71.800.000. con un risparmio di circa € 5.300.000 nel periodo di affidamento. Considerato lo sforzo economico compiuto dagli Enti sottoscrittori dell'accordo di programma per arrivare al sottoscritto aumento di contribuzione, questo risparmio costituisce un elemento di grande importanza.

4.6 Scenario dell'offerta potenzialmente interessata

È già stata illustrata la situazione della domanda che potrebbe essere potenzialmente interessata alla gestione del servizio nel bacino. Riassumiamo i principali punti che portano a non riscontrare da parte degli operatori un interesse verso il servizio nel bacino.

- Le aziende presenti sul territorio ligure, negli altri ATO, gestiscono il servizio sulla base di un affidamento in house per cui non sarebbero in grado di partecipare ad una eventuale gara. Inoltre questa condizione sussiste anche per le aziende che operano oltre confine nel territorio sud orientale della Francia.
- La particolare collocazione territoriale del bacino I fa sì che non sia possibile attivare sinergie produttive e organizzative con altre aziende che abbiano attività al di fuori del bacino stesso, per

cui la presenza di eventuali operatori che gestiscano altri servizi difficilmente porterebbe a economie di scala.

- La particolarità del servizio gravato da OSP, più sopra descritto, rende molto poco attrattiva una gran parte del servizio extraurbano che opera in ambiti a domanda debole, a fronte di un servizio potenzialmente redditizio sulla fascia costiera ma che, per le ragioni sopra illustrate, al momento vede una frequentazione bassa. Si tenga presente che dei circa 220.000 abitanti, circa 200.000 risiedono sui 60 km della fascia costiera, a fronte di soli 20.000 abitanti del vasto comprensorio dell'entroterra servito da oltre 900 km di rete. Ciò fa sì che non risulti conveniente da parte dell'Ente Affidante separare in diversi lotti il servizio, e che il complesso del servizio non risulti particolarmente attrattivo sul libero mercato. L'assenza ovvero carenza di concorrenza rispetto all'affidamento del servizio in esame è, peraltro, comprovata dal silenzio degli operatori economici rispetto alla pubblicazione di ben due avvisi di pre-informazione sulla G.U.U.E., ex art. 7, paragrafo 2, Reg. CE/1370/2007 effettuati nelle date del 25/11/2021 e 01/10/2024.
- La situazione economico patrimoniale dell'Azienda

Come illustrato in precedenza l'Azienda è in stato di concordato preventivo in continuità aziendale. La garanzia del buon fine della procedura, e quindi del soddisfacimento degli impegni verso i soggetti terzi della procedura, è anche legata alla continuità aziendale, che produrrà una parte della liquidità necessaria. Quindi l'affidamento in house rappresenta anche una fondamentale cautela finanziaria per la Provincia in qualità di Ente proprietario e per i creditori.

In questo quadro il nuovo accordo di programma definito, con l'adeguamento dei corrispettivi mette l'azienda in un quadro di stabilità economica che garantirà sia una gestione equilibrata sia i flussi di cassa necessari.

Infine, la compensazione economica risultante dal PEF redatto secondo gli schemi di cui agli Annessi 5a e 5b della Delibera ART n. 154/2019 (come da ultimo modificata), prevede un margine di utile ragionevole che sarà impiegato dall'Azienda per consolidare la patrimonializzazione e per sostenere gli sforzi di miglioramento che il nuovo contratto di servizio prevede (si veda il punto 5 di questa relazione).

4.7 La prospettiva di apertura al mercato

Come già illustrato la Provincia, durante l'espletamento di questo affidamento in house, perseguirà una tendenziale completa apertura al mercato con la messa a gara dell'intero servizio. Il periodo di affidamento in house è quindi funzionale a far sì che la Provincia possa consolidare le proprie competenze e capacità secondo un programma di strutturazione degli Uffici delegati alla pianificazione e al controllo del TPL. L'attività di monitoraggio e di raccolta dati che Provincia opererà in questo periodo sarà di fondamentale importanza per colmare l'attuale carenza di informazioni esaustive in merito (carichi per linea, matrici O/D; ecc.) e fornirà gli elementi per la programmazione del servizio che sarà oggetto del futuro affidamento. In questo senso, come più ampiamente illustrato al punto 8.3 di questa relazione, la Provincia ha già avviato il processo di potenziamento degli organici destinati agli uffici di programmazione e di controllo del TPL. A prescindere dalle ovvie funzioni di controllo del contratto di servizio, saranno messe a punto procedure di reporting e di acquisizione dati operativi, anche sfruttando le potenzialità del nuovo sistema SBE/AVM, mirati a costruire un preciso quadro della domanda e della rispondenza del servizio alla domanda attuale e potenziale. Inoltre saranno sistematicamente eseguite analisi di qualità rilevata e percepita al fine non solo

di controllare la qualità del servizio reso al pubblico ma anche di affinare gli standard di qualità richiesti in vista della messa a gara del servizio.

Per il complesso delle ragioni riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento in house, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze e gli obiettivi di mobilità pubblica sopra indicati.

5 Esiti della procedura di consultazione

Secondo quanto previsto dalla delibera ART 154/2019 e dalle sue successive modifiche, la Provincia di Imperia ha svolto la procedura di consultazione coinvolgendo i seguenti stakeholder:

- Gestore attuale;
- Comuni ricompresi nel Bacino I di competenza;
- Associazioni dei consumatori e degli utenti;
- Associazioni di categoria

Il gestore uscente nell'ambito della presente procedura di affidamento in house ha fornito tutta la documentazione relativa alla gestione del servizio, alla disponibilità dei beni strumentali, alla disciplina del personale ed ai risultati delle precedenti gestioni.

Nel mese di ottobre 2024 è stata convocata l'Assemblea dei Sindaci destinata al tema dell'affidamento in house che ha trattato molteplici temi tra cui quello della necessità di aggiornamento dell'Accordo di Programma e delle relative compensazioni, di necessarie modifiche al servizio e dei livelli di qualità del servizio stesso. A partire da questa consultazione, diversi temi specifici relativi a modifiche al servizio sono stati poi oggetto di approfondimento con incontri mirati con i soggetti maggiormente interessati. Inoltre sono stati svolti specifici incontri con le singole Amministrazioni in merito all'aggiornamento dell'Accordo di Programma, e alle condizioni di qualità.

Nel seguito si riportano le date salienti degli incontri svolti:

17.10.2024	Assemblea Sindaci Villa Nobel a Sanremo – Monotematica su procedura affidamento in house servizio TPL	Sindaci/delegati comunali partecipanti: Partecipanti 34 sui 66 Comuni dell'Ambito in rappresentanza di 170.606 abitanti
13.12.2024	Nuovo contratto di servizio TPL	Provincia - Azienda - Sindaco Sanremo
	Nuovo contratto di servizio TPL	Provincia - Azienda - Sindaco Andora
28.11.2024	Progetto ALCOTRA	Regione – Provincia – Azienda
16.12.2024	Servizi aggiuntivi eventuali per collegamento nuova stazione Diano Marina da inserire nel Contratto di Servizio post in house	Provincia – Azienda - Sindaci del Golfo Dianese: Diano Marina – San Bartolomeo Mare – Cervo – Andora – Diano Arentino – Diano Castello – Villa Faraldi.
18.12.2024	Ulteriori servizi aggiuntivi da inserire nel CdS in house – Nuovo Accordo di Programma	Provincia – Azienda - Sindaci del Golfo Dianese: Diano Marina – San Bartolomeo Mare – Cervo – Andora – Diano Arentino – Diano Castello -
4.1.2025	Definizione collegamento nuova stazione Diano Marina da inserire in	Provincia – Azienda – Comune di Andora

	ADP e CdS	
13.1.2025	Definizione collegamento valle Armea da inserire in ADP e CdS	Provincia – Azienda – Comune di Sanremo
[inserire data]	Definizione collegamento nuova stazione Diano Marina da inserire in ADP e CdS	Provincia – Azienda – Comune di Andora
[inserire data]	Definizione servizi aggiuntivi da inserire in ADP e CdS	Provincia – Azienda – Comune di Taggia
27.1.2025	Progetto ALCOTRA	ANCI - Regione – Provincia – Azienda

Sono poi state consultate le associazioni dei consumatori attive sul territorio (Assoutenti, Federconsumatori, Adiconsum, ADOC, Codacons, Lega Consumatori) e sono state coinvolte anche le associazioni di categoria (Confesercenti, Confcommercio, Confartigianato, Confindustria, Coldiretti, Confederazione Italiana Agricoltori, Confagricoltura Liguria, Confederazione Nazionale Artigianato e Piccola e Media Impresa). Sono state tenute due sedute di consultazione presso la sede della Provincia in data 5 marzo 2025 e 10 marzo 2025; durante l'incontro sono stati condivisi gli obiettivi della procedura di Affidamento in house con particolare riguardo alle tematiche di eventuali modifiche e integrazioni al servizio, della sua affidabilità, della puntualità e della accessibilità alle PMR. Da queste consultazioni sono emersi in particolare alcuni temi che trovano poi riscontro in alcuni degli obiettivi di miglioramento previsti per l'azienda nel periodo temporale di affidamento, ed in particolare i seguenti.

- Servizi mirati per il turismo, che ha una particolare importanza nel comprensorio imperiese. Sulla costa si tratta di intensificazioni nei periodi di maggiore affluenza o di servizi speciali in coincidenza con eventi importanti; per l'entroterra si tratta soprattutto della possibilità di trasporto biciclette. Il tema dell'intensificazione del servizio sulle tratte con maggiore domanda soprattutto nel periodo estivo sarà oggetto di valutazione sulla base del monitoraggio della domanda e dei carichi e potrà trovare spazio in una modifica del Programma di esercizio concordata tra EA e IA nel quadro delle regole del CdS.
- Sempre in relazione al turismo (ma non solo) è emersa la necessità di migliorare l'informazione all'utenza, con l'impiego delle tecnologie ICT, tema che è stato diffusamente trattato nell'ambito di questa relazione, e che è rappresenta uno degli obblighi contrattuali per l'azienda, legato al menzionato progetto regionale SBE/AVM. In questo quadro inoltre le fermate saranno dotate di pannello informativo recante la codifica della fermata. È emerso il tema della qualità delle attrezzature di fermata, disomogenea e talvolta non adeguata. Il problema andrà però affrontato in sede amministrativa dato il regime di proprietà di questo materiale che non afferisce all'azienda ma ai singoli Comuni.
- Una maggiore flessibilità dei servizi nelle aree a domanda debole, in modo tale da poter erogare solo quei servizi che risultino necessari; in questo senso va il previsto studio che dovrà analizzare il possibile allargamento di servizi flessibili (DRT o simili) ad altre realtà territoriali oltre quella già individuata.
- Un migliore collegamento tra ferro e gomma nelle principali stazioni ferroviarie per favorire l'integrazione e l'intermodalità. Questo elemento rappresenta un obiettivo aziendale e si è già in parte concretizzato con la realizzazione del terminal presso la stazione di Andora. Queste azioni proseguiranno come illustrato al punto 8.1 della relazione.
- Istituzione, in occasione di grandi manifestazioni al fine di non congestionare il traffico urbano, di servizi di bus navetta dai parcheggi periferici al centro città e servizi extraurbani aggiuntivi per offrire un'alternativa all'utilizzo dell'autovettura. La materia è di competenza congiunta dei Comuni costieri del comprensorio, della Provincia e dell'azienda. Eventuali modifiche al

Programma di Esercizio per includere questi servizi mirati saranno oggetto di approfondimenti e potranno trovare nel quadro delle regole del CdS.

- Istituzione di collegamenti diretti con le regioni limitrofe ed in particolare con il Principato di Monaco e gli Aeroporti di Nizza e di Cuneo. La materia non è di esclusiva competenza della Provincia in qualità di EA e andrà affrontata in prima battuta ambito regionale, con una attenta valutazione della potenziale utenza di questi servizi. Una prima azione in questa direzione è però in atto con il recente progetto comunitario ALCOTRA in fase di sviluppo che prevede il collegamento Imperia – Arma di Taggia – Ventimiglia – Roquebrune, servizi mirati per i lavoratori, in collaborazione con le Associazioni di Categoria, anche nel quadro dei Piani di Spostamento Casa Lavoro. La competenza in merito è dei singoli Comuni verso i quali sarà svolta opera di sensibilizzazione.
- La necessità di un'azione di comunicazione verso la cittadinanza per migliorare l'immagine del TPL e per comunicare le importanti modifiche e innovazioni già in essere e previste, al fine di aumentare l'utenza e fidelizzarla.

6 Disciplina beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali, in conformità alle indicazioni della Delibera ART 154/2019, distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

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

1. condivisibilità;
2. non sostituibilità;
3. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
4. dominanza.

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

1. non condivisibilità,
2. non sostituibilità,
3. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

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

Il fine primario della classificazione dei beni strumentali è quello di garantire un corretto passaggio dei beni strumentali all'esercizio da GU a IA.

Nel caso specifico di questo affidamento in house, l'azienda affidataria RT S.p.A. è la stessa azienda che gestisce attualmente il servizio di TPL nella Provincia di Imperia. Non sussistono complessità in ordine al trasferimento dei beni strumentali in questa procedura.

Diamo comunque per completezza una panoramica dell'insieme di beni strumentali utilizzati per l'espletamento dei servizi e del loro atteso sviluppo nell'arco dell'affidamento.

In merito la Misura 3 della Delibera ART 154/2019 attribuisce all'Ente Affidante il compito di individuare l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento. Tale elenco deve essere classificato in base alle seguenti tre categorie:

- Materiale rotabile utilizzato per l'esercizio dei servizi;

- Reti, impianti e infrastrutture:
 - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori;
 - impianti di fermata presenti sulla rete;
 - autostazioni e nodi di interscambio;
- Altri beni mobili (ICT):
 - sistemi AVM;
 - sistemi di bigliettazione elettronica (SBE);
 - altre tecnologie di bordo.

6.1 Materiale rotabile

La flotta destinata al servizio di TPL nel Bacino di Imperia al 31/1/2025 è composta da 118 autobus, di cui 51 urbani e 67 interurbani, con un'età media di 10,82 anni, appartenenti a diverse classi ambientali.

Dei suddetti autobus, 5 urbani e 4 interurbani sono di proprietà, rispettivamente, del Comune di Imperia e della Provincia di Imperia, mentre gli altri sono di proprietà aziendale. La tabella seguente riporta la composizione della flotta attualmente operativa nel servizio TPL.

Flotta operativa (mezzi assicurati) al 31 GENNAIO 2025		
1.b	Urbani	51
1.b.3	- di cui: EURO 3	4
1.b.4	- di cui: EURO 4	11
1.b.5	- di cui: EURO 5	14
1.b.6	- di cui: EURO 6	12
1.b.7	- di cui: EEV	2
1.b.8	- di cui: EL	8
1.b.9	- di cui: FC	0
1.b.10	Età media	10,81

Flotta operativa (mezzi assicurati) al 31 GENNAIO 2025		
1.c	Interurbani	67
1.c.1	- di cui: EURO 1	0
1.c.2	- di cui: EURO 2	3
1.c.3	- di cui: EURO 3	11
1.c.4	- di cui: EURO 4	9
1.c.5	- di cui: EURO 5	11
1.c.6	- di cui: EURO 6	33
1.c.7	- di cui: EEV	
1.c.8	- di cui: EL	0
1.c.9	- di cui: FC	0
1.c.10	Età media	10,82

Tutto il materiale rotabile va considerato indispensabile per lo svolgimento del servizio; tale valutazione è stata effettuata sulla base del numero di mezzi ritenuti necessari per effettuare il servizio, che richiede 99 bus alla presa del servizio della punta mattutina e del numero di bus di scorta, che deve tener conto delle differenti tipologie di mezzo e della dislocazione dei depositi che sono 3 distribuiti nel territorio provinciale.

La tabella seguente riporta il numero di autobus in uscita dai depositi nella punta mattutina.

	IMPERIA	SANREMO	XXMIGLIA
12 METRI LINEA	13	15	
10,5 METRI LINEA	1		1
URBANO PICCOLO	3		
URBANO MEDIO	7	17	2
URBANO GRANDE	3		
RADIALE PICCOLO	13	2	4
RADIALE MEDIO	7	5	6
TOTALE	47	39	13

Per quanto riguarda il titolo di disponibilità, il materiale rotabile di proprietà degli Enti Locali è messo a disposizione dell'affidatario mediante accordo di comodato d'uso gratuito; per quelli già di proprietà aziendale, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità, in quanto già in disponibilità dell'affidataria.

Nel corso dell'affidamento, è previsto il rinnovo di parte del materiale rotabile, fruendo, in particolare, di cofinanziamenti locali, regionali o statali, già previsti per € 5,4 milioni, che, integrati con una quota di finanziamento aziendale nell'ordine di € 220.000, consentiranno l'acquisto di n. 19 nuovi autobus, di cui 12 elettrici e 7 a gasolio EURO 6.

La previsione di investimenti per il rinnovo del parco è riportata nella tabella seguente:

TIPO	Lunghezza	2025	2026	2027	2028	2029	TOTALE
INTERURBANI							
Elettrici lunghi	12m	1					1
Gasolio	12m	3					3
Gasolio medi				2	2		4
TOTALE Int		4	0	2	2	0	8
URBANI							
Elettrici medi	9m		3				3
Elettrici	9m		4		4		8
TOTALE urbani			7	0	4	0	11
TOTALE		4	7	2	6	0	19

6.2 Reti impianti e infrastrutture

Alla data del 31 gennaio 2025 RT dispone di 3 depositi a Imperia, Sanremo e Ventimiglia e di una piccola rimessa a Pieve di Teco.

Nel seguito si riporta una breve descrizione di questi beni.

- **Deposito di Imperia** di proprietà RT sito in Via Nazionale 365, dispone di circa 11.000 mq di piazzali e spazi coperti per oltre 2.400 mq (officina, carrozzeria, impianto collaudi, impianto di rifornimento, impianto di lavaggio, depuratore, magazzino centrale, uffici, archivi etc.).
- **Deposito di Ventimiglia** in locazione, sito in località Bevera, costituito da un capannone di 1.350 mq e un'area scoperta di circa 1.000 mq; si tratta di una rimessa in cui saranno svolte solo operazioni di pulizia interna dei bus.
- **Deposito di Sanremo** ceduto a terzi alla fine del 2024 nell'ambito della procedura concordataria. Sito in Corso Cavallotti 362, da rilasciare presumibilmente entro fine anno. Consta di circa 6.000 mq di piazzali, impianto di rifornimento (due cisterne da 15.000) impianto di lavaggio e spazi coperti per circa 1500 mq (officina, magazzino, uffici, spogliatoi e locali di servizio).
- **Rimessa di Pieve di Teco** di proprietà RT ma ricompreso nella parte liquidatoria del Concordato e non ancora venduta. Ad oggi ospita 5 mezzi di piccole dimensioni.

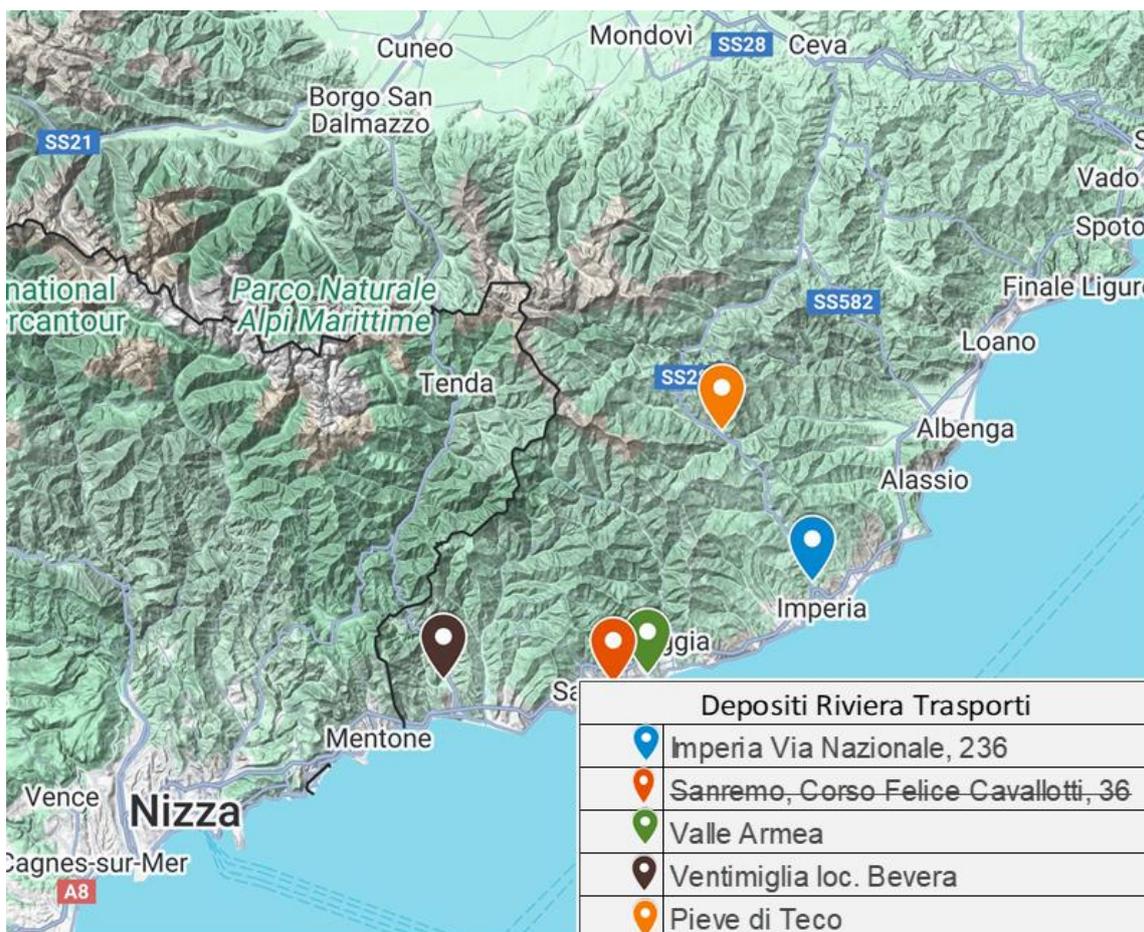
L'alienazione dei beni legata alla procedura concordataria ha impegnato l'Azienda in una revisione del proprio sistema logistico. A regime (fine 2025) sono previsti tre depositi:

- **Deposito di Imperia**, con le caratteristiche sopra riportate: di proprietà RT sito in via Nazionale 365, dispone di circa 11.000 mq di piazzali e spazi coperti per oltre 2.400 mq (officina, carrozzeria, impianto collaudi, impianto di rifornimento, impianto di lavaggio, depuratore, magazzino centrale, uffici, archivi etc.).
- **Deposito di Ventimiglia** in locazione, sito in località Bevera, costituito da un capannone di 1.350 mq e un'area scoperta di circa 1.000 mq; si tratta di una rimessa in cui saranno svolte solo operazioni di pulizia interna dei bus.
- **Deposito di Sanremo (nuova sede)**: sarà collocato in Valle Armea presso il compendio immobiliare dell'ex Mercato dei Fiori di proprietà di Amaie Energia, destinato ad ospitare tutte le attività del vecchio deposito. Sono in corso le trattative per definire alcuni aspetti contrattuali tra cui il canone di locazione e le possibili sinergie con Amaie per le attività di officina e lavaggio automezzi.

Ai fini dell'allestimento dei nuovi depositi sono previsti investimenti nell'ordine di € 1,1 milioni, di cui € 400.000 cofinanziati con fondi PNSMS e € 100.000 (oltre IVA) con un contributo straordinario della Provincia di Imperia.

Trattandosi di affidamento al precedente gestore, non sussistono questioni relative al trasferimento dei beni e/o all'adozione delle misure necessarie per la loro messa a disposizione.

La seguente figura mostra in sintesi il sistema logistico RT.



L'attuale esercente del servizio dispone inoltre dei seguenti beni strumentali collegati ai depositi:

- Attrezzatura del deposito di Imperia:

- Impianto di Aria compressa (compressore accumulo distribuzione);
 - Cisterna per gasolio per trazione e relativo impianto di erogazione;
 - Gruppo elettrogeno;
 - Idropultrici normali ed alta pressione;
 - Impianto di lavaggio;
 - Sollevatore oleodinamico;
 - Due Ponti sollevatori bus;
 - Banco prova freni;
 - Impianto di verniciatura e piegatrici per carrozzeria;
 - Smonta-gomme;
 - Attrezzatura varia e minuta;
- Deposito di Sanremo
 - Impianto di lavaggio;
 - Cisterna e impianto di distribuzione gasolio per autotrazione;
 - Sollevatore a colonne;
 - Smonta-gomme;
 - Banco prova freni;
 - Compressore aria compressa;
 - Impianto di lavaggio bus- attrezzatura varia e minuta.

Si noti che solo parte di questa attrezzatura potrà essere riposizionata nel nuovo deposito di Valle Armea.

Impianti di fermata presenti sulla rete

Gli impianti di fermata gestiti da RT sono costituiti unicamente da 2.923 paline di fermata: pensiline e banchine di fermata sono di proprietà delle singole Amministrazioni Comunali che ne curano anche la manutenzione.

Autostazioni e nodi di interscambio

RT S.p.A. utilizza sino ad oggi l'Autostazione di Sanremo che, come previsto dalla Procedura concorsuale, è in fase di alienazione e che potrà essere utilizzata sino al termine del 2025.

È previsto un investimento per la realizzazione di un Hub di mobilità alla stazione di Imperia, che sarà realizzato nel 2026

6.3 Altri beni mobili - ICT e SBE

Regione Liguria sta completando il progetto di bigliettazione elettronica per tutto il servizio di TPL ligure.

Nell'ambito di questo progetto sarà realizzato anche un sistema di monitoraggio del servizio ((AVM) in grado di monitorare le flotte di bus e l'intero servizio.

Nel corso degli ultimi mesi del 2024 la totalità del parco autobus RT S.p.A. operante nel Bacino di Imperia è stata attrezzata sia per la bigliettazione elettronica sia con i dispositivi AVM. Si prevede che la messa in servizio del sistema sul territorio imperiese sia avviata nel secondo trimestre 2025 e completata entro fine anno.

In parallelo sarà realizzata una centrale operativa presso l'Azienda per il monitoraggio e la gestione del servizio.

Si noti che ad oggi 37 bus sono già dotati di conta-passeggeri che potrà essere collegato al sistema in fase di installazione consentendo in tal modo una verifica dell'utilizzo del TPL provinciale e la individuazione di eventuali criticità dovute al sovraccarico.

Sono in corso le forniture per il Sistema di Bigliettazione Elettronico (SBE), che presumibilmente entrerà in funzione nel primo semestre del 2026.

Gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria saranno a carico delle Imprese Affidatarie.

6.4 Monitoraggio degli investimenti

Come visto l'Azienda opererà investimenti nei 5 anni dell'affidamento mirati soprattutto al rinnovamento della flotta e al suo equipaggiamento con sistemi elettronici di supporto alla gestione e di bigliettazione (questi ultimi nel quadro del progetto della Regione Liguria che coinvolge tutte le aziende liguri) e all'adeguamento del sistema logistico delle rimesse.

Il piano di investimenti è stato temporizzato con precisione e prevede per ognuno degli anni di affidamento chiari obiettivi di investimenti. Inoltre il CdS prevede una serie di impegni per l'Azienda (si veda il seguente capitolo 5), anch'essi temporalmente definiti che saranno anch'essi oggetto di monitoraggio.

Il monitoraggio degli investimenti e dell'avanzamento dei progetti di miglioramento che hanno rilevanza contrattuale sarà eseguito dall'Ufficio della Provincia preposto al controllo del CdS e sarà eseguito nell'ambito dell'attività di monitoraggio del CdS tramite i seguenti metodi:

- relazione semestrale sull'andamento del servizio che sarà redatta dall'Azienda e consegnata alla Provincia in qualità di Ente affidante; la relazione contemplerà uno specifico punto relativo agli investimenti;
- ispezioni periodiche agli impianti e al materiale rotabile;
- accesso alla piattaforma AVM (quando disponibile) per l'analisi dei dati.

7 Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

7.1 Dotazione organica

Il personale preposto all'erogazione del servizio di TPL è inquadrato contrattualmente nel CCNL autoferrotranvieri. L'Azienda ha sottoscritto un contratto integrativo in vigore dal 2015.

Anche il restante personale assegnato ad aree di attività differenti da quella del TPL ha lo stesso inquadramento contrattuale.

L'organico attualmente in forza all'azienda per le attività TPL e le previsioni di andamento sono riportate nella seguente tabella.

PERSONALE	ORGANICO	ORGANICO MEDIO				
	31/12/2024	2025	2026	2027	2028	2029
TPL (IN HP DI SUBAFFIDAMENTO)	267	271	271	271	271	271
Autisti	207	210	210	210	210	210
Addetti all'esercizio	10	10	10	10	10	10
Manutenzione e lavaggio	24	23	23	23	23	23
Amministrativi	26	28	28	28	28	28
SERVIZI TRASPORTO	12	12	12	12	12	12
Autisti	10	10	10	10	10	10
Manutenzione e lavaggio	1	1	1	1	1	1
Amministrativi	1	1	1	1	1	1
REVISIONI E MANUTENZIONI C/TERZI	7	7	7	7	7	7
Manutenzione e revisione	6	6	6	6	6	6
Amministrativi	1	1	1	1	1	1
ALTRE ATTIVITA'	2	2	2	2	2	2
Amministrativi e servizi generali	2	2	2	2	2	2
TOTALE	288	292	292	292	292	292

Al 31 dicembre 2024 l'organico destinato al TPL era complessivamente di 288 persone, di cui 207 autisti destinati al servizio TPL. Il 2024 ha visto una notevole contrazione dell'organico, che non è stata ancora completamente bilanciata da nuove assunzioni, in gran parte per la difficoltà a reperire personale di guida. Questa situazione ha portato ad usufruire in maniera significativa di prestazioni straordinarie.

L'esternalizzazione del servizio prevista per il 2025 ridurrà la necessità di organico interno, come si può vedere dall'andamento del personale nell'arco del periodo di affidamento, lungo il quale si prevede una stabilità del personale, con una crescita contenuta di sole 4 unità rispetto alla situazione a dicembre 2024.

Complessivamente l'organico aziendale, considerando anche le altre attività è al 2024 di 288 unità e sarà di 292 unità alla fine del periodo di affidamento, poiché si considera di mantenere la stabilità anche per quanto riguarda le altre attività aziendali.

7.2 Disciplina del personale

La durata settimanale dell'orario di lavoro per il personale viaggiante è fissata in 39 ore medie settimanali, effettuata sui turni estivi ed invernali. In tale tempo lavorato sono ricompresi tutti i tempi di pre e di post, comprese le verifiche sulla presa macchina e la compilazione di qualsivoglia documento. Nel periodo di "pre", stabilito in dieci minuti, e di "post", stabilito in cinque minuti, il lavoratore deve comunque trovarsi sul posto di lavoro ed espletare le operazioni accessorie di preparazione della macchina.

Regole generali per la composizione dei turni:

Fasce orarie

MATTINALE deve finire entro le ore 14:00

POMERIDIANA non inizia prima delle ore 12:15 e deve terminare entro le ore 22:00

SERALE/NOTTURNA: non inizia prima delle ore 18:00

Turni spezzati:

Il 10% dei turni del personale viaggiante può essere formulato secondo i criteri dettati dalla legge e dalla contrattazione nazionale, con orari spezzati e turni in più riprese, fermo restando che il nastro lavorativo non può, di norma, eccedere le 12 ore. Per i turni spezzati conseguenti, con un nastro lavorativo superiore a otto ore, viene riconosciuto un buono pasto ed un'indennità.

I turni speciali festivi

Pasquetta, Santo Stefano, Capodanno, cui viene aggiunta Pasqua: stabiliti in ore 6.30', con riconoscimento delle maggiorazioni previste a livello nazionale.

Riposi

Il personale viaggiante cui si applica la contrattazione di secondo livello gode di 63 riposi annui, mentre il restante personale viaggiante di 61 riposi.

Per il personale neo assunto è previsto al momento un salario di ingresso con applicazione del solo CCNL (ad eccezione delle indennità riconosciute) e, a decorrere dall'inizio del nono anno di anzianità di servizio, viene applicato integralmente il trattamento normativo ed economico previsto dalla contrattazione collettiva aziendale tempo per tempo vigente. Vista la perdurante difficoltà nel reperire personale di guida, particolarmente accentuato nella realtà territoriale dell'Imperiese, dovuta anche al progressivo assottigliamento dei salari per le dinamiche inflattive, si sta valutando l'abolizione del salario di ingresso, per rendere più appetibile la posizione. La valutazione in merito sarà fatta anche in relazione all'andamento della contrattazione nazionale. In sede di PEF si è tenuto prudenzialmente conto di un aumento del costo del lavoro che coprirà, in funzione delle evoluzioni future, o gli oneri del CCNL o dell'abolizione del salario di ingresso.

8 Obiettivi del CdS

Con l'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale e conseguente stipula del CdS con RT S.p.A., la Provincia di Imperia intende perseguire gli obiettivi di cui alla Misura 16 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, come segue.

In particolare gli obiettivi principali che la Provincia si pone nell'arco dell'affidamento sono i seguenti:

- un incremento significativo dei passeggeri che riporti la frequentazione ai livelli pre-Covid e rafforzi il ruolo del trasporto pubblico nel comprensorio;
- un miglioramento qualitativo del servizio in generale e soprattutto per quanto riguarda l'affidabilità e la puntualità;
- un ammodernamento della flotta in servizio e la conseguente riduzione dell'età media del parco;
- l'introduzione di un sistema di rilevamento della qualità percepita per evidenziare le aree di miglioramento del servizio;
- il rilevamento sistematico di dati relativi alla domanda e ai vari aspetti del servizio (tecnici ed economici) al fine di costruire un'adeguata base di dati idonea alla programmazione del servizio;
- l'introduzione di sistemi flessibili di erogazione del servizio in alcune ambiti a domanda debole del territorio provinciale per incrementare l'efficacia del servizio;
- una modernizzazione del sistema di gestione con l'utilizzo di strumenti tecnologici che permetta all'azienda un migliore controllo in tempo reale del movimento e una chiara visibilità da parte della Provincia del servizio erogato.

Questi obiettivi trovano riscontro puntuale nel CdS in una serie di impegni contrattuali in capo all'azienda e in una dettagliata definizione dei CMQ, come di seguito illustrato. Alle prescrizioni qualitative farà riscontro un sistema di penali definito nel CdS per il non rispetto delle condizioni, a seguito delle attività di monitoraggio e controllo di seguito descritte.

Il presente capitolo riporta una descrizione qualitativa delle caratteristiche del CdS nei suoi vari aspetti, rimandando all'allegato schema di contratto per i dettagli e gli aspetti quantitativi.

8.1 Obiettivi gestionali e CMQ

Questo capitolo riporta gli obiettivi che l'Azienda sarà chiamata a perseguire nell'arco temporale di validità dell'affidamento e che entreranno a far parte del contratto di servizio (CdS).

Gli obiettivi si dividono in due categorie:

- Obiettivi operativi, cioè azioni specifiche di miglioramento dell'assetto, delle dotazioni e delle procedure aziendali che si rifletteranno in un miglioramento delle condizioni di qualità. Questi obiettivi vengono descritti qualitativamente evidenziandone gli impatti sulla qualità.
- Obiettivi di miglioramento della qualità, secondo quanto previsto dalla delibera ART 53/2024 in merito alle CMQ e classificati in conformità agli indicatori ivi indicati.

OBIETTIVI OPERATIVI RIGUARDANTI LA GESTIONE

1. Esecuzione di campagne di rilievi dell'utenza dei servizi articolati per linea e per stagione. La messa a punto del sistema di bigliettazione elettronica darà la possibilità di monitorare il volume di passeggeri trasportati e ricavare alcuni indicatori (passeggeri trasportati per corsa, per linea, per giorno, per fasce orarie, saliti e discesi alle fermate, origine e destinazione degli spostamenti, lunghezza e tempi degli spostamenti, etc.). Nelle more della attivazione di queste funzionalità l'Azienda provvederà a eseguire nel corso del 2025 conteggi saliti e discesi secondo un programma da concordare con la Provincia.
2. A seguito della campagna di rilievi di utenza di cui sopra, nel corso del 2025 e 2026, sarà svolto uno studio per il miglioramento della rete e del servizio con l'obiettivo di adeguarlo sempre più alle mutate esigenze della domanda, alle esigenze di mobilità del territorio, e con il fine di rimediare al progressivo peggioramento dei tempi di percorrenza che si registra sulle linee portanti della costa a causa dei fenomeni di congestione riducendo al minimo il numero di corse perse e garantendo regolarità e affidabilità del servizio. Questo lavoro sarà anche mirato alla definizione della rete e del servizio che sarà posto a gara al termine del periodo di affidamento in house.

Sono obiettivi specifici le seguenti azioni.

- i. L'istituzione di nuove modalità di esercizio in alternativa al tradizionale servizio di linea e, in particolare servizi a chiamata per le aree a domanda debole e nelle fasce orarie di morbida, estendendo ad altre aree l'esperienza avviata in Valle Arroscia nell'ambito del Progetto Aree Interne. Il servizio a chiamata consente di ottenere una maggiore efficacia del servizio (le corse sono effettuate solo nel caso in cui ci sia una prenotazione da parte degli utenti), quindi un miglioramento del load factor; sul piano economico, si può ottenere un risparmio sui costi di rotolamento per le eventuali corse non erogate in assenza di prenotazioni; nel corso della validità del Piano l'obiettivo aziendale è di valutare l'estensione dei servizi a chiamata (in sostituzione dei servizi di linea) in almeno due ambiti a domanda debole. Le analisi sui vari bacini saranno eseguite progressivamente in funzione delle aree che a partire dall'analisi dei dati sembreranno più adeguate.
- ii. Miglioramento dell'interconnessione modale gomma-ferro, ovvero:

- Entro la metà del 2025: collegare con servizi diretti tutte le stazioni ferroviarie del Ponente ligure, in particolare con lo spostamento del capolinea di Andora presso la stazione ferroviaria della città stessa;
 - Entro fine 2025: creare un hub del trasporto pubblico urbano ed extraurbano di circa 2.000 mq presso la stazione ferroviaria di Imperia con la promozione del progetto da parte del Comune di Imperia;
 - entro 2026 (nel caso il progetto venga finanziato): valutare, nell'ambito del progetto ALCOTRA Mobilità e Trasporto pubblico transfrontaliero, di cui la Provincia di Imperia è capofila, il transito di tutti i servizi di TPL presso la stazione ferroviaria di Ventimiglia creando un importante hub per l'interconnessione transfrontaliera;
 - entro 2026 (nel caso il progetto venga finanziato): studiare, progettare e sviluppare, sempre nell'ambito del progetto ALCOTRA, la possibile integrazione del servizio urbano di Ventimiglia con quello di Mentone.
3. Portare a termine il progetto promosso dalla Regione Liguria di installazione del sistema AVM e di bigliettazione elettronica con gli obiettivi di:
- i. allestire una centrale operativa per il coordinamento del servizio
 - ii. avviare il monitoraggio del servizio su tutte le linee
 - iii. introdurre la bigliettazione elettronica
 - iv. introdurre l'utilizzo dei conta-passeggeri (già disponibili su parte della flotta) e progressivamente dotare l'intera flotta di questi dispositivi
 - v. garantire alla Provincia un accesso in tempo reale a specifiche viste dei dati ai fini di monitorare il servizio (si veda la descrizione del PAD)
 - vi. produrre una reportistica di dettaglio del servizio erogato.

Questa azione avrà un impatto benefico sulla puntualità e regolarità del servizio (benché non risolve ovviamente i problemi legati alla congestione). La piena operatività del sistema dipende in gran parte da Regione Liguria che coordina il progetto; si ipotizza comunque che possa essere raggiunta al più tardi entro la metà 2026.

4. Realizzazione di un sistema di informazione in real time all'utenza, utilizzando le informazioni trasmesse dal sistema AVM alla centrale operativa aziendale. L'obiettivo è quello di informare in tempo reale gli utenti circa lo stato del servizio in generale e della propria corsa in particolare (orario d'arrivo, eventuale ritardo, eventuali modifiche di percorso). Tali informazioni potranno essere rese agli utenti mediante due sistemi:
- i. gli smartphone, utilizzando una apposita App dedicata;
 - ii. sarà valutata l'opportunità di dotare le principali fermate della rete di "paline intelligenti" in grado di visualizzare le previsioni di arrivo e altri messaggi. La valutazione di opportunità è legata al rilevante investimento e agli elevati costi di manutenzione a fronte della fruibilità ormai generalizzata della app su smartphone.

La realizzazione dell'app è prevista per il 2026, successivamente al consolidamento delle funzionalità e dei dati forniti dal sistema di bigliettazione elettronica.

5. A seguito dell'attivazione del sistema di bigliettazione elettronica e della disponibilità di dati esaustivi sulla frequentazione, sarà eseguito uno specifico studio per il superamento dell'attuale sistema

tariffario a zone e l'introduzione di un nuovo sistema su base chilometrica (a consumo oppure a fasce).

Il nuovo sistema tariffario mirerà a :

- i. integrare pienamente il servizio urbano, extraurbano e in una prospettiva di più lungo periodo anche quello ferroviario;
- ii. offrire tariffe in grado di fidelizzare l'utenza intervenendo sul valore degli abbonamenti (rimodulazione dell'abbonamento annuale e mensile per studenti, abbonamenti stagionali dedicati ai turisti);
- iii. introdurre, sperimentalmente, agevolazioni selettive per alcune fasce sociali (over 65, under 14) e per le fasce orarie di morbida (indicativamente 9-12 e 15-17);
- iv. prevedere, eventualmente, anche il contestuale incremento del valore del biglietto ordinario (per orientare la domanda verso gli abbonamenti).

Lo studio sarà condotto nel corso del 2026 con l'obiettivo di arrivare al nuovo sistema (qualora i risultati dell'analisi siano positivi) nel corso del 2027.

Nel corso del 2025, come previsto dal piano industriale, si introdurranno agevolazioni tariffarie rivolte a persone diversamente abili (ulteriori rispetto a quelle già esistenti per non vedenti).

6. Procedere, a partire dal 2025, ad una progressiva azione di efficientamento della programmazione dei turni e della loro composizione (nastro, soste, riposi, straordinari, turni spezzati, assenteismo, ...) con il supporto di strumenti e modelli di ottimizzazione della programmazione. Con la progressiva messa in esercizio del sistema di monitoraggio della flotta (parte del progetto Smart Ticket Liguria, in corso di realizzazione da parte della Regione), verrà avviata una verifica della programmazione dei turni sulla base di un completo e dinamico monitoraggio di tutte le corse (e delle velocità di esercizio che permetterà una programmazione dei turni commisurata alle reali velocità in strada del servizio) con l'obiettivo di ottenere recuperi di produttività e quindi un minor costo unitario di produzione.
7. Esperire la gara per l'affidamento a un soggetto terzo di almeno il 10% delle percorrenze di servizio, come illustrato al cap. 3.3.4 di questa relazione. L'affidamento avverrà entro il termine del 2025.
8. Conseguimento della Certificazione Ambientale ISO 14001 entro il 2027;
9. Controllo e riduzione dell'evasione. Oltre agli effetti diretti della pandemia (riduzione dei passeggeri trasportati), l'Azienda ha subito anche un significativo effetto collaterale ovvero l'incremento dell'evasione, che secondo alcune stime si colloca tra il 20 e il 25% dei passeggeri trasportati. Le azioni di Piano mirano ad un significativo recupero di tale fenomeno per riportarlo in un ambito più sostenibile e fisiologico (indicativamente intorno al 4 - 6%) nell'arco dei primi due anni di affidamento. Sarà disposto, come previsto dalla delibera ART 53/2024 un Piano di controlleria che prevede:
 - a. Controlli giornalieri con l'impiego di squadre di verificatori composte da 4 agenti di Riviera Trasporti abilitati ad elevare le sanzioni coadiuvate da due guardie private abilitate ad effettuare controlli a bordo dei bus secondo quanto previsto dal D.M. n° 50/2017
 - b. Due giornate di controlli settimanali con l'impiego di squadre di verificatori composte da 4 agenti di Riviera Trasporti abilitati ad elevare le sanzioni coadiuvate da due Agenti della Polizia Provinciale

La durata di tale programma, che al momento è già operativo, è prevista in 24 mesi e la programmazione potrà essere modificata in funzione dei riscontri operativi.

10. Monitoraggio da parte dell'EA della situazione manutentiva del parco mezzi tramite la realizzazione di apposita interfaccia verso l'applicativo informatico aziendale per il monitoraggio dei processi manutentivi di tutti i mezzi circolanti (revisioni, manutenzioni programmata, preventiva o a caduta, guasti e riparazioni) anche con l'obiettivo di ottimizzare il parco mezzi.
11. Sviluppo, nel corso degli anni di affidamento e secondo le necessità, di un piano di formazione del personale finalizzato a:
 - i. Il miglior utilizzo dei nuovi sistemi tecnologici (AVM, SBE, conta passeggeri, ecc.)
 - ii. miglioramento del servizio alla clientela con particolare riguardo al personale viaggiante e di controlleria che verrà dotato di divisa aziendale personalizzata e cartellino di identificazione nel rispetto delle vigenti normative in materia
12. Miglioramento della comunicazione verso la cittadinanza in generale e l'utenza mediante specifiche campagne e iniziative promozionali. Istituzione di una procedura di gestione dei reclami e della comunicazione con il pubblico con l'adozione di uno strumento specifico informatico di gestione accessibile in lettura anche da parte dell'EA. Questa azione accompagnerà l'intero corso dell'affidamento nelle forme più opportune via via definite.
13. Incremento della sicurezza a bordo degli autobus e alle fermate. Oltre all'adozione di tutti i sistemi di protezione passiva del personale in forza all'azienda, il personale addetto alla verifica dei titoli di viaggio sarà dotato di bodycam e verrà studiato e attuato il progetto di poter collegare gli impianti di videosorveglianza di cui saranno dotati tutti i bus aziendali con una centrale operativa di controllo da mettere, a sua volta, in contatto diretto con le Forze dell'ordine.
14. La Provincia realizzerà con cadenza biennale (la prima nel corso del 2025 -2026) una campagna di rilevazione della qualità percepita su un significativo campione di utenza, al fine di individuare le aree di miglioramento del servizio e quelle da consolidare. Realizzerà inoltre con la stessa cadenza una indagine sui non utenti del servizio di trasporto pubblico mirata a definire la potenziale utenza, le barriere all'adozione e di eventuali azioni per l'ampliamento della base di utenti.

OBIETTIVI OPERATIVI RIGUARDANTI GLI INVESTIMENTI

1. L'Azienda nel corso della durata dell'affidamento effettuerà i seguenti investimenti minimi per il rinnovamento della flotta, come riportato nella seguente tabella

TIPO	Lunghezza	2025	2026	2027	2028	2029	TOTALE
INTERURBANI							
Elettrici lunghi	12m	1					1
Gasolio	12m	3					3
Gasolio medi				2	2		4
TOTALE Int		4	0	2	2	0	8
URBANI							
Elettrici medi	9m		3				3
Elettrici 9m			4		4		8
TOTALE urbani			7	0	4	0	11
TOTALE		4	7	2	6	0	19

Complessivamente si acquisteranno 19 nuovi mezzi che abbasseranno l'anzianità media della flotta e innalzeranno il livello qualitativo.

- L'Azienda nel corso della durata dell'affidamento rinnoverà il proprio sistema logistico come illustrato al punto 6.2 di questa relazione effettuando i seguenti investimenti minimi per l'allestimento di depositi e officine.

Tipo investimento	descrizione	anno	ammontare	di cui mezzi propri
Infrastrutture	Nuovo deposito Ventimiglia	2025	100.000	0
Infrastrutture	Nuovo deposito Sanremo	2026	1.000.000	600.000
Infrastrutture	Hub trasposto pubblico Imperia	2025 - 2026	200.000	0

ALTRE INIZIATIVE

- Le parti riconoscono l'importanza di sensibilizzare le Amministrazioni sulla velocità commerciale del servizio di trasporto pubblico: uno degli aspetti che possono contribuire in maniera determinante a migliorare le condizioni di efficienza (riduzione del costo unitario) e di efficacia (incremento del ricavo unitario) del servizio. La possibilità di incrementare la velocità commerciale (quindi ridurre il tempo impiegato per effettuare una corsa), consente infatti di ridurre i tempi di guida delle singole corse (che possono poi essere utilizzati per potenziare il servizio stesso con una maggiore frequenza) e a rendere più attrattivo il servizio per gli utenti (minori tempi di percorrenza delle corse, affidabilità e regolarità degli orari). A questo scopo le Amministrazioni possono di fatto apportare un significativo contributo con interventi più incisivi (ove possibile corsie riservate e protette, riduzione delle interferenze con il traffico privato, fluidificazione delle condizioni di traffico, preferenziamento semaforico) e con puntuali e costanti interventi di vigilanza e controllo da parte della Polizia locale (ad esempio monitoraggio e rimozione della sosta di intralcio al transito dei mezzi pubblici ed in generale la rimozione di tutti gli eventuali ostacoli causati dal comportamento non corretto di alcuni automobilisti che intralciano il regolare transito dei mezzi pubblici). Tali azioni si possono di fatto considerare alla stregua dei vari contributi economici erogati dalle amministrazioni e dei quali possono beneficiare l'utenza, il territorio e infine anche l'azienda.

OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA'

Gli obiettivi operativi sopra illustrati contribuiranno come visto a migliorare l'assetto qualitativo del servizio da molti punti di vista e ciò si rifletterà in un miglioramento delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ), la cui tavola è riportata in allegato alla presente relazione.

Essa fa riferimento alla metodologia prevista da ART nella Delibera 53/2024 per la definizione delle CMQ; sono analizzati tutti gli indicatori previsti e per quelli rilevanti ai fini dell'affidamento in questione, tenuto conto della realtà specifica, viene indicato l'obiettivo contrattuale minimo e il miglioramento previsto rispetto alle gestioni precedenti.

In questo paragrafo si riassumono i miglioramenti previsti in merito ai parametri di qualità rispetto alla precedente gestione, rimandando alla lettura dell'allegato per l'analisi dei singoli parametri.

Con particolare riferimento agli indicatori considerati ai fini della "qualificata motivazione dell'affidamento in house" le innovazioni e i miglioramenti che il nuovo CdS prevede sono numerosi e sono nel seguito enunciati.

In merito alla qualità del servizio è richiesto un significativo avanzamento grazie ai seguenti fatti.

- Il continuo rinnovo di una parte significativa della flotta verso mezzi a bassa o nulla emissione: questa azione avrà di riflesso un minor impatto ambientale e un miglioramento del comfort per l'utenza.
- La ristrutturazione del sistema logistico aziendale, con l'acquisizione e l'attrezzaggio di nuovi depositi a Ventimiglia e Sanremo, con un significativo programma di investimenti nei primi due anni di affidamento.
- La diversificazione delle caratteristiche socio-economiche del bacino servito spinge, al fine di razionalizzare il servizio e adeguarlo alle diverse esigenze, ad adottare forme di gestione del TPL differenti. L'impegno contrattuale dell'azienda a studiare l'ampliamento ai bacini a domanda debole di forme alternative di trasporto, segnatamente il DRT, dopo il primo esperimento che si avvierà nel primo anno di affidamento, rappresenta un importante elemento di innovazione mirato a garantire l'accessibilità al trasporto pubblico nelle aree interne del bacino in modi economicamente sostenibili; va quindi incontro alle esigenze di socialità e universalità.
- I piani prevedono un consistente aumento dell'utenza, supportato dagli interventi sopra illustrati, che rappresenta uno dei più importanti obiettivi del periodo. A sostegno del realismo dell'obiettivo di incremento dell'utenza e di recupero dell'evasione si richiamano i recenti successi della campagna contro l'evasione già illustrati al punto 3.2.5 della presente relazione.
- L'adozione e la messa in servizio del sistema AVM nell'ambito del progetto regionale ligure rappresenta una innovazione radicale sia dal punto di vista della gestione del servizio sia dal punto di vista del monitoraggio dello stesso da parte della Provincia. Sotto il profilo del servizio aiuterà l'azienda a gestire le frequenti turbative date dalle condizioni del traffico sulla fascia costiera arrivando ad una migliore puntualità e affidabilità, come mostrato dai CMQ. Dal punto di vista della Provincia offrirà la possibilità di avere accesso diretto ai dati di dettaglio sul servizio erogato sia a fini di controllo del CdS sia a fini di analisi della qualità.
- Il sistema AVM permetterà anche un salto in avanti in merito di informazione all'utenza, e quindi di accessibilità ai servizi, con l'adozione dell'app e degli altri strumenti di informazione in tempo reale.
- Il programma di miglioramento dell'intermodalità, con gli interventi sopra illustrati ed in particolare i collegamenti con tutte le stazioni ferroviarie e la creazione dell'hub del trasporto pubblico a Imperia è un altro importante tassello di sviluppo dell'accessibilità.

- La nuova gestione vedrà la prima azione di integrazione tariffaria con il contermine bacino di TPL Linea inizialmente per quanto riguarda le linee della Val d'Arroscia e per gli abbonamenti annuali e mensili.
- Con il nuovo SBE la revisione del sistema di tariffazione a fasce oggi vigente migliorerà l'allocatione dei costi agli utenti, poiché il nuovo sistema tariffario adotterà tariffe proporzionali alle percorrenze effettive e favorirà la fidelizzazione attraverso la convenienza degli abbonamenti. Inoltre sarà un importante contributo all'accessibilità commerciale, prendendo nuove possibilità di acquisto dei titoli di viaggio per via telematica.
- Il CdS prevede l'introduzione graduale di agevolazioni tariffarie per fasce sociali di utenza, perseguendo obiettivi di socialità.
- Infine i costi piuttosto contenuti di esercizio, come illustrato nei punti precedenti, limitano l'impatto sulle finanze degli Enti del bacino ed in particolare della Provincia. La sottoscrizione del nuovo Accordo di Programma ha permesso un adeguamento del corrispettivo chilometrico, fermo al 2017, e la ristrutturazione del servizio contestualmente attuata ha assicurato all'Azienda i margini per minimizzare i rischi e quindi i potenziali riflessi sulla finanza della Provincia.

Le CMQ contrattuali riflettono i risultati di queste innovazioni introdotte ed in particolare:

- Permettono il monitoraggio in automatico e quindi il rilievo di molti dei parametri di qualità che non erano precedentemente rilevati per assenza di adeguati strumenti e che sono entrati a far parte delle condizioni contrattuali;
- Prevedono:
 - un aumento della affidabilità e della accessibilità commerciale;
 - un aumento delle attività di contolleria e di lotta all'evasione;
 - un miglioramento dell'accessibilità per le PMR;
 - un aumento della sostenibilità del parco e di efficienza energetica con una diminuzione dell'intensità emissiva;
 - un miglioramento degli standard di pulizia, comfort e sicurezza;
 - una migliore informazione al pubblico sia prima sia durante il viaggio e in tempo reale.

Gli obiettivi di miglioramento sono stati definiti facendo riferimento alla situazione corrente, risultato dei precedenti affidamenti e avendo analizzato i punti di debolezza della gestione negli anni precedenti. Questa analisi è stata condotta soprattutto nel corso dell'ultimo anno attraverso i seguenti mezzi:

- interlocuzione con i Comuni del bacino;
- analisi delle contestazioni, reclami e segnalazioni pervenute dagli utenti e interlocuzione con l'associazione degli utenti presente sul territorio;
- dati di servizio rilevati dall'azienda soprattutto in merito a puntualità e affidabilità; questi due punti si sono rilevati negli ultimi anni critici a causa del crescente livello di congestione del traffico sulle direttrici di costa e dalla carenza di personale di guida;
- affidamento di una consulenza ad esperti del settore che hanno eseguito un check up aziendale individuando aree di criticità e possibili interventi di miglioramento;
- analisi mirata in collaborazione con l'azienda.

Un evento importante ha dato la possibilità di definire condizioni di qualità migliorative sotto molti aspetti e cioè l'entrata in funzione prevista per il primo anno di affidamento del sistema AVM e di bigliettazione elettronica, con i vantaggi più sopra ricordati.

Un altro fattore che ha influenzato la definizione degli obiettivi, soprattutto nei primi due anni di affidamento è la procedura concordataria in essere, illustrata nel dettaglio al punto 3.2.1. La chiusura della procedura drenerà risorse finanziarie all'azienda fino al 2026, per cui l'ammontare degli investimenti con risorse proprie aziendali è in questo periodo è limitato.

Invece, al contrario, come si può evincere dai numerosi obiettivi che sono stati definiti, all'azienda è richiesto un notevole sforzo organizzativo e manageriale per innovare metodi di gestione, modalità di servizio, immagine; ciò a sostegno dei principali obiettivi della Provincia e cioè assicurare all'azienda un equilibrio economico e patrimoniale stabile, in qualità di proprietà e, in qualità di Ente affidante, recuperare il ruolo del trasporto pubblico nel proprio territorio che ha sofferto negli ultimi anni una crisi di frequentazione. Per questo una delle caratteristiche principali del piano economico finanziario è quella della crescita costante nel corso di tutto l'affidamento dei ricavi da tariffazione, segno di un chiaro obiettivo di recupero di utenza e di ruolo.

8.2 Indicatori quantitativi (KPI)

Anche sul fronte degli indicatori quantitativi sono stati elaborati indicatori che permetteranno di monitorare l'andamento dell'azienda dal punto di vista dell'efficacia e dell'efficienza.

La seguente tabella riporta i KPI previsti dall'annesso 7 alla Delibera ART 154/2019 e successive modifiche.

EFFICIENZA - OPERATIVA			2023	2024 (pr)	2025	2026	2027	2028	2029
Costo operativo per vett-km	costo operativo/ vett-km (PEA)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico	3,01	3,05	3,53	3,60	3,68	3,75	3,82
Costo operativo per posto-km ³	costo operativo/ posti-km (totali)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.	0,08	0,08	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'									
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/ n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units. vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico	44.774	44.699	49.310	50.296	51.302	52.328	53.374
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/ n. addetti operativi		26.791	26.546	22.870	22.870	22.870	22.870	22.870
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/ n. addetti totali		20.783	20.783	17.722	17.722	17.722	17.722	17.722
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/ vett-km totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.	98,3%	98,3%	98,2%	98,2%	98,2%	98,2%	98,2%
EFFICACIA - REDDITIVITA'									
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/ vett-km (cons)	Sono stati considerati i ricavi da tariffazione inclusivi dei rimborsi per mancati introiti vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)	0,86	0,64	0,78	0,81	0,85	0,91	0,97
Coverage Ratio	ricavi da traffico/ costi operativi	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i	28,6%	20,9%	22,2%	22,6%	23,2%	24,2%	25,4%
MONITORAGGIO									
Velocità commerciale (effettiva) ²	vett-km (cons)/h servizio	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte	25,14	22,62	22,70	22,70	22,70	22,70	22,70
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti (cfr. Piano RMR e Piano ICT in Annesso 2, Prospetti 1 e 2 - "Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc.."). Valore dell'investimento espresso in euro (€).	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	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.

Il costo del lavoro unitario cresce in funzione degli aumenti previsti per il CCNL o per l'abolizione del salario di ingresso come sopra illustrato e per via dell'inflazione; depurato dal tasso di inflazione (2%) applicato ai 5 anni di affidamento che produce un aumento del 10,4% il residuo aumento del costo del personale sui 5 anni è di poco più del 6%.

L'aumento dei costi operativi / vetture km rispecchia lo stesso andamento dei costi del lavoro; sono inoltre stati considerati (oltre all'effetto dell'inflazione) aumenti di costi assicurativi ed energetici. .

I costi operativi / posti km vedono invece un decremento per due ragioni: la prima è che i nuovi bus che entreranno in flotta avranno una capienza maggiore e saranno utilizzati sulle linee di più intenso servizio; inoltre già dal primo anno di affidamento in poi nel calcolo sono stati considerati solo i km prodotti internamente, escludendo quindi le percorrenze eseguite nell'ambito dell'affidamento esterno, che attualmente sono svolte con mezzi di limitata capienza. L'effetto combinato dei due fenomeni porta l'indicatore ad un miglioramento.

Gli indicatori di produttività (vetture km/addetti) vedono una diminuzione tra il 2024 e il periodo di affidamento. Questo fenomeno si spiega con il fatto già menzionato al cap. 7.2: la carenza di personale di guida verificatasi nel corso del 2023 e 2024 ha portato all'impiego di un gran numero di prestazioni straordinarie di autisti e altro personale con qualifica di guida che per il 2024 ha coperto l'equivalente di circa 15 persone, cioè circa il 6% del personale di guida. Ciò ha prodotto un incremento non fisiologico delle ore di guida procapite (calcolate sul personale di guida in forza). Il reintegro del personale di guida per arrivare ad un rapporto forza/turni di 2,8 e l'esternalizzazione del 10,2% del servizio riportano la produttività procapite ai valori indicati per il quinquennio di affidamento.

Il rapporto tra percorrenze offerte al pubblico e totali resta costante ad un buon valore del 98%, nonostante la ristrutturazione del sistema logistico, che peggiora la situazione sul polo di Sanremo (con il nuovo deposito che sarà più decentrato rispetto all'attuale).

Ricavi chilometrici e coverage ratio rispecchiano l'ambizione di un aumento significativo dei passeggeri, essendo stati calcolati a costanza di sistema tariffario, non avendo quindi valorizzato gli eventuali benefici di una modifica tariffaria. Il coverage ratio include i contributi per mancati ricavi da traffico (MRT) negli anni della pandemia e immediatamente successivi.

Infine resta da sottolineare che il valore degli investimenti in ICT non è disponibile in quanto i significativi investimenti destinati alla realizzazione del sistema AVM/SBE già più volte richiamato sono a totale carico della Regione Liguria.

8.3 Descrizione delle modalità di monitoraggio

La Provincia di Imperia, in qualità di Ente Affidante e contemporaneamente di azionista di riferimento di RT ha provveduto, nel rispetto dell'art.6 comma 3 della L. 201/2022, a operare una separazione tra le funzioni di pianificazione e regolazione del TPL e le funzioni di controllo e gestione. Ha quindi istituito due diversi Uffici, l'Ufficio Pianificazione e Controllo, ed un Ufficio Controllo e Gestione, entrambi alle dirette dipendenze del Direttore Generale.

In particolare, con riferimento alla misura 3 della delibera ART 53/2024 le funzioni dell'Ufficio Controllo e Gestione sono le seguenti:

- Cura le procedure di affidamento del servizio in coerenza con quanto definito dalle linee di pianificazione elaborate dall'Ente
- Cura la stesura del contratto di servizio e si occupa degli eventuali aggiornamenti;
- Definisce uno schema per la verifica dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, anche attraverso l'elaborazione di indicatori sintetici di prestazione. In questa stessa prospettiva concorda con l'Azienda le modalità di esecuzione delle indagini di customer satisfaction eseguite dall'Azienda stessa;
- Definisce un piano di verifica periodica ed attua il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale sulla base del piano di verifica;
- Verifica il rispetto delle clausole del contratto di servizio e applica tutti i meccanismi previsti dal contratto stesso, inclusa l'applicazione di eventuali penali per inosservanze;
- Acquisisce e verifica i rapporti periodici sul servizio elaborati dall'Azienda e acquisisce tutti i dati necessari a mantenere un quadro costantemente aggiornato del servizio, anche attraverso la gestione dell'accesso della Provincia al sistema AVM quando disponibile. Condivide questo quadro del servizio con l'Ufficio Pianificazione e Regolazione;
- Esegue tutte le funzioni amministrative per gli incassi dei corrispettivi e dei contributi da Regione e Comuni e l'erogazione all'Azienda;
- Costituisce l'ente di contatto tra la Provincia e l'utenza per tutte le tematiche riguardanti il TPL (reclami, suggerimenti, progetti, ecc.).

In osservanza di quanto disposto dalle misure 4 e 5 della citata delibera 53/2024 le funzioni precipue di questo Ufficio, che dispone di 2 funzionari a tempo pieno, sono pertanto di monitoraggio del servizio e di controllo del CdS. .

Il CdS sarà quindi controllato sotto diversi aspetti.

- Servizio erogato: l'azienda elabora report periodici del servizio erogato con evidenza delle corse non effettuate e relativa motivazione e con report sulla puntualità del servizio. Al momento i report, che hanno cadenza mensile e sono corredati da consuntivi trimestrali e annuali, sono forniti dall'azienda su elaborazioni proprie dei dati di servizio. Con l'entrata in servizio del sistema AVM la Provincia opererà tramite accesso diretto al sistema per la consultazione dei report di servizio. A regime saranno rilevati per ogni singola linea tutti i parametri di servizio (percordanze, ore di servizio e di guida, velocità commerciale, numero di corse effettuate, corse saltate, eventuali deviazioni, parametri di puntualità, turni macchina e turni uomo utilizzati, ecc.). In caso di analisi di dettaglio sulla singola linea sarà possibile ottenere i dati per singola corsa. La raccolta e l'elaborazione di questi dati (assieme ai dati di frequentazione di cui al punto successivo) permetterà anche di costruire un quadro dei costi di servizio per linea e per zona, elemento che ad oggi non è disponibile e che sarà di grande importanza per la costruzione dello scenario di gara.
- Frequentazione dei servizi: particolare attenzione dovrà essere dedicata all'analisi della frequentazione, per i motivi sopra illustrati. A regime attraverso il sistema SBE ed i sistemi conta passeggeri si potrà avere un quadro preciso della frequentazione di ogni singola linea e ricostruire quindi un quadro preciso della domanda soddisfatta e della frequentazione con un duplice fine
 - ottenere un load factor misurato per ogni linea
 - valutare l'equilibrio economico di ogni linea o insieme di linee (considerando anche i costi ricostruiti attraverso i dati di servizio) ed in particolare il coverage ratio;

- definire eventuali modifiche al piano di esercizio e ai servizi e le future politiche di programmazione.
- costruire una adeguata base conoscitiva per la preparazione della gara al termine del periodo di affidamento in house. .

Anche in questo caso, per analisi di dettaglio su singole linee sarà possibile ottenere i dati di frequentazione derivati dal sistema SBE e dai dispositivi conta passeggeri per singola corsa.

Nel periodo di indisponibilità dei sistemi automatici sarà contrattualmente prevista l'esecuzione di indagini campionaria di frequentazione delle linee.

Sarà quindi necessario monitorare il raggiungimento degli obiettivi di equipaggiamento e funzionamento dei dispositivi di bordo in grado di rilevare l'utenza e dell'esecuzione delle indagini di utenza previste dal CdS.

- Qualità del servizio: le CMQ contrattuali prevedono una serie di rilievi e rapporti che l'azienda dovrà redigere con periodicità definita e che, nel caso, la Provincia potrà analizzare tramite accesso diretto ai dati raccolti dal sistema AVM. Sulla base dei rapporti si verificherà la congruenza dei risultati raggiunti rispetto alle condizioni contrattuali. Il controllo della qualità sarà però eseguito anche con altri strumenti e cioè:
 - Verifiche ispettive almeno semestrali sui mezzi e sugli impianti ai fini di verificare i livelli di pulizia, equipaggiamento e manutenzione dei mezzi;
 - Analisi dei reclami e delle segnalazioni degli utenti con verifica in contraddittorio presso l'azienda; i reclami saranno gestiti secondo le modalità disciplinate dalla delibera dell'Autorità n. 28/2021 (Misura 7) e saranno analizzati i suggerimenti di miglioramento pervenuti.
 - Rilievi in linea dei transiti e degli orari del servizio e dell'equipaggiamento delle fermate e delle altre attrezzature informative e commerciali.

Semestralmente EA e IA analizzeranno i risultati delle indagini per verificare i margini di miglioramento. I risultati delle analisi di monitoraggio della qualità e dell'adeguatezza delle condizioni minime di qualità saranno analizzati dall'EA con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Sulla base dei risultati del monitoraggio e delle relative analisi EA predisporrà un piano di miglioramento della qualità che pubblicherà sul proprio sito istituzionale. Le condizioni di CMQ potranno essere sottoposte a verifica e adeguamento alla fine del terzo anno contrattuale.

- In relazione alle verifiche periodiche o puntuali fatte e alle segnalazioni si valuterà di volta in volta, in contraddittorio con l'azienda, l'applicabilità delle penali previste contrattualmente.
- Con cadenza semestrale si analizzerà l'andamento gestionale legato ai KPI contrattuali elaborati dall'azienda e derivati dal sistema di gestione AVM per valutare significativi scostamenti degli indici di efficienza/efficacia e ricorrere ad eventuali misure di aggiustamento.
- Con cadenza annuale sarà analizzata la contabilità regolatoria consuntiva elaborata dall'azienda e si verificherà l'aderenza al PEF contrattuale; si analizzeranno le cause degli eventuali scostamenti e se necessario, secondo quanto previsto dal CdS e tenendo conto dell'allocazione dei rischi contemplato dalla matrice dei rischi, si calcoleranno eventuali compensazioni tenendo conto delle

penali applicate e modifiche al contratto stesso. Il CdS contiene norme specifiche di verifica periodica dell'equilibrio economico e finanziario del PEF e delle eventuali relative azioni di modifica della compensazione, aggiornamento del CdS e aggiornamento del PEF per il periodo successivo.

Il mancato rispetto degli standard previsti per le CMQ comporterà l'applicazione di un sistema di penali articolato in maniera speculare rispetto alle condizioni contrattuali relative alle condizioni di qualità e agli indicatori quantitativi .

In accordo con quanto previsto dalla misura 6 della delibera ART 53/24 la Provincia provvederà a svolgere le indagini IPD e ICS (Customer Satisfaction) con cadenza almeno biennale per la verifica della qualità percepita e la definizione di eventuali interventi da attuare per il miglioramento.

In ordine alla realizzazione di un efficace sistema incentivante che incida sulla parte variabile degli stipendi dei dirigenti deputati all'attività di controllo del servizio di TPL in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi e/od obblighi contrattuali, la Provincia terrà conto del Regolamento disciplinante il sistema di gestione delle Performance (approvato nella sua versione aggiornata con Decreto n. 82 del 30/05/2022) che già consente di individuare precisi obiettivi strategici e gestionali da assegnare ai responsabili dei servizi e ai loro collaboratori, al raggiungimento dei quali è legata la parte variabile della retribuzione. Verranno quindi costruiti ulteriori obiettivi specifici in ambito TPL, con fissazione di indici e indicatori misurabili di carattere annuale o pluriennale, soggetti a monitoraggio e valutazione da parte dell'apposito Nucleo di Valutazione, secondo un procedimento già applicato per la generalità dei servizi.

Allo scopo di esercitare non solo un'azione di monitoraggio e controllo, ma anche di stabilire un punto di analisi delle criticità riguardanti il servizio nei suoi vari aspetti, sarà creato un "Comitato Tecnico di Gestione" con due rappresentanti della Provincia, tra cui il RUP, cui spetterà la nomina del Presidente, e due dell'Azienda, tra cui il Direttore di Esercizio. . Il Comitato si potrà avvalere se necessario del contributo di esperti esterni. Il Comitato si curerà di tutte le tematiche inerenti alla qualità del servizio erogato con lo scopo di individuare eventuali azioni di miglioramento e di aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico nel territorio. Fornirà inoltre assistenza alle parti nell'applicazione permanente del CdS, con particolare riferimento alle seguenti tematiche::

- a) adempimento delle clausole contrattuali;
- b) monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di prestazione definiti nel contratto medesimo;
- c) verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, compreso lo stato di attuazione degli eventuali investimenti previsti;
- d) prevenzione e soluzione delle controversie, compresa l'eventuale definizione delle penali applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto comunque già previsto e specificato nel CdS.

Procedure e documentazione di monitoraggio e reporting sono definite, in accordo con la Delibera 53/24, in dettaglio nell'ambito del CdS.

8.4 Penali

Il sistema delle penali è adottato in applicazione della delibera ART53/24 misura 5 e prevede sanzioni per il mancato rispetto delle CMQ, degli indicatori previsti a CdS e di carenze nei servizi erogati. Le penali saranno applicate in proporzione agli scostamenti dei singoli indicatori rispetto agli standard individuati nella misura eccedente eventuali soglie di tolleranza come stabilito specificatamente nel CdS. In ogni caso, oltre alle penali relative al Sistema della qualità, le percorrenze non effettuate oltre le soglie di flessibilità saranno oggetto di proporzionale decurtazione del corrispettivo come riportato nel CdS. Pertanto, le penali sono aggiuntive a tale riduzione (aspetto quantitativo) e costituiscono un onere aggiuntivo per l'Impresa Affidataria.

Il sistema delle penali è riportato nel CdS cui si rimanda per il dettaglio.

8.5 Certificazioni

L'azienda è iscritta al REN al n. 50286 dal 1/6/20212 e dovrà mantenere valida tale iscrizione per tutta la durata dell'affidamento.

L'azienda è in possesso della certificazione ISO 9000 rilasciata dall'Ente certificatore URS.

L'azienda è contrattualmente impegnata a conseguire nel corso della durata dell'affidamento la certificazione ambientale ISO 14001 e all'ISO 45000 sulla sicurezza sul lavoro.

Gli obiettivi e i miglioramenti rispetto alle CMQ e a KPI quali-quantitativi stabili dall'ART che la Provincia si prefigge di perseguire con questo affidamento in house, complessivamente, garantiscono un'efficiente gestione del servizio e dunque l'effettiva sussistenza di una "qualificata motivazione" ex art. 17, D.Lgs. 201/2022, anche in considerazione di quanto già evidenziato al precedente Punto 3.

9 Piano Economico Finanziario Simulato - schemi e criteri di redazione

9.1 Criteri generali di redazione

Il PEF simulato è stato elaborato in conformità alle disposizioni di cui alla Delibera ART 154/2019 e s.m.i. e sulla base degli schemi regolatori di cui all'annesso 5, al fine di consentire la determinazione (più propriamente la verifica di congruità) del corrispettivo contrattuale per lo svolgimento degli obblighi di servizio oggetto dell'affidamento e la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per tutta la durata dell'affidamento.

Gli schemi sono stati articolati per tutti gli anni di durata contrattuale (1 luglio 2025 -30 giugno 2030), considerando un unico lotto della dimensione di 5.372.228,01 bus-km di cui però il 10,20%, quindi circa 547.000, affidati ad altro operatore in conformità all'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009. Poiché il periodo di affidamento non corrisponde a 5 piene annualità di bilancio, ma a 4 annualità e 2 semestri, il PEF fa riferimento a cinque annualità denominate anno 1 – anno 5 che andranno da giugno a luglio.

In merito bisogna quindi rimarcare che costi e ricavi relativi ai servizi affidati a soggetto terzo entrano a far parte del conto economico di RT: i ricavi in quanto riscossi direttamente da RT, e i costi che compaiono a conto economico come servizi di terzi.

Gli indicatori di efficienza ed efficacia faranno quindi riferimento, per quanto riguarda i ricavi e i costi alla produzione chilometrica totale, mentre per quanto riguarda la produttività alle sole percorrenze sviluppate internamente da RT.

I valori delle varie poste economiche e patrimoniali sono stati calcolati tenendo conto dai driver suggeriti nell'annesso 3 della delibera 165/2019 e ss.mm., e gli stessi criteri saranno utilizzati per la redazione dei conti economici e stati patrimoniali regolatori periodici durante il periodo di affidamento

Il PEF simulato evidenzia, per un verso, la congruità del corrispettivo contrattuale rispetto alla produzione chilometrica oggetto di affidamento alle condizioni ipotizzate e, per altro verso, l'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per l'intera sua durata.

9.2 Commenti alle tabelle

9.2.1 Tabella 1 – Conto economico regolatorio

I costi indicati sono quelli strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli OSP previsti dal CdS. I driver utilizzati per l'aggiudicazione dei costi sono i seguenti.

- I ricavi sono quelli derivanti da tariffazione, dai contributi per mancati introiti legati alla pandemia, dal CdS, da sanzioni e dai rimborsi per adeguamento CCNL, per malattia L 266/2006, e per accise.
- I costi per materie prime sono principalmente relativi a carburanti ed energia elettrica. Essi sono attribuiti all'area TPL sulla base delle percorrenze (vett. Km) eseguite a valere sul CdS e su altre attività.
- La parte di costi di materie prime relative ai ricambi è stata così suddivisa: dai costi totali sono sottratti quelli relativi alle manutenzioni conto terzi eseguite, desunti dai fogli di lavorazione a consuntivo. La parte restante dei costi relativa alle manutenzioni dei mezzi interni è suddivisa sulla base delle percorrenze come sopra illustrato.
- I costi di servizi di terzi comprendono i servizi di manutenzione del materiale rotabile (grandi interventi eseguiti all'esterno) allocati ancora sulla base delle percorrenze. Questa voce include peraltro i costi di affidamento del 10% del servizio a soggetto terzo, interamente afferenti all'area TPL e al CdS.
- I costi per godimento di beni di terzi; comprendono i costi di affitto delle infrastrutture (depositi/rimesse/uffici e biglietterie)
- I costi relativi al personale addetto all'area TPL sono imputati sulla base delle effettive prestazioni (turni e fogli lavorazione) per quanto riguarda il personale diretto di guida e di manutenzione; il personale impiegatizio addetto al movimento è imputato all'area TPL, mentre per le altre figure l'imputazione è proporzionale al personale diretto allocato. La tabella al cap. 7.1 riporta l'allocazione utilizzata per tutta la durata dell'affidamento.
- La variazione delle rimanenze di materie prime è legata ai carburanti ed alle parti di ricambio strettamente necessari all'esercizio ed è imputata secondo i principi già illustrati per i costi delle materie prime

Gli oneri diversi di gestione sono relativi a delle spese amministrative generali, nonché di imposte e tasse ammesse.

Il conto economico mostra la stabilità gestionale lungo tutto l'arco del periodo di affidamento; l'assottigliarsi del risultato economico è dovuto principalmente all'attualizzazione dei costi a corrispettivo di CdS costante.

9.2.2 Tabella 2 - Stato patrimoniale regolatorio

Le immobilizzazioni materiali e immateriali sono state calcolate al netto dei contributi ricevuti da terzi, proporzionalmente al n. di km percorsi per il CdS TPL rispetto ai km afferenti ad altri servizi. Analogamente per le rimanenze, costituite da ricambi, carburanti e materiali di consumo.

I crediti inclusi sono di carattere commerciale e a breve; sono stati inclusi nella loro interezza in quanto inferiori al 30% dei valori delle voci 3 e 5 dello schema 1A .

I debiti commerciali sono stati inseriti solo per la quota che pareggia i crediti commerciali, essendo il loro ammontare superiore a questa soglia

Sono poi stati contabilizzati, per ogni anno, gli altri debiti con scadenza entro l'anno (tra cui le quote di TFR residue ante 2007 che saranno saldate nell'anno)

Non sono stati inclusi i debiti di tipo finanziario né la variazione di cassa a breve derivante, in quanto durante il periodo di affidamento si prevede una situazione di stabilità finanziaria.

Il valore del CIN è quindi stato calcolato su queste basi.

9.2.3 Tabella 3 - Determinazione della compensazione

La determinazione della compensazione è stata elaborata utilizzando la metodologia indicata nell'Annesso 5B della Delibera 154/2019 e ss.mm.

La compensazione è stata determinata come prescritto dalla Misura 17 della delibera 154/2019 e dalla delibera 177/2024. La condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR indica l'applicazione della metodologia basata sull'EBIT margin, come si può evincere dal seguente calcolo.

Componenti economiche/Valori calcolati dati di Input		2025	2026	2027	2028	2029
A	ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-
C=A+B	RICAVI + EFFETTI POSITIVI DI RETE	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
D	Costi generati dall'assolvimento de egli OSP	18.950.821	19.334.954	19.794.404	20.143.199	20.501.873
E	Ammortamenti	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
F=D+E	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP +ammortamenti	19.563.855	19.974.955	20.482.588	20.876.093	21.276.414
G	Utile ragionevole (WACC*CIN)	596.973	677.227	684.400	687.913	681.700
H=F+G	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR						
I	Tasso di riferimento del settore ART	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%
J	Soglia di riferimento ART per verifica condizione	50%	50%	50%	50%	50%
K=I*J	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%
L=C+(H-C)	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
M=G/L	Rapporto utile ragionevole/(ricavi + effetti di rete + compensazioni)	2,96%	3,28%	3,23%	3,19%	3,10%
Verifica condizione di applicazione [=SE(M<K;"SI";"NO")]		SI	SI	SI	SI	SI

Questo metodo prevede l'applicazione di un tasso variabile tra il 50% e l'80% del tasso di riferimento del mercato identificato da ART per il 2025 nel 9,78%. In questi due casi limite l'applicazione della metodologia di calcolo porta alla determinazione di una compensazione costante per il periodo di affidamento pari a:

- € 14.720,121 con tasso al 50% del valore di mercato
- € 15.388.849 con tasso all'80% del valore di mercato

Il CdS prevede una compensazione costante pari a € 14.362.305,00 €/anno. In entrambi i casi il corrispettivo contrattuale derivante dall'affidamento in house risulta quindi significativamente inferiore a quello che sarebbe dovuto per un affidamento in regime concorrenziale (tra il 2,4 e il 6,7%).

Peraltro anche l'applicazione della metodologia basata sul WACC porta ad una compensazione costante pari a € 14.328.443, quindi praticamente identica alla contribuzione contrattualmente prevista (superiore solo dello 0,2%)

9.2.4 Tabella 4 - Rendiconto finanziario

Il rendiconto finanziario mostra un notevole impegno di risorse nei primi anni legato agli impegni della procedura concordataria; in particolare entro agosto 2025 è prevista la liquidazione dei creditori privilegiati, compresa una parte consistente di debito bancario e di una quota consistente di TFR arretrato. Nel 2026 è prevista la liquidazione per oltre 2.000.000 € dei creditori chirografari con conseguente conclusione della procedura concordataria. Negli anni successivi la situazione finanziaria va infatti migliorando fino a produrre un flusso di cassa positivo al terzo anno.

9.3 Ipotesi di piano e commenti

Questo capitolo riassume sinteticamente le assumptions adottate dall'EA per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario simulato e alcuni indicatori, in gran parte già illustrati in altri punti della relazione, come richiesto dagli schemi di cui all'Annesso 5 e le finalità di cui alla Misura 15 della delibera n. 154/2019.

1. Volume di produzione di riferimento, incluse le percorrenze "a vuoto"

La produzione chilometrica annua è pari a 5.372,228 vetture chilometro come riportato nel Programma di Esercizio di cui alla RdA. Il 10,20 % circa di questa produzione sarà affidata già nel corso del 2025 a soggetto terzo esterno mediante procedura a evidenza pubblica. Le percorrenze a vuoto rappresentano circa il 2% della produzione chilometrica.

2. Velocità commerciale;

Come riportato nella RdA la velocità commerciale media è pari a 22,62 km/h ed è la media pesata tra le percorrenze extraurbane dell'entroterra (25 km/h) e quella urbana e delle linee costiere (19 km/h).

3. Produttività del personale di guida (h di servizio/anno)

Le ore di servizio annue offerte al pubblico sono 246.696 di cui 220.546 svolte internamente da RT e la restante parte svolta dall'affidatario del servizio externalizzato. La produttività si attesta a 22.870 vett km / autista anno e al 69,2% di rapporto tra ore guidate e lavorate.

4. I driver di calcolo del costo della manutenzione (attrezzatura, ricambi e personale)

I costi relativi alla manutenzione sono calcolati utilizzando i driver illustrati al punto 9.2.1 per il conto economico regolatorio. La tabella seguente riporta il dettaglio dei costi di rotolamento su base chilometrica. La rilevazione è stata effettuata sui valori a consuntivo 23-24.

	€/vett. Km
Carburanti	0,325
Ricambi	0,061
Pneumatici	0,029
Lubrificanti e altri beni	0,007
Materiali pulizia bus	0,006
Servizi manutenzione da terzi e correlati	0,022
Personale officina e lavaggio	0,252
Costo totale rotolamento / vett km	0,702

5. il rapporto tra personale di guida e altro personale non di guida (inclusi profili dirigenziali)

L'organico al 31 /12/24 era composto da 288 unità, di cui 267 imputate all'area TPL e quindi al contratto di servizio. I driver di imputazione del personale sono stati illustrati al punto 9.2.1.

Il personale di guida rappresenta l'81% del totale. Gli addetti alla manutenzione e pulizia rappresentano il 9% della forza lavoro e gli impiegati il 10%. Una dettagliata analisi del personale è riportata al punto 7 della relazione.

6. I fattori di produttività del personale non di guida

L'incidenza del personale di manutenzione e pulizia determina una produttività di 211.908 km pro-capite; tenendo conto dell'intero organico del personale, di guida e non (incluso il personale amministrativo) la produttività risulta di 18.017 bus km pro-capite.

7. I ricavi previsti

La tabella riporta

- i ricavi da compensazione degli OSP, con riferimento agli importi iscritti nel bilancio pluriennale dell'EA e le assunzioni per i periodi successivi;
- ricavi da traffico previsti per il servizio di TPL su strada.

	2025	2026	2027	2028	2029
Compensazione OSP	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211

L'importo per la Compensazione degli OSP tiene conto delle Contribuzioni del FNT e dell'Accordo di Programma Regione Liguria. Provincia di Imperia, Comuni del Territorio recentemente approvato.

Il ricavo da traffico è stato stimato sulla base dei dati storici e sulla base delle valutazioni effettuate nel Piano Industriale, e rispecchiano uno degli obiettivi primari dell'EA e dell'Azienda cioè il recupero di utenza.

8. Numero di passeggeri trasportati

Non esistono ad oggi valori del numero dei passeggeri derivati da rilevazioni puntuali. Il numero dei passeggeri stimato nel 2024 è pari a 3.865.134 . A partire dal 2026 grazie all'entrata in servizio dello SBE si disporrà di un conteggio puntuale a partire dalle validazioni a bordo e della valutazione comparativa dei conta-passeggeri.

Sulla base delle valutazioni storiche e per la quantificazione dei ricavi (tenendo anche conto della diversificazione dei titoli di viaggio, si è ipotizzato il seguente andamento dei passeggeri trasportati negli anni.

2025 = 4.372.146

2026 = 4.547.032

2027= 4.774.384

2028 = 5.000.847

2029 =5.415.106

Il notevole recupero nel primo anno è attribuibile anche agli effetti della campagna di recupero dell'evasione; poi i miglioramenti qualitativi tenderanno a recuperare utenza secondo dinamiche fisiologiche, per arrivare nel 2019 ad una situazione confrontabile con quella pre-pandemia.

9. Stima dell'evasione/elusione tariffaria nel tempo

Sulla base degli interventi di contolleria effettuati nel corso del 23-24 si stima che l'evasione sia intorno al 18% dei trasportati. Gli interventi previsti nel corso del periodo di vigenza contrattuale mirano a riportare gradualmente negli anni di affidamento il valore ad un fisiologico 4-6%.

10. Tariffe: descrizione del sistema tariffario vigente e delle modalità di adeguamento/aggiornamento previste dall'EA nell'ambito del CdS

Il sistema tariffario è basato su uno schema a 4 zone, ed è descritto nel dettaglio al punto 3.2.4 di questa relazione. L'entrata in vigore del sistema di bigliettazione elettronico di Regione Liguria offrirà, oltre che un miglior monitoraggio dell'utenza e ulteriori possibilità di pagamento, la possibilità di valutare l'introduzione di un sistema basato su tempo/percorrenze. Uno degli obiettivi aziendali in corso di affidamento è proprio lo studio del nuovo sistema che, in caso di valutazione positiva, entrerebbe in vigore nel corso della durata temporale del CdS.

Il CdS prevede compensazioni dalla Provincia di Imperia per € 115.000 €/anno (più IVA) per agevolazioni tariffarie non coperte dal corrispettivo a favore di portatori di handicap.

11. Ricavi da altre attività

Negli anni di affidamento sono previsti i seguenti ulteriori ricavi, prudentemente stimati complessivamente in € 2.094.206, tenendo conto dei dati medi registrati nel biennio 2023-2024, relativi a contributi finanziamento CCNL (€ 1.661.919), contributi copertura oneri malattia (€ 41.782), recupero accise su gasolio ed energia elettrica (€ 236.591), nonché, per la quota parte ascrivibile al servizio TPL, sulla base della relativa produzione, fitti attivi (€ 90.000) e proventi e recuperi diversi (€ 63.914).

	2025	2026	2027	2028	2029
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206

12. Andamento dei costi

I costi operativi base 2025 sono di €3,53 €/vett. Km per crescere poi negli anni di affidamento con una dinamica dovuta in maggior parte all'inflazione, con aumenti annui compresi tra l'1,7% e il 2,3%.

L'ammontare complessivo dei costi operativi (esclusi gli ammortamenti delle immobilizzazioni) registra la prevalente incidenza, nell'ordine del 70%, dei costi di personale, seguiti dai costi per servizi (15%), nel cui ambito gioca un ruolo rilevante l'ipotizzato subaffidamento di almeno il 10% del servizio, e dai costi per materie prime, sussidiarie e di consumo (11%), all'interno dei quali prevalgono i costi relativi ai carburanti; relativamente marginali si presentano, invece i costi per godimento beni di terzi (1%) e oneri diversi di gestione (2%).

Gli incrementi previsti oltre il tasso di inflazione sono relativi a:

- Rinnovo CCNL 2025 (stimato nel 12% dell'attuale costo);
- RCA stimato nel 20%;
- Volatilità dei costi dei carburanti e dell'energia.

Il costo procapite del personale si attesta per il 2025 a circa 49.000 €, avendo ipotizzato nel primo anno gli oneri relativi al rinnovo contrattuale e/ all'eventuale allineamento del salario d'ingresso. Negli anni di piano si ipotizza un aumento annuo costante del 2%. Come già illustrato il piano prevede un leggero aumento dell'organico nel 2025 per integrare il personale di guida a livelli fisiologici e poi un regime di costanza della forza lavoro. Questa situazione si rende possibile grazie all'affidamento a terzi del 10,2% del servizio come sopra illustrato.

13. Investimenti

Gli investimenti previsti a CdS sono illustrati nel dettaglio al punto 6.6.1 della relazione: si tratta dell'acquisto di 19 nuovi autobus a basse/nulle emissioni. Sono inoltre previsti gli investimenti necessari per attrezzare i nuovi depositi/officine a seguito della rimodulazione del sistema logistico conseguente alle dimissioni indotte dalla procedura concordataria.

Per gli investimenti in materiale rotabile è stata adottata un'aliquota del 12,5% annuo; tale aliquota corrisponde a quella utilizzata ai fini della redazione del bilancio d'esercizio della Società, pare in linea con quella ordinariamente applicata in ambito settoriale e favorisce un sistematico rinnovo del parco autobus, funzionale all'efficienza ed efficacia del servizio, essendo commisurata ad una vita utile di 8 anni; sul piano formale, tale aliquota si colloca in posizione intermedia tra quella prevista dal d.m. 31/12/1988 (per il Gruppo 18 – Industrie dei trasporti e delle telecomunicazioni, Specie VI, VII, VIII e IX – Autoservizi per viaggiatori, urbani, extraurbani e di linea), pari al 25% (cui corrisponde una vita utile di 4 anni), e quella prevista dal d.m. 157/2018, pari al 6,67% (cui corrisponde una vita utile di 15 anni).

Gli investimenti in immobili sono stati ammortati in 33 anni ad una aliquota quindi del 3%.

Per le attrezzature, a seconda della tipologia, sono state adottate aliquote comprese tra il 5% e il 10% annuo.

Il metodo contabile adottato è basato sul costo storico. Specificamente, le immobilizzazioni sono iscritte a bilancio, al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi, al costo di acquisto o di costruzione. Nel valore di iscrizione in bilancio si tiene conto degli oneri accessori e dei costi diretti ed indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Gli ammodernamenti e le migliorie che prolungano la vita economica delle immobilizzazioni sono capitalizzati ad incremento del cespite a cui si riferiscono. I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Il valore contabile netto degli investimenti esistenti al 31/12/2024 è coperto per ca. il 24% da contributi pubblici, a fronte dei quali non è richiesta, quindi, una specifica remunerazione. La restante parte degli investimenti trova, invece, la propria remunerazione attraverso i corrispettivi contrattuali e i ricavi da traffico.

14. Eventuali fattori straordinari considerati.

Come ampiamente argomentato nel corso della relazione la procedura concordataria influenza l'andamento patrimoniale e finanziario dell'azienda nei primi due anni (2025 e 2026) riflettendosi in una elevata richiesta di cassa per il saldo dei debiti e, dopo un'iniziale decremento del patrimonio dovuto alle dimissioni, una graduale ripresa grazie ai margini operativi.

15. Dinamiche inflattive

Tutti i costi sono stati attualizzati in maniera omogenea durante il periodo contrattuale con un tasso di inflazione previsto del 2% annuo. Per il personale sono state invece ipotizzati aumenti relativi ai futuri CCNL; nell'arco del quinquennio si prevede un aumento di circa l'8%..

16. Confronto costo standard / esiti PEF

Al cap. 4.3 è stata condotta un'analisi di congruenza tra i valori della contribuzione prevista dall'affidamento e i "costi standard" previsti dalla normativa nazionale e regionale. Riassumiamo qui l'analisi integrandola con i risultati provenienti dall'analisi del PEF simulato.

I costi standard prevedono un costo totale chilometrico base a fronte di un costo chilometrico da PEF come riportato nella seguente tabella.

	2025	2026	2027	2028	2029
Costo km come da PEF e PEA	3,88	4,01	4,13	4,20	4,28
Costo standard ex DM 157/2018 rivalutato	4,43	4,51	4,59	4,67	4,76
Costo standard ex del CR 7/2017 rivalutato	4,40	4,48	4,56	4,64	4,72

Il costo chilometrico da PEF si mantiene sempre sotto ai valori standard.

A questi valori standard corrisponde una contribuzione come riportato nella seguente tabella

	2025	2026	2027	2028	2029
Contributo km come da PEF	2,69	2,69	2,69	2,69	2,69
Contributo km previsto a CdS	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
Contributo max. ex DM 157/2018 rivalutato	2,88	2,93	2,98	3,04	3,09
contributo max ex del CR 7/2017 rivalutato	2,86	2,91	2,96	3,02	3,07

Anche la contribuzione chilometrica prevista a PEF, molto vicina a quella del CdS, si mantiene sempre al di sotto di quella standard.

17. Modalità previste dall'EA ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico finanziario del CdS, nonché di adeguamento (qualora necessario) del PEF e dei correlati obiettivi.

Al punto 8.3 di questa relazione è descritta la metodologia di monitoraggio del CdS e del servizio che l'EA applicherà durante il periodo di affidamento.

Tra le altre verifiche, annualmente è prevista la redazione da parte dell'impresa del rendiconto economico e finanziario elaborato secondo la metodologia illustrata in questa relazione; i rendiconti saranno analizzati comparativamente con il PEF per individuare eventuali significativi scostamenti e capirne le motivazioni.

L'analisi, benché mirata ad altro scopo, potrà anche evidenziare eventuali inadempienze contrattuali, integrando la normale attività di monitoraggio del CdS.

Una volta individuate le ragioni degli scostamenti, se ne verificheranno le conseguenze economiche operando di conseguenza anche secondo i criteri di analisi e suddivisione del rischio definiti nel CdS.

Qualora le motivazioni siano occasionali e gli scostamenti siano recuperabili, l'azienda proporrà piani di recupero; qualora si verificano invece situazioni strutturali che modificano le ipotesi del PEF si procederà ad una rimodulazione sia degli obiettivi sia degli aspetti economici.

Si ritiene comunque importante sottolineare che l'analisi periodica del PEF secondo la procedura illustrata, per essere efficace richiede un costante monitoraggio dell'andamento del servizio per poter individuare tempestivamente fenomeni di deriva rispetto alle previsioni e poter intervenire in modo da minimizzare le necessità di modifiche contrattuali.

Schema 1A - Conto Economico Regolatorio	
1.a	Ricavi da traffico
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (escl. contributi pubblici per investimenti)
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP
2	Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007, All., par. 2, p. 2)
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
3.b	Costi per servizi di terzi
3.c	Costi per godimento beni di terzi
3.d	Costo del personale
3.d.i	<i>di cui: personale operativo (di guida)</i>
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
3.f	Oneri diversi di gestione
3	Totale costi operativi (al netto dei costi capitalizzati)
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)
5	Totale ammortamenti e svalutazioni relativi a investimenti autofinanziati
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP (di cui alla voce B4) di S.P.)

	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno 5
	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206
	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
	-	-	-	-	-
	2.101.905	2.111.569	2.190.095	2.235.573	2.282.000
	2.904.737	2.996.283	3.045.309	3.071.251	3.100.543
	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
	13.362.944	13.630.203	13.902.807	14.180.863	14.464.480
	<i>10.941.783</i>	<i>11.160.619</i>	<i>11.383.831</i>	<i>11.611.508</i>	<i>11.843.738</i>
	67.068	22.731	22.027	21.344	20.682
	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
	18.950.821	19.334.954	19.794.404	20.143.199	20.501.873
	- 12.651.515	- 12.867.443	- 13.108.228	- 13.181.505	- 13.199.455
	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
	- 13.264.549	- 13.507.445	- 13.796.413	- 13.914.400	- 13.973.996
	-	-	-	-	-

Schema 2A - Stato Patrimoniale Regolatorio	
1.a	Immobilizzazioni immateriali
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario autofinanziato
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato (inclusi beni in leasing)
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali
1.b.iv	di cui: altre
1	Totale immobilizzazioni
2.a	Rimanenze
2.b	Crediti
2.b.i	di cui: commerciali (nel limite del 30% dei costi regolatori delle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1)
2.b.ii	di cui: altri crediti
2	Totale attivo circolante
3.a	Debiti
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori (e di funzionamento)
3	Totale debiti (con eventuale riduzione nel limite dell'ammontare dei Crediti)
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio

anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno 5
197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
10.272.948	10.196.604	10.082.760	9.837.666	9.567.573
8.611.439	8.501.439	8.391.439	8.281.439	8.171.439
1.458.473	1.492.129	1.488.285	1.353.191	1.193.097
1.316.579	1.283.730	1.202.116	1.130.843	1.001.585
104.073	104.073	104.073	104.073	104.073
98.963	98.963	98.963	98.963	98.963
10.470.027	10.374.683	10.241.839	9.977.746	9.688.652
774.004	750.010	726.760	704.230	682.399
1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
-	-	-	-	-
2.115.380	2.145.041	2.191.542	2.256.900	2.343.756
4.407.697	3.242.648	3.058.039	2.811.180	2.694.050
1.341.376	382.529	383.787	312.440	483.930
4.407.697	3.242.648	3.058.039	2.811.180	2.694.050
8.177.710	9.277.076	9.375.343	9.423.465	9.338.357

Componenti economiche/Valori calcolati		anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno 5
dati di Input						
A	ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-
C=A+B	RICAVI + EFFETTI POSITIVI DI RETE	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418
D	Costi generati dall'assolvimento degli OSP	18.950.821	19.334.954	19.794.404	20.143.199	20.501.873
E	Ammortamenti	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
F=D+E	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP +ammortamenti	19.563.855	19.974.955	20.482.588	20.876.093	21.276.414
G	Utile ragionevole (WACC*CIN)	596.973	677.227	684.400	687.913	681.700
H=F+G	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR						
I	Tasso di riferimento del settore ART	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%	9,76%
J	Soglia di riferimento ART per verifica condizione	50%	50%	50%	50%	50%
K=I*J	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%	4,88%
L=C+(H-C)	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN	20.160.828	20.652.182	21.166.988	21.564.006	21.958.114
M=G/L	Rapporto utile ragionevole/(ricavi + effetti di rete + compensazioni)	2,96%	3,28%	3,23%	3,19%	3,10%
T	Soglia di riferimento ART per calcolo compensazione	80%				
U=T*I	Tasso garantito all'IA	7,81%				
V	Compensazione $[(-C+F+(U*C))/(1-U)]$ (4)	14.921.467	15.199.180	15.531.141	15.682.455	15.775.955
CONDIZIONI DI VERIFICA DELLA COMPENSAZIONE COSTANTE/EFFETTIVA (4)						
Z	VAN N	61.755.400	Formula Excel =VAN(U; NAnno 1 : NAnno n)			
X	Compensazione costante	15.388.849	Formula Excel =RATA(U; ANNI PEF; O)			
Y=X-V	Poste figurative (comp costante - com. variabile)	467.382	189.669	- 142.292	- 293.606	- 387.106
X'	Compensazione effettiva	14.362.350	14.362.350	14.362.350	14.362.350	14.362.350
Y'=X'-V	Poste figurative (comp effettiva - com. variabile)	- 559.117	- 836.830	- 1.168.791	- 1.320.105	- 1.413.605

Per completezza si riporta anche il calcolo della compensazione con il metodo del WACC

N=H-C	Compensazione variabile	13.861.522	14.184.671	14.480.813	14.602.313	14.655.696
O	VAN N	58.280.535	Formula Excel =VAN(S; NAnno 1 : NAnno n)			
P	Compensazione costante	14.328.443	Formula Excel =RATA(S; ANNI PEF; O)			
Q=P-N	Poste figurative (comp costante - com. variabile)	466.921	143.772	- 152.370	- 273.870	- 327.253
P'	Compensazione effettiva	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
Q'=P'-N	Poste figurative (comp effettiva - com. variabile)	500.783	177.634	- 118.508	- 240.008	- 293.391

Schema 4 - Rendiconto Finanziario	
1.a	Incassi da tariffa
1.b	Incassi da corrispettivo
1.c	Altri incassi
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi
1.f	Pagamenti al personale
1.g	Altri pagamenti
1.h	Imposte sul reddito pagate
1	Flusso di cassa dell'attività operativa
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento
3.a	Incremento mezzi di terzi
3.b	Decremento mezzi di terzi
3.c	Incremento mezzi propri
3.d	Decremento mezzi propri
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità Liquide

	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno 5
	4.179.346	4.346.520	4.563.846	4.837.676	5.176.314
	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
	2.628.692	2.607.331	2.898.948	2.880.090	2.880.090
	2.083.993	2.093.575	2.171.431	2.216.522	2.262.553
	2.235.665	2.299.088	2.405.529	2.435.348	2.469.017
	13.394.101	13.661.983	13.935.223	14.213.928	14.498.206
	9.928.210	4.371.230	2.648.216	2.012.457	2.569.132
	61.792	210.123	163.106	165.699	78.609
	- 6.533.419	- 1.319.845	501.593	1.036.116	541.191
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	300.000	300.000	200.000	200.000
	1.880.000	1.000.000	-	-	-
	1.880.000	700.000	- 300.000	- 200.000	- 200.000
	-	-	-	-	-
	10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	- 10.200.000	- 272.643	- 272.643	- 272.643	- 272.643
	- 14.853.419	- 892.488	- 71.050	563.473	68.547

9.4 Indicatori

Di seguito si riporta una tabella con i principali indicatori gestionali ed economici relativi al quinquennio di affidamento comparati con la passata gestione. Gli anni passati presi in considerazione sono il 2019 (pre-pandemia), il 2022, 2023 e 2024 (dati preconsuntivo).

A corredo dei dati si riportano alcuni commenti esplicativi e di confronto tra le passate gestione e i dati di piano.

INDICATORI ECONOMICO - GESTIONALI	2019	2022	2023	2024 (prec)	2025	2026	2027	2028	2029
Dipendenti medi nell'anno	290	292	282	281	271	271	271	271	271
di cui autisti	229	223	220	220	210	210	210	210	210
Km offerti al pubblico	5.894.105	5.894.105	5.894.105	5.894.105	5.372.228	5.372.228	5.372.228	5.372.228	5.372.228
Produzione annua sviluppata da RT (vett km)	5.894.105	5.894.105	5.894.105	5.840.105	4.802.772	4.802.772	4.802.772	4.802.772	4.802.772
Ore di servizio offerte al pubblico	234.479	234.479	234.479	234.479	246.696	246.696	246.696	246.696	246.696
Ore di servizio sviluppate internamente da RT	234.479	234.479	234.479	232.330	220.546	220.546	220.546	220.546	220.546
Produttività / addetto guida (km / autista anno)	25.738	26.431	26.791	26.546	22.870	22.870	22.870	22.870	22.870
Produttività / addetto guida (ore guidate / ore totali)	67,50%	69,32%	70,27%	69,62%	69,24%	69,24%	69,24%	69,24%	69,24%
EBITDA/produzione	14,51%	7,03%	9,88%	3,52%	12,49%	12,32%	11,66%	11,25%	11,00%
EBIT / produzione	1,80%	0,97%	2,60%	-3,37%	5,07%	3,88%	2,53%	1,97%	1,58%
Ricavi tariffari / costi operativi	31,89%	25,62%	28,63%	20,85%	22,19%	22,62%	23,20%	24,16%	25,40%
Valore aggiunto/addetto	55.721	48.638	51.671	47.034	59.288	60.319	60.944	61.746	62.726
Costo operativo / km	3,25	3,06	3,01	3,05	3,53	3,60	3,68	3,75	3,82
Costo lavoro / valore produzione	57,57%	66,22%	64,12%	67,38%	61,71%	61,81%	62,05%	62,48%	62,79%
Costo procapite personale	44.505	43.971	44.774	44.699	49.310	50.296	51.302	52.328	53.374
Ricavi tariffazione / km	1,04	0,78	0,86	0,64	0,78	0,81	0,85	0,91	0,97
Contribuzione CdS / km	2,00	2,02	2,00	2,02	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
Passengeri trasportati	6.279.630	3.752.473	4.086.118	3.865.134	4.372.146	4.547.082	4.774.384	5.000.847	5.415.106
Costo operativo / pax	3,05	4,80	4,34	4,65	4,33	4,25	4,15	4,03	3,79
Ricavi tariffari / pax	0,97	1,23	1,24	0,97	0,96	0,96	0,96	0,97	0,96

I dipendenti vedono una diminuzione in forza degli esodi che non vengono rimpiazzati a seguito dell'affidamento a terzi della quota di servizio prevista. Il rapporto forza/turni ritorna a livelli di normalità.

I km offerti al pubblico mutano in virtù della ristrutturazione del servizio e quelli previsti a contratto come sviluppati direttamente da RT risentono dell'affidamento a terzi. Lo stesso dicasi per le ore di servizio. Come si vede le ore di servizio previste con il nuovo CdS aumentano lievemente a fronte di una diminuzione della percorrenza, per via della sostituzione di percorrenze in aree a domanda debole con altre sulla fascia costiera dove la velocità commerciale è più bassa.

La produttività in termini di percorrenza procapite diminuisce negli anni dell'affidamento per via di due fattori: il riequilibrio del rapporto forza/turni cancella l'eccessivo ricorso a straordinari e mancate ferie; il servizio esternalizzato si svolge in aree in cui la velocità commerciale è alta e quindi la velocità commerciale media dei servizi svolti da RT si abbassa. A riscontro si vede che la produttività in termine di ore guidate/ore contrattuali resta praticamente costante.

Il rapporto tra EBIT e EBITDA e valore della produzione esplicita lo sforzo di miglioramento industriale, passando dalle performances limitate degli anni passati a valori più che in linea con quelli di settore.

Tutti gli indicatori relativi ai ricavi tariffari e ai passeggeri trasportati mostrano lo sforzo principale dell'azienda verso un recupero di utenza e a una diminuzione dell'evasione tariffaria. L'obiettivo è di raggiungere un tasso di copertura dei costi da parte dei ricavi tariffari del 25%. Parallelamente si ipotizza che i ricavi tariffari / vett km aumentino da 0,78 € a 0,97 € nel corso dell'affidamento, per via dell'aumento di utenza, ritornando a valori simili a quelli pre-pandemia, con un buon miglioramento del costo operativo / passeggero.

Come già visto i costi operativi unitari si mantengono attorno ai 3,5 € / vett km con un aumento di circa il 15% rispetto ai valori passati, in virtù dei previsti aumenti del CCNL, delle RCA e dei carburanti ed energia.

Il costo del lavoro sulla produzione si abbassa dal primo anno di affidamento per via della esternalizzazione dei costi e incrementa poi di pochi percento per via dei previsti aumenti contrattuali del costo personale già illustrati.

L'analisi comparata di questi indicatori relativi alle passate gestioni e a quelle previste da piano rende evidente lo sforzo richiesto all'azienda nel corso dell'affidamento per il miglioramento delle prestazioni e il consolidamento del servizio e dell'azienda stessa, a riprova degli stringenti impegni cui il CdS la vincola.

10 Piano di Accesso al Dato

Ai sensi dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder (vedi. Misura 4), individuando almeno i seguenti elementi:

La redazione del Piano di Accesso ai Dati è stata sviluppata in ottemperanza con quanto previsto dalla delibera n. 154/2019 testo consolidato allegato "A" ANNESSO 8a – TESTO CONSOLIDATO

I dati inclusi nel piano riguardano i seguenti aspetti

1. il servizio erogato e le eventuali variazioni rispetto al Programma di Esercizio;
2. la frequentazione dei passeggeri per corsa/linea;
3. i ricavi tariffari, ove possibile per corsa/linea;
4. il consuntivo degli investimenti effettuati;
5. i livelli di qualità raggiunti e i valori dei KPI consuntivati/rilevati, sulla base degli indicatori previsti nel CdS:

Per ciascuno dei dati elementari previsti a piano sono riportati le seguenti informazioni:

- il fornitore dei suddetti dati soggetto a obbligo di trasmissione/messa a disposizione.
- la modalità di rilevazione e trasmissione di ciascun dato, distinta in automatica (real time) e manuale/a consuntivo, con relativo intervallo temporale di rendicontazione;
- Il set di dati che potranno essere messi a disposizione di terzi e le relative modalità di accesso (open access con messa a disposizione di dati in formato editabile, tramite APP/sito web, su richiesta), con riferimento sia alle informazioni disponibili in real time, sia a quelle fornite a consuntivo.

Si noti che la maggior parte dei dati sopra riportati deriva dall'adozione del sistema integrato AVM, SBE previsto in consegna dalla Regione Liguria nel corso del 2025-2026. A tale sistema sarà collegato il sistema conta-passeggeri installato su circa il 30% della flotta (e che sarà progressivamente integrato su tutta la flotta).

Si osservi che nel caso di ritardo della installazione e/o messa in servizio del sistema AVM le informazioni disponibili saranno fornite all'EA unicamente a consuntivo con cadenza mensile.

Stante la natura del Contratto "in house" una parte dei dati riguardanti il dettaglio del servizio erogato e alcuni dati di natura economica inerenti all'azienda saranno riservati e destinati unicamente all'EA, che pubblicherà sul proprio sito un'elaborazione sintetica dei dati rilevanti ai fini della valutazione dei livelli qualitativi (ad es. % corse non effettuate, indice sintetico di puntualità, ecc.) Le informazioni e /o set di dati specificate nel PAD saranno rese disponibili sia agli altri EE LL che ad operatori in un formato open access da definire, . Per eventuali applicazioni di tipo MaaS e per providers di informazioni integrate sarà possibile fornire accesso ai dati real time, con formato e meccanismi da definire con il fornitore del sistema SBE/AVM.

11 Allocazione dei rischi

Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'Amministrazione, ai sensi della Misura 13 della Delibera ART 154/2019, ha identificato e valutato gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento.

La valutazione dei rischi e la conseguente redazione della Matrice dei rischi è stata sviluppata in ottemperanza con quanto previsto dalla Misura 13–Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti e della matrice dei rischi , utilizzando come riferimento l'Annesso 4 – testo consolidato della misura stessa.

- Sono stati individuati i rischi, valutati ed allocati a ciascuna delle parti contrattuali come richiesto.
- L'affidamento "in house providing" di cui alla presente procedura prevede un regime net cost e per la conformazione del territorio imperiese non sono previste integrazioni tariffarie tra diversi gestori, se non quelle con il bacino contermini del Savonese (per altro limitato ad alcune linee specifiche).
- Sono state individuate e definite, là ove possibile le misure di mitigazione previste sia per quanto riguarda la mitigazione del rischio sia dell'impatto.
- Sono stati valutati i livelli di rischio (scala tipo Likert 1-5 ,dal minore al maggiore)

La matrice dei rischi, così come definita costituisce parte della documentazione contrattuale ed ha contribuito alla formulazione specifica di alcune parti del CdS.

In dettaglio:

a. Domanda

Nella definizione del PEF simulato si è tenuto conto dei ricavi da tariffe che nel 2023/24 risultano ancora assolutamente inferiori alla situazione pre-pandemia, e si è stimata una crescita molto graduale, che porterà solo alla fine del periodo a valori simili a quelli precedenti al COVID; perciò il rischio è stato considerato limitato ed assorbibile dalle franchigie contrattuali.

Nel corso dell'ultimo triennio si è assistito ad un incremento rilevante nell'utilizzo degli automezzi privati nella mobilità sistematica e, conseguentemente ad una significativa riduzione della velocità commerciale. Il riferimento assunto a base contrattuale è comunque prudenziale.

Come misura di mitigazione dell'impatto nel caso di diminuzione della domanda si è stabilito che nel caso di cadute di frequentazione su base annua generali o su specifiche linee superiori al 25% della media di trasportati registrati nei tre anni precedenti che non siano attribuibili a negligenze o insufficienze di IA, EA e IA valuteranno eventuali modifiche del piano di esercizio in termini di adeguamento del servizio ai nuovi livelli di domanda e di conseguente contenimento dei costi.

In termini di mitigazione dell'impatto, qualora si registrino velocità commerciali medie annue su specifiche linee inferiori del 20% alla media dei tre anni precedenti, EA potrà o riconoscere a IA un corrispettivo pari al 50% degli extra costi sostenuti per erogare il servizio in questione o alternativamente consentire modifiche al PEA che permettano una diminuzione dei costi di erogazione del servizio pari al 50% degli extra costi sostenuti nel corso del periodo di osservazione.

b. Offerta

Nella redazione del PEF sono state valutate con estrema attenzione le dinamiche dei costi dell'energia e del personale. Gli indici di rivalutazione previsti paiono adeguati al rispetto delle previsioni nel periodo di vigenza contrattuale. Dinamiche non prevedibili dovute a eventi straordinari (Pandemie / Conflitti / Crisi economiche) non possono essere valutate a priori.

Non sono previste misure di mitigazione dell'impatto.

c. Contenzioso

Il risanamento dell’Azienda garantisce una situazione di equilibrio al termine della procedura concorsuale in corso (prevista per la fine del 2026). La previsione di modificare l’integrativo con la abolizione del salario di ingresso rimuove ulteriori potenziali ricorsi. Non vi sono altri contenziosi in corso; perciò il rischio associato appare modesto e resterà comunque totalmente a carico dell’IA.

d. Offerta.

La possibilità che modifiche normative e/o legislative abbia luogo nel breve / medio periodo appare remota e va osservato che coinvolgerebbe l’intero comparto a livello nazionale; purtuttavia l’impatto di eventuali modifiche normative potrebbe avere rilevanti conseguenze sulla gestione delle attività.

Non sono previste misure di mitigazione dell’impatto se non quelle stabilite da nuove norme e regolamenti che dovessero sopravvenire.

e. Finanziario.

L’ammontare del Contratto è assicurato da FNT, da una integrazione regionale e dall’accordo di programma recentissimamente sottoscritto dagli EELL. Lo stesso ammontare è considerato nel PEF simulato costante durante l’intero periodo contrattuale; non si valutano pertanto eccessivi rischi in materia e non sono previste misure di mitigazione. In caso di ritardo nell’erogazione dei corrispettivi saranno riconosciuti dall’EA gli interessi di mora previsti dal D.Lgs. 231/2002. Ritardi imputabili all’IA per carenze documentali o procedurali non daranno luogo ad alcun riconoscimento economico.

f. Programmatorio

IL PEF simulato opera in costanza di tariffa; eventuali variazioni derivate dall’adozione del SBE previsto dalla Regione Liguria (superando la tariffa a zone e prevedendo tariffe determinate sulla effettiva percorrenza degli utenti) potrebbero generare positivi risultati; al contrario, l’adozione di eventuali possibili facilitazioni per giovani (come in Emilia Romagna) o per gli anziani over 70 anni (come a Genova) potrebbero generare qualche impatto non favorevole. Si osservi che comunque in un caso e nell’altro sarà l’EA ad avere la potestà di definire eventuali variazioni tariffarie. Perciò il rischio è stato valutato medio/ basso. In ogni caso l’eventuale adozione di un sistema tariffario che a parità di frequentazione induca minori introiti in misura superiore al 10% degli incassi previsti con il sistema vigente sarà bilanciata da corrispettivi in misura equivalente. Essi, per accordo tra le parti, potranno essere anche inferiori alla differenza riscontrata qualora le politiche adottate incentivino l’utilizzo del TPL e quindi l’aumento di frequentazione.

g. Cause di forza maggiore.

L’orografia del territorio e la situazione della rete stradale presentano gravi criticità nel caso di possibili eventi catastrofici (frane, alluvioni). Detto che, comunque le infrastrutture aziendali sono collocate in zone “sicure” da rischi geologici e di esondazione in generale il servizio potrà essere assicurato. Differente la situazione e maggiore il rischio nel caso di interruzioni (anche solo per rilevanti manutenzioni straordinarie sulla viabilità principale soprattutto sulla costa, che non ha valide alternative viarie).

Per gli eventi programmabili EA e IA concorderanno modifiche al servizio che minimizzino i disagi per l’utenza e saranno concordate eventuali compensazioni. Per eventi imprevedibili e improvvisi si attueranno politiche di emergenza che saranno riportate nel piano di emergenza che IA redigerà e dovrà essere approvato da EA.

Eventuali extra costi rispetto al costo ordinariamente previsto per l’erogazione del servizio saranno compensati da parte di EA a IA nella misura del 50%.

La matrice dei rischi, allegata alla presente relazione, è stata compilata seguendo il modello dell’Annesso 4 della delibera 154/2019 e s.m.i.

ALLEGATI alla RdA

1. Obiettivi di efficienza operativa, produttività, redditività, efficacia, qualità e monitoraggio (CMQ)
2. Piano di Accesso al Dato (PAD).
3. Matrice dei rischi (Annesso 4 alla delibera n. 154/2019);

Allegati alla
Relazione di affidamento

CONDIZIONI MINIME DI QUALITA'

Indicatore	Descrizione	Frequenza e metodo di rilievo	Base line (2024)	Livello previsto a CdS
INTEGRAZIONE TARIFFARIA				
Trasporto integrato	Rapporto % tra le percorrenze svolte con veicoli che consentono il trasporto a bordo di biciclette/monopattini e il volume di produzione totale	Annuale; elaborazione manuale sulla base delle percorrenze rilevate da sistema AVM	Le caratteristiche delle fermate sulle strade del comprensorio non permettono il carico/scarico delle biciclette dai cassoni posteriori in sicurezza	Sarà consentito su tutte le corse il trasporto di biciclette e monopattini pieghevoli
Integrazione tariffaria titoli viaggio	Rapporto % tra il numero delle tipologie di titoli di viaggio utilizzabili sui servizi di TPL oggetto del CdS e aventi caratteristiche di integrazione tariffaria con altri servizi di TPL, anche ricadenti in altri CdS, e il totale delle tipologie di titoli di viaggio resi disponibili per l'utenza nell'ambito del CdS	Annuale	Ad oggi non esiste alcuna integrazione. Il nuovo SBE regionale, a regime, permetterà l'integrazione tariffaria con le altre aziende liguri (nella fattispecie con la confinante TPL Linea del Bacino S di Savona). L'unica altra modalità di trasporto integrabile è quella ferroviaria; l'orizzonte temporale per un'integrazione va oltre quello dell'affidamento	Compatibilmente con l'avvio dello SBE sarà integrato il sistema tariffario di RT con quello di TPL Linea sulla linea Albenga Imperia Nel corso del primo anno di avvio del sistema si procederà alla definizione di uno schema di integrazione definendo i titoli da integrare e meccanismi di clearing dei ricavi. Successivamente: anno 2: integrazione abbonamenti pendolari e studenti annuale e mensile (ITV=25%); Anno 3 integrazione titoli abbonamenti mensili (ITV=37%) Anno 4: Integrazione biglietti settimanali (ITV= 50%) anno 5 eventuale estensione all'intero servizio congiunto RT-TPL Linea
MATERIALE ROTABILE				

Conformità della potenzialità del servizio	% delle corse effettuate con un'offerta in termini di posti*km conforme rispetto a quanto previsto dal CdS in termini di offerta minima	Annuale per ogni linea; elaborato sulla base dei dati AVM. In vacanza elaborazione annuale manuale	Il parametro non è rilevato	100%
Affollamento del servizio	% delle corse erogate con un livello di affollamento inferiore alla soglia massima accettabile di occupazione del mezzo definita dall'EA	Annuale per ogni linea; elaborato su un campione di linee e corse sulla base dai dati forniti da conta passeggeri e/o sistema di bigliettazione Saranno effettuate rilevazioni in due periodi, scolastico e non scolastico (come previsto dalla Misura 10 punto 7.	Ad oggi Il fattore di carico è stimato sulla base delle vendite e delle rilevazioni del personale di esercizio. Si noti che, comunque, sono tuttavia attivate puntuali intensificazioni del servizio nelle ore di punta al fine di ridurre l'affollamento valutato dal personale	Non più dell'80% di affollamento in non più del 20% delle corse verificate. Campione inizialmente non inferiore al 20% delle corse per arrivare entro il terzo anno di affidamento all'80%
Conformità sistema monitoraggio AVM	% 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	Annuale elaborato sulla base dei dati di log del sistema AVM	Il sistema AVM è in corso di installazione nell'ambito del progetto regionale del nuovo SBE	100% al netto delle indisponibilità di sistema per guasti agli apparati a partire dal momento di funzionamento del sistema AVM
Conformità sistema di rilevazione dati	% 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 conta passeggeri	Annuale; elaborato sulla base dei dati provenienti dai conta-passeggeri e dal SBE	Al momento, benché alcuni autobus siano equipaggiati con conta passeggeri, non viene eseguito alcun rilevamento dei carichi. Nel caso specifico si considera l'indicatore riferito separatamente ai conta-passeggeri (rilievo carichi) e al SBE (rilievo frequentazione)	Conta passeggeri: >=80% su un campione inizialmente non inferiore al 20% delle corse per arrivare entro il terzo anno di affidamento all'80% delle corse. SBE: =100% su tutte le corse al netto delle indisponibilità di sistema per guasti agli apparati a partire dal momento di funzionamento del SBE
REGOLARITA'				
Cadenzamento e frequenza	Media dei valori di regolarità mensile ,definita per ogni mese <i>i</i>	Annuale si applica a servizi a cadenzamento	Non sono previsti servizi a frequenza per cui l'indicatore	Sulla base dei dati di velocità rilevati con il sistema AVM si

	come percentuale dei distanziamenti, intesi come intervallo temporale tra un passaggio di una corsa e la successiva, regolari verificati nelle località di rilevazione		non è applicabile	pone l'obiettivo di verificare nel corso del 2026 l'introduzione di orari cadenzati su alcune linee
PUNTUALITA'				
Puntualità	Media dei valori di puntualità mensile definita per ogni mese <i>i</i> come percentuale delle corse, non partite in anticipo dal capolinea di partenza, arrivate alle località di rilevazione entro una soglia temporale <i>s</i> definita in considerazione della partizione territoriale del servizio (urbano, periurbano, extraurbano)	In accordo con la Misura 12 della delibera ART 53/24 indicatori di Puntualità saranno misurati con riferimento al servizio offerto afferente alla domanda di trasporto rilevante e, separatamente per il servizio relativa alla domanda non rilevante . Per i servizi DRT l'indicatore di puntualità sarà determinato come previsto dalla Misura 12 p.to 7.	Il CdS vigente prevede le seguenti fasce di tolleranza: a. capolinea : - non consentita la partenza in anticipo; massimo 5 (cinque) minuti di ritardo. b. fermate : - non consentito il passaggio in anticipo; massimo 5 (cinque) minuti di ritardo. (vedi nota *)	Soglie tolleranza : • Partenza: 0 min; • Arrivo: 5 minuti • % delle corse entro i limiti: 90% Soglie tolleranza extraurbano: • Partenza: 0 min • Arrivo: 10 minuti • % delle corse entro i limiti: 90% (vedi nota *) Un apposito allegato al CdS disciplinerà i disservizi che incidono sulla puntualità individuando le attribuzioni ai vari soggetti (IA/GI) Il livello minimo di puntualità sarà determinato nel CdS in accordo con la Misura 2
AFFIDABILITA'				
Affidabilità	Media dei valori di affidabilità mensile definita per ogni mese <i>i</i> come rapporto tra il numero di corse effettuate e il totale delle corse previste da PdE	Annuale: elaborazione sulla base dei dati provenienti dall'AVM; in vacanza il rilevamento è manuale dai fogli di servizio	97%	>= 99,8%
Piano interventi servizi sostitutivi	È predisposto uno specifico Piano d'intervento per i servizi sostitutivi	Il Piano sarà allegato al CdS e in accordo con la misura 13.8 conterrà: Le informazioni che saranno fornite agli utenti in forma	Ad oggi non esiste il piano	

		dinamica (APP) e sui display degli autobus / fermate dotate di paline intelligenti in occasione di ogni singolo disservizio. Si prevede che in caso di disservizio l'intervento del mezzo sostitutivo richieda un tempo <60'. Nel caso di linea con servizio per PMR la sostituzione sarà effettuata con mezzo idoneo a garantire il servizio.		
ACCESSIBILITA' COMMERCIALE				
Dotazione canali di vendita	Presenza almeno 3 canali di vendita per servizio urbano e suburbano e extraurbani	1 criterio soddisfatto / 0 non soddisfatto	<ul style="list-style-type: none"> • Territorio: 203 punti vendita e 2 rivendite dirette • Telematico: applicazione "Mooneygo" • In linea: vendita a bordo a prezzo aumentato 	L'azienda garantirà i seguenti canali di vendita: <ul style="list-style-type: none"> • Territorio: a) conferma degli attuali punti vendita e rivendita diretta; b) installazione di 3 emittitrici automatiche • Telematico: web e App ("Moneygo") integrata con il nuovo SBE; acquisto su canale regionale • In linea: a) vendita a bordo a prezzo aumentato;
Disponibilità biglietteria telematica	Soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee del SBE superiori alle 12 ore consecutive (oppure superiori alle 8 ore laddove sia previsto un solo SBE)	Annuale; elaborazione dai dati provenienti dal SBE	Al momento non esiste SBE che entrerà in funzione alla fine del 2025. Il progetto è definito e gestito da Regione Liguria che ha anche definito i SLA del SBE	Applicazione delle norme del contratto regionale
Disponibilità biglietteria automatica	Soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di un numero di ore (n_{ss}) definito dall'EA	Annuale; rapporto manuale dei guasti rilevati e dei ripristini	Ricognizione periodica degli apparati automatici di terra e intervento entro 2 giorni feriali dalla segnalazione del guasto	100% entro le 24 ore del primo giorno feriale dalla segnalazione del guasto

Funzionamento validatrici	Soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di un numero di ore (n_{val}) definito dall'EA	Annuale; rapporto manuale sulle validatrici attualmente in uso; elaborazione dei dati SBE dall'avvio del sistema	Sostituzione della validatrice al rientro della macchina in deposito	100% entro le 24 ore del primo giorno feriale dal rientro della macchina in deposito
Piano intervento per la vendita	Piano di intervento per la vendita, che costituisce allegato al CdS, relativo alla descrizione delle azioni messe in atto ai fini dei traguardi previsti dal CdS	Il Piano sarà allegato al CdS		
CONTRASTO EVASIONE				
Esecuzione controlli	Media aritmetica dei valori mensili H_CTR_m così definiti: per ogni mese m , il numero di ore-uomo di attività di controllo effettuate rispetto al totale delle ore di attività programmate nel mese	Annuale elaborata a partire dai rilievi manuali	Al momento sono eseguite circa 980 ore/mese, pari al 70% delle ore di controlleria mensili programmate (circa 1.400 ore/mese)	L'attività di controlleria dovrà essere svolta per un ammontare mensile pari al 100% delle ore programmate pari a circa 2.000 ore/mese
Piano di controlleria	Il Piano di controlleria è adottato dall'IA all'atto della stipula del CdS, di cui diviene parte integrante	Il Piano sarà allegato al CdS		
ACCESSIBILITA' MEZZI E INFRASTRUTTURE				
Piano Operativo per l'accessibilità	L'EA definisce il contenuto minimo del Piano Operativo per l'Accessibilità, da allegare allo schema di CdS incluso nella documentazione di affidamento	Il contenuto del piano sarà allegato al CdS		L'EA definirà il contenuto minimo del Piano Operativo per l'Accessibilità, da allegare allo schema di CdS. Il Piano operativo sarà reso disponibile dall'EA entro il primo anno di vigenza del Contratto.
Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR	Media aritmetica dei valori mensili $SPMR_{L,m}$ definiti, per ogni linea L e ogni mese m , dal rapporto percentuale tra il numero di corse effettivamente fruibili dalle PMR e le corse totali programmate come accessibili	Annuale; elaborato dai dati AVM relativo alle corse delle vetture equipaggiate per l'accesso da parte di PMR	Attualmente la percentuale è pari a circa l'80%	100% riferito, ai punti 7 e 8 della misura 16,

	alle PMR			
Fermate accessibili alle PMR	In accordo con il p.to 4 della Misura 16 saranno monitorati i dati richiesti relativi al parco mezzi ed allo stato delle fermate e delle infrastrutture, l Sarà altresì predisposto il Piano operativo dell'accessibilità coinvolgendo IA e le Amministrazioni Comunali proprietarie delle infrastrutture.		Al momento le fermate e il relativo equipaggiamento sono di proprietà e appannaggio dei singoli Comuni	L'EA nel corso dell'affidamento svilupperà in conformità con il piano di accessibilità svilupperà nel corso del primo anno di vigenza del Contratto. un percorso di consultazione con i Comuni proprietari delle infrastrutture per valutarne lo stato e coinvolgendo, le associazioni dei consumatori e le rappresentanze delle PMR
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE				
Sostenibilità del parco veicolare	Rapporto % tra il numero di veicoli "a ridotto impatto ambientale" (Mra) utilizzati in servizio di TPL e il numero totale di mezzi previsti dal parco veicolare autorizzato (Mtot)	Annuale; rilievo ed elaborazione manuale	47% (veicoli Euro6 e ZEV/flotta totale)	>= 60% (veicoli Euro6 e ZEV/flotta totale)
Intensità emissiva	Rapporto tra le emissioni complessive annue di gas serra (GHG), derivanti dallo svolgimento del servizio di TPL interessato, e l'offerta di servizio totale	Annuale; elaborazioni attraverso specifico applicativo a partire dai dati di percorrenza rilevati dal sistema AVM applicando dati emissivi dei veicoli	IE = 20,64 g/posti-km	IE <= 19 g/posti-km
Efficienza energetica	Rapporto tra il consumo energetico totale (CEt) derivante dallo svolgimento del servizio di TPL interessato e l'offerta di servizio totale	Annuale; elaborazioni attraverso specifico applicativo a partire dai dati di percorrenza rilevati dal sistema AVM applicando dati di consumo ed emissione dei veicoli	EE = 571 KJ/posti-km	EE <= 520 KJ/posti-km
INFORMAZIONE ALL'UTENZA				
Informazioni all'utenza prima del viaggio	Vedi tabella 1 citata i cui contenuti vanno garantiti attraverso la predisposizione di	Annuale; rilevata tramite ispezione di Provincia	Sito web aziendale (solo in italiano) Contact center aziendale (in	Informazioni statiche sui seguenti canali: • 2025: rivendite dirette,

	un piano per la lingua inglese entro il primo anno CdS		italiano)	<p>fermate e sito web</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2026: contact center, mobile app <p>Informazioni dinamiche sui seguenti canali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2026: su alcune fermate del servizio urbano ed extraurbano, e da contact center, sito web, mobile app <p>Il piano per la lingua inglese sarà rilasciato al termine del primo anno di affidamento</p>
Informazioni all'utenza durante il viaggio	Vedi tabella 2 citata i cui contenuti vanno garantiti attraverso la predisposizione di un piano per la lingua inglese entro il primo anno CdS	Annuale; rilevata tramite ispezione di Provincia	Informazioni statiche a bordo già presenti sul 100% bus Il 30% della flotta è dotato di avviso sonoro di fermata	<p>Informazioni dinamiche a bordo veicolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2025: annuncio di fermata sul 100% dei mezzi a partire dall'avvio del sistema AVM • 2026: attraverso mobile app: transiti, anomalie del servizio, soppressioni e comunicazione all'utenza <p>Il piano per la lingua inglese sarà rilasciato al termine del primo anno di affidamento</p>
TRASPARENZA				
Carta della qualità	Adozione e pubblicazione della Carta della Qualità secondo la modalità descritta in delibera	Prima pubblicazione poi revisione annuale	Al momento è disponibile solo la carta dei servizi che viene aggiornata annualmente	La carta dovrà essere predisposta dall'IA e approvata dall'EA nel corso del primo anno di vigenza del contratto e reso disponibile sul sito dell'IA, Dovrà essere aggiornata annualmente.
PULIZIA E COMFORT				
Esecuzione cicli pulizia programmati	Rapporto tra il n° di interventi di pulizia eseguiti e il n° di interventi predefiniti e puntualmente individuati nel CdS	Trimestrale; elaborato sulla base delle registrazioni degli interventi effettuati	100% Interventi programmati minimi: pulizia bus pari a 7 interventi/settimana	100% Interventi programmati minimi: pulizia bus pari a 7 interventi/settimana

**IZIO
NI
MINI
ME
DI
QUA
LITA'**

	per ogni bene			
Conformità cicli pulizia eseguiti	Rapporto tra il n° di interventi di pulizia valutati come conformi dall'EA a quanto espressamente indicato nel CdS e il n° di interventi rilevati per ogni bene	Trimestrale da verificare tramite controlli ispettivi.	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 98% degli interventi di pulizia dovrà essere conforme
Dotazione impianti climatizzazione	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianto di climatizzazione/condizionamento e il numero totale di beni della stessa categoria	Annuale; rilevato dalle caratteristiche dei mezzi impiagati	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 100 % dei mezzi dovrà essere dotato di sistema di climatizzazione/ condizionamento
Funzionamento impianti climatizzazione	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati	Annuale; rilevato dalle caratteristiche dei mezzi impiagati, da ispezioni e da registrazioni di funzionamento	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 100 % dei mezzi in servizio dotati dovrà essere
Indicatore	Descrizione	Frequenza e metodo di rilievo	Base line (2024)	Livello previsto a CdS
	impianti			stabilizzato a CdS
Dotazione impianti tecnologici	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianto tecnologico "i" e il numero totale di beni della stessa categoria	Da verificare almeno su base annuale per le varie infrastrutture aperte al pubblico, è definito, per ogni categoria di bene "b" (mezzi/infrastrutture), e per ogni impianto tecnologico "i",	<ul style="list-style-type: none"> • 28% della flotta è dotato di dispositivi di fermata • 34% della flotta è dotato di AVM • 34% della flotta è dotato di conta passeggeri • 79% della flotta dotato di videosorveglianza 	Entro il 2025 <ul style="list-style-type: none"> • con la realizzazione del SBE, il 100% della flotta sarà dotato di AVM, conta passeggeri e dispositivi di fermata • 100% della flotta dotato di video sorveglianza
Funzionamento impianti tecnologici	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati della stessa categoria dotati di impianti	Da verificare almeno su base annuale per le varie infrastrutture aperte al pubblico, è definito, per ogni categoria di bene "b" (mezzi/infrastrutture), e per ogni impianto tecnologico "i"	Dato non monitorato	90% degli impianti tecnologici funzionanti
SICUREZZA				
Piano operativo per la sicurezza e assistenza	L'obbligo di adozione di un Piano operativo per la sicurezza e assistenza secondo i criteri contenuti nella delibera 53/2024	Adozione entro 1 anno dalla stipula del CdS	Al momento non è disponibile il Piano operativo per la sicurezza e assistenza	Il piano dovrà essere predisposto dall'IA e approvato dall'EA nel corso del primo anno di vigenza del contratto e reso disponibile sul sito dell'IA

INTEGRAZIONE TARIFFARIA				
Trasporto integrato	Rapporto % tra le percorrenze svolte con veicoli che consentono il trasporto a bordo di biciclette/monopattini e il volume di produzione totale	Annuale; elaborazione manuale sulla base delle percorrenze rilevate da sistema AVM	Le caratteristiche delle fermate sulle strade del comprensorio non permettono il carico/scarico delle biciclette dai cassoni posteriori in sicurezza	Sarà consentito su tutte le corse il trasporto di biciclette e monopattini pieghevoli
Integrazione tariffaria titoli viaggio	Rapporto % tra il numero delle tipologie di titoli di viaggio utilizzabili sui servizi di TPL oggetto del CdS e aventi caratteristiche di integrazione tariffaria con altri servizi di TPL, anche ricadenti in altri CdS, e il totale delle tipologie di titoli di viaggio resi disponibili per l'utenza nell'ambito del CdS	Annuale	Ad oggi non esiste alcuna integrazione. Il nuovo SBE regionale, a regime, permetterà l'integrazione tariffaria con le altre aziende liguri (nella fattispecie con la confinante TPL Linea del Bacino S di Savona). L'unica altra modalità di trasporto integrabile è quella ferroviaria; l'orizzonte temporale per un'integrazione va oltre quello dell'affidamento	In relazione all'introduzione del SBE sarà integrato il sistema tariffario di RT con quello di TPL Linea almeno sulla linea Albenga Imperia
MATERIALE ROTABILE				
Conformità della potenzialità del servizio	% delle corse effettuate con un'offerta in termini di posti*km conforme rispetto a quanto previsto dal CdS in termini di offerta minima	Annuale per ogni linea; elaborato sulla base dei dati AVM. In vacanza elaborazione annuale manuale	Il parametro non è rilevato	100%
Affollamento del servizio	% delle corse erogate con un livello di affollamento inferiore alla soglia massima accettabile di occupazione del mezzo definita dall'EA	Annuale per ogni linea; elaborato su un campione di linee e corse sulla base dei dati forniti da conta passeggeri e/o sistema di bigliettazione	Il fattore di carico è stimato sulla base delle vendite. Sono tuttavia attivate puntuali intensificazioni del servizio nelle ore di punta al fine di ridurre l'affollamento valutato dal personale	Non più dell'80% di affollamento in non più del 20% delle corse verificate. Campione inizialmente non inferiore al 20% delle corse per arrivare entro il terzo anno di affidamento all'80%
Conformità sistema monitoraggio AVM	% del servizio erogato e rilevato dai sistemi AVM rispetto al servizio che, in base a quanto	Annuale elaborato sulla base dei dati di log del sistema AVM	Il sistema AVM è in corso di installazione nell'ambito del progetto regionale del nuovo	100% al netto delle indisponibilità di sistema per guasti agli apparati a partire

	previsto nel CdS è previsto che sia esercito con materiale rotabile equipaggiato con AVM		SBE	dal momento di funzionamento del sistema AVM
Conformità sistema di rilevazione dati	% 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 conta passeggeri	Annuale; elaborato sulla base dei dati provenienti dai conta-passeggeri e dal SBE	Al momento, benché alcuni autobus siano equipaggiati con conta passeggeri, non viene eseguito alcun rilevamento dei carichi. Nel caso specifico si considera l'indicatore riferito separatamente ai conta-passeggeri (rilievo carichi) e al SBE (rilievo frequentazione)	Conta passeggeri: >=80% su un campione inizialmente non inferiore al 20% delle corse per arrivare entro il terzo anno di affidamento all'80% delle corse. SBE: =100% su tutte le corse al netto delle indisponibilità di sistema per guasti agli apparati a partire dal momento di funzionamento del SBE
REGOLARITA'				
Cadenzamento e frequenza	Media dei valori di regolarità mensile <i>i</i> definita per ogni mese <i>i</i> come percentuale dei distanziamenti, intesi come intervallo temporale tra un passaggio di una corsa e la successiva, regolari verificati nelle località di rilevazione	Annuale si applica a servizi a cadenzamento	Non sono previsti servizi a frequenza per cui l'indicatore non è applicabile	Sulla base dei dati di velocità rilevati con il sistema AVM si pone l'obiettivo di verificare nel corso del 2026 l'introduzione di orari cadenzati su alcune linee
PUNTUALITA'				
Puntualità	Media dei valori di puntualità mensile definita per ogni mese <i>i</i> come percentuale delle corse, non partite in anticipo dal capolinea di partenza, arrivate alle località di rilevazione entro una soglia temporale <i>s</i> definita in considerazione della partizione territoriale del servizio (urbano, periurbano, extraurbano)	Annuale; elaborazione sulla base dei dati provenienti dal sistema AVM	Il CdS vigente prevede le seguenti fasce di tolleranza: c. capolinea : - non consentita la partenza in anticipo; massimo 5 (cinque) minuti di ritardo. d. fermate : - non consentito il passaggio in anticipo; massimo 5 (cinque) minuti di ritardo. (vedi nota *)	Soglie tolleranza urbano: <ul style="list-style-type: none"> • Partenza: 0 min; • Arrivo: 5 minuti • % delle corse entro i limiti: 90% Soglie tolleranza extraurbano: <ul style="list-style-type: none"> • Partenza: 0 min • Arrivo: 10 minuti • % delle corse entro i limiti: 90% (vedi nota *)

AFFIDABILITA'				
Affidabilità	Media dei valori di affidabilità mensile definita per ogni mese <i>i</i> come rapporto tra il numero di corse effettuate e il totale delle corse previste da PdE	Annuale: elaborazione sulla base dei dati provenienti dall'AVM; in vacanza il rilevamento è manuale dai fogli di servizio	97%	>= 99,8%
Piano interventi servizi sostitutivi	È predisposto uno specifico Piano d'intervento per i servizi sostitutivi	Il Piano sarà allegato al CdS	Ad oggi non esiste il piano	Il piano dovrà essere consegnato dall'Azienda nel corso del primo anno di vigenza del contratto
ACCESSIBILITA' COMMERCIALE				
Dotazione canali di vendita	Presenza almeno 3 canali di vendita per servizio urbano e suburbano e extraurbani	1 criterio soddisfatto / 0 non soddisfatto	<ul style="list-style-type: none"> • Territorio: 203 punti vendita e 2 rivendite dirette • Telematico: applicazione "Mooneygo" • In linea: vendita a bordo a prezzo aumentato 	<p>L'azienda garantirà i seguenti canali di vendita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Territorio: a) conferma degli attuali punti vendita e rivendita diretta; b) installazione di 3 emettitrici automatiche • Telematico: web e App ("Moneygo") integrata con il nuovo SBE; acquisto su canale regionale • In linea: a) vendita a bordo a prezzo aumentato;
Disponibilità biglietteria telematica	Soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee del SBE superiori alle 12 ore consecutive (oppure superiori alle 8 ore laddove sia previsto un solo SBE)	Annuale; elaborazione dai dati provenienti dal SBE	Al momento non esiste SBE che entrerà in funzione alla fine del 2025. Il progetto è definito e gestito da Regione Liguria che ha anche definito i SLA del SBE	Applicazione delle norme del contratto regionale
Disponibilità biglietteria automatica	Soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di un numero di ore (n_{ss}) definito dall'EA	Annuale; rapporto manuale dei guasti rilevati e dei ripristini	Ricognizione periodica degli apparati automatici di terra e intervento entro 2 giorni feriali dalla segnalazione del guasto	100% entro le 24 ore del primo giorno feriale dalla segnalazione del guasto
Funzionamento validatrici	Soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in	Annuale; rapporto manuale sulle validatrici attualmente in	Sostituzione della validatrice al rientro della macchina in	100% entro le 24 ore del primo giorno feriale dal rientro della

	meno di un numero di ore (n_{val}) definito dall'EA	uso; elaborazione dei dati SBE dall'avvio del sistema	deposito	macchina in deposito
Piano intervento per la vendita	Piano di intervento per la vendita, che costituisce allegato al CdS, relativo alla descrizione delle azioni messe in atto ai fini dei traguardi previsti dal CdS	Il Piano sarà allegato al CdS		Il piano dovrà essere predisposto dall'Azienda e approvato dall'EA nel corso del primo anno di vigenza del contratto
CONTRASTO EVASIONE				
Esecuzione controlli	Media aritmetica dei valori mensili H_CTR_m così definiti: per ogni mese m , il numero di ore-uomo di attività di controllo effettuate rispetto al totale delle ore di attività programmate nel mese	Annuale elaborata a partire dai rilievi manuali	Al momento sono eseguite circa 980 ore/mese, pari al 70% delle ore di controlloria mensili programmate (circa 1.400 ore/mese)	L'attività di controlloria dovrà essere svolta per un ammontare mensile pari al 100% delle ore programmate pari a circa 2.000 ore/mese
Piano di controlloria	Il Piano di controlloria è adottato dall'IA all'atto della stipula del CdS, di cui diviene parte integrante	Il Piano sarà allegato al CdS		Il piano dovrà essere predisposto dall'IA e approvato dalla Provincia nel corso del primo anno di vigenza del contratto
ACCESSIBILITA' MEZZI E INFRASTRUTTURE				
Piano Operativo per l'accessibilità	L'EA definisce il contenuto minimo del Piano Operativo per l'Accessibilità, da allegare allo schema di CdS incluso nella documentazione di affidamento	Il Piano sarà allegato al CdS		Il piano dovrà essere predisposto dall'Azienda e approvato dalla Provincia nel corso del primo anno di vigenza del contratto
Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR	Media aritmetica dei valori mensili $SPMR_{L,m}$ definiti, per ogni linea L e ogni mese m , dal rapporto percentuale tra il numero di corse effettivamente fruibili dalle PMR e le corse totali programmate come accessibili alle PMR	Annuale; elaborato dai dati AVM relativo alle corse delle vetture equipaggiate per l'accesso da parte di PMR	Attualmente la percentuale è pari a circa l'80%	98%
Fermate accessibili alle PMR	Calcolato per ogni linea L come percentuale delle fermate accessibili alle PMR sul totale	NA	Al momento le fermate e il relativo equipaggiamento sono di proprietà e	Azienda e Provincia si impegnano a intervenire presso i Comuni per migliorare

	delle fermate servite dalla linea del servizio oggetto del CdS		appannaggio dei singoli Comuni per cui l'Azienda non è titolata ad intervenire su di esse	l'accessibilità sulle principali fermate
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE				
Sostenibilità del parco veicolare	Rapporto % tra il numero di veicoli "a ridotto impatto ambientale" (Mra) utilizzati in servizio di TPL e il numero totale di mezzi previsti dal parco veicolare autorizzato (Mtot)	Annuale; rilievo ed elaborazione manuale	47% (veicoli Euro6 e ZEV/flotta totale)	>= 60% (veicoli Euro6 e ZEV/flotta totale)
Intensità emissiva	Rapporto tra le emissioni complessive annue di gas serra (GHG), derivanti dallo svolgimento del servizio di TPL interessato, e l'offerta di servizio totale	Annuale; elaborazioni attraverso specifico applicativo a partire dai dati di percorrenza rilevati dal sistema AVM applicando dati emissivi dei veicoli	IE = 20,64 g/posti-km	IE <= 19 g/posti-km
Efficienza energetica	Rapporto tra il consumo energetico totale (CEt) derivante dallo svolgimento del servizio di TPL interessato e l'offerta di servizio totale	Annuale; elaborazioni attraverso specifico applicativo a partire dai dati di percorrenza rilevati dal sistema AVM applicando dati di consumo ed emissione dei veicoli	EE = 571 KJ/posti-km	EE <= 520 KJ/posti-km
INFORMAZIONE ALL'UTENZA				
Informazioni all'utenza prima del viaggio	Vedi tabella 1 citata i cui contenuti vanno garantiti attraverso la predisposizione di un piano per la lingua inglese entro il primo anno CdS	Annuale; rilevata tramite ispezione di Provincia	Sito web aziendale (solo in italiano) Contact center aziendale (in italiano)	Informazioni statiche sui seguenti canali: <ul style="list-style-type: none"> • 2025: rivendite dirette, fermate e sito web • 2026: contact center, mobile app Informazioni dinamiche sui seguenti canali: <ul style="list-style-type: none"> • 2026: su alcune fermate del servizio urbano ed extraurbano, e da contact center, sito web, mobile

				<p>app</p> <p>Il piano per la lingua inglese sarà rilasciato al termine del primo anno di affidamento</p>
Informazioni all'utenza durante il viaggio	Vedi tabella 2 citata i cui contenuti vanno garantiti attraverso la predisposizione di un piano per la lingua inglese entro il primo anno CdS	Annuale; rilevata tramite ispezione di Provincia	Informazioni statiche a bordo già presenti sul 100% bus Il 30% della flotta è dotato di avviso sonoro di fermata	<p>Informazioni dinamiche a bordo veicolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2025: annuncio di fermata sul 100% dei mezzi a partire dall'avvio del sistema AVM • 2026: attraverso mobile app: transiti, anomalie del servizio, soppressioni e comunicazione all'utenza <p>Il piano per la lingua inglese sarà rilasciato al termine del primo anno di affidamento</p>
TRASPARENZA				
Carta della qualità	Adozione e pubblicazione della Carta della Qualità secondo la modalità descritta in delibera	Prima pubblicazione poi revisione annuale	Al momento è disponibile solo la carta dei servizi che viene aggiornata annualmente	Il piano dovrà essere predisposto dall'IA e approvato dall'EA nel corso del primo anno di vigenza del contratto e reso disponibile sul sito dell'IA
PULIZIA E COMFORT				
Esecuzione cicli pulizia programmati	Rapporto tra il n° di interventi di pulizia eseguiti e il n° di interventi predefiniti e puntualmente individuati nel CdS per ogni bene	Trimestrale; elaborato sulla base delle registrazioni degli interventi effettuati	100% Interventi programmati minimi: pulizia bus pari a 7 interventi/settimana	100% Interventi programmati minimi: pulizia bus pari a 7 interventi/settimana
Conformità cicli pulizia eseguiti	Rapporto tra il n° di interventi di pulizia valutati come conformi dall'EA a quanto espressamente indicato nel CdS e il n° di interventi rilevati per ogni bene	Trimestrale da verificare tramite controlli ispettivi.	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 98% degli interventi di pulizia dovrà essere conforme
Dotazione impianti climatizzazione	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianto di climatizzazione/condizionamento e il numero totale di beni della stessa categoria	Annuale; rilevato dalle caratteristiche dei mezzi impiegati	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 100 % dei mezzi dovrà essere dotato di sistema di climatizzazione/ condizionamento

Funzionamento impianti climatizzazione	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati della stessa categoria dotati di impianti	Annuale; rilevato dalle caratteristiche dei mezzi impiegati, da ispezioni e da registrazioni di funzionamento	A CdS non sono previsti standard precisi	Il 95% dei mezzi dotati dovrà essere stabilmente in funzionamento
Dotazione impianti tecnologici	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianto tecnologico "i" e il numero totale di beni della stessa categoria	Da verificare almeno su base annuale per le varie infrastrutture aperte al pubblico, è definito, per ogni categoria di bene "b" (mezzi/infrastrutture), e per ogni impianto tecnologico "i",	<ul style="list-style-type: none"> • 28% della flotta è dotato di dispositivi di fermata • 34% della flotta è dotato di AVM • 34% della flotta è dotato di conta passeggeri • 79% della flotta dotato di videosorveglianza 	Entro il 2025 <ul style="list-style-type: none"> • con la realizzazione del SBE, il 100% della flotta sarà dotato di AVM, conta passeggeri e dispositivi di fermata • 100% della flotta dotato di video sorveglianza
Funzionamento impianti tecnologici	Rapporto tra il numero di beni dotati di impianti funzionanti e il numero totale di beni rilevati della stessa categoria dotati di impianti	Da verificare almeno su base annuale per le varie infrastrutture aperte al pubblico, è definito, per ogni categoria di bene "b" (mezzi/infrastrutture), e per ogni impianto tecnologico "i"	Dato non monitorato	90% degli impianti tecnologici funzionanti
SICUREZZA				
Piano operativo per la sicurezza e assistenza	L'obbligo di adozione di un Piano operativo per la sicurezza e assistenza secondo i criteri contenuti nella delibera 53/2024	Adozione entro 1 anno dalla stipula del CdS	Al momento non è disponibile il Piano operativo per la sicurezza e assistenza	Il piano dovrà essere predisposto dall'IA e approvato dall'EA nel corso del primo anno di vigenza del contratto e reso disponibile sul sito dell'IA

(*) NOTA: in merito alla puntualità va rimarcato che essa, soprattutto sulle linee dell'area costiera, è pesantemente condizionata dalle condizioni del traffico, molto variabile non solo su base stagionale ma anche legato a fenomeni ciclici durante l'anno (mercati, manifestazioni, ecc.). In certi casi i ritardi non sono quindi attribuibili alla gestione del trasporto ma a condizioni oggettive esterne. La valutazione della puntualità non potrà quindi prescindere da un'analisi dei vari casi, ed in particolare della velocità delle corse che evidenziano ritardi particolari.

PIANO DI ACCESSO AI DATI

DATI DI ESERCIZIO

DATO	CONTENUTO	MODALITA' DI RILEVAZIONE	FORNITORE DEL DATO	MODALITÀ DI ACCESSO PER TERZI
Programma di esercizio (PdE)	Percorso, capolinea, fermate e orari. Il PdE può essere modificato nel corso dell'anno.	Automatica attraverso accesso sistema AVM	Impresa Affidataria	Publicato sul sito internet dell'IA, sul sito internet dell'Agenzia e reso disponibile in open access in formato da definire
Stato del servizio	Posizione delle vetture sul percorso durante il servizio, con assegnazione alle singole linee, in tempo reale	Automatica (real time) attraverso accesso sistema AVM	Impresa Affidataria	Disponibile per viste specifiche da definire con il fornitore del sistema AVM.
Servizio erogato	Stato del servizio erogato in tempo reale con indicazione di: - Corse soppresse - Altri eventi di modifica del servizio (deviazioni, corse limitate). - Per ogni corsa: - orario di transito programmato ad ogni fermata e orario di transito effettivo - saliti ad ogni fermata e pax a bordo; in alternativa numero delle obliterazioni per ciascuna fermata	Automatica (real time e ad evento)	Impresa Affidataria	I dati vengono resi disponibili a terzi in open access in formato da definire con il fornitore del sistema AVM a scopo di informazione all'utenza, travel planning ed altre applicazioni. Restano esclusi i dati relativi alle obliterazioni che sono riservati alla Provincia.
Servizio erogato	Consuntivazione mensile del servizio, su base giornaliera, con dettaglio per linea/corsa di: · produzione programmata ed effettuata (dettaglio per corsa); · produzione non effettuata per singola tipologia di causa e corsa); · ritardi/anticipi delle partenze e arrivi rilevati ai capolinea (dettaglio per corsa); · passeggeri saliti e discesi alle singole fermate (dettaglio per linea e fascia oraria); · massimo carico a bordo rilevato (dettaglio per corsa) · elenco delle vetture disponibili al servizio; · assegnazione delle vetture alle linee (c.d. "vestizione delle vetture") · "fogli di via" per le vetture in servizio con AVM non disponibile	Automatica/ Manuale	Impresa Affidataria	Questi dati rilevano ai fini del controllo da parte dell'EA e restano pertanto, a questo livello di dettaglio riservati alla Provincia. La Provincia pubblicherà sul suo sito un'elaborazione sintetica dei dati rilevanti ai fini della valutazione dei livelli qualitativi (ad es. % corse non effettuate, indice sintetico di puntualità, ecc.)

DATI DI QUALITA'

DATO	CONTENUTO	MODALITA' DI RILEVAZIONE	FORNITORE DEL DATO	MODALITÀ DI ACCESSO PER TERZI
Qualità erogata	Sistema di indicatori previsto dal Contratto la cui misurazione è effettuata sia con dati raccolti sul campo sia su documenti dell'IA	Automatica/ Manuale	Impresa Affidataria e Provincia	Gli indicatori e i loro valori di riferimento legati al CdS sono pubblicati sul sito della Provincia e vengono riportati all'interno della Carta dei Servizi.
Customer Satisfaction	La Provincia (o l'IA) realizza, direttamente o tramite terzi, indagini di Customer Satisfaction	Manuale/ Attraverso apposite indagini	Provincia	I risultati dell'indagine sono pubblicati sul sito della Provincia. Saranno inoltre riportati all'interno della Carta dei servizi Aziendale.
Reclami	Report mensile dei reclami e delle segnalazioni ricevute e delle relative risposte.	Automatico "real time" attraverso apposito applicativo e Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati alla Provincia per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica.

DATI DI GESTIONE

DATO	CONTENUTO	MODALITA' DI RILEVAZIONE	FORNITORE DEL DATO	MODALITÀ DI ACCESSO
Ricavi tariffari e Agevolazioni	Dati del sistema di vendita in termini di titoli di viaggio e ricavi tariffari suddivisi per tipologia e per zona di vendita	Automatica (dal sistema SBE dopo installazione). Report documentale trimestrale in assenza SBE	Impresa affidataria (stante l'affidamento in modello net cost)	Dati riservati alla Provincia I rapporti di sintesi sono pubblicati dalla Provincia sul proprio sito
Contabilità Regolatoria	Relazione con periodicità annuale con i dati economici finanziari coerenti con la contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART 154/2019	Documentale "a consuntivo"	Impresa affidataria	Dati riservati alla Provincia per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica. I rapporti di sintesi potranno essere pubblicati dalla Provincia stessa
Elenco del Personale	Elenco del personale addetto al servizio con tutte le informazioni di cui all'Annesso 6 alla del. ART 154/2019 - Annuale	Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati alla Provincia
Indicatori di efficienza ed efficacia	Sistema di indicatori di cui all'Annesso 7 alla del. ART 154/2019	Manuale	Impresa Affidataria	I dati potranno essere pubblicati dalla Provincia
Attività di controlleria	Dettaglio corse controllate, numero di passeggeri controllati per ogni corsa e numero di contravvenzioni elevate con periodicità mensile	Documentale. Scaricamento dei dati raccolti dai PDA in dotazione del personale di controlleria	Impresa Affidataria	Dati riservati alla Provincia per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica.
Stato manutentivo dei veicoli	Applicativo informatico per il monitoraggio dei processi manutentivi dei veicoli, per il monitoraggio (ad evento) dello stato tecnico manutentivo di tutti i mezzi circolanti: revisioni, manutenzioni programmata, preventiva o a caduta, guasti e riparazioni	Possibile accesso da parte della Provincia ad una vista dell'applicativo Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati alla Provincia per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica.
Investimenti	Relazione semestrale sugli investimenti effettuati nel periodo	Documentale "a consuntivo"	Impresa Affidataria	Dati riservati alla Provincia per lo svolgimento delle attività di vigilanza e/o verifica.

MATRICE DEI RISCHI

Natura	Driver	Evento possibile fonte di rischio	Descrizione impatto	Misure di mitigazione	Risk assesment	Riferimento CdS
Rischi operativi da traslare in capo all'IA	Domanda	Andamento della domanda minore di quello atteso e contabilizzato nel PEF.	La conseguenza è quella di minori ricavi da tariffazione, con una probabilità di minore margine o addirittura di perdite d'esercizio	Saranno attuate misure di mitigazione del rischio attraverso un attento e costante monitoraggio dell'andamento dei ricavi da bigliettazione e dei carichi sulle linee. Iniziative promozionali di concreto con le Amministrazioni per incentivare l'utilizzo del TPL. In termini di mitigazione dell'impatto, qualora si registrino cadute di frequentazione su base annua generali o su specifiche linee superiori al 15% della media di trasportati registrati nei tre anni precedenti che non siano attribuibili a negligenze o insufficienze di IA, EA e IA valuteranno eventuali adeguamenti del piano di esercizio in termini di adeguamento del servizio ai nuovi livelli di domanda e di conseguente contenimento dei costi.	2	Il rischio economico resta completamente a carico di IA
		Andamento della domanda differente da quanto previsto dal PEF per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio. Ci si riferisce in particolare a velocità commerciali particolarmente basse dovute alle condizioni del traffico.	L'impatto è quello di maggiori costi dovuto all'impiego di maggior personale e mezzi per il rispetto del piano di esercizio.	Saranno attuate misure di mitigazione del rischio attraverso un monitoraggio continuo delle condizioni di svolgimento del servizio in termini di velocità commerciale nelle varie aree territoriali. Sensibilizzazione dei Comuni nelle aree critiche sulla necessità di intervenire sulle condizioni della viabilità e del traffico. Progetti mirati di miglioramento. In termini di mitigazione dell'impatto, qualora si registrino velocità commerciali medie annue di rete inferiori del 10% alla media dei tre anni precedenti, EA potrà o riconoscere a IA un corrispettivo pari al 50% degli extra costi sostenuti per erogare il servizio in questione o alternativamente consentire modifiche al PEA che permettano una diminuzione dei costi di erogazione del servizio pari al 50% degli extra costi sostenuti nel corso del periodo di osservazione.	3	Il rischio economico resta a carico di IA nella misura descritta.
	Offerta	Variazione non prevista del costo dell'energia elettrica e del gasolio per trazione superiore a quanto previsto dal PEF	Maggiori costi di esercizio che si riflettono in margini inferiori o potenziali perdite di esercizio	A mitigazione del rischio si effettuerà il monitoraggio continuo dell'andamento del mercato dell'energia; acquisisti mirati in funzione dell'andamento dei prezzi del gasolio. A titolo di mitigazione dell'impatto qualora nel periodo regolatorio si siano verificati aumenti dei costi di carburante o energia elettrica rilevati da MINIT superiori a tre volte il tasso inflattivo programmato. EA potrà riconoscere a IA un compenso economico, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, o un aggiornamento del PEA che coprano il 50% del differenziale riscontrato	3	Il rischio economico resta completamente a carico di IA
		Variazione non prevista del costo del lavoro superiore a quanto previsto dal PEF	Maggiori costi di esercizio che si riflettono in margini inferiori o potenziali perdite di esercizio	Il piano industriale aziendale prevede già una politica retributiva che tiene in conto eventuali aumenti legati alla contrattazione nazionale. Confronto continuo con le associazioni di settore per mitigare l'impatto economico sulle aziende di eventuali aumenti legati ai contratti nazionali. A titolo di mitigazione dell'impatto qualora nel periodo regolatorio si siano verificati aumenti dei costi di personale legati al CCNL superiori a tre volte il tasso inflattivo programmato. EA potrà riconoscere a IA un compenso economico, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, o un aggiornamento del PEA che coprano il 50% del differenziale riscontrato	2	Il rischio economico resta completamente a carico di IA

	Contenzioso	Contenziosi con fornitori, utenti o dipendenti	Aumento dei costi di gestione rispetto a quanto previsto nel PEF	L'azienda sta uscendo da un processo di risanamento finanziario e patrimoniale che ha ridotto disponibilità finanziarie e chiuso una serie di contenziosi. Come visto l'azienda prevede una oculata gestione finanziaria. Non si prevedono azioni di mitigazione dell'impatto	2	Eventuali oneri resteranno integralmente a carico dell'azienda
Altri rischi in capo all'EA	Offerta	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	Maggiori costi per IA derivanti da fattori esogeni non controllabili dall'Azienda	Eventuali oneri verranno regolati in maniera conforme a quanto disposto dalle nuove normative.	3	
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte di EA	Maggiore fabbisogno di ricorso al credito da parte di IA con conseguente aumento degli oneri finanziari	La Provincia di Imperia dispone di apposito Ufficio che si incarica della gestione puntuale del CdS e del rispetto delle scadenze contrattuali. In caso di ritardo nell'erogazione dei corrispettivi saranno riconosciuti dall'EA gli interessi di mora previsti dal D.Lgs. 231/2002. Ritardi imputabili all'IA per carenze documentali o procedurali non daranno luogo ad alcun riconoscimento economico.	1	Il rischio resta suddiviso come descritto tra EA e
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	Incapacità dell'IA di erogare la totalità del servizio previsto a CdS	Il CdS non prevede adeguamenti contrattuali durante la durata dell'affidamento.	0	N. A.
	Programmatorio	Politica tariffaria differente da quanto previsto dal PEF incluse agevolazioni e gratuità, integrazioni tariffarie ecc.	Implica rischi qualora la politica tariffaria adottata preveda a parità di frequentazione minori introiti con conseguente riduzione dei margini o perdita di esercizio.	Ogni modifica alle politiche tariffarie sarà concordata tra EA e IA a seguito di un'attenta valutazione e simulazione degli effetti tariffari. L'eventuale adozione di un sistema tariffario che a parità di frequentazione induca minori introiti in misura superiore al 10% degli incassi previsti con il sistema vigente sarà bilanciata da corrispettivi in misura equivalente. Essi, per accordo tra le parti, potranno essere anche inferiori alla differenza riscontrata qualora le politiche adottate incentivino l'utilizzo del TPL e quindi l'aumento di frequentazione.	3	Il rischio resta suddiviso come descritto tra EA e IA
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio quali chiusura strade, eventi naturali, manifestazioni, ecc. di durata più o meno prolungata	L'IA può trovarsi nell'impossibilità di erogare il servizio previsto a CdS o a dover affrontare costi maggiori per garantire un livello accettabile di servizio	Stante le caratteristiche della rete stradale della Provincia di Imperia questo rischio risulta rilevante. Per quegli eventi programmati EA e IA concorderanno modifiche al servizio che minimizzino i disagi per l'utenza e saranno concordate eventuali compensazioni. Per eventi imprevedibili e improvvisi si attueranno politiche di emergenza che saranno riportate nel piano di emergenza che IA redigerà e dovrà essere approvato da EA, . ; Eventuali extra costi rispetto al costo ordinariamente previsto per l'erogazione del servizio saranno compensati da parte di EA a IA nella misura del 50%, compatibilmente con le disponibilità di bilancio	4	Il rischio resta suddiviso come descritto tra EA e