



Città Tardo Barocche del Val di Noto
iscritto nella Lista
del Patrimonio Mondiale nel 2002

CITTÀ DI RAGUSA

Servizio di trasporto pubblico locale passeggeri su gomma a carattere urbano del Comune di Ragusa

- Relazione di affidamento dei servizi ai sensi dell'Atto di Regolazione allegato A alla Delibera 154/2019 e ss.mm.ii., rettificata a seguito delle osservazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 15/06/2026

Annesso 8a

1 Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Sotto il profilo normativo i servizi di trasporto pubblico locale sono regolati dal Regolamento CE 1370/2007, così come modificato dal Regolamento UE 2016/2338, con i limiti imposti dall'art 149 comma 4 del D.lgs 36/23, e considerando il decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201.

Il Regolamento disciplina le modalità di affidamento dei servizi di trasporto nell'ambito dell'art. 5, il quale prevede le seguenti modalità di affidamento, con riferimento ai servizi su strada:

1. *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. (art. 5 paragrafo 2 primo periodo)*

2. *L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi. (art. 5 paragrafo 3)*

3. *A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico:*

a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7 500 000 EUR; oppure

b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di 23 veicoli stradali, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno. (art. 5 paragrafo 4)

4. *L'autorità competente può adottare provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di una tale situazione.*

I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta o di un accordo formale per prorogare un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. Il periodo in relazione al quale i contratti di servizio pubblico sono aggiudicati, prorogati o imposti con provvedimenti di emergenza non supera i due anni. (art. 5 paragrafo 5)

Il contesto normativo regionale in materia di trasporto pubblico locale risulta ad oggi frammentario e non basato su una legge regionale organica.

In particolare, gli affidamenti attuali prendono avvio dalle previsioni di Legge regionale 19/2005 (art. 27 comma 6) che prevede: “... *Nelle more dell'approvazione del piano di riassetto organizzativo e funzionale del trasporto pubblico locale, al fine di assicurare la continuità del servizio pubblico di autolinee, le concessioni in atto vigenti accordate dalla Regione e dai comuni ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822 e dalla legge regionale 4 giugno 1964, n. 10, sono trasformate in contratti di affidamento provvisorio della durata di trentasei mesi nel rispetto dei programmi di esercizio in vigore alla data di entrata in vigore della presente legge. I predetti contratti sono stipulati, dalla Regione e dai comuni, con le stesse aziende già concessionarie dei servizi, che possono costituirsi in consorzi o in associazioni temporanee d'impresa; sono, comunque, fatti salvi i contratti di servizio e le concessioni in atto esistenti tra i comuni e le aziende affidatarie o concessionarie*”

Con l'art. 13 della Legge regionale 13/2019, la Regione ha successivamente esteso la durata dei contratti derivanti dalla trasformazione prevista dalla sopraindicata norma del 2005: “1. *Al fine di garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada di interesse regionale e locale, i contratti di affidamento di cui all'art. 27 della legge regionale 22 dicembre 2005, n. 19 sono prorogati di 36 mesi, a decorrere dalla data di scadenza e nei limiti dei corrispondenti stanziamenti di bilancio, in conformità alle disposizioni di cui all'art. 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. 2. Il dipartimento regionale delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti, apporta le conseguenti modifiche ai contratti in essere, al fine di adeguarne gli importi, ai corrispondenti stanziamenti di bilancio*”

Successivamente, tali contratti di affidamento provvisorio risultano cessati in virtù della sentenza di incostituzionalità intervenuta rispetto l'art. 13 della L.R. 13/2019 che ne aveva disposto la proroga (sentenza Corte Costituzionale n. 16 dell'11 febbraio 2021) e, pertanto, si è proceduto ad adottare i provvedimenti di emergenza assentiti dal citato art. 5 paragrafo 5 del Regolamento 1370/2007, mediante imposizioni di oneri di servizio pubblico, al fine di scongiurare il pericolo imminente di interruzione dei servizi.

1.2 Contesto operativo di riferimento

Attualmente i servizi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio comunale di Ragusa a livello regionale risultano affidati ai sensi dell'Art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

In particolare, anche sulla scorta del percorso amministrativo regionale, i Comuni siciliani titolari di affidamenti urbani hanno affidato con atto emergenziale i servizi in seguito alla caducazione, in virtù di sentenza della Corte Costituzionale, delle precedenti previsioni legislative regionali che prevedevano la proroga dei precedenti affidamenti nelle more di espletamento di procedure ad evidenza pubblica.

Attualmente, il servizio è gestito dalla società ETNA Trasporti spa mediante affidamento diretto. Il contratto è stato stipulato in data 27/06/2024 numero rep. 30605 prot. 77924, e prevede:

- Durata della concessione 18 mesi;
- Inizio del servizio 01/07/2024;
- Scadenza della concessione 31/12/2025;
- Eventuale proroga di 6 mesi;
- monte di percorrenze chilometriche pari da programma di esercizio a 600.000 bus*Km annui.

I bus*Km effettuati per il secondo trimestre 2024 risultano essere 296.594.

I bus*km effettuati per l'anno 2025 risultano essere 582.658

L'attuale gestore impiega per il servizio 12 mezzi di cui 9 di proprietà e 3 in reversibilità AST - Regione Sicilia.

Il servizio previsto in fase di gara prevede percorrenze chilometriche pari a 579.366 bus*km circa in coerenza con l'attuale programma di esercizio e con i servizi attualmente finanziati da Regione Siciliana e i potenziamenti descritti in seguito.

Con Deliberazione del consiglio comunale n. 70 del 10/11/2025 è stata approvata la Relazione sulla scelta della modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico locale passeggeri su gomma a carattere urbano del Comune di Ragusa, con il seguente atto di indirizzo:

- a prevedere e attivare un servizio permanente di trasporto pubblico urbano a copertura dell'area industriale, con orari adeguati ai turni di lavoro e alle effettive esigenze dei lavoratori;
- a destinare una quota significativa della flotta del trasporto pubblico urbano a mezzi elettrici o a basse emissioni, previsti dalla normativa vigente prevedendo i criteri massimi CAM;
- a introdurre una tariffa agevolata per gli studenti degli istituti superiori, per le famiglie con reddito ISEE inferiore a 8.000 euro, così come previsto per i pensionati e per gli studenti universitari, al fine di garantire equità e accessibilità del servizio;
- a stabilire che il servizio a chiamata del trasporto pubblico urbano abbia una tariffa equivalente al biglietto ordinario, evitando maggiorazioni che possono disincentivarne l'utilizzo;

- a garantire una periodicità certa e regolare del servizio urbano, con tempi di attesa non superiori a 30-45 minuti, assicurando così un servizio continuo, efficiente e realmente utilizzabile dai cittadini

Tali indicazioni sono state recepite in fase di progettazione della gara.

Il nuovo servizio di TPL è progettato per potenziare l'offerta attuale e garantire una mobilità condivisa efficiente e inclusiva in tutto il territorio comunale, migliorando il programma di esercizio in termini di copertura e qualità.

Il dimensionamento del nuovo servizio si fonda sul potenziamento dell'attuale concessione temporanea, sia in termini di estensione delle linee urbane sia in termini di copertura territoriale al fine di garantire un servizio efficiente di mobilità condivisa nelle aree urbanizzate: dal centro storico alla periferia, all'interno dell'abitato della frazione costiera di Marina di Ragusa. **L'amministrazione si riserva con successiva gara di affidare un servizio complementare a chiamata ad un altro operatore.** Il nuovo assetto del tpl vede la realizzazione delle linee: "Circolare Unesco" quale asse strategico di collegamento all'interno dell'area patrimonio mondiale dell'umanità che copre i quartieri di Ibla e Ragusa Superiore; la linea "Pianetti Bruschè" a copertura dei quartieri di Ragusa Ovest creando un asse di collegamento tra periferia e centro; l'estensione della linea 7 a copertura di nuove aree residenziali. È oggetto del nuovo servizio la gestione del front office, biglietteria e area d'attesa per il nuovo Terminal Bus di Ragusa presso l'area dell'ex Scalo Merci, e n° 3 bus di proprietà comunale.

Particolare attenzione è riservata alla fruizione dei centri storici di Ibla e Marina, caratterizzati dalla presenza di ampie aree ZTL (rispettivamente a regime annuale e stagionale), nonché alla zona di Ragusa Centro. Il nuovo assetto del servizio sarà progettato secondo criteri di inclusività, mediante l'adozione di soluzioni tecniche e organizzative idonee a garantire la piena accessibilità da parte di tutte le categorie di utenti con disabilità sensoriali o motorie, in conformità ai principi di equità e pari opportunità. Tali misure saranno integrate nella pianificazione del servizio e nella configurazione dei mezzi, delle infrastrutture e delle interfacce utente, al fine di assicurare un sistema di trasporto pubblico urbano realmente fruibile da tutti.

I veicoli da utilizzare dovranno avere dimensioni adatte alle aree da servire ed al tipo di servizio espletato e dovranno essere sostenibili come previsto dalla normativa vigente.

Dettaglio del potenziamento:

- ✓ Per i servizi di linea che interessano i centri storici sarà introdotta la circolare Unesco attiva sette giorni su sette. Le linee per Ibla e Centro Storico superiore faranno da interscambio per l'utenza di pullman gran turismo nelle aree Nodo Zama e Petrulli.
- ✓ Per i servizi di linea afferenti all'agglomerato urbano di Ragusa si istituisce la linea Pianetti Bruschè e la nuova linea 7.

Ai concorrenti sarà inoltre fornito il vigente Piano di riordino del servizio di TPL (PTPL) allegato al vigente PUMS al fine di metterli a conoscenza delle strategie per lo sviluppo della mobilità comunale. Si prevederà inoltre la presenza di videosorveglianza sui mezzi.

Il contratto di servizio prevede inoltre la possibilità per l'amministrazione di richiedere variazioni al programma di esercizio sia di tipo temporaneo che definitivo, sia in termini di numero di percorrenze che di assetto delle linee. Tale modifica dell'assetto dovrà essere recepita dal concessionario. In tal senso, il contratto risulta pienamente flessibile anche per recepire le innovazioni da prevedere per il servizio.

Nell'ambito della procedura di gara sarà richiesta la presentazione di un'offerta tecnica anche in merito al programma di esercizio sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e dalle necessità dell'utenza.

Inoltre, è prevista la valorizzazione, in fase di gara, di offerte miranti al miglioramento dei livelli di servizio in termini di dotazioni tecnologiche, sistemi di pagamento (e.g. contactless e tramite APP) e servizi all'utenza (in primis verso i soggetti a mobilità ridotta).

Al concessionario spetterà inoltre l'incasso dei ricavi da biglietti e abbonamenti sulla base del sistema tariffario approvato dall'Ente, il quale potrà essere modificato anche in corso di gestione.

Il concessionario assumerà la piena responsabilità per la messa a disposizione dei beni funzionali al servizio anche alla luce di quanto posto in consultazione dal Comune nell'ambito della procedura prevista dalla regolazione ART vigente.

La regolazione del servizio sarà basata su un contratto di servizio basato sulle previsioni del Regolamento Europeo ce 1370/2007 che definisce:

- Gli obblighi di servizio imposti in termini di:
 - percorrenze annue;
 - tariffe massime applicabili all'utenza come derivanti dall'offerta;
 - condizioni minime di qualità (CMQ) in conformità alla regolazione ART applicabile (puntualità, regolarità, frequenza delle corse, capienza e qualità dei mezzi impiegati).

Il servizio deve garantire:

- Inclusione e accessibilità verso tutti gli utenti con disabilità;
- Disponibilità di piattaforma web e app compatibili con il sistema "SiSmart" del Comune;
- Campagne informative rivolte all'utenza in italiano e inglese;
- Geo localizzazione delle linee;
- Tariffe agevolate per studenti, abbonamento residenti e carta dei servizi;
- Installazione di comunicazione statica e dinamiche alle fermate (paline e pensiline) in italiano e inglese
- Applicazione del logo comunale sui veicoli, riserva di spazi pubblicitari per iniziative dell'Ente, spazi pubblicitari che saranno gestiti da un concessionario individuato con procedura ad evidenza pubblica.
- Gestione e manutenzione del deposito veicoli;

- Spazi pubblicitari sulle livree degli autobus per la promozione di iniziative comunali e di concessionario individuato con procedura ad evidenza pubblica;
- Coordinamento e flessibilità con il calendario degli eventi comunale;
- Requisiti tecnologici
- Trasmissione in tempo reale della posizione dei veicoli (risoluzione min. 30 m, angolo 30°).
- Utilizzo di dispositivi GPS compatibili con SiSmart (elenco dispositivi).
- Fornitura di API per l'integrazione con sistemi di bigliettazione elettronica e kiosk.

Obblighi operativi

Il Concessionario è tenuto a:

- Esercitare il servizio secondo il programma allegato.
- Comporre e mantenere la flotta secondo le specifiche tecniche.
- Effettuare manutenzione ordinaria e straordinaria.
- Garantire il decoro dei veicoli (pulizia, carrozzeria, ecc.).
- Adottare misure di sicurezza per utenti e personale.
- Informare l'utenza su variazioni del servizio.
- Comunicare modifiche temporanee tramite sito web e canali istituzionali.
- Consentire il monitoraggio remoto da parte del Comune.
- Rendicontare la produzione chilometrica.
- Rispettare gli standard qualitativi e quantitativi contrattuali.
- Accettare controlli ispettivi e audit.
- Comunicare modifiche societarie e organizzative.
- Rispettare le norme sulla sicurezza (D.Lgs. 81/2008) e sostenere i relativi costi.
- Applicare i contratti collettivi nazionali e territoriali al personale impiegato.

Rischi a carico del Concessionario

Sono inclusi:

- Contrazione della domanda o surplus programmatico.
- Inadempienze nella disponibilità del servizio.
- Variazioni dei costi per fattori esterni (energia, carburante, ecc.).
- Modifiche ai contratti collettivi.
- Inefficienze gestionali e stime errate.
- Eventi accidentali che impattano su beni strumentali e ambientali.
- Il sistema di monitoraggio del servizio sia sotto il profilo tecnico che economico;
- Il sistema di gestione del PEF e delle verifiche di sovra o sotto compensazioni anche in virtù dell'applicazione specifica del Regolamento n. 1370/2007 che costituisce regolamento di esenzione nonché delle conseguenti previsioni applicative nazionali previste da ART in sede di Delibera 154/2019;
- Le modalità di trasferimento dei rischi al concessionario;
- Il sistema di gestione delle modifiche contrattuali (il c.d. jus variandi);
- Il Piano di accesso al dato, i sistemi di qualità e la redazione della Carta dei servizi.

Carta dei Servizi

Il Concessionario è tenuto a redigere la **Carta dei Servizi** relativa al servizio oggetto di concessione, secondo quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 201/2022, dai principi A.R.T., dalla Direttiva PCM del 27/01/1994 e dallo Schema generale di riferimento del DPCM 30/12/1998. La Carta deve contenere indicatori di efficienza ed efficacia del servizio e deve essere approvata preventivamente dal Comune di Ragusa.

Obblighi e scadenze

- Trasmissione della Carta dei servizi al Comune entro 15 giorni dalla messa in esercizio del programma.
- Pubblicazione subordinata ad autorizzazione comunale.
- Diffusione al pubblico a carico del Concessionario.
- Valutazione di reclami, proposte e osservazioni dell'utenza.
- Penale pari all'1 per mille del corrispettivo annuo per ogni giorno di ritardo nella trasmissione della carta dei servizi di cui al primo punto

Fattori minimi di qualità

- Regolarità e puntualità
- Pulizia
- Comfort del viaggio
- Informazione alla clientela
- Gestione reclami e suggerimenti
- Rispetto ambientale

Gli indicatori e i relativi pesi possono essere aggiornati in base ai risultati delle indagini sulla soddisfazione dell'utenza.

Il nuovo assetto, anche grazie all'intervento regolatorio di ART, costituisce una forte innovazione rispetto all'attuale assetto di servizio, non tanto e non solo rispetto alla qualità al livello degli standard tecnici di servizio, ma al grado di governo e regolazione del servizio che l'Ente assume, in quanto l'attuale servizio è erogato dal gestore (ETNA Trasporti s.p.a.) tramite atti impositivi ai sensi dell'Art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007 che pur permettendo la continuazione del servizio non permettono una piena regolazione dello stesso.

In termini di indicatori di qualità, a titolo esemplificativo:

- Il livello minimo dell'indicatore Puntualità da raggiungere nel corso del CdS sarà pari per il 1° anno di contratto a 95%. Relativamente agli anni successivi al 1° anno, l'indicatore sarà aggiornate in base alla media degli ultimi tre valori annui consuntivati disponibili, se superiore.
- Il livello minimo dell'indicatore Affidabilità (corse realizzate/corse programmate al netto delle corse soppresse per cause di forza maggiore) da raggiungere nel corso del CdS sarà pari per il 1° anno di contratto a 90%. Relativamente agli anni successivi al 1° anno, l'indicatore sarà aggiornate in base alla media degli ultimi tre valori annui consuntivati disponibili, se superiore.

Il modello di affidamento sarà net cost, con l'imputazione del rischio ricavi in capo al concessionario,

al netto degli impegni comunali per l'adeguamento inflattivo delle tariffe.

Il contratto di servizio prevedrà comunque una specifica disciplina rispetto allo jus variandi e alla gestione dinamica del programma di esercizio e risulterà conforme alle specifiche regolatorie vigenti (CMQ, sistema di monitoraggio, riequilibrio economico e finanziario, previsione di un piano di accesso al dato). Particolare focus sarà inoltre dato in sede di gara e in fase di gestione all'innovazione tecnologica dei mezzi e del servizio, anche in correlazione ai servizi innovativi da proporsi.

Il numero di obliterazioni eseguite nel 2025 è stato di 300.275 oltre abbonamenti anziani, disabili e studenti.

In gara verrà allegato il prospetto dei dati forniti dal gestore uscente sia con riferimento ai ricavi storici.

2 Esiti della procedura di consultazione

Il Comune di Ragusa ha esperito la procedura di consultazione tramite pubblicazione sul proprio portale di un avviso contenente la descrizione della procedura nonché delle valutazioni effettuate sui beni dell'attuale gestore e sul personale, allegando alla consultazione medesima le informazioni funzionali agli operatori interessati per esprimere la propria valutazione ed il proprio parere in ordine alle scelte dell'Amministrazione.

In particolare, è possibile verificare i contenuti della consultazione al seguente link:

<https://www.comune.ragusa.it/it/news/avviso-consultazione-portatori-d-interesse-tpl>

Come evidenziato al link indicato e nella documentazione ivi contenuta, la consultazione è stata pubblicata in data 5 novembre 2025 con possibilità di inviare i propri contributi nei successivi quindici giorni.

Essendo stata svolta sul sito internet dell'amministrazione, la consultazione risulta pubblica ed aperta ai contributi di tutti i possibili stakeholder, senza discriminare alcuno.

Alla data di chiusura della consultazione non sono pervenute osservazioni da parte di stakeholder interessati.

Si segnala che la documentazione allegata alla consultazione risultava da una richiesta documentale effettuata dal Comune con il gestore del servizio per il secondo semestre 2024.

In tale richiesta si erano forniti appositi modelli di raccolta dati, sia per la componente economica e patrimoniale che per rilevare dati e informazioni sulle dotazioni di personale, di mezzi, e altre attrezzature dei gestori uscenti.

Pertanto, il set informativo di gara si basa su informazioni raccolte riferite al secondo semestre 2024.

Alla luce dell'assenza di osservazioni, il Comune ritiene di confermare le scelte ivi indicate e in particolare:

- Prevedere per i mezzi la qualifica di beni strumentali non essenziali o indispensabili e pertanto non prevederne la messa a disposizione ai gestori subentranti non essendo, tra l'altro, presenti beni a contribuzione pubblica, ad eccezione di tre mezzi derivante dalla reversibilità AST;
- Prevedere la messa a disposizione in via esclusiva dell'area parcheggio "Colombardo" di Via Prampolini, da concedere in comodato gratuito, per i depositi dei mezzi;
- Prevedere per gli altri beni la qualifica di beni strumentali non essenziali o indispensabili e pertanto non prevederne la messa a disposizione ai gestori subentranti.

3 Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

3.1 Materiale rotabile di nuova acquisizione

Il numero totale di veicoli previsto per il nuovo servizio del trasporto pubblico urbano di Ragusa è pari a 13, di cui 3 a gasolio, acquisiti con contributi pubblici, sono derivanti dalla reversibilità AST, ed altri 2 veicoli elettrici da 8 metri circa saranno disponibili entro l'anno 2026.

E' stato assegnato all'Ente Locale un finanziamento con DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato con decreto 106 del 2 aprile 2026, dell'importo di euro 7.804.817,72, emanato dal MASE di concerto con MEF e MIT, con il quale saranno acquistati n. 6 autobus elettrici di lunghezza pari a 12 metri e n. 2 autobus elettrici di lunghezza 8 metri.

Considerato che la fornitura di cui la punto precedente potrebbe subire dei ritardi, è stata ipotizzato il seguente schema progettuale:

- Dal 1° al 2° anno:
 - 2 veicoli elettrici con lunghezza massima 8 metri di proprietà del Comune di Ragusa;
 - 3 veicoli a gasolio già nella disponibilità del Comune di Ragusa della lunghezza di 7,5 metri;
 - 6 veicoli a gasolio della lunghezza massima di 12 metri (fornitura del concessionario)

- 2 veicoli a gasolio della lunghezza massima di 8 metri (fornitura del concessionario)
- Dal 3° al 9° anno, tutti i veicoli saranno di proprietà del Comune di Ragusa e precisamente:
 - 4 veicoli elettrici con lunghezza massima 8 metri;
 - 3 veicoli a gasolio già nella disponibilità del Comune di Ragusa della lunghezza di 7,5 metri;
 - 6 veicoli elettrici della lunghezza massima di 12 metri

Qualora il finanziamento di cui la DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato dal DM n. 106 del 2 aprile 2026, dovesse subire significativi ritardi in fase di esecuzione, o dovessero esserci dei ritardi per qualsivoglia motivo alla fornitura degli 8 autobus elettrici, dal 3° anno della concessione verranno ridotti proporzionalmente i chilometri del programma di esercizio.

Con riferimento al nuovo materiale rotabile (10 mezzi), si deve fare riferimento al Decreto Ministeriale della transazione ecologica 17 giugno 2021 - Criteri ambientali minimi per l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada, con particolare riferimento all'allegato 1.

Gli otto veicoli forniti dal concessionario nei primi due anni della concessione dovranno essere di classe euro non inferiore a 5.

Gli 8 mezzi che saranno acquistati con il finanziamento di cui al DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato con DM n. 106 del 2 aprile 2026, saranno veicoli pesanti puliti ad emissioni zero.

Per veicolo pesante ad emissione zero si intende un veicolo pulito come definito al punto 4, lettera b) art. 2 della Direttiva (UE) 2019/1161 privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna che emette meno di 1 g CO₂/Kwh misurato a norma del Regolamento (CE) n.595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e delle relative misure di attuazione, o che emette meno di 1 g CO₂/km misurato a norma del Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e delle relative misure di attuazione.

Inoltre, devono essere rispettate le seguenti caratteristiche tecniche:

- ✓ I tubi di scarico dei veicoli non a emissioni zero offerti (8 mezzi - primo e secondo anno della concessione) non devono essere collocati dallo stesso lato delle porte passeggeri. L'impianto di scarico deve consentire l'applicazione dei dispositivi per il controllo periodico dei gas di scarico;
- ✓ Gli 8 nuovi veicoli offerti a gasolio, per i primi due anni della concessione, e gli 8 veicoli elettrici per gli anni successivi, devono essere dotati di un "indicatore di consumo", ossia un dispositivo di segnalazione dei consumi di combustibile o di energia elettrica con l'indicazione di carica degli accumulatori;
- ✓ Gli 8 nuovi veicoli a gasolio offerti per i primi due anni della concessione, e gli otto veicoli elettrici per i restanti anni, devono essere dotati di:
 - un impianto di illuminazione interno realizzato con lampade LED (o con tecnologia

alternativa che abbia efficienza e durata almeno equivalente). Dovrà essere particolarmente curata l'illuminazione dei gradini, degli apparecchi di bigliettazione, degli ostacoli e delle aree informative al pubblico;

- indicatore di linea di percorso del tipo a “led luminoso a scritta fissa/variabile/scorrevole” (o con tecnologia alternativa che abbia efficienza e durata almeno equivalente).
- ✓ Tutti i veicoli per l'intera concessione devono essere dotati di sistema automatizzato di controllo - AVM (Automatic Vehicle Monitoring) per la localizzazione e il monitoraggio in tempo reale di tutte le vetture e per la gestione operativa del servizio;
- ✓ Tutti i veicoli per l'intera concessione devono essere dotati di sistema automatico contapasseggeri;
- ✓ per gli 8 nuovi veicoli elettrici la garanzia della batteria di trazione, con capacità di carica residua $\geq 80\%$ del valore nominale (IEC 62660), deve assicurare l'operabilità dei veicoli per una percorrenza minima in km, oppure per una durata minima in anni oppure per un numero di cicli di carica/scarica, con i criteri indicati nella documentazione di gara dalla stazione appaltante correlati al profilo di missione esplicitato ed alla architettura del sistema individuata.

Saranno considerati i seguenti criteri premianti riferiti alla fornitura degli 8 autobus per i primi due anni della concessione:

- ✓ Veicoli equipaggiati con un sistema di condizionamento d'aria che utilizza un refrigerante il cui potenziale di riscaldamento globale (GWP) è inferiore a 150;
- ✓ Veicoli dotati di luci esterne full-led (o con tecnologia alternativa che abbia efficienza e durata almeno equivalente). Si intendono per luci esterne: di posizione, frecce, abbaglianti, anabbaglianti, fendinebbia, retronebbia, retromarcia, di arresto, targa, ingombro.

Alla data di redazione della presente relazione non risultano previsti ulteriori contributi pubblici disponibili per investimenti nel corso della concessione e pertanto la presenza di contributi pubblici verrà gestita tramite le clausole contrattuali specificando comunque se il Comune intenda utilizzare i contributi in un'ottica integrativa (investimenti aggiuntivi) o sostitutiva rispetto agli investimenti a carico dell'impresa con, in quest'ultimo caso la necessaria rideterminazione dell'equilibrio economico e finanziario a favore del Comune.

3.2 Materiale rotabile esistente

L'attuale gestore ETNA Trasporti s.p.a non ha inviato alcuna comunicazione sulla disponibilità dei beni essenziali/indispensabili di proprietà per lo svolgimento dei servizi oggetto di gara, anche a seguito di ripetute sollecitazioni. Al subentro del nuovo gestore i mezzi potrebbero subire variazioni in virtù di investimenti o dismissioni effettuate dal gestore. Di seguito si riporta l'elenco del materiale rotabile impiegato dall'impresa:

Autobus di proprietà

n.ord.	MARCA	MODELLO	TARGA	POSTI
1	SOLARIS	URBINO ALPINO 8,6	GV019ML	45
2	SOLARIS	URBINO ALPINO 8,6	GV020ML	45
3	SOLARIS	URBINO ALPINO 8,6 LE	GV021ML	62
4	SOLARIS	URBINO ALPINO 8,6 LE	FH006HR	56
5	HEULIEZ BUS	GX127	GV053ML	62
6	HEULIEZ BUS	GX127	GV054ML	62
7	OTOKAR	NOVIGO T	DZ311YV	31
8	DAIMLER MERCEDES	519 CDI	DY384GC	23
9	IVECO DAILY	A50/E4/21	FY388GC	20

Autobus in reversibilità AST - Regione Sicilia

n.ord.	MARCA	MODELLO	TARGA	POSTI
1	INDCAR	MOBI	GE221WL	39
2	INDCAR	MOBI	GE229WL	39
3	INDCAR	MOBI	GE231WL	39

I beni non sono oggetto di contribuzione pubblica, ad eccezione di quelli in reversibilità AST, e in tal senso si ritiene che anche in virtù del numero limitato degli stessi non possano essere considerati non sostituibili a costo socialmente sostenibili.

In tal senso il Comune ritiene di qualificarli come commerciali.

Tale quadro è stato fornito ai partecipanti alla consultazione (cfr. capitolo precedente).

Come indicato in consultazione senza che nessun stakeholder abbia rilevato criticità in merito, il Comune non ritiene i mezzi beni essenziali e indispensabili ritenendo pertanto pienamente fattibile la loro duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

3.3 Beni immobili

L'attuale gestore ETNA TRASPORTI s.p.a. impiega l'area di parcheggio comunale "Colombardo" di via Prampolini, concessa in comodato gratuito, per il ricovero dei mezzi.

Dalle analisi effettuate rispetto al territorio di riferimento e alla base delle valutazioni sull'assetto di rete, tale area sarà messa a disposizione del nuovo gestore.

È oggetto del nuovo servizio la gestione del front office, biglietteria e area d'attesa per il nuovo Terminal Bus di Ragusa presso l'area dell'ex Scalo Merci

3.4 Beni mobili

Gli investimenti tecnologici costituiscono uno degli aspetti di maggior interesse per il Comune che ha previsto che all'avvio la flotta debba essere dotata di un sistema AVM sul 100% dei mezzi atto a rilevare il servizio reso per tutto il periodo di affidamento.

Con riferimento ai beni mobili dei gestori uscenti non si rilevano esigenze di trasferibilità.

Nello schema di contratto di servizio verrà allegato l'elenco delle fermate con le dotazioni di paline previste.

3.5 Monitoraggio degli investimenti

Si rimanda allo schema di contratto di servizio.

4 Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Con riferimento al personale, come già indicato in precedenza, si è effettuata una mappatura dello stesso trasmettendo una richiesta documentale al gestore uscente.

I dati sul personale richiesti e trasmessi sono relativi agli addetti al 31/12/2025. Negli atti di gara e nel contratto è previsto l'aggiornamento dell'elenco del personale a cui subentrare sulla base dell'effettiva consistenza dello stesso alla data di subentro medesima.

In gara verrà allegato il prospetto del personale del gestore uscente secondo quanto previsto dall'Annesso 6 all'Atto di regolazione di cui alla Delibera 154/2019 ART.

5 Requisiti di partecipazione

Di seguito si riportano i requisiti di partecipazione. Non si ritiene che gli stessi risultino sovrabbondanti rispetto alla normativa applicabile e a quanto previsto dal D. Lgs. 36/2023 in materia di affidamento di appalti e concessioni (sebbene ovviamente il Codice risulta applicabile alla procedura solo ove e nei limiti di quanto richiamato, dovendosi applicare il Regolamento 1370/2007):

REQUISITI DI IDONEITÀ PROFESSIONALE

- a) Iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane per attività pertinenti con quelle oggetto della presente procedura di gara;

Per l'operatore economico di altro Stato membro, non residente in Italia: iscrizione in uno dei registri professionali o commerciali degli altri Stati membri di cui all'Allegato II.11 del Codice dei Contratti Pubblici;

Ai fini della comprova, l'iscrizione nel Registro è acquisita d'ufficio dall'Ente concedente tramite il FVOE. Gli operatori stabiliti in altri Stati membri caricano nel fascicolo virtuale la dichiarazione, resa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, di iscrizione in uno dei registri professionali o commerciali di cui all'Allegato II.11, nonché i dati e le informazioni utili alla comprova del requisito, se disponibili.

- b) Se il concorrente è Società Cooperativa, è richiesta, altresì, iscrizione all'Albo delle Società Cooperative di cui al D.M. 23/06/2004, istituito presso il Ministero delle Attività Produttive, da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto dell'affidamento-Se il concorrente è Cooperativa sociale, è richiesta, altresì, iscrizione al prescritto Albo Regionale di cui alla Legge 381/91, nella specifica sezione per l'esercizio dell'attività oggetto di affidamento;

Per l'operatore economico di altro Stato membro, società cooperativa e/o cooperativa sociale non residente in Italia: iscrizione presso eventuale analogo registro secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito;

Ai fini della comprova, l'iscrizione nel Registro è acquisita d'ufficio dall'Ente concedente. Gli operatori stabiliti in altri Stati membri caricano nel fascicolo virtuale i dati e le informazioni utili alla comprova del requisito, se disponibili

- c) Iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale), di cui al Regolamento UE n. 1071/2009 e D.D. MIT n. 291 del 25/11/2011, allegando dichiarazione sostitutiva di certificazione rilasciata ai sensi del D.P.R. n. 445/00, art. 46, attestante, altresì, la regolare dimostrazione annuale del requisito di idoneità finanziaria (di cui art. 7 Reg. UE n. 1071/2009 - art. 7 D.D. MIT n. 291/2011) per ciascun anno di iscrizione al registro stesso;

Per l'operatore economico di altro Stato membro, non residente in Italia: iscrizione presso corrispondente registro secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito;

Ai fini della comprova, l'iscrizione nel Registro è acquisita d'ufficio dall'Ente concedente. Gli operatori stabiliti in altri Stati membri caricano nel fascicolo virtuale i dati e le informazioni utili alla comprova del requisito, se disponibili;

- d) Possesso dell'abilitazione all'esercizio di autotrasporto viaggiatori su strada, di cui al Regolamento UE 1071/2009 e D.D. MIT n. 291 del 25/11/2011 e ss.mm.ii.

Per l'operatore economico di altro Stato membro, non residente in Italia: possesso di corrispondente abilitazione secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito;

Ai fini della comprova, l'iscrizione nel Registro è acquisita d'ufficio dall'Ente concedente. Gli operatori stabiliti in altri Stati membri caricano nel fascicolo virtuale i dati e le informazioni utili alla comprova del requisito, se disponibili.

REQUISITI DI CAPACITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

- a) Fatturato globale medio annuo, riferito ai migliori tre esercizi degli ultimi cinque esercizi finanziari disponibili antecedenti l'anno di pubblicazione della presente gara (2021, 2022, 2023, 2024, 2025), non inferiore ad € 1.200.000,00.
- b) Ai sensi della Misura 19, punto 2 della Delibera 154/2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, disporre di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (€ 1.127.272,72) ovvero pari a € 169.090,91 con riferimento all'ultimo bilancio approvato.

Tali requisiti sono richiesti al fine di valutare l'affidabilità economica e finanziaria del concorrente per l'assunzione degli oneri conseguenti all'aggiudicazione di una concessione di rilevante valore economico.

La comprova dei requisiti di cui alla lettera a) e b) è fornita mediante uno dei seguenti documenti:

- per le società di capitali mediante bilanci, o estratti di essi, approvati alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte corredati della nota integrativa;
- per gli operatori economici costituiti in forma d'impresa individuale ovvero di società di persone mediante copia del Modello Unico o la Dichiarazione IVA;
- dichiarazione resa, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445/2000, dal soggetto o organo preposto al controllo contabile della società ove presente (sia esso il Collegio sindacale, il revisore contabile o la società di revisione), attestante la misura (importo) del fatturato dichiarato in sede di partecipazione.

Per le imprese che abbiano iniziato l'attività da meno di tre anni, il requisito di fatturato è rapportato al periodo di attività effettivamente svolto.

Resta ferma la facoltà della Stazione Appaltante di verificare la veridicità ed autenticità della documentazione inserita nel sistema FVOE e di acquisire tutta la documentazione probatoria per la comprova del requisito, previa indicazione, da parte dell'operatore economico, degli elementi indispensabili per il reperimento delle informazioni o dei dati richiesti.

REQUISITI DI CAPACITÀ TECNICA E PROFESSIONALE

- a) Aver eseguito negli ultimi dieci anni dalla data di pubblicazione della gara per le migliori tre annualità, nei confronti di enti pubblici, servizi analoghi a quello

oggetto di gara (trasporto pubblico locale passeggeri su gomma a carattere urbano) per un monte chilometrico complessivo (somma delle 3 annualità) almeno pari al doppio di quello annuale richiesto a gara e pertanto pari a 1.158.732 v*Km /anno.

La comprova del requisito è fornita mediante uno o più dei seguenti documenti:

-certificati rilasciati dall'amministrazione/ente contraente, con l'indicazione dell'oggetto, dell'importo e del periodo di esecuzione;

-contratti stipulati con le amministrazioni pubbliche, completi di copia delle fatture quietanzate ovvero dei documenti bancari attestanti il pagamento delle stesse;

Resta ferma la facoltà della Stazione Appaltante di verificare la veridicità ed autenticità della documentazione inserita nel sistema FVOE e di acquisire tutta la documentazione probatoria per la comprova del requisito, previa indicazione, da parte dell'operatore economico, degli elementi indispensabili per il reperimento delle informazioni o dei dati richiesti.

INDICAZIONI SUI REQUISITI SPECIALI NEI RAGGRUPPAMENTI TEMPORANEI, CONSORZI ORDINARI, AGGREGAZIONI DI IMPRESE DI RETE, GEIE

I soggetti di cui all'articolo 65, comma 2, lettera e), f) g) e h) del Codice devono possedere i requisiti di ordine speciale nei termini di seguito indicati.

Alle aggregazioni di retisti, ai consorzi ordinari ed ai GEIE si applica la disciplina prevista per i raggruppamenti temporanei.

Requisiti di idoneità professionale

- a) Il requisito relativo all'iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese Artigiane di cui al punto a) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto:
 - da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo;
 - da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica.
- b) Il requisito per le società cooperative partecipanti relativo all'iscrizione all'Albo delle Società Cooperative e per le cooperative sociali relativo all'iscrizione al prescritto Albo regionale, di cui al punto 6.1, lettera b) deve essere posseduto dall'esecutore del servizio componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire e dell'aggregazione di rete.
- c) Il requisito relativo all'iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale) di cui al punto 6.1., lettera c) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo che sia esecutore del servizio; da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica che sia esecutore del servizio.
- d) Il requisito relativo al possesso dell'abilitazione all'esercizio di autotrasporto viaggiatori su strada, di cui al punto 6.1., lettera d) deve essere posseduto da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo che sia esecutore del servizio; da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica che sia esecutore del servizio.

Requisiti di capacità economico finanziaria

- a) I requisiti relativi al fatturato globale e del patrimonio netto di cui alle lettere a) e b) (**REQUISITI DI CAPACITA' ECONOMICA E FINANZIARIA**) devono essere

soddisfatti dal raggruppamento temporaneo nel complesso.

Requisiti di capacità tecnico-professionale

- a) Il requisito di cui al punto a) (**REQUISITI DI CAPACITA' TECNICA E PROFESSIONALE**) deve essere posseduto dall'operatore plurisoggettivo nel suo complesso;

Nel caso in cui un raggruppamento abbia estromesso o sostituito un partecipante allo stesso poiché privo di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione del raggruppamento.

INDICAZIONI SUI REQUISITI SPECIALI NEI CONSORZI DI COOPERATIVE, CONSORZI STABILI

Requisiti di idoneità professionale

- a) Il requisito di idoneità professionale relativo all'iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese Artigiane di cui al punto a) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto dal consorzio e dai consorziati indicati come esecutori;
- b) Il requisito per le società cooperative partecipanti relativo all'iscrizione all'Albo delle Società Cooperative e per le cooperative sociali relativo all'iscrizione al prescritto Albo regionale, di cui al punto b) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto dal consorziato esecutore del servizio;
- c) Il requisito relativo all'iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale) di cui al punto c) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto dal consorziato esecutore del servizio;
- d) Il requisito relativo al possesso dell'abilitazione all'esercizio di autotrasporto viaggiatori su strada, di cui al punto d) (**REQUISITI DI IDONEITA' PROFESSIONALE**) deve essere posseduto dal consorziato esecutore del servizio.

Requisiti di capacità economico finanziaria e tecnico-professionale

I consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettere b), c) del D.Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii. utilizzano i requisiti propri e, nel novero di questi, fanno valere i mezzi d'opera, le attrezzature e l'organico medio nella disponibilità delle consorziate che li costituiscono. Per i consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettera d) del Codice (consorzi stabili) i requisiti di capacità tecnica e finanziaria sono computati cumulativamente in capo al consorzio ancorché posseduti dalle singole consorziate.

Nel caso in cui un consorzio abbia estromesso o sostituito una consorziata poiché priva di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione.

6 Criteri di aggiudicazione

Con riferimento ai criteri di aggiudicazione, di seguito si riporta la tabella dei criteri previsti:

	PUNTEGGIO MASSIMO
Offerta tecnica	<i>Max 80</i>
Offerta economica	<i>Max 20</i>
TOTALE	100

N.	Criterio	Punteggio	Sub Criterio	Descrizione	D	Q -T	Modalità
----	----------	-----------	--------------	-------------	---	------	----------

1	Progetto del servizio TPL	12	1.1	<p>Ciascun concorrente dovrà predisporre all'interno della relazione tecnica un capitolo che descriva l'organizzazione proposta del servizio. In particolare, saranno valutati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la conoscenza del contesto di riferimento; - i livelli di intermodalità e integrazione con il ferro (eventuali accordi già in essere saranno apprezzati) e con altri operatori di trasporto presenti sul territorio - la capacità organizzativa del concorrente e gli strumenti per mitigare rischi di interruzione o limitazione del servizio - le proposte all'accrescimento qualitativo/quantitativo del servizio pubblico offerto quali ad esempio ampliamento delle linee a costi invariati <p>Il concorrente dovrà inoltre presentare il proprio programma di esercizio migliorativo del programma di esercizio minimo a base di gara e allegato alla documentazione di gara, indicando in particolare una proposta oraria di dettaglio per ciascuna linea proposta, sia con riferimento alle linee già esistenti, sia delle eventuali linee aggiuntive proposte.</p> <p>Le offerte migliorative in termini di servizio potranno riguardare sia nuove linee che l'aumento di frequenze su linee già esistenti.</p>	12	Valutazione discrezionale dei commissari
---	---------------------------	----	-----	---	----	--

2	Sistemi ITS per il monitoraggio, il controllo e la rendicontazione del servizio	11	2.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo della relazione tecnica nel quale vengano esplicitate le modalità con le quali intende garantire al Comune di Ragusa il monitoraggio, anche in tempo reale, della flotta. Il controllo della regolarità del servizio deve avvenire attraverso un sistema AVM obbligatoriamente presente su tutti i veicoli sin dall'avvio del contratto di servizio. Nella relazione il concorrente dovrà descrivere nel dettaglio le funzionalità dell'AVM proposto e le modalità di fruizione dello stesso, anche da parte del personale del Comune di Ragusa.	4	Valutazione discrezionale dei commissari

			2.2	Veicoli equipaggiati con un sistema di condizionamento d'aria che utilizza un refrigerante il cui potenziale di riscaldamento globale (GWP) è inferiore a 150 (relativo agli 8 mezzi forniti per i primi due anni della concessione)	4	Il punteggio sarà assegnato esclusivamente al concorrente che offre la percentuale più alta.
			2.3	Veicoli dotati di luci esterne full-led (o con tecnologia alternativa che abbia efficienza e durata almeno equivalente). Si intendono per luci esterne: di posizione, frecce, abbaglianti, anabbaglianti, fendinebbia, retronebbia, retromarcia, di arresto, targa, ingombro (relativo agli 8 mezzi forniti per i primi due anni della concessione)	3	Il punteggio sarà assegnato esclusivamente al concorrente che offre la percentuale più alta.
3	Vetustà dei mezzi media garantita nel corso dei primi due anni della concessione	5	3.1	Si richiede a ciascun concorrente di indicare l'età media che intende garantire nel corso dei primi due anni della concessione (relativo agli 8 mezzi forniti per i primi due anni della concessione)	5	Punteggio massimo attribuito al concorrente che offre l'età media inferiore e punteggio assegnato agli altri concorrenti in misura proporzionale. Le offerte con età media inferiore a 5 anni saranno condotte ai fini della determinazione del punteggio al valore 5
			4.1	Relazione descrittiva dei canali di informazione per l'utenza proposti	2	Valutazione discrezionale dei commissari
			4.2	Relazione descrittiva dei sistemi di assistenza alle persone con disabilità proposti	2	Valutazione discrezionale dei commissari

4	Attenzione ai viaggiatori	9	4.3	Sicurezza a bordo per passeggeri e personale viaggiante: Ciascun concorrente dovrà indicare la percentuale dei mezzi che dall'avvio del contratto di servizio saranno dotati di sistemi di videosorveglianza e TVCC integrati con il sistema AVM.	5	100%: 5 punti Punteggio assegnato in maniera proporzionale agli altri concorrenti. Sotto il 25%: 0 punti.
5	Sistema di ticketing per l'acquisto e la validazione dei titoli di viaggio in formato elettronico e cartaceo	10	5.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale sono esplicitate le modalità e le piattaforme con le quali intende effettuare la vendita dei titoli di viaggio. Saranno apprezzati i concorrenti che propongano l'adozione sin dall'avvio del contratto di servizio di un	5	Valutazione discrezionale dei commissari

				sistema di ticketing account based.			
			5.2	Ciascun concorrente dovrà indicare la percentuale dei mezzi che dall'avvio del contratto di servizio saranno dotati di validatori di bordo tipo full contactless certificati EMV che consentano anche il pagamento con carte di credito in modalità TRANSIT	5		100%: 5 punti Punteggio assegnato in maniera proporzionale agli altri concorrenti. Sotto il 25%: 0 punti.
6	Piano di riqualificazione e miglioramento degli impianti di fermata	11	6.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale è esplicitato l'approccio metodologico e l'accuratezza dell'analisi condotta sulle fermate esistenti per definirne lo stato di fatto, anche per quel che riguarda la sicurezza dei siti, la scelta di quelli utilizzati e non, la modalità di restituzione delle informazioni all'utenza relative a ciascuna fermata, ad esempio presenza di schede specifiche per ciascuna fermata con le indicazioni per lo sviluppo progettuale degli interventi mitigativi dei rischi, la presenza di disegni esplicativi , documentazione fotografica, ecc.	3		Valutazione discrezionale dei commissari
			6.2	Proposta di interventi di adeguamento delle fermate esistenti	4		I commissari valuteranno discrezionalmente la proposta di installazione di nuove pensiline sulla base della qualità dei prodotti offerti.

			6.3	Inserimento ed installazione di nuove pensiline e con la copertura delle pensiline dagli agenti atmosferici.		4	saranno assegnati 4 punti a chi offrirà più pensiline. Agli altri concorrenti il punteggio sarà assegnato proporzionalmente
7	Modalità e tempi delle attività manutentive sul parco mezzi	7	7.1	Piano delle attività da svolgere e frequenza proposta, con riferimento alle attività giornaliere e periodiche	3		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.2	Impegno previsto in termini di ore lavorative totali (con riferimento a personale interno o esterno)	2		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.3	Impianti, macchinari, attrezzature	1		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.4	Impegno all'impiego di grassi ed oli lubrificati costituita da prodotti biodegradabili e/o a base rigenerata		1	SI Punti 1 - NO punti 0 (criterio tabellare)
8	Modalità e tempi delle attività di pulizia sul parco mezzi	6	8.1	Piano delle attività da svolgere e frequenza proposta, con riferimento alle attività giornaliere e periodiche	3		Valutazione discrezionale dei commissari
			8.2	Impegno previsto in termini di ore lavorative totali (con riferimento a personale interno o esterno)	2		Valutazione discrezionale dei commissari
			8.3	Impianti, macchinari, attrezzature	1		Valutazione discrezionale dei commissari
9	Localizzazione e gestione delle eventuali autorimesse	3	9.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale illustrare la propria proposta metodologica di localizzazione e gestione delle eventuali autorimesse funzionali all'esercizio dei servizi di TPL, dettagliando eventuali aspetti migliorativi della qualità dei servizi derivanti dall'organizzazione prospettata. Sarà valutata l'adeguatezza della proposta, la coerenza metodologica e le ripercussioni	3		Valutazione discrezionale dei commissari

				sugli standard di qualità dei servizi.			
10	Piano di formazione del personale	3	10.1	<p>Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale riportare la descrizione dettagliata delle attività di formazione e aggiornamento professionale e di riqualificazione del personale aggiuntive rispetto a quelle obbligatorie previste dal CCNL, anche in termini di ore medie annue minime di formazione, previste nel corso dell'affidamento. In particolare, saranno valutati:</p> <p>a) chiarezza e pertinenza delle attività proposte;</p> <p>b) maggiore valore delle ore complessive di formazione proposta;</p> <p>c) innovatività della proposta</p> <p>d) formazione per adeguata comunicazione verso le persone disabili</p>	3		Valutazione discrezionale dei commissari
11	Certificazioni di qualità	3	11.1	<p>Presenza delle seguenti certificazioni di qualità:</p> <p>UNI EN ISO 9001</p> <p>UNI ISO 14001 (ambiente)</p> <p>UNI ISO 45001 (sicurezza)</p> <p>UNI EN 13816 (qualità del servizio per almeno una linea di TPL urbano)</p>	3		<p>1 punto per ogni certificazione posseduta fra quelle indicate (criterio tabellare) con un massimo di punti 3</p> <p>* In ipotesi che il concorrente sia un R.T.I. di cui all'art. 65, comma 2, lettera e) del Codice dei Contratti Pubblici il possesso della o delle richieste certificazioni di qualità che comportano l'attribuzione del punteggio previsto dal criterio è da</p>

							<p>ascrivere al Raggruppamento nel suo complesso; in ipotesi che il concorrente sia un Consorzio di cui all'art. 65, comma 2, lettera b), c.d) del Codice dei Contratti Pubblici , il possesso della o delle richieste certificazioni di qualità che comportano l'attribuzione del punteggio previsto dal presente criterio è da ascrivere alla consorziata esecutrice o, ove il Consorzio partecipi in proprio, al Consorzio stesso.</p>
TOTALE					50	30	80

Per quanto riguarda il criterio di valutazione avente natura quantitativa (offerta economica), si specifica quanto segue:

CRITERI DI VALUTAZIONE (offerta economica)	PUNTI MAX
<i>OFFERTA PREZZO - Ribasso percentuale sull'importo del corrispettivo della concessione (9 anni) previsto per il servizio posto a base di gara pari ad € 10.145.454,48</i>	20

7 Obiettivi del CdS

Il Concessionario è tenuto a perseguire nel corso del CdS gli obiettivi di cui all'Allegato "Indicatori di efficacia ed efficienza", che saranno definiti dall'EA per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla propria responsabilità, secondo le disposizioni di cui alla Misura 16 della Delibera 154/2019 e ss.mm.ii.

L'Allegato riporta gli obiettivi contrattuali stabiliti dall'EA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantificabili, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del CdS, le penali applicabili in caso di mancato raggiungimento dei predetti obiettivi per accertata responsabilità in capo all'IA, il sistema di premialità, le modalità di monitoraggio degli obiettivi e le modalità di verifica periodica.

L'EA nell'Allegato "Qualità" definisce i livelli minimi qualitativi richiesti relativamente ai fattori di qualità di cui alla Delibera ART 53/2024.

8 Piano Economico-Finanziario - schemi e criteri di redazione

Il PEFS è stato predisposto assumendo per alcuni elementi i dati forniti dal gestore uscente (costo del personale e ricavi tariffari) e valorizzando sulla base di standard di mercato gli ulteriori costi previsionali (per standard di mercato ci si riferisce a dati di benchmark rilevati dall'amministrazione e dagli advisor incaricati basati su altre procedure di gara similari).

Il servizio di TPL progettato prevede i seguenti obiettivi minimi: un monte chilometri complessivo pari a 579.366 e un tempo massimo di durata della corsa compreso tra 20 e 60 minuti.

L'amministrazione in corso di esecuzione della concessione si riserva di modificare il programma di esercizio a parità di chilometri, sempre rispettando il numero complessivo di km pari a 579.366.

A questa percorrenza chilometrica devono essere aggiunte le percorrenze a vuoto tra il deposito dei mezzi, ubicato al parcheggio Colombardo, ed il capolinea Scalo Merci, oltre la percorrenza necessaria ad arrivare a Marina di Ragusa per la linea estiva per i mesi di luglio ed agosto, ed altre percorrenze tecniche come addestramento del personale, manutenzioni, revisioni, ecc.

Tale percorrenza chilometrica è stata stimata per un totale di 12.869 km annui.

La velocità commerciale dei mezzi è stata stimata in un range compreso tra 17 e 20 km/h.

La produttività del personale addetto alla guida dei mezzi si può stimare in 1485 h/anno in assenza di straordinari.

Il Comune di Ragusa avrà a disposizione entro l'anno 2026 n. 2 autobus elettrici della lunghezza di 8 metri che saranno utilizzati dal nuovo concessionario.

E' stato assegnato all'Ente Locale un finanziamento con DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato con

DM n. 106 del 2 aprile 2026, dell'importo di euro 7.804.817,72, emanato dal MASE di concerto con MEF e MIT, con il quale saranno acquistati n. 6 autobus elettrici di lunghezza pari a 12 metri e n. 2 autobus elettrici di lunghezza 8 metri.

Dei tredici veicoli previsti, si considera il seguente schema progettuale:

- Dal 1° al 2° anno:
 - 2 veicoli elettrici con lunghezza massima 8 metri;
 - 3 veicoli a gasolio già nella disponibilità del Comune di Ragusa della lunghezza di 7,5 metri;
 - 6 veicoli a gasolio della lunghezza massima di 12 metri
 - 2 veicoli a gasolio della lunghezza massima di 8 metri

- Dal 3° al 9° anno:
 - 4 veicoli elettrici con lunghezza massima 8 metri;
 - 3 veicoli a gasolio già nella disponibilità del Comune di Ragusa della lunghezza di 7,5 metri;
 - 6 veicoli elettrici della lunghezza massima di 12 metri

Qualora il finanziamento di cui la DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato con DM n. 106 del 2 aprile 2026, dovesse subire significativi ritardi per la fase di esecuzione relativa alla fornitura degli 8 autobus elettrici, dal 3° anno della concessione verranno ridotti proporzionalmente i chilometri del programma di esercizio. Nel caso la suddetta fornitura fosse eseguita prima della fine del secondo anno della concessione, verranno aumentati proporzionalmente i chilometri del programma di esercizio.

Si precisa che i mezzi di proprietà del Comune di Ragusa, saranno messi a disposizione del nuovo concessionario a titolo gratuito, con eccezione delle quote di ammortamento dei tre mezzi ex gestione AST. Tali quote di ammortamento saranno a carico del nuovo concessionario.

Tutti i costi inerenti alla gestione operativa della flotta (manutenzione, carburante e/o ricarica, tasse di circolazione, assicurazioni, revisioni, ecc.), saranno a carico del nuovo concessionario.

Per la definizione dei costi di riferimento si è ritenuto utilizzare anche i contenuti dell'allegato A della delibera ART n. 195/2025 - *Schema di atto di regolazione recante "Individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'art. 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 - fase di prima attuazione"*

Costi per la manutenzione programmata del materiale rotabile

La stima del costo complessivo per la manutenzione programmata ordinaria del materiale rotabile è definita sulla base delle seguenti assunzioni:

- i. il costo della manutenzione programmata del materiale rotabile include anche il costo del personale addetto alla manutenzione, come pure gli pneumatici, i lubrificanti e i materiali vari, le parti di ricambio, il costo d'uso delle attrezzature di officina, la pulizia. Sono incluse nel perimetro del costo della manutenzione del materiale rotabile tutte le manutenzioni (programmate o meno) di carattere straordinario. Sono esclusi dal perimetro del costo della manutenzione: il *revamping* del materiale rotabile, la sostituzione della batteria per gli autobus elettrici a batteria. Sono ulteriormente esclusi i costi dovuti a riparazioni connesse a potenziali sinistri (incidenti, calamità naturali, ecc.);
- ii. correlazione dei costi in funzione: della tipologia di trazione, della vetustà dei mezzi, dei km/anno percorsi dai mezzi (comprendenti anche alcune percorrenze tecniche di natura ordinaria), delle ore/anno di esercizio (compresi anche i tempi impiegati nelle percorrenze tecniche di natura ordinaria). Le ore ore/anno di esercizio vengono considerate indirettamente combinando classi di velocità commerciale mediamente registrate nell'anno dal mezzo e di percorrenze chilometriche effettuate nell'anno dal mezzo;
- iii. variabili relative alla produzione del servizio da valorizzare in coerenza al periodo rispetto al quale sono calcolati i costi (es. se il costo è annuale andranno considerate le percorrenze annuali, ecc.).

Il costo complessivo per la manutenzione degli autobus espresso in € è definito dal seguente modello:

$$Costo_{man_bus} = \sum_{j,h,m,n} (Cu_man_bus_{j,h,m,n} \cdot Km_{j,h,m,n}) \quad [6]$$

dove:

j = identifica la generica classe di veicolo in funzione della tipologia di alimentazione e della lunghezza;

h = identifica la classe della velocità commerciale media nel periodo di riferimento;

m = identifica la classe di anzianità media dei veicoli nel periodo di riferimento (una prima classe fino a 7 anni di anzianità e la seconda oltre i 7 anni di anzianità);

n = identifica la classe di produzione chilometrica complessiva nel periodo di riferimento;

$Km_{j,h,m,n}$ = rappresenta la percorrenza totale (espressa in km) esercitata dalla tipologia di autobus j con velocità commerciale h , anzianità m e produzione chilometrica media n . L'ammontare chilometrico totale è valutato come da progetto;

$Cu_man_bus_{j,h,m,n}$ = rappresenta il costo unitario della manutenzione (per chilometro, espressa in €/km), funzione della tipologia di veicolo, delle percorrenze annue medie, della velocità commerciale e della vetustà dei veicoli, come rappresentato nella tabella seguente.

Costo unitario della manutenzione $Cu_man_bus_{j,h,m,n}$ - anno 2024*

Classe veicolo j	$Cu_man_bus_{j,h,m,n}$ [€/km]							
	Classe "n" delle percorrenze annue medie per veicolo [km/anno/veicolo]							
	> 30.000	> 30.000	> 30.000	> 30.000	10.000 -30.000	10.000 -30.000	10.000 -30.000	10.000 -30.000
	Classe "h" di velocità commerciale media [km/h]							
	<24	<24	≥24	≥24	<24	<24	≥24	≥24
	Classe "m" di anzianità media veicoli [anni]							
≤7	>7	≤7	>7	≤7	>7	≤7	>7	
Gasolio da 8m	0,32	0,43	0,25	0,33	0,34	0,45	0,27	0,36
Gasolio da 12m	0,33	0,44	0,26	0,35	0,35	0,47	0,28	0,37
Elettrico a batteria da 8m	0,23	0,30	0,21	0,28	0,25	0,33	0,23	0,31
Elettrico a batteria da 12m	0,24	0,32	0,23	0,30	0,26	0,35	0,25	0,33

Si è considerato un aumento dei costi con una dinamica inflattiva che considera un tasso dell'1,5%.

Considerato lo stato di progetto con le percorrenze previste nell'arco dell'intera concessione, non si prevedono sostituzioni della batteria.

Costo del carburante e dell'elettricità per la trazione

La stima della voce di costo "energia termica ed elettrica per la trazione" è definita sulla base delle seguenti assunzioni:

- i. parco rotabile costituito da autobus con differenti tipologie e tecnologie di alimentazione;
- ii. autobus con diverse lunghezze: 8 metri, 12 metri;
- iii. trazione con diverse tipologie di alimentazione: gasolio ed elettrico;
- iv. variabili relative alla produzione del servizio da valorizzare in coerenza al periodo rispetto al quale sono calcolati i costi.

Per quanto riguarda la trazione termica, il costo complessivo per l'energia di trazione (espresso in €) è definito dal seguente modello:

$$Costo_{trazione_termica_bus} = \sum_{j,h} Km_{j,h} \cdot Cu_{j,h} \cdot Pu_j$$

dove:

dove:

j = identifica la generica tipologia di autobus funzione della tecnologia di alimentazione e della lunghezza;

h = identifica la classe della velocità commerciale di riferimento;

$Km_{j,h}$ = rappresenta la percorrenza totale prodotta (espressa in km) per il servizio esercitato con la tipologia di autobus j , con velocità commerciale h . La produzione chilometrica è valutata in funzione del PdE e delle ulteriori percorrenze tecniche connesse alla produzione delle corse (invii, addestramento del personale di guida, manutenzione programmata dei rotabili, rifornimento, manovra, lavaggio rotabili). Sono invece da escludere eventuali eccedenze chilometriche che potrebbero derivare da inserimenti in linea causati da inefficienze aziendali e/o situazioni di natura straordinaria (soppressioni corse e rinvii in deposito, invio in linea per sostituzione mezzi, ecc.) comunque riconducibili alla responsabilità dell'impresa affidataria;

$Cu_{j,h}$ = rappresenta il consumo unitario di carburante (espresso in litri/km) per la tipologia di autobus j con velocità commerciale media h secondo la classificazione di Tabella 1.

Tabella 1 Consumi unitari $Cu_{j,h}$

Tipologia e tecnologia di alimentazione j	Lunghezza mezzo	Unità di misura del consumo unitario	Consumi* unitari $Cu_{j,h}$		
			Servizio metropolitano ($Vc < 18$ km/h)	Servizio urbano/suburbano ($18 \text{ km/h} \leq Vc \leq 24 \text{ km/h}$)	Servizio extraurbano ($Vc > 24$ km/h)
Gasolio	8m	l/km	0,380	0,300	0,270
Gasolio	12m	l/km	0,500	0,420	0,390

*Per bus di lunghezza differente da quelli in tabella, va presa a riferimento la classe più vicina per caratteristiche e lunghezza.

Pu_j = rappresenta il prezzo unitario del carburante (espresso in €/l) per la tipologia j ; il valore è ricavato dai dati messi a disposizione dal MISE/Analisi e statistiche energetiche e minerarie - Prezzi medi annuali dei carburanti e combustibili, al lordo delle eventuali accise rimborsate e al netto dell'IVA; il valore medio del prezzo del gasolio per l'anno 2025 è riportato nella tabella seguente:

Tabella - Prezzo unitario Pu_j del carburante - anno 2025

Tipologia di carburante utilizzata per la tipologia j	Prezzo unitario Pu_j	Unità di misura del Pu_j
Gasolio	1,355	€/l

Per quanto riguarda la trazione elettrica degli autobus elettrici a batteria, il modello matematico per la stima del costo dell'energia di trazione è il seguente:

$$Costo_{trazione_elettrica_bus_eb} = \sum_{j,h,k} Km_{j,h,k} \cdot Cu_{j,h,k} \cdot Pu_e$$

dove:

j = identifica la generica classe di veicolo in funzione della tipologia di alimentazione e della lunghezza;

h = identifica la classe della velocità commerciale di riferimento;

k = identifica la classe della temperatura media esterna di riferimento;

e = identifica la tipologia di utenza in funzione della tensione e della potenza impegnata nel punto di prelievo;

$Km_{j,h,k}$ = percorrenza totale (espressa in km) esercitata dalla tipologia di autobus j con velocità commerciale media h e temperatura k . L'ammontare chilometrico totale è valutato come per la trazione termica;

$Cu_{j,h,k}$ = rappresenta il consumo unitario del veicolo (espresso in kWh/km), funzione della lunghezza del mezzo (e della relativa capacità della batteria elettrica), del carico mediamente trasportato, del livello di utilizzo dei sistemi HVAC (*Heating, Ventilation and Air Conditioning*), nonché della velocità commerciale, che in misura approssimativa tiene conto di altre condizioni di esercizio che possono incidere sul consumo energetico (ad esempio, la distanza tra le fermate della linea, l'orografia del territorio, lo stile di guida, ecc.). Nella tabella seguente sono riportati i valori unitari dei consumi in funzione dei diversi intervalli operativi relativi a velocità commerciale, *load factor* e temperature esterne.

Tabella - Consumi unitari $Cu_{j,h,k}$ per la trazione elettrica degli autobus elettrici a batteria

Consumi unitari $Cu_{j,h,k}$ [kWh/km]*	8m			12m			18m		
Linea con <i>load factor</i> basso (0%-20%)	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$
$V_c < 12$ km/h	2,35	1,55	2,05	2,96	2,16	2,66	3,83	3,03	3,53
$12 \leq V_c \leq 18$ km/h	1,56	1,03	1,36	1,98	1,44	1,78	2,55	2,02	2,35
$V_c > 18$ km/h	1,12	0,74	0,97	1,41	1,03	1,27	1,82	1,44	1,68
$Cu_{j,h,k}$ [kWh/km]	8m			12m			18m		
Linea con <i>load factor</i> medio (20%-60%)	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$
$V_c < 12$ km/h	2,60	1,80	2,30	3,34	2,54	3,04	4,40	3,60	4,10
$12 \leq V_c \leq 18$ km/h	1,73	1,20	1,53	2,23	1,69	2,03	2,93	2,40	2,73
$V_c > 18$ km/h	1,24	0,86	1,09	1,59	1,21	1,45	2,09	1,71	1,95
$Cu_{j,h,k}$ [kWh/km]	8m			12m			18m		
Linea con <i>load factor</i> alto (60%- 100%)	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$	$t_e < 10^\circ\text{C}$	$10^\circ\text{C} < t_e < 25^\circ\text{C}$	$t_e > 25^\circ\text{C}$
$V_c < 12$ km/h	2,93	2,13	2,63	3,84	3,04	3,54	5,15	4,35	4,85
$12 \leq V_c \leq 18$ km/h	1,96	1,42	1,76	2,56	2,03	2,36	3,43	2,90	3,23
$V_c > 18$ km/h	1,40	1,02	1,25	1,83	1,45	1,69	2,45	2,07	2,31

$P_{u_{jj}}$ = rappresenta il prezzo unitario della spesa per la materia energia elettrica (espresso in €/kWh), ricavato dai dati messi a disposizione da ARERA/Area Operatori - Prezzi e tariffe; i valori correnti per l'anno 2025 per le altre utenze in bassa tensione è pari a 21,039 (centesimi di euro/kwh)

Per tutti gli autobus elettrici si è considerato un *load factor* medio compreso tra il 20 ed il 60%, ed una temperatura media compresa tra 10 e 25 gradi centigradi. Si considerano ricariche a bassa tensione

Costo del personale addetto all'esercizio - autisti

La stima della voce di costo del personale addetto all'esercizio sulla base delle seguenti assunzioni:

- i. il modello è definito per il solo costo del personale di guida (autista/conduttore/macchinista);
- ii. sono presi a riferimento i dati e i costi unitari del CCNL sottoscritto tra le organizzazioni sindacali e datoriali nella versione vigente al 2026 che saranno aggiornati in occasione degli adeguamenti successivi ove opportuno.

Il costo totale annuale del personale di guida afferente ad un determinato contratto di servizio è calcolato attraverso l'applicazione del seguente modello:

$$C_{ae} = N_{ae} \cdot C_{mae}$$
$$N_{ae} = \frac{Km_{pdE}}{Vc_{gga} \cdot hhg} \cdot (1 + A_{sc})$$

dove:

C_{ae} = costo annuale complessivo per il personale di guida espresso in €;

N_{ae} = numero di unità di personale di guida contrattualizzato necessario per lo svolgimento del servizio, secondo il PdE, espresso in termini equivalenti a tempo pieno;

C_{mae} = costo annuale unitario medio di riferimento per autista, espresso in €/addetto/anno. Il costo annuale medio è ottenuto tenendo conto del parametro retributivo 140, tramite la seguente equazione:

$$C_{mae} = CCNL * (1 + \%_{CSL})$$

con:

$CCNL$ = costo annuale, espresso in €/anno, della retribuzione derivante dalla contrattazione di primo livello in funzione del parametro retributivo, delle eventuali maggiorazioni per straordinari e per attività nelle giornate festive, e dell'incidenza media degli ulteriori istituti contrattualmente previsti. Il calcolo, arrotondato alle centinaia di euro, per il parametro retributivo 140 (euro 38,800) sulla base delle seguenti ipotesi di "profilo medio" di autista: è incluso il contributo per il *welfare*, per il Fondo sanitario TPL salute e l'iscrizione al Fondo Priamo; non sono considerate le ore di straordinario; si tiene conto della maggiorazione del costo orario per le attività in giornate festive (tipicamente 13 giornate con un incremento del 20% della retribuzione ordinaria quest'ultima valorizzata tenendo conto di tredicesima e quattordicesima); si assume una stima media dell'incidenza sulla retribuzione degli istituti indiretti (lavoro notturno, trasferte, indennità di turno, diaria, indennità domenicale, indennità ferie godute) il cui ammontare complessivo è considerato per semplicità invariante tra i diversi livelli retributivi¹²; comprende la parte di TFR e di previdenza sociale INPS/INAIL;

$\%_{CSL}$ = percentuale media di variazione del CCNL, tiene conto degli effetti di scala sul valore retributivo incluso l'effetto della contrattazione di secondo livello stimata come nella tabella seguente;

Parametro $\%_{CSL}$ (Fonte: elaborazione ART su dati CoReg 2023)

Produzione annuale da PdE [Mvett-km]	$\%_{CSL}$
Prod ≤ 1	-8%
1 < Prod ≤ 4	-13%
4 < Prod ≤ 10	1%
Prod > 10	7%

V_c = velocità commerciale di riferimento espressa in km/h, afferente ai servizi oggetto di stima dei costi;

$gga \cdot hhg$ = rappresenta l'ammontare annuale delle ore nette di guida per addetto. Il valore da considerato da stime della Ente Affidante è pari a 1485

Il valore di Asc è stato stimato nell'ordine del 10%.

A compensare la scelta del parametro retributivo più basso, non vengono considerati i contributi CCNL e le indennità malattia

Si considera un'inflazione pari all'1,5% per i successivi rinnovi contrattuali

Costo del personale amministrativo

Vengono considerate due unità a tempo pieno di personale amministrativo inquadrato nel parametro 130 del CCNL.

Il costo annuo è di euro 21.319,62 al quale va sommata una percentuale di incremento del CCNL per tener conto degli effetti della contrattazione di secondo livello e degli oneri previdenziali, tale percentuale è stata stimata nell'ordine del 30%.

Quindi il costo complessivo annuo è pari a:

$$2 \cdot 21.319,62 \cdot 1,30 = 55.431,01 \text{ €}$$

Per i successivi rinnovi contrattuali si considera un tasso di inflazione pari all'1,5%

Costo per l'installazione dei punti di ricarica

Il ricovero dei mezzi è previsto presso il parcheggio Colombaro.

Considerata la fornitura di numero 10 autobus elettrici, dovranno essere previsti 11 punti di ricarica.

Il costo di acquisto ed installazione dei punti di ricarica sarà a carico del Comune di Ragusa con i fondi di cui al DM n. 2 del 7 gennaio 2026, rettificato con DM n. 106 del 2 aprile 2026, dell'importo di euro 7.804.817,72, emanato dal MASE di concerto con MEF e MIT.

Si prevede che l'esecuzione dei lavori di cui sopra, sarà eseguita entro due anni dall'avvio della concessione.

Qualora il concessionario prevedesse il ricovero dei mezzi presso un altro sito, il costo di acquisto ed installazione dei punti di ricarica sarà un suo esclusivo onere.

Costo per la disponibilità dei punti di prelievo

Per la trazione elettrica la stima del costo aggiuntivo per la disponibilità di potenza presso i punti di prelievo della rete elettrica presso il parcheggio Colombaro è rappresentato secondo il seguente modello:

$$Costo_{punti_di_prelievo} = \sum_i (P_f + P_p \cdot W_i)$$

dove:

P_f = è il prezzo relativo alla quota fissa della tariffa di distribuzione (inclusi altri oneri generali di sistema) dell'energia elettrica per punto di prelievo all'anno;

P_p = è il prezzo relativo alla quota potenza della tariffa di distribuzione dell'energia elettrica (inclusi altri oneri generali di sistema) per kW di potenza prelevata al punto di prelievo;

W_i = è il valore massimo della potenza prelevata in kW per punto di prelievo i , che dipende dalla potenza di picco richiesta.

I prezzi unitari relativi alla tariffa di distribuzione e altri oneri generali di sistema, di cui all'equazione precedente, sono definiti da ARERA e riportati nella tabella seguente.

Prezzi relativi alla distribuzione e altri oneri generali di sistema per le infrastrutture di ricarica elettriche - anno 2024

Voce di spesa	Unità di misura	MTA3*	MTA2*	MTA1*	BTAU*
P_f - prezzo relativo alla quota fissa	€/punto di prelievo/anno	1'151,368	1'173,570	1'246,52 1	245,043
P_p - prezzo relativo alla quota potenza	€/kW/anno	41,557	47,370	52,753	47,857

* Tariffe: MTA3 = Altre utenze in media tensione con potenza disponibile superiore a 500 kW; MTA2 = Altre utenze in media tensione con potenza disponibile superiore a 100 kW e inferiore o uguale a 500 kW; MTA1 = Altre utenze in media tensione con potenza disponibile fino a 100 kW; BTAU = Altre utenze in bassa tensione.

Tali costi sono di seguito calcolati:

$$Costo_{punti_di_prelievo} = 10 * (245,043 + 47,857 * 25) = 14.414,68 \text{ €}$$

Si considera un tasso di inflazione annuo pari all'1,5%.

Costo per la manutenzione programmata dei punti di ricarica

Per i punti di ricarica va anche considerato il costo complessivo relativo alla loro manutenzione programmata, che comprende in particolare anche il costo del personale addetto (sia per le attività manutentive ricorrenti, che per gli interventi di manutenzione ciclici più significativi e previsti a scadenze pluriennali). Il costo complessivo della manutenzione programmata è rappresentato secondo il seguente modello:

$$Costo_{man_ric} = \sum_j Cu_{man_ric_{j,b}} \cdot Num_{bus_j}$$

dove:

j = identifica la tipologia di infrastruttura di ricarica: impianti di ricarica elettrica in deposito;
 b = identifica la classe di riferimento in base al numero di autobus da ricaricare con l'impianto di ricarica;
 Num_bus_j = è il numero di autobus con tecnologia di alimentazione j da ricaricare con l'impianto di ricarica di tipologia j ;
 nd = è il numero di punti di ricarica elettrica in deposito per autobus elettrici a batteria;
 nl = è il numero di punti di ricarica elettrica in linea per autobus elettrici a batteria;
 $Cu_man_rif_ric_{j,b}$ = è il costo per autobus e per anno della manutenzione programmata di ogni impianto di ricarica di tipologia j (colonnine elettriche), in funzione della tipologia di infrastruttura di ricarica j , della classe b relativa al numero di autobus serviti dall'impianto j , del numero di eventuali punti di ricarica in deposito e in linea.

L'attività di manutenzione ipotizzata è completamente esternalizzata e punti di ricarica saranno solo presso il parcheggio Colombaro.
I costi sono così calcolati:

$$Costo_{man_ric} = 800 * 10 = 8.000 \text{ €}$$

Si considera un tasso di inflazione annuo pari all'1,5%.

Costo per manutenzione immobili in gestione

Per la manutenzione ordinaria e la gestione del parcheggio Colombaro e la struttura di Scalo Merci si stima una spesa complessiva annua di euro 24.756,00, mentre la manutenzione straordinaria sarà a carico del Comune di Ragusa.

L'area del parcheggio Colombaro e la struttura di Scalo Merci rimarranno nella disponibilità del nuovo concessionario a titolo gratuito.
Si considera un tasso di inflazione dell'1,5%.

Costo dotazioni hardware e software per la gestione della flotta

I costi per le dotazioni di hardware e software idonei per la gestione della flotta, dei servizi di monitoraggio e relativi alle dotazioni delle fermate, sono stati stimati in euro 8.000,00 annui.

Costi applicazione clausola sociale

Considerato l'elenco del personale trasmesso dal gestore uscente per l'applicazione della clausola sociale, non si rilevano costi aggiuntivi per la determinazione del PEFS.

Determinazione "costi standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018

Ad ogni buon fine sono stati calcolati i costi standard di cui al decreto sopramenzionato, e sono state accertate le congruenze con i valori sopra riportati.

Stima dei ricavi

Per i ricavi tariffari si è tenuto conto dei dati forniti dal gestore uscente per il secondo semestre 2024 e per l'intero anno 2025. Purtroppo non sono disponibili dati del gestore precedente a quello attuale. Anche a seguito del sollecito dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 15/06/2026, non si è riusciti a reperire i dati della gestione AST.

Si evidenzia che l'incremento delle obliteratezioni dal 2024 al 2025 è stato del 23,78%, che induce a stimare ampi margini di miglioramento, prudenzialmente inseriti nel PEFS con una percentuale di incremento pari al 5% annuo.

Inoltre, considerato che la linea per la contrada di Donnafugata ha prodotto un numero di passeggeri irrisorio, verrà soppressa ed istituita una nuova linea verso Contrada Pianetti che si prevede possa avere dei ricavi simili alla linea 7.

Il costo attuale del biglietto è di euro 1,20 o di euro 1,50 se acquistato direttamente sul mezzo.

Il Comune di Ragusa fornisce abbonamenti gratuiti per anziani e disabili che hanno determinati requisiti.

L'aggiornamento periodico delle tariffe verrà eseguito ai sensi della misura 27 della delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii.

Si considera un'inflazione pari all'1,5% annuo.

Si prevede che il nuovo concessionario possa migliorare il servizio con incrementi del 3% annui per abbonamenti disabili e anziani. Inoltre, a titolo prudenziale, non vengono considerate altre agevolazioni per studenti ed altre categorie che saranno finanziate anno per anno.

Mentre si considera un incremento annuo del 5% per la vendita dei titoli di viaggio.

Rimborso accise su gasolio

Ai sensi del comma 4 art. 24 ter del Decreto Legislativo 504/95, è previsto un rimborso dell'onere conseguente alla maggiore accisa applicata al gasolio commerciale.

Il primo periodo del comma 4 art. 24 ter Decreto legislativo 504/95 così dispone:

“Il rimborso dell'onere conseguente alla maggiore accisa applicata al gasolio commerciale è determinato in misura pari alla differenza tra l'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I, e quella di cui al comma 1 del presente articolo.”

Il comma 1 art. 24 così dispone:

“Il gasolio commerciale usato come carburante è assoggettato ad accisa con l'applicazione dell'aliquota prevista per tale impiego dal numero 4-bis della tabella A allegata al presente testo unico”.

L'art. 4 bis dell'allegato A fa riferimento al gasolio commerciale usato come carburante con accisa pari ad euro 403,22 per mille litri.

Nell'allegato I "ELENCO PRODOTTI ASSOGGETTATI AD IMPOSIZIONE ED ALIQUOTE VIGENTI ALLA DATA DI ENTRATA IN VIGORE DEL TESTO UNICO" si considera l'accisa sul gasolio usato come carburante pari a 593,70 per mille litri.

La differenza tra i due valori è:

$593,70 - 403,22 = 190,48$ per mille litri

Per i primi due anni della concessione il numero dei chilometri annui percorsi con i mezzi a gasolio è pari a 542.115.

Considerato che il consumo stimato è pari a 3,11 Km/l, il numero di litri di gasolio necessario è pari a $542.115 / 3,11 = 174.313,50$ l

Il rimborso annuo sarà pari a:

$174.313,50 / 1000 * 190,48 = 33.203,24$ euro

Dal 3° al 9° anno della concessione il numero dei chilometri annui percorsi con i mezzi a gasolio è pari a 110.306.

Considerato che il consumo stimato è pari a 3,11 Km/l, il numero di litri di gasolio necessario è pari a $110.306 / 3,11 = 35.468,17$ l

Il rimborso annuo sarà pari a:

$35.468,17 / 1000 * 190,48 = 6.755,98$ euro

G Piano di Accesso al Dato

Si rimanda al Piano di accesso allegato alla procedura di gara, messo a disposizione degli stakeholder in fase di consultazione, nel corso della quale non sono tuttavia emerse osservazioni o contributi in merito e il quale pertanto viene riconfermato anche dopo tale passaggio istruttorio.

10 Allocazione dei rischi

La matrice rischi e l'allegato riequilibrio del Contratto di servizio costituiscono la base di riferimento per la gestione dei rischi fra le parti e per il monitoraggio, in corso di gestione, dell'equilibrio economico e finanziario del servizio.

In particolare, la matrice rischi è stata predisposta in conformità al modello oggetto di specifico annesso alla Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii. Si evidenzia tuttavia che rispetto a tale modello sono state introdotte, sia in matrice rischi che nell'allegato riequilibrio alcune specificazioni legate al monitoraggio e al riconoscimento dell'andamento dei costi operativi e del costo del carburante.

Infatti, sia il PEFS che il PEF che l'aggiudicatario presenterà in gara saranno basati su una dinamica inflattiva presunta (nel caso del PEFS l'1,5% annuo), ma necessariamente poiché il PEF e quindi il corrispettivo inglobano tale dinamica, si dovrà, in ciascun sottoperiodo regolatorio verificare l'effettivo andamento macroeconomico dei prezzi e riconoscerlo ex post (in tal senso, poiché il modello di PEFS previsto da ART propone la valorizzazione di una compensazione costante che ingloba la dinamica inflattiva, lo stesso non può essere oggetto di indicizzazione in corso di contratto in maniera automatica in quanto già in fase previsionale esso considera un andamento inflattivo stimato).

In tale logica, pertanto, la matrice rischi e l'allegato riequilibrio prevedono l'aggiornamento e il riconoscimento, per il periodo trascorso, dei costi di piano corretti rispetto alla reale dinamica inflattiva e, con riferimento ai costi di carburante, corretti con la dinamica del prezzo del gasolio come rilevabile dall'Osservatorio del Ministero dell'Ambiente (<https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-mensili-carburanti>).

I ricavi da traffico rimangono un rischio in capo al concessionario, al netto, ovviamente, delle dinamiche di prezzo (aggiornamenti tariffari) di competenza dell'Ente affidante, il quale è tenuto, da contratto a prevederli annualmente o, alternativamente, a riconoscere misure compensative adeguate.

Pertanto, solo ove tale aggiornamento non venga effettuato, lato ricavi si potrà riconoscere ex post al concessionario tale mancato adeguamento, lasciando invece le dinamiche di quantità (numero e tipologia di titoli venduti) quale rischio del concessionario.

Tutti gli altri aspetti sono stati mantenuti conformi alle previsioni del modello di matrice rischi ART.

I PROGETTISTI
ing. Beniamino Calabrò

ing. Carmelo Licitra