

Relazione ex art. 14 D. Lgs n. 201/2022

Scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale

Sommario

PREMESSA.....	2
SEZIONE A – NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	3
Normativa nazionale ed europea.....	3
Normativa e regolamentazione regionale.....	5
Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Pisa.....	8
Aspetti normativi rilevanti per la procedura di affidamento.....	10
SEZIONE B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	11
B.1 Caratteristiche del servizio.....	11
B.2 Obblighi di servizio pubblico e universale.....	19
SEZIONE C – MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	22
SEZIONE D – MOTIVAZIONE ECONOMICO- FINANZIARIA DELLA SCELTA.....	24

PREMESSA

La presente relazione redatta ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del Decreto Legislativo (D. Lgs) n. 201 del 23/12/2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 30/12/2022 n. 304, rappresenta l'istruttoria sull'affidamento dei servizi a domanda debole di trasporto pubblico dell'Area Valdera ai sensi del contratto di servizio tra la Regione Toscana ed il soggetto affidatario del lotto unico regionale Autolinee Toscane (AT) spa.

Il suddetto Decreto Legislativo ha abrogato l'articolo 34, comma 20, del Decreto Legge (DL) 18/10/2012 n. 179 che prevedeva la redazione di un'apposita relazione che desse conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisse i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e di servizio universale.

SEZIONE A – NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Normativa nazionale ed europea

D. Lgs n. 422/97 e successive modifiche ed integrazioni (smi)

Il Decreto costituisce la riforma dell'assetto istituzionale del settore con il conferimento alle Regioni e agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di Trasporto Pubblico Locale (TPL), a norma dell'articolo 4, comma 4, della Legge 15/03/1997, n. 59.

Il Decreto, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, prevede:

1. articolo 17: gli Enti competenti definiscono nei contratti di servizio gli obblighi di servizio pubblico e le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi;
2. articolo 18: l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata non superiore a nove anni; il gestore del servizio è scelto mediante procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.

Regolamento CE n. 1370/2007

Il Reg. (CE) 23/10/2007 n. 1370 riconosce alla Pubblica Amministrazione l'opzione tra l'autoproduzione e l'esternalizzazione del servizio, senza individuare una chiara gerarchia tra le due possibilità. In particolare, per quanto riguarda le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto, rilevano l'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e l'articolo 8, paragrafo 2, il quale, quest'ultimo, dispone un periodo transitorio per conformarsi gradualmente alle prescrizioni sulle modalità di affidamento dei servizi previste dall'articolo 5 (03/12/2009 – 03/12/2019).

Legge n. 99 del 23/07/2009 - articolo 61

La suddetta disposizione prevede che (...) 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.

DL 6/12/2011, n. 201 - articolo 37

Il DL n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla Legge 22/12/2011 n. 217 e successive modificazioni, ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

DL 24/04/2017, n. 50

Il DL n. 50/2017, convertito con modificazioni dalla Legge 21/06/2017 n. 96, ha realizzato un ampio intervento normativo in materia. Il Decreto ha infatti introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di TPL, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Decreto Ministeriale (DM) Trasporti 28/03/2018, n. 157

In attuazione dell'articolo 1 della Legge 27/12/2013 n. 147, il DM n. 157/2018 definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi.

D. Lgs 23/12/2022, n. 201 - riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica

L'Ente Locale prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, da conto in un'apposita relazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta della modalità di gestione del servizio fra quelle indicate al comma 1 dell'articolo 14, delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione Europea per la forma di affidamento prescelta. Nella relazione sono illustrati anche gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche.

La relazione viene pubblicata sul sito istituzionale dell'Ente Affidante e contestualmente, a cura della stessa autorità ai sensi dell'art. 31, comma 1 del D.Lgs. 201/2022, sul portale telematico dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), in un'apposita sezione denominata "Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica - Trasparenza SPL".

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, istituita dall'articolo 37 del DL 6/12/2011 n. 201. È compito dell'Autorità:

- garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture;
- definire, se necessario, i criteri per fissare le tariffe verificandone la corretta applicazione;
- stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;
- definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti;
- delineare gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, da inserire nei capitolati delle medesime gare.

Le Delibere rilevanti per la procedura di affidamento e per gli obblighi in capo al gestore ed all'autorità competente sono:

- n. 49 del 17/06/2015, atto di regolazione recante le "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici";
- n. 48 del 30/03/2017, atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";
- n. 154 del 28/11/2019, atto di regolazione recante la "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 127/2017";
- n. 113 del 29/07/2021, atto di regolazione recante modifiche all'Allegato "A" alla Delibera ART n. 154/2019;
- n. 35 del 11/03/2021, atto di regolazione recante il "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019".

Normativa e regolamentazione regionale

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

La LR n. 42 del 1998 dispone su tutti gli aspetti di programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma¹, su ferro e marittimi, istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi Minimi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

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

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

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

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

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

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

¹ Si segnala il Regolamento 3 gennaio 2005, n. 9/R, di attuazione dell'articolo 23 della Legge Regionale 31 luglio 1998, n. 42.

Bus*km 2011			
PROVINCIA	EXTRAURBANO	URBANO	TOTALE
AREZZO	7.312.206,70	2.158.615,84	9.470.822,54
FIRENZE	18.068.611,99	14.121.749,23	32.190.361,22
GROSSETO	6.392.411,13	1.818.341,26	8.210.752,39
LIVORNO	5.022.362,67	4.477.532,57	9.499.895,24
LUCCA	7.705.832,03	3.257.962,91	10.963.794,94
MASSA E CARRARA	2.807.318,66	1.423.768,64	4.231.087,30
PISA	6.588.061,71	3.043.374,38	9.631.436,09
PISTOIA	5.046.885,06	1.754.702,71	6.801.587,77
PRATO	3.139.658,42	2.738.698,41	5.878.356,83
SIENA	7.027.973,13	3.887.065,23	10.915.038,36
Totale complessivo	69.111.321,50	38.681.811,18	107.793.132,68
LINEE REGIONALI	LOTTO	TOTALE	
GROSSETO	LOTTO GROSSETANO	1.270.853,02	
LIVORNO	LOTTO VAL DI CORNIA	98.174,34	
LUCCA	LOTTO LUCCHESI	1.071.328,20	
PISTOIA	LOTTO PISTOIESE	705.697,23	
PRATO	LOTTO PRATESE	887.739,92	
SIENA	LOTTO SENESE	2.540.321,57	
	Totale complessivo	6.574.114,28	
	Totale complessivo Regionale	114.367.246,96	
(Fonte: Osservatorio R.T.)			

Con **DGR n. 129 del 27/02/2013** si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale sia rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.

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

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

- si prevede l'attualizzazione delle risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana, come risulta in dettaglio nell'allegato C, in relazione all'anno effettivo di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata.

Delibera_n.391_del_12-05-2014-Allegato-C

ALLEGATO - "C"

ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
	ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013
PROVINCIA	arezzo	debole	FUORI LOTTO 1.065.000	FUORI LOTTO € 1.238.000,00	FUORI LOTTO 1.600.000	FUORI LOTTO € 1.698.000,00
PROVINCIA	firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00
		economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00
	FIRENZE	TOTALE	1.750.000	€ 1.598.300,00	1.950.000	€ 1.786.300,00
PROVINCIA	livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00
PROVINCIA	lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00
PROVINCIA	massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00
	poggibonsi		133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00
PROVINCIA	siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00
	SIENA	TOTALE	133.300	€ 132.800,00	1.133.300	€ 1.632.800,00
COMUNE	pisa urb	debole			770.000	
	s.miniato	urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00
	pontedera	urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00
	volterra	urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00
PROVINCIA	pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00
	PISA	TOTALE	1.150.350	€ 649.350,00	2.788.500	€ 1.840.350,00
CIRCONDARIO	cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00
		economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00
	CEV	TOTALE	181.100	€ 214.230,00	181.100	€ 214.230,00
	totali generali		4.552.550	€ 4.046.940,00	10.155.700	€ 9.719.940,00
	totali netto economia		4.162.550	€ 3.647.940,00	9.665.700	€ 9.220.940,00

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

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

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

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

- per 101.690.519,88 Km nel lotto strutturale oltre i servizi flessibili per 50.722,22 h;
- per 7.262.540,70 km (dettagliati nell' allegato 1) per i servizi fuori lotto strutturale, relativamente ai servizi in aree a domanda debole che dovranno essere effettuati in concomitanza con l'avvio della fase T2.

Attuazione della riforma regionale del TPL nella Provincia di Pisa

Con Delibera di Consiglio Provinciale (DCP) n. 56 del 28/07/2011, la Provincia di Pisa ha aderito alla gestione associata regionale del TPL sottoscrivendo la Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL tra la Regione, le Province ed i Comuni (DGR n. 410/2011).

Con Deliberazione di Giunta Provinciale (DGP) n. 138 del 11/07/2012, la Provincia ha disposto l'adesione all'Intesa del 25/05/2012 tra Regione ed Enti Locali, ha precisato che la chiusura ed il conseguente perfezionamento dei lavori della Conferenza Provinciale dei Servizi, di cui all'articolo 6 della LR 42/1998 e smi, sarebbe avvenuta a seguito della risoluzione delle problematiche relative a ciascuna area del bacino di traffico pisano (Valdera, Valdarno, Val di Cecina e Pisana) con la riprogettazione di tutta la rete extraurbana ed urbana maggiore provinciale e ha rinviato la definizione degli specifici progetti e criteri per la redistribuzione delle risorse ai Comuni per il servizio extraurbano debole e le relative modalità di affidamento e gestione.

Con DGP n. 12/2014 del 05/02/2014, la Provincia ha approvato il Perfezionamento dell'Intesa del 25/05/2012 ed ha altresì precisato che i lavori della Conferenza Provinciale sarebbero proseguiti sia per garantire il necessario coordinamento tra gli Enti per la prosecuzione dei servizi sino all'affidamento regionale che per la definizione degli specifici progetti e delle modalità di gestione dei servizi deboli a livello locale non compresi nel lotto unico (servizi urbani di Pontedera, Volterra e San Miniato e quota parte dei servizi extraurbani).

Analogamente, mediante propri atti, gli altri Enti appartenenti al bacino di traffico TPL della Provincia di Pisa hanno aderito ai suddetti accordi.

Con il perfezionamento sono state definite:

- le percorrenze relative alla rete dei servizi urbani ed extraurbani dell'area provinciale;
- le risorse aggiuntive di compartecipazione richieste agli Enti Locali all'avvio del contratto unico regionale (primi due anni di validità del contratto) e al momento dell'attuazione della rete razionalizzata (a partire dal terzo anno di vigenza del contratto, cosiddetto "T2").

Per quanto riguarda la rete extraurbana è stato stabilito con l'Intesa che la rete "debole" venisse affidata e gestita al di fuori del contratto unico regionale e riguardasse i diversi ambiti territoriali della Provincia (comprendenti gli urbani maggiori dei Comuni di Pontedera, San Miniato e Volterra).

Con la DGRT n. 524/2023 la rete “debole” da affidare fuori dal contratto unico regionale è stata stabilita in:

RETE	KM anno
Comune di San Miniato	91.459,00
Comune di Pontedera	367.476,00
Comune di Volterra	60.566,79
Provincia di Pisa	1.410.540,53
TOTALE	1.930.042,32

La Regione Toscana con la DGR n. 524/2023 ha assegnato risorse complessive, a partire da novembre 2023 e fino a ottobre 2032, per € **20.010.147,72** (IVA al 10% compresa).

Gli Enti Locali si sono impegnati a riconoscere per lo stesso periodo un ammontare di risorse aggiuntive pari a € **20.410.587,54** (IVA al 10% compresa).

Le suddette risorse sono così suddivise tra le 4 aree del bacino di Pisa:

AREE	Risorse regionali All. 2 Delibera 524/2023	Risorse comunali
VALDARNO	4.554.966,14€	3.636.321,99 €
VAL DI CECINA	6.298.320,19€	3.829.157,00 €
AREA PISANA	407.593,99 €	477.926,40 €
VALDERA	8.749.267,40 €	12.467.182,15 €

È previsto un contributo integrativo in base alla DGR n. 391/2014 per la copertura degli oneri di ammortamento per il rinnovo del parco mezzi pari a 0,15 €/km.

Con la Convenzione ex art. 30 del D. Lgs n. 267/2000 e smi del 06/04/2017, “Per l’affidamento e gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma tra la Provincia di Pisa, l’Unione Valdera e i Comuni aderenti alla rete debole”, è stato previsto che la Provincia di Pisa fosse stazione appaltante per l’affidamento dei servizi di TPL extraurbani ed urbani a domanda debole, fuori lotto unico regionale, ad esclusione dei servizi dell’area Valdera per i quali è stato stabilito che l’Unione Valdera fosse stazione appaltante.

La Provincia di Pisa ha approvato la Convenzione con DCP n. 4 del 01/03/2016.

La suddetta Convenzione dovrà essere adeguata, tenuto conto dell’aggiornamento intervenuto rispetto al Perfezionamento dell’Intesa con la Regione del 25/05/2012, a seguito degli effetti indotti dalla Delibera regionale n. 281/2020 e recepiti nelle ultime Delibere n. 517 e 524/2023 e conseguente Decreto dirigenziale n. 12932/2023.

Aspetti normativi rilevanti per la procedura di affidamento

Trasferimento del personale

Il riferimento fondamentale per la disciplina del trasferimento del personale è la lettera e) del comma 7 dell'articolo 48 del DL n. 50/2017 che prevede "in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara" quanto segue:

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

La Delibera ART n. 154/2019, con la misura che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 7 dell'articolo 48 del DL n. 50/2017, prevede che "l'Ente Affidante (EA) definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al Contratto di Servizio vigente".

L'aspetto che s'intende evidenziare è appunto quello dell'assimilabilità o meno della rete debole oggetto di affidamento con il servizio del Contratto vigente alla luce delle profonde trasformazioni previste nell'assetto delle reti (vedi oltre).

Le procedure previste da ART sono così definite:

- a) l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del Gestore Uscente (GU) e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;
- b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'Impresa Affidataria, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.

Il tema è trattato anche dalla normativa regionale agli articoli 18 e 18 bis della LR n. 42/1998.

L'Ente Affidante, secondo la normativa di cui sopra, applicherà la clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al Contratto di Servizio vigente.

SEZIONE B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 Caratteristiche del servizio

Il progetto presentato da AT per i servizi extraurbani di lotto e fuori lotto

Come previsto dal Contratto di Servizio unico regionale, il gestore Autolinee Toscane ha predisposto un progetto orario per i diversi ambiti territoriali della provincia interessati dal servizio extraurbano: Valdera, Val di Cecina, Valdarno e Pisano Extraurbano.

In questi ambiti, in applicazione delle scelte di cui al Perfezionamento dell'Intesa 2012, nelle reti fuori lotto sono compresi anche i servizi urbani di Pontedera, Volterra e San Miniato.

Con verbale del 21/04/2023 a firma congiunta della Regione Toscana, della Provincia di Pisa, del Comune di Pisa e di Autolinee Toscane, è stato definito lo scenario produttivo successivo al 31/10/2023 sia per i servizi che continueranno ad essere svolti nel lotto strutturale sia per i servizi deboli che usciranno da tale lotto.

Le Tabelle seguenti riportano per ogni area relativa alla provincia di Pisa il dettaglio delle percorrenze annuali (anno 2023) con la relativa suddivisione prevista tra percorrenze che rimarranno nel lotto unico regionale e percorrenze che saranno invece inserite nelle gare di ambito provinciale.

AREA VALDARNO			BUDGET 2023 29/12/22	PROGETTO T2	Servizi Rete 2023 che escono dal lotto unico regionale
COD. LINEA	DENOMINAZIONE LINEA	TIPOLOGIA	ATTUALE TOTALE	LOTTO UNICO	FUORI LOTTO
22@210	PONTEDERA-MONTEPOLI-SAN MINIATO	EXTRAURBANA	128.974,16	104.923,57	24.050,59
22@250	PONTEDERA-S.MARIA A MONTE-S.CROCE SULL'ARNO-FUCECCHIO	EXTRAURBANA	203.277,10	165.950,84	37.326,26
22@290	GALLENO-STAFFOLI-FUCECCHIO-LA SCALA-EMPOLI	EXTRAURBANA	244.941,63	198.414,02	49.155,60
22@291	SAN MINIATO-PONTE A EGOLA-STAFFOLI-GALLENO	EXTRAURBANA	11.194,04	11.194,04	0,00
22@310	SAN MINIATO STAZIONE-FUCECCHIO	EXTRAURBANA	24.744,88	0,00	25.308,51
22@340	LA SCALA-SAN MINIATO (PIAZZA EUFEMI)-LA SERRA-PALAIA	EXTRAURBANA	8.487,07	8.487,07	0,00
22@876	SAN ROMANO-PONTE A EGOLA-SAN MINIATO	EXTRAURBANA	29.219,15	17.184,13	11.991,54
22@877	EMPOLI-SANTA CROCE SULL'ARNO	EXTRAURBANA	98.471,23	70.385,56	28.085,67
22@879	MONTEPOLI-FUCECCHIO	EXTRAURBANA	24.415,36	11.359,78	12.135,34
22@880	SANTA CROCE SULL'ARNO-MONTEPOLI	EXTRAURBANA	140.999,78	44.320,47	96.174,31
22@280	SAN MINIATO-ROFFIA-SAN MINIATO STAZIONE	EXTRAURBANA	6.789,57	0,00	6.789,57
22@320	SAN MINIATO STAZIONE-SAN MINIATO P.ZA DANTE-SAN MINIATO P.ZA EUFEMI	EXTRAURBANA	165.372,29	0,00	165.372,29
22@330	SAN MINIATO-PONTE A EGOLA-CASASTRADA	EXTRAURBANA	46.397,33	0,00	46.397,33
TOTALE EXTRAURBANO			1.133.283,59	632.219,48	502.787,00
TOTALE ZONA			1.133.283,59	632.219,48	502.787,00

AREA VAL DI CECINA

			BUDGET 2023 29/12/22	PROGETTO T2	Servizi Rete 2023 che escono dal lotto unico regionale
COD. LINEA	DENOMINAZIONE LINEA	TIPOLOGIA	ATTUALE TOTALE	LOTTO UNICO	FUORI LOTTO
22@500	VOLTERRA-PONTEDERA	EXTRAURBANA	370.918,80	316.399,00	50.443,34
22@501	VOLTERRA-PIAN DEI GELSI-VILLAMAGNA	EXTRAURBANA	31.301,12	0,00	31.301,12
22@710	LARDERELLO-CANNETO-CECINA	EXTRAURBANA	28.095,85	26.337,34	1.758,51
22@730	LARDERELLO-LUSTIGNANO-MONTEVERDI	EXTRAURBANA	51.206,06	32.792,73	18.413,33
22@750	POMARANACE-MONTECERBOLI-LARDERELLO-CASTELNUOVO VAL DI CECINA	EXTRAURBANA	21.771,85	12.540,44	11.023,90
22@760	POMARANACE-MONTECASTELLI	EXTRAURBANA	34.697,04	0,00	33.968,45
22@770	VOLTERRA-COLLE VAL D'ELSA	EXTRAURBANA	71.335,60	0,00	71.335,60
22@780	VOLTERRA-SALINE-POMARANACE-LARDERELLO-CASELNUOVO VDC-MONTEROTONDO	EXTRAURBANA	376.213,81	222.075,78	153.458,13
22@781	POMARANACE-LIBBIANO-MICCIANO	EXTRAURBANA	38.365,22	0,00	38.365,22
22@782	POMARANACE-MONTEGEMOLI-POMARANACE	EXTRAURBANA	18.629,42	0,00	18.629,42
22@790	VOLTERRA-SALINE-CECINA STAZIONE	EXTRAURBANA	111.153,92	55.088,00	55.988,52
22@800	VOLTERRA-MONTECATINI VAL DI CECINA	EXTRAURBANA	47.692,80	9.413,34	39.728,40
22@820	LA SASSA-MONTECATINI VAL DI CECINA-SALINE	EXTRAURBANA	50.768,79	0,00	50.768,79
22@840	CASTELNUOVO VAL DI CECINA-POMARANACE-PISA (P.ZA MANIN)	EXTRAURBANA	50.963,40	50.963,40	0,00
22@862	CASTELNUOVO VAL DI CECINA-COLLE VAL D'ELSA	EXTRAURBANA	28.217,62	0,00	28.217,62
TOTALE EXTRAURBANO			1.331.331,31	725.610,03	603.400,34
62@1VT	OSPEDALE-PIAZZA XX SETTEMBRE-SAN GIUSTO-CIMITERO	URBANA VOLTERRA	35.434,60	0,00	34.945,75
62@2VT	OSPEDALE-STADIO-CAPPUCCINI-COLOMBAIE	URBANA VOLTERRA	25.621,04	0,00	25.621,04
TOTALE URB. VOLTERRA			61.055,64	0,00	60.566,79
TOTALE ZONA			1.392.386,96	725.610,03	663.967,13

AREA PISANA RETE EXTRAURBANA

			BUDGET 2023 29/12/22	PROGETTO T2	Servizi Rete 2023 che escono dal lotto
COD. LINEA	DENOMINAZIONE LINEA	TIPOLOGIA	ATTUALE TOTALE	LOTTO UNICO	FUORI LOTTO
22@030	CALAMBRONE-LIVORNO	EXTRAURBANA		113.193,10	
22@050	PISA-COLLESALVETTI-FAUGLIA-CRESPINA	EXTRAURBANA	212.223,42	165.650,86	46.624,87
22@051	COLLESALVETTI-LORENZANA-ORCIANO	EXTRAURBANA	52.889,44	46.814,71	8.072,47
TOTALE ZONA			265.112,86	325.658,66	54.697,34
TOTALE GENERALE			4.339.324,48	2.768.734,34	1.925.059,10

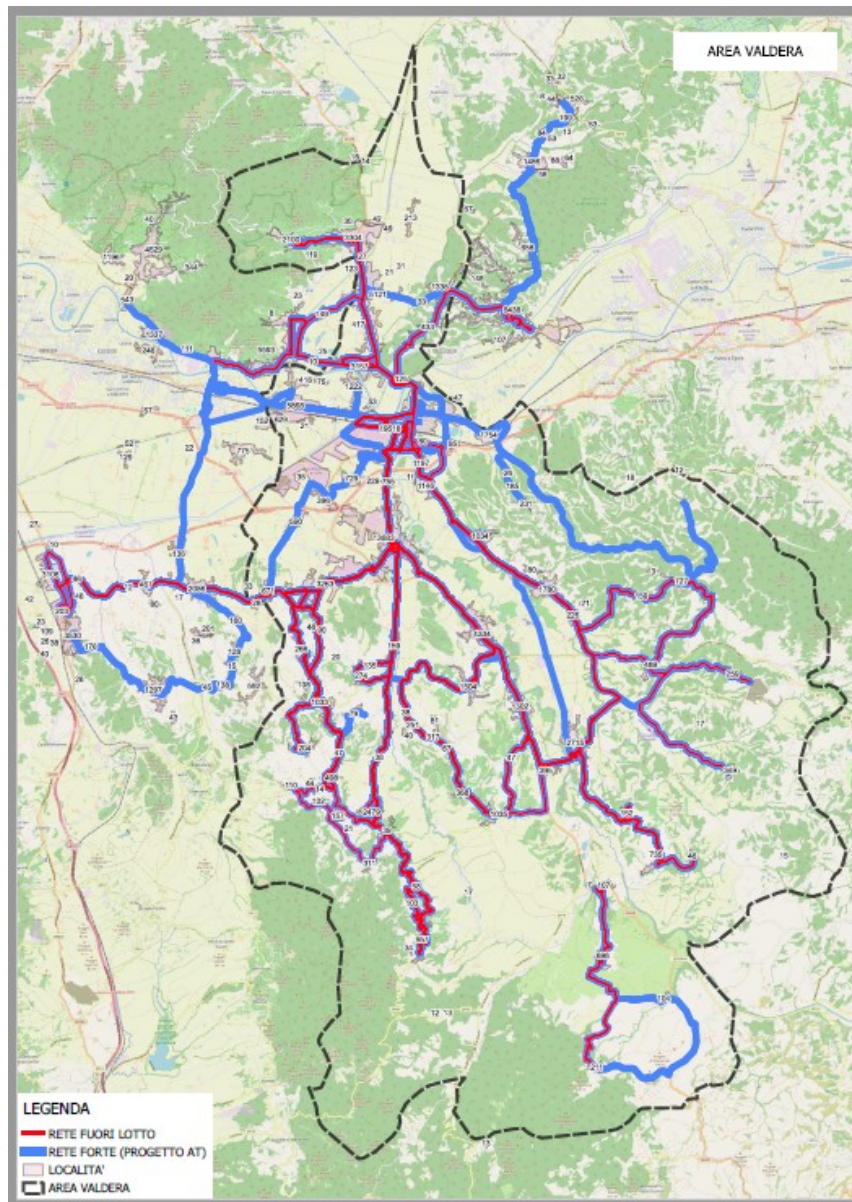
AREA VALDERA

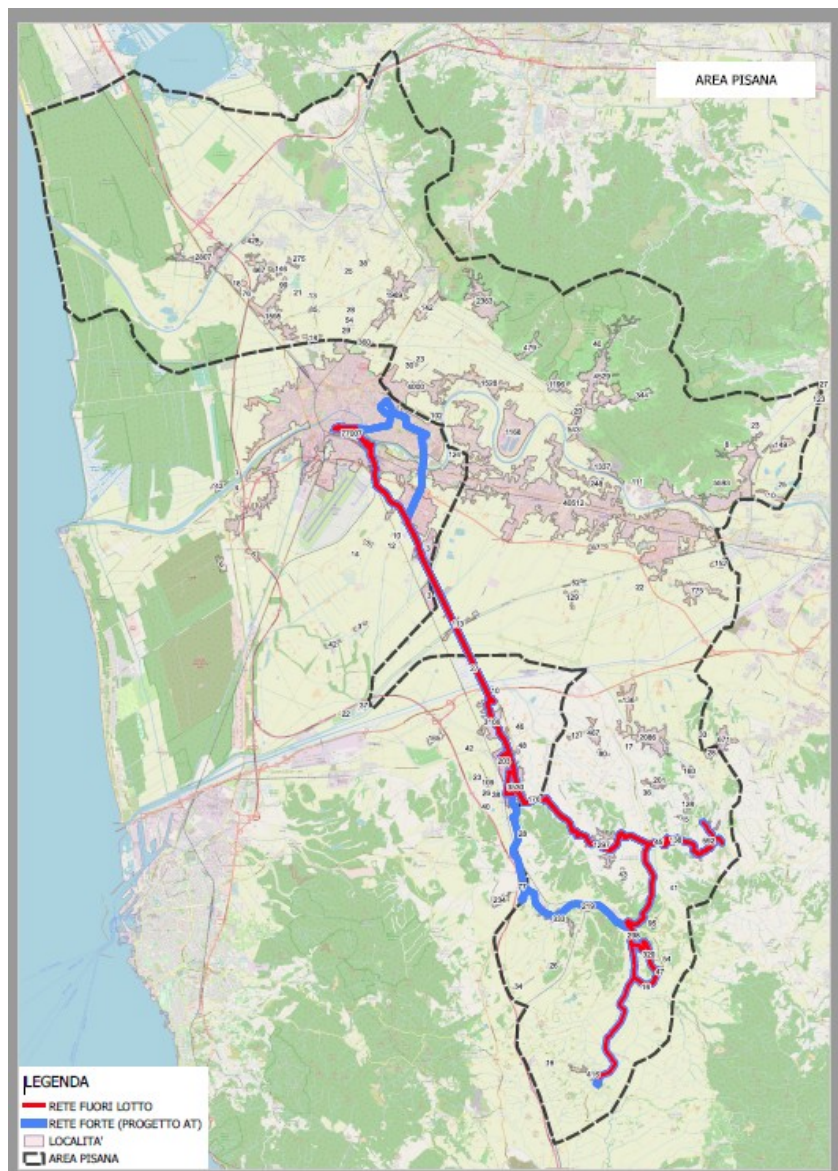
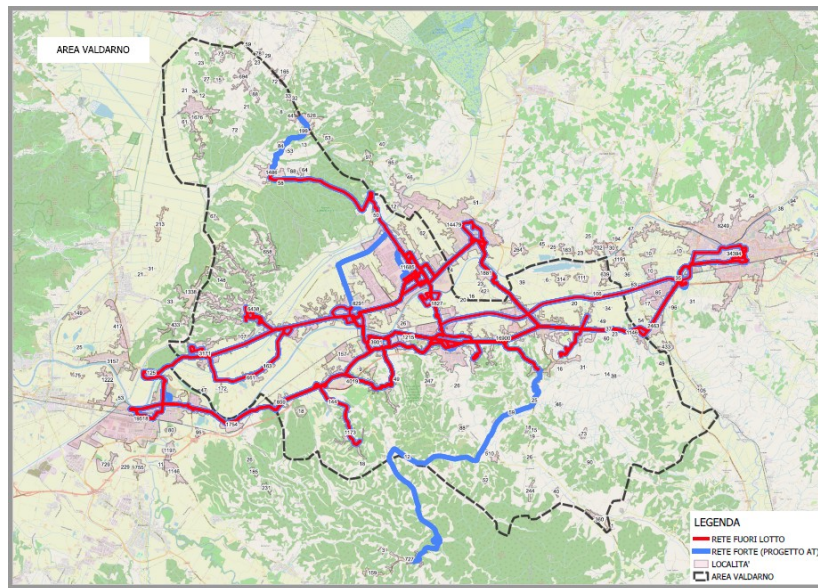
			BUDGET 2023 29/12/22	PROGETTO T2	Servizi Rete 2023 che escono dal lotto unico regionale
COD. LINEA	DENOMINAZIONE LINEA	TIPOLOGIA	ATTUALE TOTALE	LOTTO UNICO	FUORI LOTTO
22@140	PONTEDERA-STADIO-OLTRARNO-CALCINAIA-VICOPIANO-LUGNANO-CAPRONA (nuova linea)	EXTRAURBANA		24.592,75	43.018,69
22@141	CASCINA-VICOPIANO-BUTI	EXTRAURBANA	38.812,31	29.228,64	9.583,67
22@142	BUTI-BIENTINA-CALCINAIA-PONTEDERA	EXTRAURBANA	77.072,62	60.489,95	19.041,70
22@180	PONTEDERA-FORNACETTE-CASCINA	EXTRAURBANA		165.648,00	0,00
22@181	CASCIANA TERME-PONSACCO-CENAIA-CASCINA ITC	EXTRAURBANA	14.142,40	14.142,40	0,00
22@182	SANTA MARIA A MONTE-PONTEDERA-CASCINA ITC	EXTRAURBANA	10.986,09	10.986,09	0,00
22@220	PONTEDERA-MONTECASTELLO-PALAIA	EXTRAURBANA	12.471,87	12.471,87	0,00
22@230	PONTEDERA-PALAIA-MONTEFOSCOLI-LEGOLI-GHIZZANO	EXTRAURBANA	151.799,45	126.713,82	25.085,63
22@240	PONTEDERA-SANTA MARIA MONTE-GALLENTO	EXTRAURBANA	45.384,42	36.937,48	8.446,94
22@370	PONTEDERA-CRESPINA-COLLESALVETTI	EXTRAURBANA	12.879,00	12.879,00	0,00
22@375	PONTEDERA STADIO-AUTOSTAZIONE-PALAZZO BLU	EXTRAURBANA	5.826,50	5.826,50	0,00
22@380	PONTEDERA-CENAIA-VICARELLO	EXTRAURBANA	150.631,66	113.748,74	36.327,81
22@400	PONTEDERA-LARI-USIGLIANO-CASCIANA ALTA	EXTRAURBANA	174.872,29	98.865,95	75.899,97
22@410	PONTEDERA-CASCIANA TERME-CHIANNI	EXTRAURBANA	260.480,13	137.413,23	122.152,53
22@420	CASCIANA TERME-FRAZIONI	EXTRAURBANA	25.981,32	13.769,28	11.834,39
22@430	PONTEDERA-PECCIOLI-GHIZZANO	EXTRAURBANA	33.407,98	19.860,27	13.547,70
22@440	CASCIANA TERME-SANTO PIETRO BELVEDERE-LA ROSA	EXTRAURBANA	14.289,76	14.289,76	0,00
22@450	PONTEDERA-SANTO PIETRO BELVEDERE-TERRICCIOLA-LA ROSA	EXTRAURBANA	117.520,02	64.838,00	59.229,75
22@460	PONTEDERA-PECCIOLI-MONTELOPIO	EXTRAURBANA	134.427,79	96.625,39	37.802,40
22@470	ORCIATICO-SAN GIOVANNI-LAJATICO-LA STERZA	EXTRAURBANA	32.162,91	25.919,06	6.243,85
TOTALE EXTRAURBANO			1.313.148,50	1.085.246,17	468.215,04
61@1PN	ROMITO-STAZIONE-PIAZZA GRONCHI-STADIO-LA ROTTA	URBANA PONTEDERA	100.368,85	0,00	100.368,85
61@2PN	STAZIONE-OSPEDALE-SANTA LUCIA-GELLO	URBANA PONTEDERA	33.046,41	0,00	33.046,41
61@NAVA	PARK CINEPLEX-VIALE ITALIA-PIAZZA GRONCHI	URBANA PONTEDERA	54.611,57	0,00	54.611,57
61@NAVB	PARK CIMITERO-PIAZZA GARIBALDI	URBANA PONTEDERA	47.365,75	0,00	47.365,75
TOTALE URB. PONTEDERA			235.392,58	0,00	235.392,58
TOTALE ZONA			1.548.541,08	1.085.246,17	703.607,62

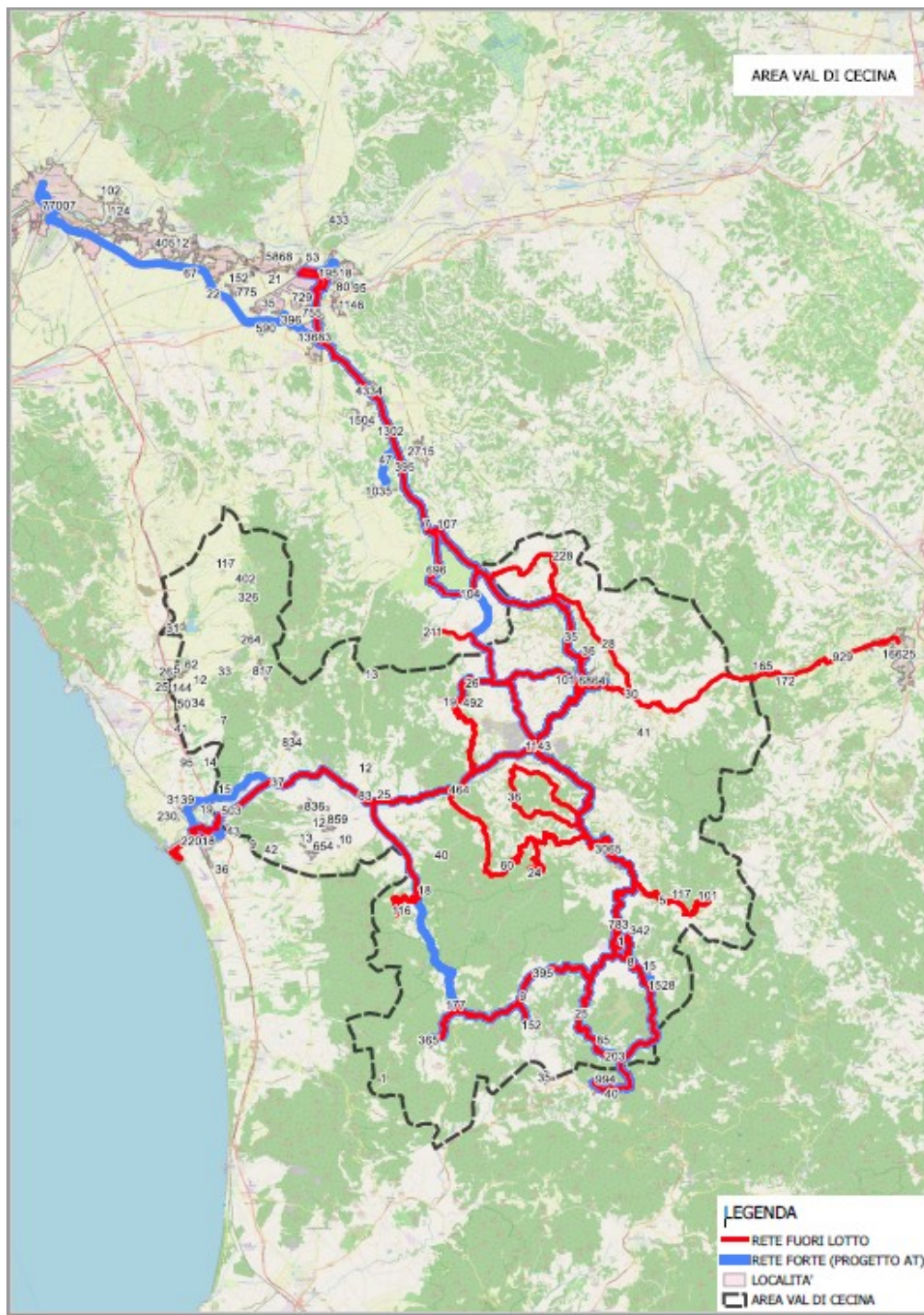
La necessità di una riprogettazione delle reti fuori lotto

Le quantità di percorrenze previste dal progetto di Autolinee Toscane rispettano i perimetri stabiliti negli accordi locali e regionali.

Dalla visualizzazione delle reti che vengono a svilupparsi sul territorio (vedi figure seguenti) si evidenzia peraltro un'elevata sovrapposizione dei percorsi della rete debole fuori lotto con quelli della rete del lotto strutturale regionale.







Ne discende la previsione della necessità di una riprogettazione complessiva riguardante diversi fattori, tra i quali emergono:

- la leggibilità da parte degli utenti dei passaggi di mezzi di operatori diversi sugli stessi percorsi;
- l'integrazione oraria e le coincidenze tra le corse delle due reti in base alle loro diverse finalità strutturali (capillarità per la rete debole, concentrazione del servizio per la rete forte);
- mantenimento (se non miglioramento) dell'accessibilità fornita dall'attuale rete unitaria di AT (coincidenze e nodi di corrispondenza oraria).

Sussiste inoltre la problematica dell'equilibrio economico e dell'efficienza produttiva dei contratti relativi alla rete debole, tenuto conto:

- delle prospettive di frequentazione ridotta da parte delle utenze (bassi ricavi commerciali);
- della necessità di investimenti per la diversificazione del parco mezzi rispetto all'attuale per raggiungere load factor accettabili.

Alla luce di questi elementi si evidenzia quindi la necessità di un approfondimento progettuale della rete debole come prevista da AT che, oltre all'esame delle quantità in gioco come sopra descritte, intervenga su tutti gli aspetti in grado di incidere sull'effettivo livello di servizio da offrire ai territori, ivi compresi gli spazi di intervento non considerati dal progetto AT (come il coordinamento con le risorse impegnate nei servizi scolastici comunali e la disponibilità locale di operatori non TPL quali taxi e Noleggio Con Conducente).

Per l'Ente Affidante è quindi essenziale individuare una modalità di affidamento che permetta di raggiungere gli obiettivi contestuali di ottimizzazione:

- delle risorse finanziarie disponibili;
- delle risorse gestionali e produttive presenti sul mercato;
- del livello di servizio percepito dai cittadini e dagli utenti.

Gli indirizzi e i criteri progettuali per la rete debole

Si tratta di affrontare un'operazione complessa di riprogettazione totale e contestuale delle reti che devono essere viste come un insieme coordinato di servizi finalizzati a soddisfare le esigenze dell'utenza finale.

Occorre comunque tenere presente il dato di fatto che la rete forte (caratterizzabile come "TPL - settore economico industriale") implica un processo di pianificazione/gestione/monitoraggio completamente diverso da quello necessario ed utile per le aree deboli.

Nelle aree a domanda debole si tratta infatti di integrare i diversi profili di intervento che riguardano ambiti attualmente considerati spesso come "NON TPL", quali:

- servizi di taxi e Noleggio Con Conducente (NCC);
- servizi di trasporto scolastico;
- servizi svolti in economia dai Comuni;
- servizi sociali e sanitari svolti dalle Associazioni del Volontariato;
- forme di finanziamento alla persona (come i buoni taxi).

Occorre quindi che un approccio al *TPL-nelle aree deboli* non sia visto come una "risulta" del *TPL-come-settore-industriale* (di cui rappresenterebbe sostanzialmente i "rami secchi"), ma sia caratterizzato da specifiche caratteristiche, da pari "dignità" e da procedure di pianificazione/gestione/monitoraggio peculiari.

Il fattore di cambiamento più rilevante è rappresentato dall'individuazione del TPL anche come componente del welfare, complementare quindi agli altri settori di intervento dei servizi sociali gestiti dagli Enti Locali. Non si tratta, quindi, soltanto di risalire alle corse a scarsa o prive di frequentazione (i cosiddetti rami secchi) oppure di individuare, da parte delle aziende, forme

diverse di svolgimento del servizio per limitare i costi delle linee ad orari fissi come il servizio a domanda.

Molte sono le conseguenze del cambio del paradigma, la principale delle quali riguarda la necessità che la regolamentazione ed il controllo dell'efficacia del servizio sia completamente in mano pubblica: è l'Ente Locale che deve rispondere dell'equità della fruizione delle risorse disponibili (purtroppo sempre più scarse).

Si tratta di stabilire percorsi trasparenti e rendicontabili:

- di individuazione delle priorità da servire (utenza di riferimento dei vari servizi, con tutte le sue articolazioni di bisogno);
- di monitoraggio del rispetto, nello svolgimento del servizio, delle priorità individuate;
- di garanzia dell'aggiornamento a fronte di nuove esigenze e di nuovi disagi (certificazione del diritto di accesso);
- di coordinamento con altre risorse impiegate per gli stessi segmenti di utenza (es. anziani non autosufficienti, disabili, trasporto scolastico, inserimenti scolastici e lavorativi di soggetti deboli) sia economiche che tecniche/professionali (si pensi alla possibilità di integrazione degli uffici e dei front-office di accoglienza presenti nel territorio).

Si richiede un modello organizzativo di relazione con i cittadini e gli utenti che preveda il monitoraggio e presidio continuo da parte dell'Ente Affidante del funzionamento della rete debole.

Il monitoraggio è indispensabile per:

- l'interazione con i soggetti di riferimento per le policy nel settore socio/sanitario (Società della Salute, uffici comunali del sociale, Associazioni del Volontariato) e del settore educativo (uffici scolastici comunali e provinciali);
- l'integrazione con l'organizzazione e la struttura informativa dell'Osservatorio Trasporti della Provincia per le sinergie con il settore del TPL ed i suoi percorsi di riorganizzazione;
- l'utilizzo di tavoli di concertazione per favorire e sviluppare la consapevolezza e la partecipazione dei cittadini e gli stakeholder e gestire gli inevitabili conflitti tra portatori di diversi legittimi interessi.

Il percorso di definizione della rete debole

La procedura di affidamento deve farsi carico del percorso complesso che, in stretto collegamento con le realtà dei Comuni, dell'associazionismo locale, degli operatori di trasporto pubblico e privato presenti sul mercato, porta all'individuazione della struttura della rete debole da mettere a gara e caratterizzato da:

- definizione dell'assetto finale della rete forte;
- analisi delle attuali sovrapposizioni con le linee residue da interessare in tutto o in parte alla rete debole da mettere a gara;
- individuazione dei nodi di corrispondenza e di interscambio rete forte/rete debole;
- quantificazione dei flussi di utenza per tipologia di domanda di servizio per Comune e per zone sovra comunali;

- individuazione delle modalità di servizio della rete debole (a orario fisso e a domanda/prenotazione);
- individuazione dei servizi di trasporto esistenti da poter integrare (es. servizi scolastici comunali, servizi con finalità sociali e sanitarie svolti dall' associazionismo locale);
- individuazione dell'offerta locale di taxi/NCC (il Decreto Burlando – D. Lgs n. 422/1997 - per le aree deboli prefigura una gamma di possibili soluzioni compreso l'utilizzo di autovetture immatricolate ad uso proprio).

La scelta dei lotti

Le norme nazionali più recenti hanno definitivamente chiarito la distinzione tra i concetti di bacino di mobilità e lotti di gara, fornendo una serie di definizioni che rendono peraltro coerenti i contenuti delle norme di legge con le Determinazioni dell'ART.

In particolare:

- il DL n. 50/2017 stabilisce che: “Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica”;
- la Delibera ART 48/2017 (precedente al DL n. 50/2017) stabilisce che:
 - “al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento”;
 - “Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità”;

I lotti di affidamento sono stati definiti considerando i seguenti elementi:

- la “dimensione ottima minima” di produzione del servizio, dalla quale discende la massima efficienza delle imprese che possono partecipare alla procedura di affidamento;
- gli aspetti di “contendibilità dell'offerta”, ai fini del buon esito del processo di selezione competitiva, ovvero la massimizzazione della partecipazione di operatori alla procedura di aggiudicazione dei servizi e la minimizzazione della quota di finanziamento pubblico necessario a copertura degli “Obblighi di Servizio Pubblico” (OSP).
- l'efficacia dell'azione amministrativa degli Enti Affidanti;
- il criterio geografico, individuando i lotti sulla base dei confini amministrativi degli Enti territoriali del bacino, ovvero sulla base di specifici sottobacini trasportistici caratterizzati da una domanda autocontenuta nell'ambito dello stesso sottobacino.

B.2 Obblighi di servizio pubblico e universale

Per il momento, sono già note e definite:

- le risorse economiche previste nel Perfezionamento dell'Intesa del 25 maggio 2012 aggiornate, a seguito degli effetti indotti dalla Delibera regionale n. 281/2020 e recepiti nelle ultime Delibere n. 517 e 524/2023 e conseguente Decreto dirigenziale n. 12932/2023;
- le aree da servire;
- le regole previste dal quadro regolatorio regionale per i servizi deboli;
- le componenti fondamentali della qualità del servizio affidato.

Rimangono da definire aspetti quali:

- le ulteriori risorse economiche relative al contributo per investimenti previsto dalla DGR n. 391/2014 e riportato nella DGR n. 524/2023 che sarà riconosciuto per i servizi della provincia di Pisa;
- le tipologie dei vettori utilizzabili (taxi, NCC, autovetture, sharing, ecc.);
- le tipologie di servizio ammissibili (a prenotazione, a orario fisso);
- le unità di misura per gli indicatori con cui misurare le prestazioni del servizio (km, ore, trasportati, corrispettivi) e da utilizzare nella procedura di affidamento.

Durata contrattuale

Il contratto avrà una durata massima di 9 anni dalla data di inizio del servizio e comunque con scadenza il 31/10/2032.

Le risorse pubbliche e valore stimato dell'affidamento

La Regione Toscana con la Delibera n. 524/2023 ha assegnato risorse complessive, a partire da novembre 2023 e fino a ottobre 2032, per € **20.010.147,72** (IVA al 10% compresa).

Gli Enti Locali si sono impegnati a riconoscere per lo stesso periodo un ammontare di risorse aggiuntive pari a € **20.410.587,54** (IVA al 10% compresa).

Tali risorse sono così suddivise tra le 4 aree:

AREE	Risorse regionali All. 2 Delibera 524/2023	Risorse comunali
VALDARNO	4.554.966,14€	3.636.321,99 €
VAL DI CECINA	6.298.320,19€	3.829.157,00 €
AREA PISANA	407.593,99 €	477.926,40 €
VALDERA	8.749.267,40 €	12.467.182,15 €

È previsto un contributo integrativo in base alla DGR 391/2014 per la copertura degli oneri di ammortamento per il rinnovo del parco mezzi pari a 0,15 €/km.

Le risorse complessive per l'Area Valdera, disponibili per i 9 anni contrattuali da porre a base di gara ammontano - in virtù della certezza dell'erogazione delle relative risorse regionali fino al 31/10/2032 - a quanto di seguito indicato: € 19.287.681,41 oltre IVA al 10 %, per un importo complessivo pari ad € 21.216.449,55 - di cui € 8.749.267,40 (IVA al 10% compresa) quali risorse della Regione Toscana ed € 12.467.182,15 (IVA al 10% compresa) quali risorse aggiuntive degli Enti Locali. La base di gara è estendibile per un ulteriore importo stimato di € 865.753,77 oltre IVA al 10% di risorse regionali (Delibera n. 524 del 15 maggio 2023) ad integrazione del corrispettivo per la copertura degli oneri di ammortamento per il rinnovo del parco mezzi di cui alla DGR 391/2014. L'importo è stimato in attesa di apposito atto regionale di individuazione dell'ammontare specifico per i servizi della provincia di Pisa. Il totale delle risorse di cui sopra è pari a € 20.153.435,19 oltre IVA 10%.

Il valore complessivo stimato del contratto potrà essere definito dopo l'espletamento delle prime tre fasi procedurali del dialogo competitivo in esito alle risultanze delle stesse.

Le aree da servire

Il territorio interessato dalla rete debole è individuato nel precedente punto B1.

Le regole regionali per i servizi deboli

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

Si evidenziano qui le previsioni della Delibera n. 391 del 12/05/2014 definite come condizione per l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale:

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

La qualità del servizio

La qualità del servizio da offrire ai cittadini si dovrà articolare intorno a due componenti:

- la presenza di un centro di controllo e di monitoraggio;
- la dotazione di mezzi e di impianti adeguati ai migliori standard di qualità.

Il Contact Center Aziendale

Di seguito le principali caratteristiche funzionali previste per il Contact Center:

- utilizzo del sistema informativo dell'Osservatorio Provinciale, continuamente aggiornato in base al funzionamento istituzionale dell'Ente ed agli accordi previsti contrattualmente con Comuni e aziende;
- fornitura ai presidi locali (es. Associazioni del Volontariato) delle informazioni aggiornate sull'offerta di servizi pubblici e privati per l'accessibilità dei soggetti disabili e dell'utenza debole in generale;
- prenotazione delle risorse di trasporto flessibili e a domanda presenti sul territorio;
- coordinamento:
 - della raccolta delle osservazioni e delle segnalazioni dell'utenza;
 - del sistema di aggiornamento delle informazioni sui servizi locali;
 - del sistema di monitoraggio del servizio complessivo svolto;
 - delle indagini outbound;
 - della campagna di comunicazione;
 - della definizione degli standard e dei requisiti di qualità nel funzionamento operativo;
- monitoraggio e valutazione dei servizi realizzati:
 - controllo dei risultati;
 - raccolta delle osservazioni e dei reclami;
 - rendiconto della produzione.

Gli standard di qualità per l'effettuazione del servizio

Si elencano di seguito i principali obblighi del Gestore.

Gli obblighi relativi al controllo ed alla comunicazione

- Mezzi dotati di AVM /AVL;
- obbligo di comunicazione on line/off line da parte del Contact Center aziendale (fonia e dati) nei confronti dell'Ente Affidante;
- obbligo di un responsabile con poteri di intervento residente in loco nelle aree indicate;
- obblighi sui contenuti minimi informativi alle fermate;
- obblighi sui contenuti minimi informativi sul sito web e delle app di infomobilità;
- obblighi sui contenuti minimi della sala controllo del gestore e sulla loro accessibilità da parte dell'Ente Affidante;
- obblighi sulla trasmissione all'Ente Affidante dei reclami e degli altri dati raccolti;
- obblighi sul rispetto delle coincidenze programmate tra rete forte e rete debole.

Gli obblighi relativi al regolamento di esercizio

- Obblighi di adeguamento ai percorsi ed agli stazionamenti decisi dalle autorità locali;
- obblighi di adeguamento alle indicazioni delle autorità locali per le modalità di esercizio del servizio scolastico (accompagnatori, riscossione tariffe);
- obblighi di adeguarsi alle indicazioni dell'Ente Affidante per la gestione delle emergenze e tempi/modalità di ripristino in caso di disservizio;

- obbligo di adeguamento alle esigenze dei collegamenti scolastici;
- obbligo di rimozione delle barriere architettoniche per l'accessibilità e lo stazionamento sui mezzi.

SEZIONE C – MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

Gli obiettivi e le finalità

Dal punto di vista funzionale la procedura di gara deve:

- assicurare l'integrazione delle reti agendo sui nodi di corrispondenza oraria ed eliminando il più possibile la sovrapposizione dei percorsi;
- mantenere la visione unitaria del servizio ancorché adeguato alle specificità territoriali dei singoli Comuni;
- prevedere strumenti di monitoraggio continuo dell'efficienza economica e funzionale a parità di prestazioni da offrire al territorio;
- stabilire procedure che garantiscano la flessibilità in corso di esecuzione del contratto per l'adeguamento alle risultanze del monitoraggio stesso.

Dal punto di vista tecnico ed economico, visti i bassi valori dei corrispettivi unitari previsti in base alle risorse ad oggi disponibili, la procedura di gara deve inoltre permettere di individuare operatori economici in grado:

- di garantire progettualità iniziale ed in corso d'opera;
- di affrontare investimenti in mezzi e dispositivi finalizzati ad assicurare la massima qualità ai cittadini;
- di gestire con flessibilità e tempestività tutta la gamma di possibili soluzioni organizzative previste dal D. Lgs n. 422/1997 per le reti deboli;
- di predisporre soluzioni integrate con il resto dei servizi di interesse delle comunità locali (es. servizi scolastici comunali) in modo da efficientare le risorse pubbliche complessive.

Si evidenzia inoltre la criticità rappresentata dai corrispettivi unitari previsti per la rete debole che sono inferiori rispetto a quelli assicurati dal contratto in vigore per i servizi extraurbani sulle stesse linee.

L'applicazione della clausola sociale che non tenga conto di possibili differenze fra i servizi attuali e quelli da affidare e fra le loro modalità di esercizio renderebbe ancor più critico l'aspetto economico, in quanto cristallizzerebbe nella gara risorse umane di costo unitario incompatibile con l'equilibrio economico del contratto.

Per quanto sopra riportato si pone l'esigenza di prevedere modalità di affidamento finalizzate ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a livello locale, ottimizzazione a cui devono concorrere sia gli Enti Locali che gli esercenti presenti nel mercato dei servizi di trasporto (in tutte le componenti pubbliche, private, tipologiche, modali).

Si ritiene pertanto che nell'affidamento della rete debole dell'Area Valdera sia opportuno utilizzare procedure di aggiudicazione flessibili, che consentano, nel rispetto dei principi e delle regole del

Codice dei Contratti Pubblici, un maggiore coinvolgimento degli operatori del settore e degli altri stakeholder interessati nella predisposizione del progetto contrattuale.

La forma prescelta per l'affidamento - il dialogo competitivo

Il dialogo competitivo consiste in una procedura di scelta del contraente con cui la stazione appaltante instaura un dialogo con i partecipanti selezionati finalizzato all'individuazione ed alla definizione dei mezzi più idonei a soddisfare le proprie necessità.

Nel dialogo competitivo si instaura, pertanto, una fase di scambio dialogico in cui le stazioni appaltanti discutono con i partecipanti tutti gli aspetti del contratto, con finalità non meramente conoscitive.

Il dialogo competitivo è una procedura di affidamento adeguata alla complessità dei problemi da affrontare:

- si presta in modo particolare a definire la documentazione di gara (capitolato e contratto) in casi di elevata complessità progettuale;
- in base all'articolo 74 del D. Lgs n. 36/2023 "il dialogo competitivo riguarda tutti gli aspetti dell'appalto ed è finalizzato all'individuazione e alla definizione dei mezzi più idonei a soddisfare le necessità della stazione appaltante";
- con tale procedura la stazione appaltante avvia un dialogo formalizzato (trasparente e rispettoso della privacy sulle proposte e sulle informazioni sensibili fornite) con i candidati ammessi alla procedura al fine di individuare una o più soluzioni atte a soddisfare le sue necessità e sulla base delle quali i candidati selezionati sono invitati a presentare le offerte.

Il ricorso al dialogo competitivo diventa quindi un'opportunità per sciogliere in corso d'opera con il contributo degli operatori i numerosi nodi progettuali ed interpretativi relativi all'assetto della rete di TPL da affidare e procedere alla definizione del capitolato di gara e del contratto di servizio adeguati alle esigenze dell'Amministrazione.

Il dialogo competitivo, tramite la consultazione ed il coinvolgimento degli stakeholder nella ricerca delle soluzioni più adeguate alle criticità e complessità presenti, può facilitare la ricerca:

- di possibili economie di scala nell'integrazione con altri servizi di competenza locale (sociali, scolastici, educativi, ecc.) finalizzati ad assicurare la coesione dei territori deboli e periferici;
- della presenza di uno o più soggetti con capacità progettuale e di monitoraggio in grado:
 - di rispondere alle esigenze di controllo sugli effetti dell'affidamento da parte dell'Ente;
 - di assicurare flessibilità e rapidità nella ricerca di soluzioni nel progressivo adeguamento ai risultati del monitoraggio funzionale ed economico.

SEZIONE D – MOTIVAZIONE ECONOMICO- FINANZIARIA DELLA SCELTA

Le risorse disponibili producono i corrispettivi unitari indicati nella sezione B (integrati dal contributo per gli oneri di ammortamento previsti dalla DGRT n. 391/2014).

Vista la scarsità di utenza prevista nei lotti deboli, il corrispettivo netto stimato nella sezione B corrisponde sostanzialmente al valore di gross-cost che dovrebbe coprire sia il costo di produzione del servizio sia l'utile ragionevole previsto dalla normativa.

Per riferirsi a situazioni reali di mercato in contesti simili a quelli ipotizzabili in area debole e di servizio a domanda (minibus, contratti di lavoro non autoferrotramvieri), ci possiamo riferire ai dati della Banca Dati Anci dei servizi scolastici comunali presenti in Regione Toscana a seguito di un'indagine svolta nell'anno scolastico 2019/2020.

Per alcuni Comuni della provincia risulterebbero i seguenti valori euro/km da considerarsi sufficientemente attendibili a valle di un processo di omogeneizzazione e ripulitura dei dati forniti per gare di appalto svolte con criteri e caratteristiche diversificate ed in genere interpretabili come valori "gross cost" remunerativi dei costi di produzione.

	euro/km
Crespina Lorenzana	2,45
San Miniato	2,45
Ponsacco	2,37
Volterra	2,37
Riparbella	2,32
Santa Luce	2,15
Fauglia	2,13
Bientina	2,01
Casciana Terme Lari	1,82
Capannoli	1,72
Santa Maria a Monte	1,52
Castellina Marittima	1,35

Anche l'unità di misura del servizio offerto (tradizionalmente vett*km) è messa in discussione, vista la rarefazione della domanda e la possibilità di sottoutilizzo delle vetture disponibili per le prenotazioni del servizio a domanda.

Le criticità di tipo economico si aggiungono a quelle progettuali già indicate.

In casi come questi, in cui esiste un mercato caratterizzato da asimmetrie conoscitive e complessità progettuale che rendono difficile una predeterminazione sicura delle condizioni tecniche ed economiche di gara, è preferibile oltre che ammissibile ai sensi del Codice dei Contratti Pubblici utilizzare procedure di aggiudicazione flessibili come il dialogo competitivo.