

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

Sommario

PREMESSA	2
INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA	2
ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	10
PREVISIONI DEL BANDO DI GARA IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI	10
DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	12
REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	13
CRITERI DI AGGIUDICAZIONE	13
OBIETTIVI DEL CDS	14
DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO.....	14
KPI DI EFFICACIA E EFFICIENZA	16
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE	16
PIANO DI ACCESSO AL DATO	21
MATRICE DEI RISCHI	23

Premessa

La presente relazione è redatta ai sensi del punto 2, misura 2, capo I, Titolo I, della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 154/2019¹.

Lo schema di riferimento per gli affidamenti con gara previsto dall'annesso 8a della Delibera 64/2024 prevede i seguenti contenuti:

- 1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara**
- 2. Esiti della procedura di consultazione**
- 3. Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali**
- 4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio**
- 5. Requisiti di partecipazione**
- 6. Criteri di aggiudicazione**
- 7. Obiettivi del CdS**
- 8. Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione**
- 9. Piano di Accesso al Dato**
- 10. Allocazione dei rischi**

Inquadramento dei servizi oggetto di gara

Per quanto riguarda il contesto normativo e amministrativo di riferimento che ha portato l'Amministrazione ad intraprendere la procedura di affidamento dei servizi oggetto della presente relazione si rimanda alla relazione ex art 14 D.lgs. 201/2022 (**Allegato 2** alla presente relazione e pubblicata sul portale "Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica" di ANAC).

Come riportato ampiamente nella suddetta relazione la Regione Toscana con la LR n. 65/2010 ha riformato il proprio quadro normativo rispetto ai servizi pubblici di TPL su gomma individuando l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) del servizio di TPL con l'intero territorio regionale (articolo 84).

L'attuazione della riforma ha previsto la sottoscrizione della Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni in materia di Tpl tra la Regione, le Province ed i Comuni (D.G.R. n 410/2011) (sottoscritta dalla Provincia di Pisa con n. 56 del 28/07/2011) e il perfezionamento dell'Intesa del 25 maggio 2012 (DGP n. 12/2014 del 05/02/2014) che ha definito il quadro relativo alla rete dei servizi urbani ed extraurbani dell'area provinciale e 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, cd. "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).

¹ Versione della delibera n. 154/2019 vigente dal 15 maggio 2024, che recepisce le revisioni approvate con:

- delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020".

- delibera n. 64/2024 del 15 maggio 2024 "Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento".

Con la DGR 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.

Tenuto conto di quanto sopra, pur in assenza di atti regionali che impegnassero le risorse previste dall’Intesa, l’Unione Valdera ha pubblicato l’Avviso di preinformazione previsto dal Regolamento 1370/2007 (GU/S S2 n. 2490-2023-IT del 03/01/2023) relativo ai servizi della rete debole (**Allegato 1**).

L’intervento risulta nella programmazione degli acquisti dell’Ente con la denominazione “Appalto servizio trasporto pubblico locale lotto debole area Valdera” Codice Unico Intervento (CUI) S01897660500202000004

Con Determinazione Dirigenziale n. 822 del 08/11/2023 è stata assunta decisione a contrarre ad oggetto “Affidamento del servizio di trasporto pubblico locale in area debole dell’Unione Valdera. Indizione procedura di dialogo competitivo ex art. 74 del d. lgs n. 36/2023 – Rup. Samuela Cintoli – cup H29i23000640005”; valore complessivo stimato pari a 21.216.449,55; criterio di aggiudicazione dell’offerta economicamente più vantaggiosa; durata del contratto 9 anni.

Con la suddetta decisione a contrarre:

è stato individuato Responsabile Unico del Progetto (RUP), ai sensi dell’articolo 15 del D. Lgs n. 36/2023, il

Dirigente del Settore Viabilità Trasporti e Protezione Civile, Dott.ssa Samuela Cintoli.
è stato nominato Direttore dell'Esecuzione del Contratto, l'Istruttore Dir. Amm.vo, Dott.ssa Giuseppina Calabrò;
è stato stabilito che la procedura di dialogo per conto dell'Amministrazione venisse svolta da parte del RUP con il supporto dei collaboratori da lui individuati;
di formalizzare con separato e successivo atto la quantificazione dell'incentivo di cui all'articolo 45 del D. Lgs n. 36/2023, nonché di costituire il gruppo di lavoro con l'elenco delle figure professionali ruoli e compiti loro assegnati per la realizzazione del servizio ed il relativo impegno di spesa, considerato che il valore complessivo stimato del contratto potrà essere definito per ciascuno dei lotti, dopo l'espletamento delle prime tre fasi procedurali del dialogo competitivo in esito alle risultanze delle stesse, con la definizione del progetto di servizio da porre a gara.

Il giorno 15/11/2023 è stato pubblicato, sulla piattaforma START – Sistema Telematico Acquisti Regionale della Toscana, accessibile all'indirizzo: <https://start.toscana.it>, l'Avviso di indizione della procedura di dialogo competitivo (prima fase) "(...) per individuare la migliore proposta tecnica per la progettazione, organizzazione e gestione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale in area debole dell'unione Valdera", con scadenza alle ore 12:00 del 15/12/2023 (**Allegato 3**).

Tutta la documentazione è stata resa disponibile con accesso libero, illimitato e diretto sul profilo di committente – sezione bandi di gara e sul sito: <https://start.toscana.it/tendering/tenders/026651-2023/view/detail/1>.

L'Avviso di gara è stato pubblicato sulla GUUE in data 15/11/2023 (GU/S S220 15/11/2023 692970-2023-IT) e sulla GURI (5 –Serie Speciale – Contratti Pubblici) n. 132 del 15/11/2023 (**Allegato 4**).

L'estratto dell'Avviso di gara è stato pubblicato su due quotidiani nazionali (Il Messaggero e L'Unità) e due locali (Corriere dello sport – ed. Toscana e l'identità, rubrica centro nord).

A seguito della scadenza per la presentazione delle domande di partecipazione, la stazione appaltante ha preso atto della documentazione prodotta, risultata formalmente corretta in relazione alle richieste e agli atti procedurali.

Nell'Avviso di gara è stato specificato che la procedura si compone delle seguenti quattro fasi:

- una prima fase in cui l'Amministrazione riceverà le domande di partecipazione da parte degli operatori economici interessati e verificherà i requisiti richiesti per l'ammissione;
- una seconda fase in cui i partecipanti ammessi saranno invitati, mediante apposita lettera, a presentare entro i termini indicati nella stessa, la propria soluzione progettuale; con la lettera di invito sarà dato accesso alla dataroom con le informazioni aggiuntive rispetto a quelle allegate all'Avviso;
- una terza fase in cui l'Amministrazione avvierà il dialogo con i candidati che hanno presentato una soluzione progettuale, al fine di definirne in maniera precisa i contenuti; i concorrenti che, pur essendo stati invitati alla terza fase non abbiano presentato soluzioni progettuali, non verranno invitati alla successiva fase di gara; questa fase si concluderà con l'individuazione della soluzione progettuale rispondente alle esigenze dell'Amministrazione, che sarà successivamente posta a base di gara;
- una quarta fase in cui, a conclusione delle prime tre fasi, nel caso in cui siano stati definiti tutti gli aspetti tecnici e contrattuali che definiscono la soluzione o le soluzioni che possano soddisfare le esigenze della stazione appaltante, dopo avere dichiarato concluso il dialogo ed averne informato ciascun candidato ammesso, gli operatori economici già ammessi al dialogo saranno invitati a presentare la loro migliore offerta tecnico-economica.

In data 07/03/2024, tramite piattaforma START, l'amministrazione ha invitato gli operatori economici ammessi al dialogo con l'Ente a partecipare alle fasi 2 e 3 della procedura di dialogo competitivo per individuare la migliore proposta tecnica per la progettazione, organizzazione e gestione della rete dei servizi di Trasporto Pubblico Locale in area debole della provincia di Pisa nel rispetto dell'Avviso di indizione di procedura di dialogo competitivo, ciascuno per il lotto per il quale l'operatore ha presentato domanda di partecipazione.

La soluzione progettuale richiesta era relativa ai seguenti punti:

- Rete e percorsi: gli operatori sono stati invitati a presentare la propria proposta di rete di servizi tenuto conto dei dati messi a loro disposizione (risorse disponibili, dati di frequentazione....)
 - Mezzi e impianti: gli operatori sono stati invitati a presentare la consistenza e la distribuzione del parco mezzi (comprese le scorte) necessaria rispetto al Piano di Esercizio, indicando dimensione dei mezzi, motorizzazione, accessibilità PMR ed eventuali altre caratteristiche se ritenute importanti.
 - Fattibilità tecnico/economica: gli operatori sono stati invitati a presentare un PEF sulla base del piano di esercizio proposto, delle risorse economiche disponibili e dei ricavi commerciali stimati.
- Assetti organizzativi del monitoraggio della qualità offerta: gli operatori sono stati invitati a presentare una relazione su aspetti organizzativi (gestione dei turni, monitoraggio del servizio, obblighi informativi...) e condizioni di qualità (regolarità, puntualità, accessibilità....).

Agli operatori economici invitati è stato comunicato il link per accedere alla dataroom, contenente le informazioni disponibili ritenute rilevanti per la procedura.

La scadenza stabilita nella lettera d'invito per la presentazione della soluzione progettuale relativa allo specifico Lotto, secondo le indicazioni riportate nella stessa lettera, è stata fissata per le ore 12:00 del 06/05/2024.

In data 04/12/2024:

- è stata avviata la terza fase del dialogo competitivo, invitando per il giorno 12/12/2024 ciascun operatore a partecipare ad un incontro in modalità videocall registrata in una specifica fascia oraria a questo dedicata;
- l'Amministrazione ha discusso con i candidati gli aspetti tecnici ed economici indicati nelle proposte presentate, garantendo la parità di trattamento di tutti i partecipanti, non fornendo informazioni che potessero avvantaggiare determinati partecipanti rispetto ad altri e non rivelando ai partecipanti le soluzioni proposte da altri né altre informazioni riservate senza l'accordo degli interessati.

Viste le proposte ricevute che propongono una notevole diminuzione chilometrica dei servizi rispetto al livello attualmente svolto dal gestore, Autolinee Toscane SpA, nell'ambito del contratto di servizio, affidato dall'Unione Valdera per il servizio extraurbano, dall'Unione Valdera per il servizio urbano di Pontedera e dal Comune di Volterra per il servizio urbano di Volterra, in via emergenziale ai sensi dell'articolo 5 comma 5 del Regolamento CE 1370/2007, il procedimento di gara mediante dialogo competitivo è stato sospeso per necessari approfondimenti con l'Assessorato regionale.

Dopo la verifica con la Regione, l'Amministrazione ha deciso di riprendere la procedura di affidamento e di procedere con le attività propedeutiche.

Nel rispetto della Delibera ART 154/2019, come modificata dalla Delibera 64/2024, si è proceduto alla consultazione dei portatori di interesse, facendo riferimento alla Misura 4 comma 7 (caso di affidamento diretto o in house) dal momento che gli operatori di esercizio hanno partecipato alla procedura di dialogo competitivo (che in sé è una procedura di consultazione) e i temi di cui alle lettere a), b), d) ed e) della Misura 4 comma 6 sono stati trattati/definiti nell'ambito della procedura di dialogo competitivo.

In data 21/10/2024, sono stati pubblicati sul sito istituzionale/Albo Pretorio dell'Unione Valdera, www.unione.valdera.pi.it, nella sezione NOVITA --> AVVISI, <https://www.unione.valdera.pi.it/extra/gare.php?id=689>, e al link:

https://unionevaldera.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/dettaglio-albo-pretorio?p_p=id=jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet_current-page-parent=0&jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet_current-page=1991, i seguenti documenti:

- Avviso di Avvio della Consultazione (**Allegato 5**);
- Documento di consultazione (**Allegato 6**) e relativi allegati
 1. Condizioni Minime di Qualità dei servizi (CMQ);
 2. Piano di Accesso al Dato (PAD).

Il termine di scadenza per la presentazione delle osservazioni, da trasmettere a mezzo PEC, con oggetto "CONSULTAZIONE TPL", è stato fissato al 22.11.2024.

La documentazione di cui sopra è stata trasmessa anche agli stakeholder individuati (associazioni consumatori, organizzazioni sindacali) e ai Comuni, interessati dai servizi oggetto di gara, affinché provvedessero, per una più ampia diffusione, alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale/Albo Pretorio.

Parallelamente si è lavorato sulla base delle indicazioni che sono emerse dalle proposte progettuali nell'ambito del dialogo competitivo alla definizione della rete di servizi da porre a gara.

Si è preso atto della risposta del mercato che ha confermato la sostenibilità della rete attuale rispetto alle risorse disponibili per il periodo contrattuale.

Di seguito riportiamo una descrizione sintetica della rete suddivisa tra extraurbano Valdera e Urbano di Pontedera che sarà affidata, facendo riferimento al calendario 2025:

Linea	Durata (Ore)	Lunghezza (Km)	Velocità Commerciale
140	1.359,00	43.018,69	31,65
141	271,80	8.139,81	29,95
142	654,33	19.041,70	29,10
230	800,30	25.085,63	31,35
240	287,73	8.406,53	29,22
380	1.173,73	36.377,95	30,99
400	3.017,73	76.947,22	25,50
410	4.492,63	122.610,45	27,29
420	459,50	12.553,54	27,32
430	417,52	13.634,83	32,66
450	1.963,00	59.229,75	30,17
460	1.323,02	37.889,51	28,64
470	196,30	6.243,85	31,81
TOTALE	16.416,60	469.179,46	28,58

Extraurbano Valdera 2025

Linea	Durata (Ore)	Lunghezza (Km)	Velocità Commerciale
Navetta A	2.944,50	52.141,21	17,71
Navetta B	2.843,87	57.324,60	20,16
Navetta C	2.456,07	55.874,22	22,75
Navetta D	540,15	11.344,54	21,00
1	2.702,90	63.779,08	23,60
2	2.617,65	69.434,48	26,53
3	2.838,80	67.915,57	23,92
TOTALE	16.943,93	377.813,69	22,30

Urbano Pontedera 2025

Contesto operativo di riferimento

Il perfezionamento delle Intese del 2012 fra RT e Enti Locali rappresenta la cornice giuridica che ha comportato la fuoriuscita dal lotto unico dei servizi deboli e il passaggio in capo alla Provincia di Pisa (per i servizi extraurbani) e all'Unione Valdera (per i servizi urbano di Pontedera) della loro gestione a partire dal 1 novembre 2023.

Quindi a partire dal 1 novembre 2023 la rete debole è stata affidata in via emergenziale ai sensi del Regolamento CE 1370/2007, articolo 5 comma 5, al gestore incumbent Autolinee Toscane, sulla base delle competenze stabilite dalla Legge Regionale 42/98.

Sono stati quindi affidati i servizi extraurbani dalla Provincia e i servizi urbani di Volterra dal Comune di Volterra; l'Unione Valdera ha affidato il servizio urbano del Comune di Pontedera.

L'affidamento è avvenuto con Determinazione Dirigenziale N. 803 del 31/10/2023 per una durata dal 1 novembre 2023 al 30 giugno 2024; l'affidamento è stato prorogato dal 01/07/2024 fino al 31/12/2024 con impegno di spesa assunto con Determinazione Dirigenziale n. 544 del 01/08/2024 e in seguito prorogato a partire dal 01/01/2025 fino al 10/06/2025, come disposto con Determinazione Dirigenziale N. 1010 del 31/12/2024 al 10/06/2025.

Le risorse a disposizione dell'Amministrazione per la copertura del corrispettivo contrattuale sono indicate nella tabella seguente e suddivise per provenienza. I valori sono al lordo IVA. Per il 2025 è stato inserito l'importo disponibile per l'intera annualità, importo che nel PEFS è riproporzionato tenuto conto dell'avvio presunto dell'affidamento.

Valdera	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Decreto n.22873_del_20-10-2023-Allegato-B.pdf	105.814,35 €	105.814,35 €	105.814,35 €	105.814,35 €	105.814,35 €	105.814,35 €	105.814,35 €	88.178,63 €
Delibera 524 con quota aggiuntiva Extraurbano	336.392,00 €	341.538,80 €	346.764,34 €	352.069,84 €	357.456,50 €	362.925,59 €	368.478,35 €	311.763,39 €
Delibera 524 urbano Pontedera	594.082,43 €	603.171,89 €	612.400,42 €	621.770,15 €	631.283,23 €	640.941,86 €	650.748,27 €	550.587,27 €
Comuni Extraurbano	765.865,84 €	777.583,58 €	789.480,61 €	801.559,67 €	813.823,53 €	826.275,03 €	838.917,04 €	709.793,72 €
Urbano Pontedera	437.975,07 €	444.676,09 €	451.479,64 €	458.387,27 €	465.400,60 €	472.521,23 €	479.750,80 €	405.909,16 €
TOTALE	2.240.129,69 €	2.272.784,71 €	2.305.939,36 €	2.339.601,27 €	2.373.778,21 €	2.408.478,06 €	2.443.708,81 €	2.066.232,16 €

Le risorse di cui al Decreto RT n. 22873/2023 per il rinnovo del parco bus del servizio di trasporto pubblico locale a domanda debole saranno erogate (come previsto dal Decreto RT 5103/2024 "Modalità per l'erogazione delle risorse agli EE.LL. per l'esercizio dei servizi in area a domanda debole e delle risorse destinate al rinnovo del parco mezzi") a seguito della realizzazione di un piano di investimenti per l'acquisto dei mezzi, congruo rispetto alle esigenze di erogazione del servizio nei lotti deboli di riferimento, da attuare nel corso della vigenza della concessione. Nel contratto di servizio sarà inoltre previsto un vincolo di rendicontazione annuale da parte del Concessionario con riferimento alle modalità d'impiego delle risorse messe a disposizione per il rinnovo del parco autobus.

I soli dati nella disponibilità dell'Ente, relativi ai risultati raggiunti dall'attuale gestione del servizio, sono i dati sui saliti/discesi sulla velocità commerciale (riportata nelle tabelle di pagina 6) e sulla regolarità che riportiamo di seguito:

Saliti/Discesi

ril	tipo_linea	linea	s	d	cc	saliti/corsa
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Lin1PND	223	223	26	8,58
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Lin2PND	64	64	18	3,56
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Lin3PND	48	44	27	1,78
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.A	798	785	78	10,23
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.B	74	74	112	0,66
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.C	114	114	56	2,04
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.D	6	6	23	0,26
		TOTALE	1327	1310	340	3,90

ril	tipo_linea	linea	s	d	cc	saliti/corsa
2024 INVERNA	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Lin1PND	563	557	33	17,06
2024 INVERNA	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Lin2PND	306	306	15	20,40
2024 INVERNA	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.A	877	881	99	8,86
2024 INVERNA	Emergenziale Servizi Urbano Pontedera	Nav.B	99	99	68	1,46
		TOTALE	1845	1843	215	8,58

Esempio Diario della Regolarità

coduol	data	codsub	codcorsa	linea	fntp	fnta	orap	oraa	kmprog	varkm	fattisp	causacdc	intsost	descsco
261	2024-02-01	888	56.904.502	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	07:54	07:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.503	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	08:09	08:13	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.504	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	08:24	08:28	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.505	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	08:39	08:43	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.506	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	08:54	08:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.507	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	09:09	09:13	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.508	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	09:24	09:28	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.509	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	09:39	09:43	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.510	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	09:54	09:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.511	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	10:09	10:13	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.512	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	10:24	10:28	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.513	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	10:39	10:43	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.514	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	10:54	10:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.515	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	11:09	11:13	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.516	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	11:24	11:28	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.517	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	11:39	11:43	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.518	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	11:54	11:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.519	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	12:09	12:13	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.520	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	12:24	12:28	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.521	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	12:39	12:43	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.522	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	12:54	12:58	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.523	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	13:44	13:48	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.524	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	13:59	14:03	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.525	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	14:14	14:18	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M
261	2024-02-01	888	56.904.526	11_Nav.A	3@B3306	3@B3304	14:29	14:33	1,32	1,30	Comprova	E26	NO	M

Esiti della procedura di consultazione

In data 21/10/2024, sono stati pubblicati sul sito istituzionale/Albo Pretorio dell'Unione Valdera, www.unione.valdera.pi.it, nella sezione NOVITA --> AVVISI, <https://www.unione.valdera.pi.it/extra/gare.php?id=689>, e al link: https://unionevaldera.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/dettaglio-albo-pretorio?p_p_id=jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet_current-page-parent=0&jcitygovmenutrasversaleleftcolumn_WAR_jcitygovalbiportlet_current-page=1991, i seguenti documenti:

- Avviso di Avvio della Consultazione;
- Documento di consultazione e relativi allegati
 1. Condizioni Minime di Qualità dei servizi (CMQ);
 2. Piano di Accesso al Dato (PAD).

Il termine di scadenza per la presentazione delle osservazioni, da trasmettere a mezzo PEC all'indirizzo unionevaldera@postacert.toscana.it, con oggetto "CONSULTAZIONE TPL", è stato fissato al 22/11/2024.

Alla scadenza del 22 novembre 2024, l'Unione Valdera non ha ricevuto alcuna osservazione.

Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

Nel giugno 2023 è stata avviata da questa Amministrazione una prima consultazione rispetto alla messa a disposizione dei beni nei confronti del gestore dei servizi Autolinee Toscane (in quel momento nell'ambito del contratto unico regionale).

Autolinee Toscane (AT) ha risposto che avrebbe messo a disposizione solamente gli impianti di fermata e il personale dal momento che mezzi e impianti in uso sono necessari al corretto svolgimento dei servizi previsti dal contratto unico regionale.

Il **7 novembre 2024**, in vista dell'ultima fase della procedura del dialogo competitivo (quella della gara "vera e propria"), l'Unione Valdera ha inviato una richiesta ad Autolinee Toscane per avere aggiornamenti in merito alla ricognizione dei mezzi e del personale in modo, eventualmente, da aggiornare le informazioni negli atti di gara.

In data **13 dicembre 2024** Autolinee Toscane ha risposto alla richiesta di cui sopra (**Allegato 7**) precisando che:

- rispetto agli autobus: nessun bus può essere messo a disposizione del nuovo gestore TPL
- per quanto riguarda gli impianti: confermano la messa a disposizione delle sole paline di fermata;
- in ordine al personale, che nessun lavoratore ha manifestato la disponibilità al passaggio del proprio rapporto di lavoro al nuovo affidatario del servizio;

Autobus

Nell'ambito della procedura di dialogo competitivo è stato chiesto ai concorrenti di valutare il parco mezzi necessario per il piano di esercizio da loro "offerto" tenendo conto delle risorse disponibili come contributo di esercizio.

È stata anche svolta, in modo autonomo, una stima del fabbisogno di autobus utilizzando il numero di corse contemporanee effettuate nel Programma di esercizio di gara con l'aggiunta di una percentuale di mezzi di scorta che ha portato a risultati in linea con quanto indicato dai proponenti.

Il Metodo utilizzato per calcolare il fabbisogno di mezzi prevede i seguenti passaggi:

- Calcolo del MIV (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 05:00-21:00 con un intervallo di 5 minuti, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio, che è risultato pari a: **18 mezzi**
- Aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (incremento del **20%**): 3 mezzi

Tenuto conto dei dati sulla frequentazione messi rilevati da Autolinee Toscane con indagini svolte nel 2024 sia nel periodo invernale che estivo è ipotizzabile che il parco mezzi sia così composto:

- 5 Autobus Lunghi
- 16 Autobus Corti

Applicazione criteri Delibera ART 154/2019:

- La non divisibilità è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (divisibile);
- la non sostituibilità è verificata quando né il mercato primario dei veicoli (nuovi), né quello secondario (usati), garantirebbero una fornitura della dimensione necessaria entro tempistiche compatibili con quelle di gara ovvero quando nessun potenziale concorrente ha, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un parco della dimensione e con le caratteristiche minime previste dalla procedura di gara;
- la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, è verificata in primo luogo quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Nel caso specifico l'Amministrazione ritiene che dato il numero esiguo di autobus necessari gli autobus debbano essere considerati come beni commerciali.

Depositi

Autolinee Toscane ha dichiarato che non ha depositi o altri immobili da mettere a disposizione del subentrante.

Considerata l'ampiezza delle aree servite dalla procedura di gara, che includono molteplici zone industriali e commerciali, e il limitato numero di mezzi necessari per il servizio, si riduce conseguentemente la necessità di spazi per il ricovero dei mezzi. Pertanto, l'Amministrazione ha deciso di classificare la categoria 'Depositi' come commerciale.

Paline e Pensiline

Autolinee Toscane ha dichiarato la propria disponibilità a mettere a disposizione del nuovo gestore del servizio n. 74 paline di fermata ad uso esclusivo (di cui 3 promiscue con il lotto debole di Pisa), messe a disposizione a titolo di proprietà per l'importo di euro 22,34 oltre Iva a palina e n. 655 paline ad uso promiscuo con il Lotto Regionale (di cui 82 ad uso promiscuo con il lotto debole di Pisa), messe a disposizione a titolo di locazione e per le quali dovrà essere sottoscritta apposita convenzione d'uso a titolo oneroso con pagamento di un canone di utilizzo.

L'Amministrazione ritiene che le paline siano configurabili come beni commerciali.

Altri beni

Non sono stati considerati suscettibili di essere qualificati beni essenziali e/o indispensabili ma commerciali i seguenti:

- AVM;
- validatori;
- altri supporti di ITS legati all'esercizio ed all'erogazione del servizio

Per quanto riguarda il materiale rotabile, nel capitolato di gara sarà indicato il livello minimo di qualità in termini di età massima, età media e accessibilità PRM, valutando nell'offerta tecnica eventuali offerte migliorative.

Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

L'obbligo di trasferimento del personale impiegato dal gestore uscente all'Impresa Affidataria del servizio aggiudicatario è oggi sancito dalla normativa nazionale.

La lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (testo vigente) prevede l'obbligo di «trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente» e sia garantita al personale la contrattazione nazionale e quella integrativa del gestore uscente.

La Delibera ART 154/2019 regola la clausola sociale nel rispetto dei criteri indicati dal citato D.L. 50/2017.

La misura 21 prevede che «l'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del GU impiegato nello svolgimento del servizio da affidare» e che: «l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti (...), da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4».

Nel corso del 2023 è stata svolta una consultazione specifica con l'attuale gestore per avere le prime indicazioni rispetto al personale assegnato ai servizi oggetto della presente procedura, che riportiamo di seguito:

- N° 23 (ventitré) operatori di esercizio (autisti);
- N°2 (due) altro personale.

La consultazione è stata ripetuta a **novembre 2024** tenuto conto del fatto che l'Unione Valdera è divenuta titolare del contratto di servizio relativo ai servizi oggetto di gara e per avere un aggiornamento della ricognizione.

Come riportato precedentemente l'incumbent ha comunicato che nessun lavoratore ha manifestato la disponibilità al passaggio del proprio rapporto di lavoro al nuovo affidatario del servizio.

Nel contratto di servizio sarà previsto l'obbligo di applicazione del contratto collettivo nazionale di settore o equipollente con richiamo esplicito all'articolo 11 del D.Lgs. 36/2023.

Requisiti di partecipazione

Alla procedura di dialogo competitivo hanno potuto partecipare i soggetti con i seguenti requisiti:

- Requisiti di ordine generale: non trovarsi in alcuna delle cause di esclusione di cui agli artt. 94 - 95 del D. Lgs n. 36/2023 e in ogni altra situazione soggettiva che possa determinare l'esclusione dalla gara e/o l'incapacità a contrattare con la Pubblica amministrazione.
- Requisiti di idoneità:
 - Iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA) oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato per attività coerenti con quelle oggetto della presente procedura di gara.
 - Autorizzazione all'esercizio della professione di trasporto di persone su strada (AEP) comprovata dall'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) come previsto all'art. 11 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 291 del 25/11/2011 in osservanza al Regolamento (CE) n. 1071/2009 o equivalente titolo emesso in ambito comunitario.
- Requisiti di capacità economica e finanziaria relativi al Fatturato globale medio annuo riferito agli ultimi 3 esercizi finanziari disponibili

Non è stato inserito tra i requisiti di capacità finanziaria l'obbligo di possesso per ciascun partecipante di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara dal momento che all'avvio del procedimento non vi era certezza sui valori definitivi della procedura di gara. Il requisito di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. 50/2017 sarà comunque previsto come requisito da dimostrare al momento della stipula del Contratto di Servizio.

Criteri di aggiudicazione

Come indicato nell'Avviso di indizione di procedura di dialogo competitivo, la valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica è effettuata in base ai seguenti punteggi:

	Punteggio Massimo
Offerta Tecnica	80
Offerta Economica	20
TOTALE	100

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione che saranno esplicitati in sede di gara (IV fase del dialogo competitivo).

I punteggi saranno attribuiti secondo le seguenti metodologie:

- “Punteggi discrezionali”, vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito in ragione dell'esercizio della discrezionalità spettante alla commissione giudicatrice.
- “Punteggi quantitativi”, vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito mediante applicazione di una formula matematica.
- Punteggi tabellari”, vale a dire i punteggi fissi e predefiniti.

Saranno valutati in particolare i servizi tecnologici aggiuntivi, il parco mezzi utilizzato nel corso del contratto e i servizi di TPL aggiuntivi rispetto al Piano di esercizio posto a base di gara.

Obiettivi del Cds

Definizione delle condizioni di qualità del servizio.

La Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019 prevede di sottoporre a Consultazione anche “la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni”.

Nella medesima delibera, al Prospetto 2, Annesso 2, l'ART ha indicato le Condizioni Minime di Qualità del Servizio (CMQ) individuando i fattori di qualità e relativi indicatori, disciplinando modi, responsabilità e tempi di rilevazione e definendo i livelli e le condizioni minime. Ai sensi della precitata delibera, le CMQ riguardano in particolare:

- l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
- l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza);
- i canali di vendita (accessibilità commerciale), nel rispetto anche di quanto previsto dall'art. 1, comma 167, della legge 124/2017;
- la pulizia dei veicoli;
- sicurezza del viaggio e del viaggiatore;
- l'accessibilità, anche delle PMR.

Sempre in riferimento agli standard di qualità, il Regolamento regionale 03 gennaio 2005, n. 9/R stabilisce gli obblighi a cui devono attenersi a tutela dell'utenza i soggetti gestori dei servizi.

Con l'affidamento in oggetto l'Amministrazione intende perseguire obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Nel contratto di servizio oggetto della presente procedura sono individuati i fattori della qualità indicati dall'ART nelle Condizioni Minime di Qualità. Analogamente, per quanto attiene ai livelli degli indicatori, le modalità di rilevazione e le relative penali l'Amministrazione procederà a disciplinare la materia nel contratto di servizio e nei relativi allegati, in conformità alla richiamata Delibera ART n. 154/2019.

Nei documenti di gara si provvederà a definire in modo puntuale il contenuto delle condizioni di qualità del servizio; in allegato (**Allegato 6**) si riporta le CMQ che sono state oggetto della consultazione degli stakeholder che devono considerarsi come indicative potendo variare nella stesura finale degli atti di affidamento.

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, il Contratto di servizio stabilisce obblighi di monitoraggio e rendicontazione a carico del gestore, nonché le modalità di accertamento e verifica delle prestazioni di propria responsabilità, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli stakeholder e la loro regolare pubblicazione e condivisione.

L'Unione Valdera ha fatto riferimento alla Delibera 154/2019 e non anche alla delibera 53/2024 per il motivo che la procedura di affidamento è stata avviata il 15/11/2023 con la pubblicazione del relativo avviso.

In ogni caso riteniamo che le condizioni minime indicate nell'**Allegato 6** alla presente RdA integrate dalle previsioni del contratto di servizio e dalla normativa regionale rispondano nella sostanza alla delibera 53/2024:

a) Integrazione (multi)modale: questo indicatore non attiene al Contratto di servizio ma è stabilito dalle scelte programmatiche dell'Ente competente.

b) Conformità del materiale rotabile (disponibilità di posti): presente nella RdA

c) Regolarità, puntualità e affidabilità: presente nella RdA (non vi sono servizi a frequenza per cui non è previsto un indicatore di regolarità)

d) Accessibilità commerciale: presente nella RdA

e) Contrasto all'evasione tariffaria: presente nel Contratto di Servizio ("L'Affidatario è tenuto ad effettuare periodici controlli antievasione sui mezzi che svolgono il servizio per un numero di ore/controllore su base annuale non minore del 3% delle ore programmate di servizio al pubblico. L'EA si riserva di effettuare verifiche sulla veridicità dei dati forniti, mediante controlli a campione. Per l'effettuazione di questi controlli, l'Affidatario dovrà trasmettere all'EA, su richiesta di quest'ultima ed entro 7 giorni lavorativi, il programma di contolleria relativo alle due settimane successive a quella di invio all'EA del programma")

f) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR): previsto nella RdA

g) Sostenibilità ambientale: non è previsto nella procedura alcun parametro aggiuntivo rispetto alla normativa europea/nazionale sulla circolazione dei mezzi. Il sistema di valutazione relativo ai mezzi utilizzati premia l'età media/massima più bassa incentivando quindi i partecipanti a proporre un utilizzo di mezzi più recenti e quindi meno inquinanti.

h) Informazione all'utenza: presente nella RdA

i) Trasparenza: Piano di Accesso al dato e previsioni nazionali e regionali su Carta dei Servizi rispondono pienamente alle esigenze di trasparenze previste dalla delibera ART.

j) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico: presente nella RdA

k) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale: presente nella RdA

KPI di Efficacia e Efficienza

Gli obiettivi Efficacia e Efficienza di cui all'Annesso 7 all'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, le cui definizioni qui si intendono pienamente richiamate, sono riportate di seguito:

- obiettivi di "efficienza operativa", con riferimento alla riduzione del costo operativo per vett-km e per posto-km: non incremento di tali indicatori in termini reali e quindi al netto degli incrementi inflattivi.
- obiettivi di "efficienza-produttività" con riferimento alla riduzione del costo del lavoro: non incremento tali indicatori; relativamente al costo del lavoro l'indicatore sarà verificato al netto degli incrementi derivanti dai rinnovi del CCNL Nazionale.
- obiettivi di "efficacia-redditività": non diminuzione del Coverage ratio e dei ricavi da traffico per km rispetto al valore riscontrato nel primo anno contrattuale.
- Obiettivi di "efficacia-qualità": si intendono quelli riportati nelle Condizioni Minime di Qualità.

Per quanto riguarda gli obiettivi di "efficienza operativa" e di "efficacia-produttività" non sono stati esplicitati i valori iniziali di riferimento poiché si è ritenuto più opportuno definire tali valori utilizzando i valori indicati nel PEF dell'aggiudicatario. Per quanto riguarda l'obiettivo "efficacia-redditività" si fa riferimento al primo anno contrattuale perché la rete che viene posta a gara è un sottoinsieme della rete attuale e quindi si ritiene più opportuno fare riferimento ai valori che si riscontreranno sulla rete oggetto del contratto. Il monitoraggio degli indicatori non necessita di specifiche rendicontazioni da parte dell'affidatario, essendo i KPI costituiti da elementi la cui rendicontazione è già prevista (Contabilità Regolatoria, Vestizione turni macchina, Venduto).

La decisione di non richiedere un incremento dei valori iniziali dei parametri di cui sopra è motivata dalla volontà dell'Amministrazione di porre maggiore attenzione agli aspetti relativi alla qualità del servizio reso piuttosto che ai fattori relativi all'organizzazione interna dell'azienda. Il contratto di servizio prevede quindi una serie di oneri di servizio che l'affidatario deve rispettare. Tra questi, il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità che riguardano l'adeguatezza del parco mezzi rispetto alla domanda, l'affidabilità e la puntualità del servizio (che dovranno migliorare nel corso del contratto), l'informazione all'utenza (cui si aggiungono gli obblighi di trasparenza previsti nel Piano di Accesso al dato), l'accessibilità commerciale, la pulizia e il comfort, l'accessibilità per le PMR e la sicurezza.

Sempre nell'ottica della qualità, l'Amministrazione valuterà le offerte secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione

La redazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), nel rispetto delle indicazioni fornite dalla Delibera ART n. 154/2019, nonché di quanto previsto dalla normativa comunitaria (regolamento (CE) n.1370/2007) nazionale (decreto legislativo n. 422/1997), consente di definire il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, e viene associato alla definizione del costo standard allo scopo di verificare la congruità del corrispettivo stesso.

Il PEFs è elaborato, considerando un orizzonte temporale di 88 mesi, convenzionalmente a partire dal 1 luglio 2025 attraverso un modello di simulazione appositamente costruito da questa Amministrazione, di cui si presentano i principali driver.

Per la costruzione del PEFS sono utilizzati i parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, dai criteri indicati nell'Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019.

Il PEFS è necessario ai fini della definizione/valutazione della congruità della base d'asta tramite:

- Il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
- La definizione delle entrate e delle uscite previste per ciascun anno di durata dell'affidamento,
- Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;
- L'utilizzo del Weighted Average Cost of Capital (di seguito WACC) determinato dall'ART, il cui valore è impiegato sia per la determinazione del costo opportunità del capitale investito di ciascun anno, sia come Tasso Interno di Rendimento (T.I.R.) per il calcolo del VAN dei corrispettivi.

Tramite il PEFS, l'Amministrazione determina per il Servizio TPL, oggetto della presente gara, il corrispettivo chilometrico ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali ammissibili stimati incluso la remunerazione del capitale e rapportato al budget chilometrico da esercire.

Gli elementi chiave di input di tali attività sono l'allocazione dei rischi tra EA e IA (Misura 13 e Matrice dei rischi di cui all'annesso 4 della delibera ART 154/2019) e i parametri qualitativi/quantitativi richiesti all'Impresa Affidataria per la produzione del servizio (indicatori – KPI - e obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui alla Misura 16 e Annesso 7 della delibera ART 154/2019).

Il PEFs è redatto ipotizzando l'avvio del servizio dal **1 luglio 2025** e il termine il **31 ottobre 2032**, inoltre in analogia a quanto avviene nel contratto unico regionale intercorrente fra Regione Toscana e Autolinee Toscane S.P.A. è stato assunto un tasso di inflazione (programmato) annuale pari a **1,53%**, applicato ai costi operativi in analogia a quanto avviene nel contratto unico regionale intercorrente fra Regione Toscana e Autolinee Toscane S.P.A.

D'altra parte, il Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile (2024) fornisce solamente il dato per il 2025. Osservando il parametro di inflazione attesa rappresentato dall'IPCA si nota una tendenza a rimanere costante intorno al valore del 2%.

Tenuto conto del lungo orizzonte temporale del contratto e del fatto che il tasso reale di inflazione si discosta normalmente dal tasso di inflazione programmato, abbiamo ritenuto più rilevante gestire con le regole di adeguamento del PEF (Matrice dei Rischi) la differenza fra tasso ipotizzato e tasso reale piuttosto che provare ad individuare il tasso di inflazione per i prossimi 8 anni.

Considerazione sul calcolo dei costi standard di produzione

La normativa (DM 157/2018, Dlgs 50/2017) prevede che i costi standard di produzione siano utilizzati come elemento di riferimento per il calcolo del corrispettivo da porre a base d'asta tenendo conto delle specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali.

È stata applicata la formula prevista dall'art. 6 del decreto, aggiornata ad oggi con il metodo previsto dall'art.10 (utilizzo dell'indice Nic 702). Il risultato finale, applicando la stima dei ricavi unitari derivanti da stime sul venduto del servizio extraurbano e da valutazioni emerse nel dialogo per il servizio urbano è di seguito illustrato:

	Costo Standard	Ricavo Unitario	Corrispettivo Standard
Valdera Extraurbano	3,87 €/km	0,33 €/km	3,54 €/km
Urbano Pontedera	4,47 €/km	0,33 €/km	4,14 €/km

I valori sono superiori dal contratto emergenziale in corso con l'azienda Autolinee Toscane (AT) per il servizio (2,28 euro/km extraurbano e 2,85 euro/km per il servizio urbano) sia ai valori di mercato riferibili agli altri lotti di rete debole nella Regione eserciti dall'azienda AT (1,67 euro/km).

Si evidenziano i principali aspetti che nel contesto specifico giustificano le differenze di costo rispetto a quanto previsto dal DM e consentono di raggiungere un corrispettivo unitario adeguato alle effettive condizioni di produzione:

- la presenza di mezzi corti rispetto a quanto previsto dal DM e finalizzata all'ottimizzazione del load factor;
- il possibile incremento della produttività dei mezzi e del personale in riferimento al riordino congiunto TPL/servizi scolastici comunali (vedi desiderata degli Enti Locali);
- l'incentivazione alla previsione di servizi innovativi a domanda da prevedere nel capitolato di gara;
- la possibilità di subappalto con operatori non-TPL per linee o singole corse che contrastano con l'ottimizzazione dei turni (macchina e personale)
- l'incremento della velocità commerciale in ambito urbano possibile tramite il riordino della circolazione e dell'estensione del pagamento della sosta nell'area Piaggio/Ospedale.

Per le motivazioni suddette per il calcolo del costo di produzione si è fatto uso, nel PEFS, di parametri di produttività specifica dei principali fattori utilizzati dall'azienda per il suo funzionamento (personale, mezzi, consumi, manutenzione, amministrazione).

Si evidenzia che simile approccio analitico è stato utilizzato dalla Regione Toscana per la documentazione della gara dell'ATO regionale da cui discende l'attuale procedura di gara.

Dimensionamento e costo del personale

Per il dimensionamento del personale si è proceduto, in primo luogo, alla definizione della stima del personale di guida tenendo conto del PdE messo a gara, nonché di parametri standard in termini di numero medio annuo di ore di guida per autista presenti in precedenti studi di settore (ASSTRA e ANAV) e sul modello sviluppato dalla Regione Toscana di stima analitico-quantitativa delle componenti del costo di produzione. Il resto del personale è calcolato sulla base di % rapportate al personale di guida coerenti con quanto previsto nei modelli di cui sopra.

In base alle considerazioni svolte nell'analisi della dotazione del parco in funzione del massimo impiego nell'ora di punta feriale invernale, considerando valori medi di produttività del personale autista in reti deboli extraurbane (35.000 km/anno per autista) e urbane (30.000 km/anno data la velocità commerciale elevata dell'Urbano di Pontedera [oltre 22 km/h]), si ritiene di stimare un fabbisogno di personale, in termini di addetti **Full Time Equivalent**, pari a:

- 32 (30 autisti e 2 altro personale)

Il costo complessivo del personale inserito nei PEFs è stimato applicando valori medi di costo unitario dal CCNL per il numero di addetti stimato.

Come proxy della variazione del costo del personale in base agli aggiornamenti del CCNL è stato utilizzato il tasso di inflazione programmato.

Parco autobus e ammortamenti

Il parco autobus è stato dimensionato attraverso l'individuazione del numero di mezzi contemporaneamente in circolazione durante le ore di maggiore offerta, ovvero durante le c.d. ore di punta.

Dall'analisi attraverso l'indicatore relativo al Massimo Impiego di Veicoli (MIV), emerge la necessità di svolgere il servizio con un numero minimo di autobus pari a quello indicato precedentemente (pag. 12).

Come riportato precedentemente, il Gestore uscente non ha messo a disposizione alcun mezzo. Inoltre, la dimensione ridotta dei lotti e quindi del numero di mezzi necessari, ha portato questa Amministrazione a classificare gli autobus come commerciali. Per tali motivi, ai fini dell'elaborazione del PEFS, si è ipotizzato un possibile scenario di messa a disposizione / acquisizione della totalità dei mezzi da parte del subentrante.

Il costo di acquisto di un bus include anche le tecnologie necessarie per garantire le attività di gestione, monitoraggio, localizzazione e rendicontazione del servizio TPL (sistema Automatic Vehicle Monitoring - AVM) e le attività basilari ai fini della bigliettazione elettronica (Sistema di Bigliettazione Elettronica – SBE).

I costi di ammortamento sono calcolati, sulla base di quanto indicato dal Decreto ministeriale n. 157/2018 per la definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei relativi criteri di aggiornamento, su un periodo standard di 15 anni.

Si è ipotizzato l'acquisto di tutti i mezzi nuovi all'avvio del servizio.

Costo del carburante

La stima del costo del carburante, per gli autobus alimentati a gasolio, si basa sull'andamento degli ultimi 3 anni del costo medio annuo sottraendo l'IVA e le accise oggetto di rimborso (valore utilizzato nel PEFS € 1,237/l). Circa i consumi medi sono utilizzati parametri standard tratti dai citati modelli di analisi dei costi standard (ANAV, ASSTRA, Regione Toscana) e i valori utilizzati dai proponenti nel PEF richiesto a sostegno della propria proposta che tengono conto del parco mezzi adatto alla domanda. Il valore utilizzato è di 4 km/l.

Costi per impianti

I costi per gli impianti sono definiti sulla base di parametri standard tratti dai citati modelli di analisi dei costi standard (ANAV, ASSTRA, Regione Toscana). Si specifica che nessun impianto attualmente utilizzato è stato individuato come indispensabile.

Si è considerato l'affitto di un'area come deposito, utilizzando i seguenti parametri: 45 mq a bus, 40 euro al mq annuo (rivalutato).

Altri costi di trazione

Si è utilizzato un valore pari a 0,02€/km (rivalutato).

Costi di manutenzione e ricambi

I costi di manutenzione, al netto del personale, sono definiti sulla base di parametri standard tratti dai citati modelli di analisi dei costi standard (ANAV, ASSTRA, Regione Toscana). Il valore utilizzato è di 0,2 €/km (rivalutato).

Costi per tasse e polizze assicurative

I costi sono definiti sulla base di parametri standard tratti dai citati modelli di analisi dei costi standard (ANAV, ASSTRA, Regione Toscana). Si è utilizzato un valore di 4.000 € per autobus e 3000 € per i mezzi a 9 posti, in linea anche con quanto indicato dai proponenti (rivalutato).

Tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC)

Per il calcolo del riconoscimento all'Impresa Affidataria, per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, del margine di utile ragionevole è utilizzato il tasso di remunerazione del capitale definito dall'ART attraverso propria Delibera.

Ricavi Tariffari

Il ricavo tariffario chilometrico utilizzato è basato prendendo a riferimento i dati comunicati dall'attuale gestore AT a Regione Toscana per la rete dei servizi extraurbani di competenza della Provincia di Pisa e riferiti al periodo dal 1/11/2022 al 31/10/2023 e sui dati dell'Urbano di Pontedera (primi 10 mesi del 2024); rispetto ai servizi urbani occorre tener presente che il Comune di Pontedera ha intenzione di prevedere la gratuità di alcune navette che rappresentano circa il 46% del totale dei servizi urbani.

Gli introiti relativi ai soli servizi urbani sono stati stimati sulla base dei dati di frequentazione dal momento che i dati forniti da Autolinee Toscane (che riportano un venduto pari a 3.475 € complessivi nei primi 10 mesi del 2024) non appaiono realistici. Si è quindi stimato, in via cautelativa, un ricavo chilometrico pari a quello stimato sulla rete extraurbana.

Rispetto ai servizi gratuiti dell'urbano, sulla base di quanto emerso in fase di Dialogo con gli operatori, nel PEFS è stato utilizzato un valore pari a 0,50 €/km (l'importo corrispondente è stato inserito nella Compensazione effettiva nello Schema 3 del PEFS).

Gli introiti relativi ai soli servizi extraurbani sono stati calcolati sulla base dei dati disponibili presso l'Osservatorio Regionale prendendo a riferimento i passeggeri trasportati.

La stima dei ricavi è stata effettuata prendendo a riferimento i ricavi dei titoli di viaggio extraurbani venduti relativi al complesso dei servizi extraurbani afferenti al contratto regionale (strutturale) e al contratto provinciale (emergenziale).

Il suddetto importo è stato successivamente ripartito sulla base dei relativi valori del movimento passeggeri riferiti per ogni zona al giorno tipo invernale scolastico ed estivo, opportunamente calibrati temporalmente sulla base dei diversi periodi di esercizio; il **ricavo/Km** stimato è risultato quindi pari a 0,33 €/km.

L'obbligo di adesione al sistema tariffario regionale imposto dalla DGR n. 391 del 12/05/2014 implica che l'EA non può usufruire in modo autonomo di questa leva economica durante il periodo contrattuale.

Questa leva sarà gestita dalla Regione Toscana secondo le regole del contratto unico regionale (che prevede un tasso di inflazione di riferimento pari all'1,53%).

Per quanto riguarda l'utenza l'Unione Valdera non dispone di dati e analisi relativi alla domanda potenziale dei servizi in affidamento e quindi non vi sono motivi realistici per ipotizzare livelli precisi di variazione nel corso dei 7 anni di validità del contratto.

Per la stima del PEFS e del valore della concessione si assume quindi in via prudenziale un incremento (cui concorre sia l'incremento di utenza sia l'incremento delle tariffe) pari all'incremento annuo delle risorse

regionali e degli Enti Locali (pari a 1,53% annuo).

Altri proventi e oneri finanziari

Si è utilizzato un valore pari a 0,02€/km (rivalutato) in linea con quanto indicato dai proponenti nel PEF richiesto in fase di dialogo.

Descrizione delle modalità previste dall'EA ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, nonché di adeguamento (qualora necessario) del PEF

Il PEF costituisce, insieme alla Contabilità regolatoria, il riferimento per le valutazioni inerenti all'equilibrio economico del contratto di servizio.

Le componenti descrittive del PEF devono essere monitorate con continuità dall'Affidatario, a garanzia degli impegni assunti con l'offerta presentata per l'affidamento della concessione oggetto del presente contratto.

Annualmente con riferimento all'esercizio contrattuale annuale concluso, si procederà al riequilibrio del PEF nel caso di variazioni di costo e di ricavo non di responsabilità dell'Affidatario sulla base di quanto indicato nella Matrice dei Rischi e nel caso di una variazione dell'offerta di servizio programmata, in incremento o riduzione, in misura superiore al 10% del totale dell'anno di riferimento.

In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento in particolare ai fattori di produttività e di efficienza. Il PEF aggiornato sostituirà il precedente e la nuova versione sarà allegata al Contratto.

Per assicurare l'equilibrio economico-finanziario del PEF, si applicheranno una o più delle misure riportate di seguito:

- a) Modifiche al programma di esercizio;
- b) Modifiche ai livelli tariffari;
- c) Modifiche della compensazione chilometrica;
- d) Modifiche al piano relativo al parco mezzi.

La procedura per la determinazione del riequilibrio del PEF si attiva su esplicita richiesta dell'Affidatario o dell'EA. Il riequilibrio economico è consentito dal secondo anno solare di vigenza della concessione. La richiesta di riequilibrio deve indicare le cause e deve quantificare, rispetto a ciascuna causa e complessivamente, gli effetti economici che hanno determinato lo scostamento dell'equilibrio economico, con riferimento alla singola annualità.

Il Comitato Tecnico di Gestione, previsto dal Contratto di servizio come strumento di gestione dello stesso, valuta l'ammissibilità della richiesta e si pronuncia in merito alla stessa entro 60 giorni dalla richiesta.

Il PEF in ogni caso sarà soggetto a verifica al termine del periodo Regolatorio, la cui durata è fissata in **4 anni**, nel rispetto della Matrice dei Rischi al fine di verificare il mantenimento dell'equilibrio economico del Contratto.

Piano di accesso al dato

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

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

c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l' "open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;

d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA."

Nei documenti di gara si provvederà a definire in modo puntuale il contenuto del Piano, tuttavia in allegato **(Allegato 6)** si riporta lo schema di base del Piano.

Matrice dei Rischi

In base a quanto disposto dalla Misura 13 dell'Allegato A della Delibera ART n. 154/2019 e specificatamente indicato all'Annesso 4 della stessa delibera, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF), l'Ente Affidante ha la facoltà di:

- identificare e valutare gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio TPL.
- definire quindi la "Matrice dei rischi", secondo quanto indicato all'Annesso 4,
- allocare i rischi a carico di ciascuna delle Parti, che dovranno essere saranno oggetto di revisione periodica.

Tali rischi sono valutati, tenendo conto di un'analisi dei costi/benefici per il verificarsi di eventi incerti, valutando la trasferibilità degli effetti degli stessi all'Impresa Affidante entro un limite cui non è compromessa la sostenibilità del PEF

Si allega (**Allegato 8**) la Matrice dei rischi con le relative azioni di mitigazione.

Questo Ente ha seguito la versione di Matrice dei Rischi pre-delibera 64/2024 dal momento che la procedura è stata avviata, come riportato sopra, precedentemente alla delibera ART.

Riteniamo inoltre che la Matrice e le azioni di mitigazione, per come previste dall'Ente, siano in grado di gestire i "rischi" associati al servizio affidato e siano in linea con le finalità regolatorie della Delibera 154/2019 come modificata dalla Delibera 64/2024.