

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	11
PREVISIONI DEL BANDO DI GARA IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI	11
DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	14
REQUISITI DI PARTECIPAZIONE.....	14
CRITERI DI AGGIUDICAZIONE	15
OBIETTIVI DEL CDS	15
DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO.	15
KPI DI EFFICACIA E EFFICIENZA.....	17
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE	17
PIANO DI ACCESSO AL DATO	22
MATRICE DEI RISCHI.....	22

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 n. 201/2022 (**Allegato 2** alla presente relazione e pubblicata sul portale “Trasparenza dei servizi pubblici locali di rilevanza economica” dell’Autorità Nazionale Anticorruzione ANAC).

Come riportato ampiamente nella suddetta relazione la Regione Toscana con la Legge Regionale 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 Trasporto Pubblico Locale (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 (approvata dalla Regione con Delibera di Giunta Regionale n. 410 del 23/05/2011 e dalla Provincia di Pisa con Delibera di Consiglio Provinciale n. 56 del 28/07/2011) e il perfezionamento dell’Intesa del 25 maggio 2012 (approvata dalla Provincia con Delibera di Giunta Provinciale n. 12 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, 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 DGR n. 524 del 15/05/2023 la rete “debole” da affidare fuori dal contratto unico regionale è stata stabilita in:

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”.

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 successive modifiche ed integrazioni (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.

Tenuto conto di quanto sopra, pur in assenza di atti regionali che impegnassero le risorse previste dall'Intesa, la Provincia ha pubblicato l'Avviso di preinformazione previsto dal Regolamento 1370/2007 (GU/S S205 n. 730786-2022-IT del 28/12/2022) relativo ai servizi della rete debole (**Allegato 1**).

Con il Decreto Presidenziale n. 128 del 07/12/2022 è stato approvato il programma degli acquisti di beni e servizi 2023-2024, nel quale, a seguito di variazione, è stato inserito il servizio denominato "AFFIDAMENTO SERVIZI TPL AREE A DOMANDA DEBOLE", Codice Unico Intervento (CUI) S80000410508202300001.

Con Determinazione Dirigenziale (DD) n. 1397 del 10/10/2023 è stata assunta decisione a contrarre ad oggetto "Affidamento dei servizi di TPL del bacino di traffico della provincia di Pisa - lotti deboli aree Val di Cecina (CIG A01B401E12), Valdarno (CIG A01B3F435B) ed extraurbana pisana (CIG A01B40F9A1). Indizione procedura di dialogo competitivo ex art. 74 del D. Lgs n. 36/2023 - RUP Ing. Cristiano ristori. CUI S80000410508202300001. CUP E59I23000540006. Codice gara ANAC n. 9366844"; valore complessivo stimato pari a € 18.961.376,11, oltre IVA 10%; 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, Ing. Cristiano Ristori, così come già previsto nel programma degli acquisti di beni e servizi 2023-2024;

- è stato nominato Direttore dell'Esecuzione del Contratto il Funzionario EQ della UO Trasporti e Supporto Amministrativo Settori Tecnici, Dott.ssa Barbara Forcina;
- 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 24/10/2023 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 della provincia di Pisa lotti deboli aree val di Cecina, Valdarno ed extraurbana pisana"*, con scadenza alle ore 12:00 del giorno 20/11/2023 (**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>.

L'Avviso di gara è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE) in data 24/10/2023 (GU/S S205 24/10/2023 644050-2023-IT) e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI) (5 –Serie Speciale – Contratti Pubblici) n. 125 del 27/10/2023 (**Allegato 4**).

L'estratto dell'Avviso di gara è stato pubblicato su due quotidiani nazionali (La Repubblica e Il Corriere della Sera) e due locali (La Nazione e il Tirreno).

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 19/02/2024, 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, ecc.)
- 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 alle Persone con Mobilità Ridotta (PMR) ed eventuali altre caratteristiche se ritenute importanti.
- fattibilità tecnico/economica: gli operatori sono stati invitati a presentare un Piano Economico Finanziario (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, ecc.) e condizioni di qualità (regolarità, puntualità, accessibilità, ecc.).

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 23:59 del giorno 30/03/2024.

In conseguenza della segnalazione fatta da uno degli operatori della mancanza di alcuni dati nella cartella "programma" del Lotto 1 Valdarno, si è provveduto all'aggiornamento della dataroom e all'aggiornamento della data di scadenza della soluzione progettuale del solo Lotto 1 Area Valdarno alle ore 23:59 del giorno 12/04/2024.

In data 24/04/2024:

- è stata avviata la terza fase del dialogo competitivo, invitando per il giorno 09/05/2024 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 (AT) SpA, nell'ambito del contratto di servizio, affidato dalla Provincia per il servizio extraurbano, dall'Unione Valdera per il servizio urbano di Pontedera e dal Comune di Volterra per il servizio urbano di Volterra, secondo le competenze previste dalla Legge Regionale n. 42/1998 e smi, 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 06/09/2024, sono stati pubblicati sul sito istituzionale/Albo Pretorio della Provincia, www.provincia.pisa.it, nella sezione NOVITA --> AVVISI, <https://www.provincia.pisa.it/novita/avvisi>, e al link <https://provincia-pisa.e-pal.it/AlboOnline/dettaglioAlboArchivio/4468190>, 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 all'indirizzo protocollo@provpisa.pcertificata.it, con oggetto "CONSULTAZIONE TPL", è stato fissato al 30/09/2024.

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 su cui richiedere la presentazione di offerta ai soggetti partecipanti alla procedura di gara.

Si è dovuto prendere atto della risposta del mercato e progettare un servizio da porre a gara con un chilometraggio e fattori produttivi necessari minori rispetto al servizio in essere attualmente.

La necessaria riduzione delle percorrenze della rete dei servizi dei 3 lotti, a fronte delle risorse economiche effettivamente disponibili, è stata pianificata cercando di minimizzare i possibili effetti sui livelli di utenza e cercando di garantire comunque le corse finalizzate al trasporto scolastico.

Di seguito riportiamo una descrizione sintetica della rete per ciascuno dei 3 Lotti che sarà oggetto della fase ultima del dialogo competitivo:

VALDARNO

Linea	km inv	km est
210	14.405,52	5.453,60
250	27.161,56	6.832,23
280	6.822,06	
290	29.199,43	9.163,20
310	13.517,63	4.939,52
320	112.713,15	36.493,97
330	24.352,43	7.792,05
876	1.347,34	1.474,31
877	9.923,13	6.479,92
879	7.698,43	3.500,98
880	52.955,99	14.060,84
TOTALE	300.096,67	96.190,63

TOTALE

VAL DI CECINA

Linea	km inv	km est
500	38.773,83	11.571,69
501	23.522,80	3.876,19
730	1.045,80	1.524,04
750	10.335,88	3.390,72
760	26.556,70	3.614,97
770	50.845,24	17.404,61
780	95.654,80	30.675,65
782	16.503,87	4.970,50
790	24.910,49	17.589,48
800	26.355,00	7.242,56
820	30.893,78	8.344,45
TOTALE	345.398,18	110.204,86

TOTALE

Extraurbano Pisano

Linea	km inv	km est
50	29.849,48	9.707,30
51	4.133,38	987,84
TOTALE	33.982,86	10.695,14

TOTALE

44.677,99

455.603,03

Contesto operativo di riferimento

Il perfezionamento delle Intese del 2012 fra Regione 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 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'affidamento è avvenuto con Determinazione Dirigenziale n. 1506 del 30/10/2023 per il periodo dal 1 novembre 2023 al 30 giugno 2024; successivamente prorogato fino al 31 dicembre 2024 con DD n. 896 del 27/06/2024 e, da ultimo, fino al 10/06/2025 con DD n. 34 del 13/01/2025.

Il livello di servizio in essere sul calendario 2024 è il seguente:

- Servizi Extraurbani:

Linea	Durata (Ore)	Lunghezza (Km)
100	17,27	640,72
140	1.354,50	42.876,25
141	285,37	8.554,84
142	679,70	19.861,38
210	739,08	23.828,86
230	797,65	25.002,57
240	298,80	8.766,02
250	1.276,10	37.192,37
280	225,33	6.757,09
290	1.710,77	48.798,15
310	946,37	26.009,01
320	2.701,65	74.870,50
330	1.455,28	46.794,02
380	1.168,73	36.222,96
400	3.001,23	76.525,72
410	4.469,50	121.981,77
420	457,50	12.498,90
430	414,92	13.550,18
450	1.956,50	59.033,63
460	1.316,75	37.709,12
470	203,52	6.533,40
50	1.530,08	46.470,49
500	1.439,40	50.345,53
501	944,23	33.470,85
51	214,90	8.044,09
710	52,13	2.110,21
730	561,38	20.716,15
750	360,32	10.893,65
760	1.016,93	34.297,49
770	1.981,10	71.900,43
780	4.351,10	153.600,35
781	1.360,88	38.273,32
782	621,68	18.964,73
790	1.471,37	55.867,13
800	1.251,97	40.185,49
820	1.499,23	50.438,10
862	638,67	28.785,76
876	362,50	12.103,88
877	808,78	26.158,73
879	432,45	12.807,18
880	3.205,57	96.536,86
320	4.336,07	90.876,44
TOTALE	49.581,20	1.545.977,84

- Servizi Urbani Comune di Volterra:

Linea	Durata (Ore)	Lunghezza (Km)
Linea 1 VT	26,57	502,40
Linea 2 VT	17,23	376,54
1	1777,00	33668,15
2	1144,15	25421,25
TOTALE	2964,95	59968,331

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.

Valdarno	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Decreto_n.22873_del_20-10-2023-Allegato-B.pdf	37.709,03 €	75.418,05 €	75.418,05 €	75.418,05 €	75.418,05 €	75.418,05 €	75.418,05 €	62.951,50 €
Delibera 524 con quota aggiuntiva Extraurbano	178.067,01 €	361.582,87 €	367.115,09 €	372.731,95 €	378.434,75 €	384.224,80 €	390.103,44 €	330.060,02 €
Delibera 524 urbano San Miniato	64.140,67 €	130.244,04 €	132.236,78 €	134.260,00 €	136.314,18 €	138.399,78 €	140.517,30 €	118.889,35 €
Comuni	174.877,29 €	355.105,82 €	360.538,94 €	366.055,19 €	371.655,83 €	377.342,17 €	383.115,50 €	324.147,64 €
TOTALE	454.793,99 €	922.350,79 €	935.308,86 €	948.465,19 €	961.822,81 €	975.384,80 €	989.154,30 €	836.048,51 €

Valdicesina	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Decreto_n.22873_del_20-10-2023-Allegato-B.pdf	49.797,53 €	99.595,07 €	99.595,07 €	99.595,07 €	99.595,07 €	99.595,07 €	99.595,07 €	83.132,08 €
Delibera 524 con quota aggiuntiva Extraurbano	272.250,62 €	552.832,12 €	561.290,45 €	569.878,19 €	578.597,33 €	587.449,87 €	596.437,85 €	504.636,13 €
Delibera 524 urbano Volterra	62.658,89 €	127.235,15 €	129.181,85 €	131.158,33 €	133.165,05 €	135.202,48 €	137.271,08 €	116.142,77 €
Comuni	184.151,07 €	373.937,17 €	379.658,41 €	385.467,18 €	391.364,83 €	397.352,71 €	403.432,21 €	341.337,27 €
TOTALE	568.858,13 €	1.153.599,51 €	1.169.725,78 €	1.186.098,78 €	1.202.722,28 €	1.219.600,13 €	1.236.736,21 €	1.045.248,25 €

Area Pisana	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Decreto_n.22873_del_20-10-2023-Allegato-B.pdf	4.102,30 €	8.204,60 €	8.204,60 €	8.204,60 €	8.204,60 €	8.204,60 €	8.204,60 €	6.848,39 €
Delibera 524 con quota aggiuntiva Extraurbano	21.673,57 €	44.010,36 €	44.683,72 €	45.367,38 €	46.061,50 €	46.766,24 €	47.481,76 €	40.173,53 €
Comuni	22.984,34 €	46.672,01 €	47.386,09 €	48.111,10 €	48.847,20 €	49.594,56 €	50.353,36 €	42.603,14 €
TOTALE	48.760,22 €	98.886,97 €	100.274,41 €	101.683,08 €	103.113,30 €	104.565,40 €	106.039,72 €	89.625,05 €

Le risorse di cui al Decreto Regionale n. 22873/2023 per il rinnovo del parco bus del servizio di Trasporto Pubblico Locale a domanda debole saranno erogate (come previsto dal Decreto Regionale n. 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 e sulla regolarità che riportiamo di seguito:

Saliti/Discesi

AREA PISANA

ril	tipo_linea	linea	name	saliti	discesi	n_corse	saliti_corsa
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	50	PISA-COLLESALVETTI-FAUGLIA-CRESPINA	155	104	9	17,22
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	51	COLLESALVETTI-LORENZANA-ORCIANO	17	10	2	8,50
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	50	PISA-COLLESALVETTI-FAUGLIA-CRESPINA	72	83	9	8,00
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	51	COLLESALVETTI-LORENZANA-ORCIANO	3	1	2	1,50

VALDICECINA

ril	tipo_linea	linea	name	saliti	discesi	n_corse	saliti_corsa
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	500	VOLTERRA-PONTEREDERA	71	48	4	17,75
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	501	VOLTERRA-PIAN DEI GELSI-VILLAMAGNA	90	90	9	10,00
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	730	LARDERELLO-LUSTIGNANO-MONTEVERDI	26	20	3	8,67
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	750	POMARANACE-MONTECERBOLI-LARDERELLO-CASTELNUOVO VAL DI CECINA	43	42	5	8,60
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	760	POMARANACE-MONTECASTELLI	35	35	10	3,50
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	770	VOLTERRA-COLLE VAL D'ELSA	86	86	8	10,75
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	780	VOLTERRA-SALINE-POMARANACE-LARDERELLO-CASETELNUOVO VDC-MONTEROTONDO	228	238	24	9,50
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	781	POMARANACE-LIBBIANO-MICCIANO	11	11	9	1,22
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	782	POMARANACE-MONTEGEMOLI-POMARANACE	12	12	8	1,50
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	790	VOLTERRA-SALINE-CECINA STAZIONE	135	127	10	13,50
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	800	VOLTERRA-MONTECATINI VAL DI CECINA	75	79	8	9,38
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	820	LA SASSA-MONTECATINI VAL DI CECINA-SALINE	88	92	11	8,00
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	Lin1VTD	OSPEDALE-PIAZZA XX SETTEMBRE-SAN GIUSTO-CIMITERO	160	167	25	6,40
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	Lin2VTD	OSPEDALE-STADIO-CAPPUCCINI-COLOMBAIE	70	65	18	3,89
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	500	VOLTERRA-PONTEREDERA	109	109	4	27,25
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	501	VOLTERRA-PIAN DEI GELSI-VILLAMAGNA	23	23	8	2,88
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	710	LARDERELLO-CANNETO-CECINA	39	39	2	19,50
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	730	LARDERELLO-LUSTIGNANO-MONTEVERDI	9	9	4	2,25
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	750	POMARANACE-MONTECERBOLI-LARDERELLO-CASTELNUOVO VAL DI CECINA	8	7	2	4,00
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	760	POMARANACE-MONTECASTELLI	14	14	6	2,33
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	770	VOLTERRA-COLLE VAL D'ELSA	52	52	8	6,50
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	780	VOLTERRA-SALINE-POMARANACE-LARDERELLO-CASETELNUOVO VDC-MONTEROTONDO	273	263	22	12,41
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	781	POMARANACE-LIBBIANO-MICCIANO	12	12	4	3,00
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	790	VOLTERRA-SALINE-CECINA STAZIONE	151	145	14	10,79
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	800	VOLTERRA-MONTECATINI VAL DI CECINA	31	28	8	3,88
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	820	LA SASSA-MONTECATINI VAL DI CECINA-SALINE	35	40	7	5,00
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	Lin1VTD	OSPEDALE-PIAZZA XX SETTEMBRE-SAN GIUSTO-CIMITERO	138	152	25	5,52
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	Lin2VTD	OSPEDALE-STADIO-CAPPUCCINI-COLOMBAIE	102	90	18	5,67

VALDARNO

ril	tipo_linea	linea	name	saliti	discesi	n_corse	saliti_corsa
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	210	PONTEREDERA-MONTOPOLI-SAN MINIATO	46	46	3	15,33
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	250	PONTEREDERA-S. MARIA A MONTE-S. CROCE SULL'ARNO-FUCECCHIO	173	174	6	28,83
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	280	SAN MINIATO-ROFFIA-SAN MINIATO STAZIONE	69	62	5	13,80
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	290	GALLENNO-STAFFOLI-FUCECCHIO-LA SCALA-EMPOLI	329	329	7	47,00
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	310	SAN MINIATO STAZIONE-FUCECCHIO	129	129	17	7,59
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	320	SAN MINIATO STAZIONE-SAN MINIATO P. ZA DANTE-SAN MINIATO P. ZA EUFEMI	341	341	107	3,19
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	330	SAN MINIATO-PONTE A EGOLA-CASASTRADA	106	72	8	13,25
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	876	SAN ROMANO-PONTE A EGOLA-SAN MINIATO	14	8	7	2,00
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	877	EMPOLI-SANTA CROCE SULL'ARNO	37	35	6	6,17
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	879	MONTOPOLI-FUCECCHIO	31	31	4	7,75
2024 INVERNALE	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	880	SANTA CROCE SULL'ARNO-MONTOPOLI	302	295	41	7,37
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	210	PONTEREDERA-MONTOPOLI-SAN MINIATO	19	19	4	4,75
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	250	PONTEREDERA-S. MARIA A MONTE-S. CROCE SULL'ARNO-FUCECCHIO	109	109	4	27,25
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	290	GALLENNO-STAFFOLI-FUCECCHIO-LA SCALA-EMPOLI	183	183	5	36,60
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	310	SAN MINIATO STAZIONE-FUCECCHIO	79	79	17	4,65
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	330	SAN MINIATO-PONTE A EGOLA-CASASTRADA	27	27	8	3,38
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	876	SAN ROMANO-PONTE A EGOLA-SAN MINIATO	11	11	5	2,20
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	877	EMPOLI-SANTA CROCE SULL'ARNO	60	59	5	12,00
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	879	MONTOPOLI-FUCECCHIO	37	37	5	7,40
2024 ESTIVO	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	880	SANTA CROCE SULL'ARNO-MONTOPOLI	362	363	32	11,31

KM e Velocità Commerciale

AREA PISANA

EnteName	tipo	linea	denom	km	ore	vc
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	50	PISA-COLLESALVETTI-FAUGLIA-CRESPINA	46.470,49	1.530,08	30,37
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	51	COLLESALVETTI-LORENZANA-ORCIANO	8.044,09	214,9	37,43

VALDICECINA

EnteName	tipo	linea	denom	km	ore	vc
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	500	VOLTERRA-PONTEREDA	50.345,53	1.439,40	34,98
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	501	VOLTERRA-PIAN DEI GELSI-VILLAMAGNA	33.470,85	944,23	35,45
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	730	LARDERELLO-LUSTIGNANO-MONTEVERDI	20.716,15	561,38	36,90
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	750	POMARANACE-MONTECERBOLI-LARDERELLO-CASTELNUOVO VAL DI CECINA	10.893,65	360,32	30,23
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	760	POMARANACE-MONTECASTELLI	34.297,49	1.016,93	33,73
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	770	VOLTERRA-COLLE VAL D'ELSA	71.900,43	1.981,10	36,29
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	780	VOLTERRA-SALINE-POMARANACE-LARDERELLO-CASELNUOVO VDC-MONTEROTONDO	153.600,35	4.351,10	35,30
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	782	POMARANACE-MONTEGEMOLI-POMARANACE	18.964,73	621,68	30,51
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	790	VOLTERRA-SALINE-CECINA STAZIONE	55.867,13	1.471,37	37,97
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	800	VOLTERRA-MONTECATINI VAL DI CECINA	40.185,49	1.251,97	32,10
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	820	LA SASSA-MONTECATINI VAL DI CECINA-SALINE	50.438,10	1.499,23	33,64
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	710	LARDERELLO-CANNETO-CECINA	2.110,21	52,13	40,48
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	781	POMARANACE-LIBBIANO-MICCIANO	38.273,32	1.360,88	28,12
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	862	CASTELNUOVO VAL DI CECINA-COLLE VAL D'ELSA	28.785,76	838,67	45,07
COMUNE VOLTERRA	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	1	OSPEDALE-PIAZZA XX SETTEMBRE-SAN GIUSTO-CIMITERO	34.170,55	1.803,57	18,95
COMUNE VOLTERRA	Emergenziale Servizi Urbano Volterra	2	OSPEDALE-STADIO-CAPPUCCINI-COLOMBAIE	25.797,79	1.161,38	22,21

VALDARNO

EnteName	tipo	linea	denom	km	ore	vc
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	210	PONTEREDA-MONTOPOLO-SAN MINIATO	23.828,86	739,08	32,24
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	250	PONTEREDA-S. MARIA A MONTE-S. CROCE SULL'ARNO-FUCECCHIO	37.192,37	1.276,10	29,15
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	280	SAN MINIATO-ROFFIA-SAN MINIATO STAZIONE	6.757,09	225,33	29,99
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	290	GALLENO-STAFFOLI-FUCECCHIO-LA SCALA-EMPOLI	48.798,15	1.710,77	28,52
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	310	SAN MINIATO STAZIONE-FUCECCHIO	26.009,01	946,37	27,48
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	320	SAN MINIATO STAZIONE-SAN MINIATO P. ZA DANTE-SAN MINIATO P. ZA EUFEMI	74.870,50	2.701,65	27,71
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Urbano San Miniato	320	SAN MINIATO STAZIONE-SAN MINIATO P. ZA DANTE-SAN MINIATO P. ZA EUFEMI	90.876,44	4.336,07	20,96
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	330	SAN MINIATO-PONTE A EGOLA-CASASTRADA	46.794,02	1.455,28	32,15
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	876	SAN ROMANO-PONTE A EGOLA-SAN MINIATO	12.103,88	362,5	33,39
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	877	EMPOLI-SANTA CROCE SULL'ARNO	26.158,73	808,78	32,34
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	879	MONTOPOLO-FUCECCHIO	12.807,18	432,45	29,62
PROVINCIA PISA	Emergenziale Servizi Extraurbano PI	880	SANTA CROCE SULL'ARNO-MONTOPOLO	96.536,86	3.205,57	30,12

Esempio Diario della Regolarità

VALDICECINA

coduol	data	codsub	codcorsa	linea	fntp	fnta	orap	oraa	kmprog	varkm	fattisp	causadc	intsost	descco
222	2024-01-02	888	10759	11_790	3@B2613	3@B0448	13:42	14:20	29,98	0,68	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-09	888	56790504	11_790	3@B2613	3@B0448	10:19	11:00	29,98	0,68	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-10	888	56500503	11_5000	3@B3804	3@B0377	07:50	09:15	50,42	1,10	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-16	888	56790504	11_790	3@B2613	3@B0448	10:19	11:00	29,98	0,68	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-17	888	56500503	11_5000	3@B3804	3@B0377	07:50	09:15	50,42	1,10	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-23	888	56790504	11_790	3@B2613	3@B0448	10:19	11:00	29,98	0,68	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-24	888	56500502	11_5000	3@B0377	3@B3800	20:30	21:47	44,97	-44,97	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56500503	11_5000	3@B3804	3@B0377	07:50	09:15	50,42	1,10	Comprovate esigenze di funzionalità dello stesso	E26		M
222	2024-01-24	888	56500504	11_5000	3@B3804	3@B0377	22:15	23:35	46,72	-46,72	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56760505	11_760	3@B0195	3@B0261	14:34	14:56	13,28	-13,28	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56770504	11_770	3@B0377	3@B2529	17:20	18:06	27,91	-27,91	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56770509	11_770	3@B2535	3@B0377	14:45	15:31	27,88	-27,88	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56770512	11_770	3@B2535	3@B0377	18:25	19:11	27,88	-27,88	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56780517	11_780D	3@B0426	3@B0377	19:15	20:12	34,09	-34,09	Sciopero	I06		S
222	2024-01-24	888	56800504	11_800	3@B0198	3@B0377	16:47	17:17	15,59	-15,59	Sciopero	I06		S

Esiti della procedura di consultazione

In data 06/09/2024, sono stati pubblicati sul sito istituzionale/Albo Pretorio della Provincia, www.provincia.pisa.it, nella sezione NOVITA --> AVVISI, <https://www.provincia.pisa.it/novita/avvisi>, e al link <https://provincia-pisa.e-pal.it/AlboOnline/dettaglioAlboArchivio/4468190>, 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 protocollo@provvisa.pcertificata.it, con oggetto "CONSULTAZIONE TPL", è stato fissato al 30/09/2024.

Alla scadenza del 30 settembre 2024, la Provincia 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 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 **10 ottobre 2024**, in vista dell'ultima fase della procedura del dialogo competitivo (quella della gara "vera e propria"), la Provincia 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 8**) 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.

Dal momento che il piano di esercizio a gara è un piano definito autonomamente dalla Provincia, ai fini della redazione del PEF simulato è stata effettuata, in modo autonomo, una stima del fabbisogno di autobus utilizzando il numero di corse contemporanee effettuate nel Programma di esercizio di gara.

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
 - Lotto Valdarno 9 mezzi;
 - Lotto Val di Cecina 11 mezzi;
 - Lotto Extraurbano Pisano 2 mezzi;
- correzione di tale dato (solamente per i Lotti Valdarno e Val di Cecina), in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (incremento del **10%**);
- aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del **20%**).

In base a tale analisi risultano necessari:

- Lotto Valdarno 12 mezzi;
- Lotto Val di Cecina 14 mezzi;
- Lotto Extraurbano Pisano 2 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:

- Lotto Valdarno 12 autobus corti;
- Lotto Val di Cecina 13 autobus corti e 1 mezzo a 9 posti;
- Lotto Extraurbano Pisano 1 autobus corto e 1 mezzo a 9 posti.

Applicazione criteri Delibera ART n. 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 mezzi necessari, gli autobus debbano essere considerati come beni commerciali.

Per quanto riguarda il caso di autobus attualmente in uso sui servizi oggetto della procedura che abbiano ricevuto un contributo pubblico, ve ne sono 8, di cui 7 Euro 2 e 1 Euro 3, acquistati negli anni 2000 e 2001 e quindi completamente ammortizzati. Vista la normativa che impone il blocco alla circolazione di queste categorie di

mezzi e non essendovi contributi pubblici da porre a beneficio del subentrante (perché completamente ammortizzati), si è ritenuto opportuno non prevedere né l'obbligo di messa a disposizione da parte dell'incumbent né l'obbligo di acquisto da parte del subentrante.

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. 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:

Lotto Valdarno e Extraurbano Pisano

- n° 117 paline di fermata esclusive del lotto debole. Il valore unitario delle paline di fermata "esclusive" del Lotto Debole è pari a € 22,34;
- n° 911 paline di fermata promiscue alla rete strutturale. Per le paline di fermata "promiscue" dovrà essere apposta convenzione d'uso a titolo oneroso con Autolinee Toscane;

Lotto Val di Cecina

- n° 265 paline di fermata esclusive del lotto debole di cui 3 promiscue con il lotto debole della Valdera. Il valore unitario delle paline di fermata "esclusive" del Lotto Debole è pari a € 22,34;
- n° 911 paline di fermata promiscue alla rete strutturale. Per le paline di fermata "promiscue" dovrà essere stipulata apposta convenzione d'uso a titolo oneroso con Autolinee Toscane.

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:

- sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring);
- 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 Decreto Legge (DL) 50/2017 (testo vigente), convertito con modificazioni dalla Legge 21/06/2017 n. 96, 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 n. 154/2019 regola la clausola sociale nel rispetto dei criteri indicati dal citato DL 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:

Lotto Val di Cecina

- personale "NON AUTISTA": N°1 altro personale;
- n° 17 operatori di esercizio (autisti);

Lotto Valdarno e Extraurbano Pisano

- personale "NON AUTISTA": N°3 altro personale;
- n° 15 operatori di esercizio (autisti).

La consultazione è stata ripetuta a **ottobre 2024** tenuto conto del fatto che la Provincia 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.

Criteri di aggiudicazione

L'Amministrazione ha stabilito di procedere con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa senza offerta economica ai sensi dell'art. 108 del D. Lgs. 36/2023 sulla base del quale gli operatori economici competeranno solo in base a criteri qualitativi.

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;
- la 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 provinciale 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 7**) 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.

La Provincia 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 24/10/2023 con la pubblicazione del relativo avviso.

In ogni caso riteniamo che le condizioni minime indicate nell'**Allegato 7** 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. La Provincia si riserva di effettuare verifiche sulla veridicità dei dati forniti, mediante controlli a campione. Per l'effettuazione di questi controlli, l'Affidatario dovrà trasmettere alla Provincia, su richiesta di quest'ultima ed entro 7 giorni lavorativi, il programma di controlleria relativo alle due settimane successive a quella di invio alla Provincia 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 n. 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 risconteranno sulla rete oggetto del contratto.

La decisione di non richiedere un incremento dei valori iniziali dei parametri di cui sopra è motivata dalla volontà della Provincia 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, la Provincia 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 (TIR) 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 SpA 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.

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, DL 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, è di seguito illustrato:

	Area Pisana	Valdarno	Val di Cecina
Costi Unitari di Produzione	3,80 €	3,48 €	3,50 €
Ricavi Unitari	0,36 €	0,41 €	0,19 €
Corrispettivo Unitario	3,44 €	3,07 €	3,31 €

I valori sono superiori dal contratto emergenziale in corso con l'azienda Autolinee Toscane (AT) (2,34 euro/km) 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 dei tre lotti:

- la presenza di mezzi di tipo M1 all'interno di una gamma ridotta 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).

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 nella letteratura di settore. Il resto del personale è calcolato sulla base di % rapportate al personale di guida secondo quanto previsto dalla letteratura di settore.

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 al netto di possibili utilizzi di subappalto si ritiene di stimare un fabbisogno di personale, in termini di addetti **Full Time Equivalent (FTE)**, pari a:

- Lotto Valdarno 12 (11 autisti e 1 altro personale);
- Lotto Val di Cecina 14 (13 autisti e 1 altro personale);
- Lotto Extraurbano Pisano 1,28 FTE (autisti).

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

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 cosiddette 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 dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard e i valori utilizzati dai proponenti nel PEF richiesto a sostegno della propria proposta che tengono conto del parco mezzi adatto alla domanda (bus corti). Il valore utilizzato è di 5 km/l.

Costi per impianti

I costi per gli impianti sono definiti sulla base di parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard. 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). Per il lotto Extraurbano Pisano, visto il numero esiguo dei mezzi, si è ritenuto non necessario inserire questa voce di costo, ipotizzando di poter parcheggiare i mezzi in aree pubbliche.

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 dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard. 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 dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard. 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.

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

La stima dei ricavi per ogni lotto di gara è stata effettuata prendendo a riferimento i ricavi dei titoli di viaggio extraurbani venduti, pari a 2.348.418 €/anno 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:

	Area Pisana	Valdarno	Val di Cecina
Ricavi Unitari	0,36 €	0,41 €	0,19 €

L'obbligo di adesione al sistema tariffario regionale imposto dalla DGR n. 391 del 12/05/2014 implica che la Provincia 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 la Provincia 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 della Provincia. 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 9**) 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 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 10**) 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.