

**MATRICE DI VERIFICA DELLA CONFORMITÀ**

**PROCEDURA DI GARA (dialogo competitivo): Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole della Provincia di Pisa – lotti Valdarno, Val di Cecina e Area Pisana (competenza: Provincia di Pisa).**

**ANNO: 2025**

Nr.	Elementi di regolazione	NCR			N.A. <sup>1</sup>	Motivazione
		1	2	3		
<b>1</b>	<b>Relazione dei Lotti</b>				X	La definizione del lotto deriva dal lotto unico regionale toscano e conseguentemente, collocandosi in data antecedente alla delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017, non rientra nel relativo ambito applicativo <sup>2</sup> .
1.1	economicità della configurazione dei lotti					
1.2	contendibilità della configurazione dei lotti					
1.3	valutazione di opzioni alternative di finanziamento degli OSP					
1.4	determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe					
1.5	analisi domanda effettiva, potenziale e debole					
1.6	interventi sull'offerta di servizi					
1.7	pubblicazione della Relazione dei Lotti					
<b>2</b>	<b>Efficienza</b>				X	Sezione applicabile ai soli servizi per ferrovia (cfr. delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018).
2.1	richiesta $X_{effi}$ e parametri (KPI)					
2.2	principi e criteri di redazione del PEFS <sup>3</sup>					
2.3	schemi di PEFS					
2.4	margini di utile ragionevole					
<b>3</b>	<b>Relazione di Affidamento</b> (di seguito: RdA)					
3.1	contesto normativo e amministrativo di riferimento					
3.2	contesto operativo di riferimento			X		Carenza dati prestazioni pregresse (economico-gestionali, qualità erogata/percepita, domanda). Carenza approfondimento su quantificazione e modalità operative/ gestionali dei servizi innovativi (a domanda) ipotizzati.
3.3	procedura di consultazione					
3.4	beni strumentali - materiale rotabile di nuova acquisizione					
	beni strumentali - materiale rotabile esistente					
3.6	beni strumentali - beni immobili					

<sup>1</sup> N.A. = Elemento di regolazione non applicabile.

<sup>2</sup> In particolare, la legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65, ha individuato il lotto unico di affidamento dei servizi regionali (fase T1), prevedendo la successiva possibilità per gli Enti locali di definire ulteriori lotti di servizi in area a domanda debole da affidare separatamente (fase T2).

<sup>3</sup> PEFS = Piano Economico-Finanziario simulato.

Nr.	Elementi di regolazione	NCR			N.A. <sup>1</sup>	Motivazione
		1	2	3		
3.7	beni strumentali - beni mobili					
3.8	beni strumentali - monitoraggio degli investimenti					
3.9	personale preposto all'erogazione del servizio					
3.10	requisiti di partecipazione					
3.11	criteri di aggiudicazione			X		Assenza di criteri premiali per incentivare integrazione multimodale e miglioramento dei KPI.
3.12	obiettivi del Contratto di Servizio		X			Assenza obiettivi di miglioramento dei KPI. Mancata definizione delle tempistiche/modalità di misurazione dei KPI e relativi premi/penali.
3.13	schemi e criteri di redazione del PEFS		X			Allineare schemi/procedure di verifica a regolazione vigente (PEF, MUR e verifica EE). Utilizzo di "parametri standard" genericamente definiti, senza alcuna specificazione delle fonti di riferimento. Aumento annuo del costo del personale e dei ricavi stimato pari al tasso inflativo di piano, senza specifica giustificazione.
3.14	Piano di Accesso al Dato (PAD)					
3.15	allocazione dei rischi			X		Allineare matrice dei rischi a schema vigente.
3.16	pubblicazione della RdA					
<b>4</b>	<b>Documentazione di gara</b>					
4.1	bando - disciplinare - capitolato					
4.2	obblighi di contabilità regolatoria					
4.3	allocazione e matrice dei rischi					
4.4	schemi di PEF					
4.5	KPI - obiettivi efficacia/efficienza					
4.6	set informativo					
4.7	criteri di aggiudicazione					
4.8	termine presentazione offerte					
4.9	criteri di nomina della commissione giudicatrice					
<b>5</b>	<b>Schema di Contratto di Servizio</b> (di seguito: Schema CdS)					
5.1	contenuto minimo					
5.2	sistema penali					

Nr.	<i>Elementi di regolazione</i>	NCR			N.A. <sup>1</sup>	Motivazione
		1	2	3		
5.3	sistema di monitoraggio					
5.4	sistema di rendicontazione e PAD					
5.5	verifica dell'equilibrio economico					
5.6	aggiornamento delle tariffe					
5.7	condizioni di revisione e modifiche contrattuali					
	<b>TOTALE</b>		2	3		
	<b>ESITO VALUTAZIONE</b>	<b>Conforme</b>				

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA (art. 5, comma 5 del Regolamento).

In relazione alla procedura di gara in oggetto, sulla base della documentazione resa disponibile<sup>4</sup> e pubblicata sul sito della Provincia di Pisa ([link](#)), sono state rilevate le seguenti “Non Conformità Regolatorie” (di seguito: NCR), ai sensi del Regolamento di cui all’Allegato “A” alla delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022 (di seguito: Regolamento). Si precisa che, benché la procedura di affidamento in oggetto comprenda 3 distinti lotti (Valdarno, Val di Cecina e Area Pisana), la documentazione predisposta dalla Provincia per ciascuno di essi è integralmente speculare, pertanto, le NCR nel seguito illustrate sono da riferirsi ai 3 lotti interessati.

Con riferimento ai contenuti della RdA<sup>5</sup>, in esito all’applicazione dei criteri di valutazione di cui all’art. 5, comma 2, del Regolamento, si sono rilevate:

- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.2 della matrice di verifica (contesto operativo di riferimento), riconducibile a una formale incompletezza della documentazione in merito alla trattazione dell’elemento di regolazione in oggetto, con riferimento a puntuali carenze di esposizione delle prestazioni pregresse dei servizi di TPL interessati (*performance* economico-gestionali, indicatori di qualità erogata/percepita),<sup>6</sup> e delle modalità operative/gestionali dei “*servizi innovativi a domanda*” ipotizzati dalla Provincia (cfr. RdA, pag. 19);
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.11 della matrice di verifica (criteri di aggiudicazione), riconducibile a una formale incompletezza della documentazione, che propone una trattazione meramente qualitativa dell’elemento di regolazione, rimandando ogni approfondimento nella documentazione di gara (vd. Disciplinare – Allegato 1); in tale ambito, non risultano tuttavia individuati specifici criteri di valutazione delle offerte finalizzati a incentivare soluzioni di integrazione multimodale (cfr. Misura 20, punto 1, dell’Allegato “A” alla delibera n. 154/2019), nonché proposte migliorative delle prestazioni rispetto ai livelli minimi dei KPI predefiniti dalla Provincia, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati/ricavi da traffico e al *coverage ratio* (vd. RdA, pag. 17);
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.12 della matrice di verifica (obiettivi del Contratto di Servizio), riconducibile a un’inadeguata trattazione del tema in oggetto, rilevandosi sia l’assenza di obiettivi di progressivo miglioramento delle prestazioni da raggiungere nel corso dell’affidamento, sia la mancata definizione delle tempistiche e delle modalità di misurazione degli indicatori-chiave di efficacia/efficienza (KPI) individuati dalla Provincia, nonché di premi/penali previsti in funzione dell’effettivo raggiungimento dei *target* attesi (cfr. anche Schema CdS, art. 16 e Allegato 2);
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.13 della matrice di verifica (schemi e criteri di redazione del PEFS), riconducibile a un’inadeguata trattazione del tema in oggetto, rilevandosi innanzitutto l’opportunità di allineare gli schemi di PEFS al vigente Annesso 5 alla delibera n. 154/2019, assicurando altresì piena coerenza nel processo di determinazione del margine di utile ragionevole (MUR) e di verifica dell’equilibrio economico del CdS a quanto previsto dalla relativa disciplina regolatoria<sup>7</sup>; inoltre, nella predisposizione del PEFS, si riscontra l’utilizzo di “*parametri standard*” genericamente definiti, senza alcuna specificazione delle fonti di riferimento, nonché l’adozione di un indice inflativo del 1,53% (tasso di piano) per la stima dell’incremento annuale (anche) del costo del personale e dei ricavi da traffico, senza alcuna giustificazione a fondamento di tale scelta;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.15 della matrice di verifica (allocazione dei rischi), riconducibile a una formale incompletezza della documentazione, ravvisandosi l’opportunità di allineare la matrice dei

---

<sup>4</sup> Trasmessa dalla Regione Toscana con nota prot. n. 693059 del 3/09/2025, acquisita a prot. ART n. 72813/2025 di pari data.

<sup>5</sup> Le evidenze rilevate tengono conto delle “osservazioni” formulate dall’Autorità, ai sensi della Misura 2, punto 2 della delibera n. 154/2019, con nota ART prot. n. 27073/2025 del 19/03/2025 ([link](#)), nonché delle successive integrazioni e interventi correttivi adottati dalla Provincia nella documentazione di gara resa disponibile (disciplinare, capitolato e Schema CdS).

<sup>6</sup> Informazioni, peraltro, non nella disponibilità della Provincia (cfr. RdA, pag. 8).

<sup>7</sup> Con riferimento, in particolare, alle revisioni della delibera n. 154/2019 adottate con le delibere n. 64/2024 del 15 maggio 2024 (vd. Annesso 5) e n. 177/2024 del 29 novembre 2024 (vd. Misure 17 e 26), di cui al testo consolidato disponibile al seguente [link](#).

rischi predisposta dalla Provincia (Allegato 11 alla RdA e Allegato 5 allo Schema CdS) al vigente modello di cui all'Annesso 4 della delibera n. 154/2019<sup>8</sup>.

In esito alle valutazioni svolte, la documentazione di affidamento della procedura di gara in oggetto risulta allo stato attuale **CONFORME** agli atti di regolazione adottati dall'Autorità, ai sensi del Regolamento recante "Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti", Allegato "A" alla delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022.

---

<sup>8</sup> Come modificato con la citata delibera n. 64/2024.