

MATRICE DI VERIFICA DELLA CONFORMITÀ

PROCEDURA DI GARA (dialogo competitivo): Servizi di TPL automobilistico in area a domanda debole dei Comuni della Valdera (competenza: Unione dei Comuni della Valdera).

ANNO: 2025

Nr.	Elementi di regolazione	NCR			N.A. ¹	Motivazione
		1	2	3		
1	Relazione dei Lotti				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 ² .
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					
2	Efficienza				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 ³					
2.3	schemi di PEFS					
2.4	marginale di utile ragionevole					
3	Relazione di Affidamento (RdA)					
3.1	contesto normativo e amministrativo di riferimento					
3.2	contesto operativo di riferimento					
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					
3.7	beni strumentali - beni mobili					
3.8	beni strumentali - monitoraggio degli investimenti					
3.9	personale preposto all'erogazione del servizio					

¹ N.A. = Elemento di regolazione non applicabile.

² In particolare, la legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65, ha individuato il lotto unico di affidamento dei servizi regionali i (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).

³ PEFS = Piano Economico-Finanziario simulato.

Nr.	Elementi di regolazione	NCR			N.A. ¹	Motivazione
		1	2	3		
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). 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 a regolazione vigente (ultima modifica ex delibera n. 64/20245)
3.16	pubblicazione della RdA					
4	Documentazione di gara					
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					
5	Schema di Contratto di Servizio					
5.1	contenuto minimo					
5.2	sistema penali					
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					
	TOTALE		2	2		
	ESITO VALUTAZIONE	Conforme				

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

In relazione alla procedura di gara in oggetto, sulla base della documentazione resa disponibile e pubblicata sul sito della Unione dei Comuni della Valdera (di seguito, EA)⁴, 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).

Con riferimento ai contenuti della RdA pubblicata sul sito dell’EA ([link](#))⁵, 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 # 3.11 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 individuati criteri premiali di valutazione delle offerte finalizzati a incentivare specifiche 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 dall’EA, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati/ricavi da traffico e al *coverage ratio* (vd. RdA, pag. 16);
- 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 dall’EA, nonché di premi/penali previsti in funzione dell’effettivo raggiungimento dei *target* attesi (vd. 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 regolatoria⁶; inoltre, nella predisposizione del PEFS, si riscontra 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 rischi predisposta dall’EA allo schema di cui all’Annesso 4 alla delibera n. 154/2019, come modificato con la delibera n. 64/2024 del 15 maggio 2024.

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.

⁴ Trasmessa dall’EA contestualmente alla nota prot. ART n. 75695/2025 del 17/09/2025 e disponibile al seguente [link](#).

⁵ 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. 38113/2025 del 16/04/2025 ([link](#)), nonché delle successive integrazioni e interventi correttivi adottati dall’EA nella documentazione di gara resa disponibile (disciplinare, capitolato e Schema CdS).

⁶ 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](#).