

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.	<i>Elementi di regolazione</i>	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	margine di utile ragionevole					
3	Relazione di Affidamento (RdA)					
3.1	conto normativo e amministrativo di riferimento					
3.2	conto 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 (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.	<i>Elementi di regolazione</i>	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](#).