

SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA

**Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio
pubblico locale (d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)**

Approvata con _____

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A DOMANDA DEBOLE
Importo dell'affidamento	€
Ente affidante	Denominazione ufficiale: PROVINCIA DI LIVORNO Codice fiscale: 80011010495 P. IVA: 00338690498 Indirizzo postale: Piazza del Municipio 4, Città: Livorno (LI) Codice postale: 57123 Paese: Italia
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento senza procedura a evidenza pubblica a soggetto diverso da società in house consentito dalla normativa di settore (art. 5 comma 4 del Regolamento (CE) N. 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 ottobre 2007)
Durata dell'affidamento	6 anni e 10 mesi - Inizio previsto il 01/01/2026 – Termine stabilito al 31/10/2032
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	Territorio della Provincia di Livorno dell'area Costa degli Etruschi e Capraia Isola Popolazione: circa 120.000 abitanti

Soggetto responsabile della compilazione	
Nominativo:	Irene Nicotra
Ente di riferimento	Provincia di Livorno
Area/servizio:	Responsabile Servizio PIANIFICAZIONE E POLITICHE EUROPEE +39 0586 257270
Telefono:	
Email/PEC	i.nicotra@provincia.livorno.it
Data di redazione	15/11/2025

Premessa

La presente relazione è redatta ai sensi dell'articolo 14, commi 2 e 3, del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, al fine di illustrare la scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale di rilevanza economica "Servizio di trasporto pubblico locale a domanda debole – Microlotto e Capraia Isola" e di motivare l'affidamento diretto, in forma di concessione di servizi, ai sensi dell'art. 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A.1 - Contesto giuridico

Normativa e regolamentazione regionale

In Toscana la disciplina del TPL è normata dalla Legge Regionale (LR) n. 42/1998 e s.m.i. e dalla LR n. 65/2010; quest'ultima in parte modifica la LR 42/1998 e dall'altra disciplina ulteriormente il TPL, creando le basi per la riforma dell'intero sistema.

La LR n. 42 del 1998 dispone su tutti gli aspetti di programmazione e regolamentazione del TPL regionale su gomma, su ferro e marittimi, istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, la Conferenza dei Servizi Minimi e le procedure per la definizione dei servizi minimi.

Con la LR n. 65/2010 sopra citata la Regione Toscana ha scelto la gara come modalità di affidamento del servizio (articolo 90) e ha individuato l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) del servizio di TPL coincidente con l'intero territorio regionale (articolo 84).

Con Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 410 del 23/05/2011 è stato approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL sottoscritto dagli Enti locali interessati, che disciplina nel dettaglio quali attività siano esercitate in forma associata da parte dell'Ufficio Unico regionale, di cui all'articolo 86 della richiamata LR n. 65/2010, e come tali attività siano programmate e verificate dalla Conferenza Permanente prevista dall'articolo 87 della medesima Legge.

Con DGR n. 134 del 20/02/2012 si dà avvio alla Conferenza dei Servizi di cui all'articolo 6 della LR n. 42/1998 e di cui all'articolo 88 della LR n. 65/2010 ai fini del raggiungimento dell'Intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità per gli Enti Locali, sulla base del documento allegato alla medesima Delibera riportante l'ipotesi progettuale della rete di TPL.

Con DGR n. 492 del 04/06/2012 si recepiscono gli esiti della Conferenza dei Servizi e si approva l'Intesa tra gli Enti partecipanti alla Conferenza e nella quale viene riportato il quadro progettuale della rete di TPL per la gara del lotto unico e, in via programmatica, le correlate risorse finanziarie che la Regione e gli Enti Locali si impegnano a mettere a disposizione per la stessa gara.

Con DGR n. 493 del 04/06/2012 e n. 612 10/07/2012, in previsione dell'avvio della procedura ad evidenza pubblica, la Giunta indica le linee di indirizzo ed i contenuti essenziali che costituiscono un primo riferimento per la definizione degli atti di gara per il lotto unico e nelle more del perfezionamento degli atti di carattere finanziario da parte della Regione Toscana e degli Enti Locali e ha configurato la gara come concessione di servizi con conseguente applicazione del Regolamento CE n. 1370/2007.

Con DGR n. 721 del 06/08/2012 si approva l'analisi istruttoria della rete di TPL regionale (quadro conoscitivo della situazione in atto, scelte progettuali sull'articolazione delle reti costituenti l'offerta complessiva di trasporto pubblico nella regione Toscana e definizione dettagliata della rete di TPL regionale da inserire nel lotto di gara unico) e si individuano, tenendo conto della loro redditività e della produttività, le linee extraurbane di interesse regionale da inserire nel lotto regionale.

Con DGR n. 129 del 27/02/2013 si assume che la completa applicazione della previsione di rete per la gara del lotto unico regionale sia rinviata al terzo anno di vigenza contrattuale confermandosi conseguentemente, fino a tale annualità, lo stato di fatto rilevato al momento dell'affidamento, salvo l'applicazione immediata di una parte limitata delle nuove previsioni dell'Intesa 2012, concordate con gli Enti Locali competenti.

Con DGR n. 391 del 12/05/2014:

- si prende atto della ricognizione definitiva della rete dei servizi di TPL effettuata dai competenti uffici (sia della rete al momento dell'affidamento denominato rete al tempo T1, sia della rete razionalizzata per il periodo contrattuale successivo ai primi 24 mesi dalla stipula del contratto regolante la Concessione - denominato rete al tempo T2 - per la durata complessiva di 9 anni);
- si prende atto della ricognizione definitiva dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto unico regionale (servizi fuori lotto unico) e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2 (allegato C alla Delibera);
- si approva il livello tariffario omogeneo da raggiungere per l'intero territorio regionale a seguito dell'espletamento della gara per il TPL;
- si individuano nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, un'ulteriore quota di risorse, da attribuire agli Enti Locali, vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 0,15 €/Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus;
- si prevede l'attualizzazione delle risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana, come risulta in dettaglio nell'allegato C, in relazione all'anno effettivo di affidamento dei servizi nelle aree a domanda debole facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata.

Con Delibera G.R. 464 del 2.5.2018 "Servizi di Trasporto pubblico locale automobilistico in ambito a domanda debole. Risorse da erogare a Province, Città Metropolitana di Firenze e comuni per il finanziamento dei servizi di Trasporto pubblico locale automobilistici in ambito a domanda debole nelle annualità 2018-2019", si è deliberato di finanziare i servizi di TPL a domanda debole che risultano fuori dal lotto unico regionale e affidati a Province, Città metropolitana di Firenze e Comuni nell'annualità 2018-2019, in attesa dell'attuazione dell'impianto complessivo della DGR 391/2014 e successive modifiche.

Con Delibera G.R. 517 del 15.5.2023 la Regione ha finanziato i servizi TPL a domanda debole, al di fuori dell'attuale rete regionale dei servizi, quali servizi complementari ed aggiuntivi alla rete del lotto unico regionale. Fra questi servizi rientrano i servizi oggetto della presente relazione.

Con Decreto regionale n.12355 del 04/08/2020, in esito al lungo contenzioso con le aziende esercenti, è stato approvato il contratto di servizio con AT per l'affidamento del servizio avvenuto poi dal 1 novembre 2021. Il contratto all'articolo 4 prevede la scadenza del 1 novembre 2023 per la messa in servizio della rete prevista dal capitolato di gara in attuazione degli accordi di cui al Perfezionamento dell'Intesa 2012 (rete al tempo T2).

Con Decreto regionale n. 18744 del 22/09/2022 si approvano le specifiche tecniche, ai sensi dell'articolo 22 del Decreto del Presidente della Giunta Regionale (DPGR) n. 9/R/2005, per la trasmissione del "Programma di Esercizio dei servizi TPL in aree a domanda debole all'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti".

Attuazione della riforma regionale del TPL nella provincia di Livorno.

Con Delibera di Consiglio Provinciale (DCP) n. 69 del 08/07/2011, la Provincia di Livorno ha approvato lo schema di Convenzione regolante l'esercizio associato delle funzioni in materia di TPL (DGRT n. 410/2011).

Con Deliberazione di Consiglio Provinciale (DCP) n. 141 del 11/12/2013, la Provincia ha approvato la stesura finale del progetto denominato riorganizzazione rete TPL della provincia di Livorno per l'ATO regionale".

L'intesa con la Regione Toscana ha previsto che non rientrassero nell'ATO regionale i seguenti servizi:

- Servizi estivi denominati "Microlotto"
- Servizi di Capraia Isola

I suddetti servizi, a partire dal 2013, sono stati affidati in concessione anno per anno (mancando un atto di proiezione pluriennale di prenotazione delle risorse finanziarie per la copertura di tali servizi)

sulla base del Regolamento 1370/2007 rientrando entrambi i servizi nei limiti dell’Affidamento diretto per lotti di piccole dimensioni.

Con il Decreto Regionale n.22223 del 11-10-2023 sono state stanziare le risorse pluriennali da parte della Regione Toscana per il finanziamento (fino al 31/10/2032) dei servizi fuori lotto regionale.

Al fine di procedere con l’affidamento pluriennale la Provincia, ai sensi dell’articolo 7 del Regolamento CE n. 1370/2007, è stato pubblicato l’avviso di preinformazione sulla Gazzetta Ufficiale Europea Serie S n. 83 del 29/04/2025 con il numero n. 274762.

A.2 - Indicatori di riferimento e schemi di atto

Con riferimento ai servizi pubblici locali a rete, le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi.

Si rimanda all’allegato “Atti e indicatori ARERA e ART - Art. 7 d.lgs 201.2022.pdf” presente sul sito ANAC:

<https://www.anticorruzione.it/documents/91439/104690064/Atti+e+indicatori+ARERA+e+ART+Art.+7+d.+lgs.+201.pdf/6d39bb43-da0d-3828-131c-674274b0e438?t=1714396102943>

SEZIONE B – DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1 - Caratteristiche del servizio

Servizi facenti parte del cd “Microlotto”

- a. Trenino di Bibbona
- b. Trenino di Marina di Castagneto – Donoratico
- c. Trenino di Cecina
- d. Trenino di San Vincenzo
- e. Navetta di Bibbona
- f. Navetta di Castagneto Borgo in Bus
- g. Navetta Gratuita Vada Stazione – Spiagge Bianche
- h. Navetta Gratuita San Pietro in Palazzi – Gorette
- i. Servizio TPL periodo scolastico "SAN VINCENZO - MASSA MARITTIMA"
- j. Car Sharing/Car Pooling lavoratori pendolari.

La produzione dei servizi dalla lettera “a” alla lettera “h” nel 2025 è stata la seguente:

Servizio	tot_km
Borgo in Bus - Castagneto Carducci - Bolgheri	29149,515
Trenino Donoratico- Marina C. - Donoratico	15594,345
Navetta Bibbona - Stazione FS - Marina	16734,48
Trenino Bibbona	10059,36
Navetta Palazzi- Gorette	4624,394
Trenino Cecina	8.848
Trenino San Vincenzo	4176,865
Navetta Stazione Vada - Spiagge Bianche	11745,23
TOTALE	100.932

I servizi dalla lettera “a” alla lettera “d” sono servizi svolti nel **periodo estivo** (di solito da metà giugno a metà settembre) e sono svolti con **trenini turistici gommati**.

I trenini turistici sono immatricolati ad uso di terzi nel rispetto della disciplina dettata dal Decreto del Ministero dei Trasporti n° 55 in data 15/3/2007, “Norme relative all’individuazione dei criteri di assimilazione ai fini della circolazione e della guida ed all’accertamento dei requisiti tecnici di idoneità dei trenini turistici” tenuto conto della Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti prot. Div6 63717/23.04.08 del 4 luglio 2007.

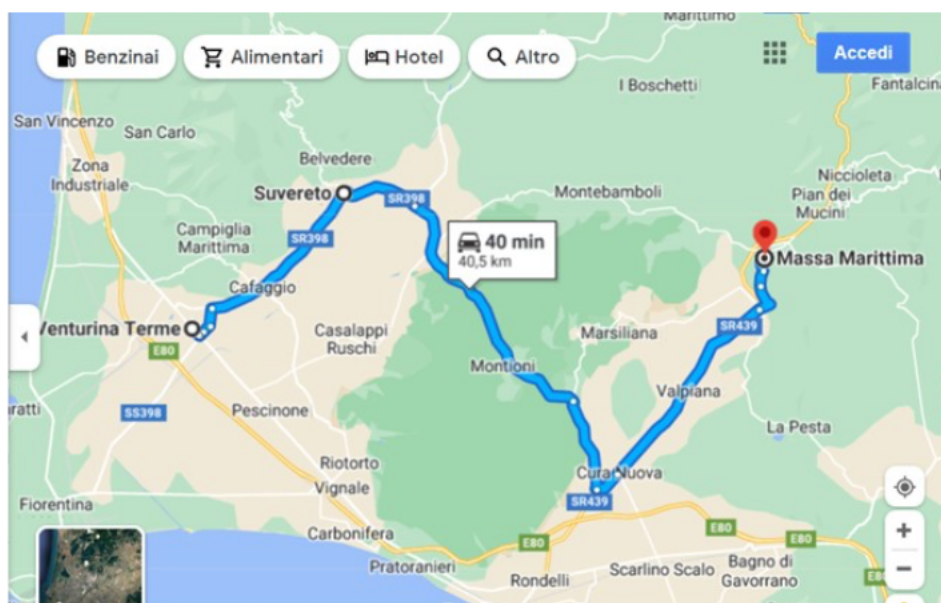
Attualmente sono in uso 2 trenini con 3 carrozze e 2 con 2 carrozze. Di questi mezzi, 2 sono di proprietà della Provincia:

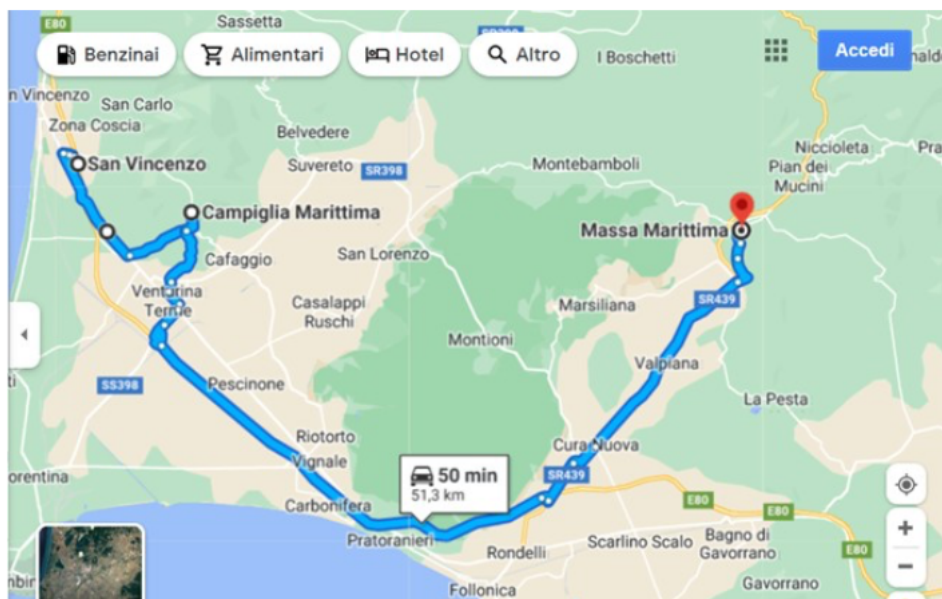
- Locomotiva Dotto, modello LDM06, con tre carrozze, immatricolato a maggio 2016
- Locomotiva Dotto, modello LDS02, con 2 carrozze, immatricolato a giugno 2015

Il servizio di cui alla lettera “i” è un servizio extraurbano svolto nel periodo scolastico in base al calendario dell’istituto superiore di Massa Marittima “BERNARDINO LOTTI” che prevede lezioni dal lunedì al venerdì (ad eccezione di 2 sabati, uno a dicembre e uno a gennaio).

Il servizio è stato svolto con due mezzi.

I percorsi sono rappresentati nelle figure che seguono:





L'affidamento prevede inoltre la gestione e la manutenzione di n. 6 autovetture (n. 3 FIAT PANDA e n.3 FIAT PUNTO) di proprietà della Provincia che vengono date in **uso condiviso** a lavoratori del Polo industriale di Guasticce.

Servizi di Capraia Isola

L'affidamento prevede anche lo svolgimento del servizio di TPL a Capraia Isola.

Il livello di servizio previsto varia nel corso dell'anno con due livelli estremi, quello invernale e quello estivo:

- Inverno: il servizio è svolto ininterrottamente con una frequenza di 10/12 minuti a corsa nelle fasce orarie indicate in tabella

	DALLE ORE	ALLE ORE	DALLE ORE	ALLE ORE
LUNEDÌ	-	-	-	-
MARTEDÌ	10:00	13:00	16:00	19:00
MERCOLEDÌ	10:00	13:00	17:00	20:00
GIOVEDÌ	10:00	13:00	16:00	19:00
VENERDÌ	10:00	13:00	16:00	19:00
SABATO	10:00	13:00	16:00	19:00
DOMENICA	10:00	13:00	16:00	19:00

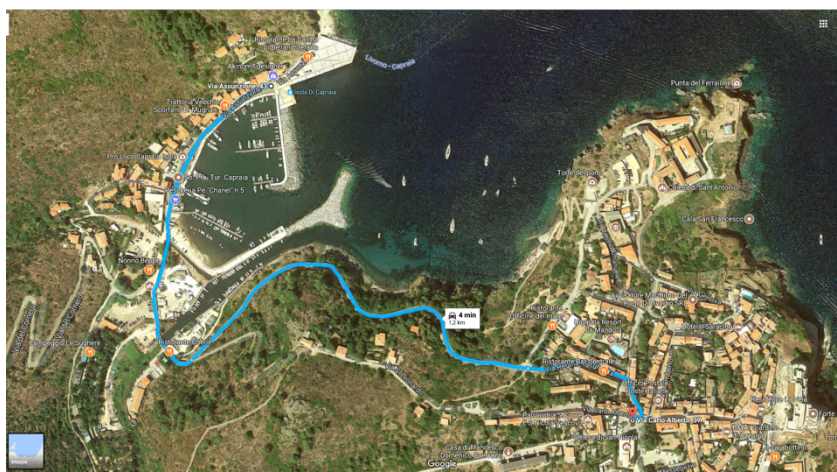
- Estate:

	DALLE ORE	ALLE ORE	DALLE ORE	ALLE ORE	DALLE ORE	ALLE ORE
LUNEDI'	10:00	13:00	16:30	19:00	21:00	23:00
MARTEDI'	10:00	13:00	16:30	19:00	21:00	23:00
MERCOLEDÌ	10:00	23:00				
GIOVEDÌ	10:00	23:00				
VENERDÌ	10:00	23:00				
SABATO	10:00	23:00				
DOMENICA	10:00	23:00				

In sintesi, è previsto un livello di servizio per la stagione non estiva (3 ore la mattina e 3 ore il pomeriggio), e uno per la stagione estiva (12 ore di servizio al giorno). In particolari periodi dell'anno (Pasqua e Sagra del Totano) il livello di servizio viene incrementato rispetto al servizio “non estivo”.

In ogni caso è garantito il servizio in concomitanza dell'arrivo/partenza delle navi del servizio di continuità territoriale (attualmente svolti da Toremar).

L'isola di Capraia ha un'unica strada di circa 1 chilometro di estensione con un dislivello di circa 50 metri, che collega il Porto al Paese (figura 1).



Durante i mesi estivi il Comune emette un'ordinanza che vieta gli spostamenti con mezzi privati (ad eccezione degli orari di arrivo/partenza dei traghetti) per cui il servizio di trasporto pubblico è l'unica modalità “motorizzata” per spostarsi all'interno dell'Isola.

B.2 - Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

Rispetto all'affidamento oggetto della presente relazione gli obblighi di servizio sono i seguenti:

Il Piano di esercizio da svolgere

L'affidatario dovrà eseguire il servizio secondo il programma di esercizio contrattualizzato (percorsi, orari, periodicità).

Le regole regionali per i servizi deboli

Si rimanda a quanto indicato precedentemente rispetto al quadro di regolazione regionale.

Si evidenziano qui le previsioni della Delibera n. 391 del 12 maggio 2014 definite come condizione per l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale:

- obbligo di adesione al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite e di vendita di titoli integrati per ogni relazione servita dal trasporto pubblico per la Regione Toscana;
- obbligo di accettare a bordo dei propri mezzi utenti con titolo di viaggio valido da chiunque emesso per la relazione servita;
- obbligo di accettare come criterio di riparto fra vettori, per i titoli del sistema tariffario regionale, quello della tratta utilizzata per ciascun vettore sulla base di specifiche indagini campionarie da realizzarsi in accordo fra vettori o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana;
- obbligo di adesione al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti con i requisiti specifici rivolti alla gestione delle reti deboli.

Il sistema tariffario da applicare

Il sistema tariffario da applicare sarà in linea con il sistema tariffario regionale.

Eventuali ulteriori titoli di viaggio possono essere istituiti nel rispetto dell'art. 19 bis della LRT 42/98.

Universalità

Il servizio è garantito su tutto il territorio ai medesimi standard qualitativi.

Continuità

Non è prevista alcuna interruzione di servizio al momento dell'entrata in vigore del contratto;

Qualità

Sono previsti obblighi di natura qualitativa in linea con le indicazioni dell'Autorità di Regolazione Trasporti e con il Regolamento regionale 9r/2005 "Regolamento di attuazione dell' articolo 23 della legge regionale 31 luglio 1998 , n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale) e successive modifiche . Trasporto pubblico locale su gomma ."

Monitoraggio e controllo

Gli uffici preposti dell'Ente effettuano un controllo diretto sullo svolgimento del servizio, verificano il rispetto degli obblighi contrattuali attraverso la verifica della reportistica e monitorano il grado di soddisfazione da parte dell'utenza attraverso le segnalazioni.

L'affidatario si impegna a dare riscontro alle segnalazioni e proposte dell'utente garantendo risposte chiare e tempestive. Le valutazioni fornite dai clienti e dalle associazioni di categoria saranno utilizzate per la verifica periodica della qualità del servizio.

Compensazione degli obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio in particolare per quanto riguarda il piano di esercizio e le tariffe comportano la necessità di una compensazione ad integrazione dei ricavi commerciali.

La compensazione contrattuale di partenza sarà definita in base alle indicazioni della Delibera dell'Autorità di Regolazione Trasporti n. 154/2019 e nei limiti delle risorse disponibili.

La modalità di affidamento diretto c.d. "sottosoglia" ex art. 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) 1370/2007 rispetta le previsioni comunitarie in merito agli aiuti di Stato evitando sovracompensazioni grazie ai meccanismi di verifica di eventuali sovracompensazioni durante tutta la durata contrattuale.

Le risorse finanziarie su base annuale sono le seguenti:

- contributo da Regione Toscana: € 494.558,29 € nel 2026 rivalutato ogni anno dell'1,53% (nel 2032 assegnati solamente 10 mesi);
- risorse a carico dei Comuni del servizio estivo pari a € 213.340,00 € nel 2026 rivalutato ogni anno dell'1,53%;

Risorse Regionali per Investimenti (Decreto 22873/2023): 19.920,00 € anno per un totale nel periodo di affidamento pari a 179.280 euro

Valore stimato della concessione

Sulla base dei dati del venduto si è stimato i ricavi connessi all'affidamento oggetto della presente relazione in 180 mila euro oltre IVA.

Il valore stimato della concessione è pari a € **6.106.875,16** calcolato nel modo riportato nella tabella che segue.

Valori Netto IVO	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTALE
Decreto 22223/2023	376.871,17 €	382.637,30 €	388.491,65 €	394.435,57 €	400.470,44 €	406.597,64 €	344.015,48 €	2.693.519,26 €
Risorse per Linea Lotti - Decreto 18756/2025	71.054,55 €	72.141,68 €	73.245,45 €	74.366,10 €	75.503,90 €	76.659,11 €	77.832,00 €	520.802,79 €
Decreto 22873/2023	19.920,00 €	19.920,00 €	19.920,00 €	19.920,00 €	19.920,00 €	19.920,00 €	19.920,00 €	16.600,00 €
Risorse Comunali	193.945,45 €	196.912,82 €	199.925,59 €	202.984,45 €	206.090,11 €	209.243,29 €	212.444,71 €	215.695,11 €
Ricavi Commerciali	180.196,00 €	183.439,53 €	186.741,44 €	190.102,79 €	193.524,64 €	197.008,08 €	200.554,22 €	204.164,20 €
TOTALE	841.987,17 €	855.051,33 €	868.324,13 €	881.808,91 €	895.509,09 €	909.428,12 €	854.766,42 €	6.106.875,16 €

SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

C.1 - Specificazione della modalità di affidamento prescelta

Ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 201/2022, l'ente affidante, tenuto conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio, ritiene che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato mediante l'affidamento del servizio a un unico operatore economico, attraverso lo strumento della concessione di servizi di trasporto pubblico locale.

Per i servizi di TPL a domanda debole oggetto della presente relazione, trova applicazione la disciplina speciale del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, nonché, per gli aspetti regolatori, la delibera ART n. 154/2019. Ai sensi dell'art. 149 del d.lgs. 36/2023, le concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri disciplinate dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 non sono assoggettate alla disciplina del codice dei contratti pubblici.

L'art. 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 consente l'affidamento diretto di contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato sia inferiore a 1.000.000 euro oppure che riguardino la fornitura di servizi di trasporto pubblico inferiori a 300.000 chilometri/anno. Nel caso di specie, i servizi oggetto di affidamento soddisfano entrambi i requisiti:

- valore annuo medio stimato del contratto di circa 690.000 euro;
- produzione complessiva di circa 150.000 km/anno.

La Provincia di Livorno intende pertanto affidare il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico locale a domanda debole (Microlotto e Capraia Isola):

- tramite affidamento diretto “sottosoglia” in applicazione dell'art. 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- configurando il rapporto come concessione di servizi a costo netto (“Net Cost”), nella quale i ricavi tariffari e il rischio di domanda sono in capo al gestore del servizio, fermo restando il riconoscimento di una compensazione economica per gli obblighi di servizio pubblico, determinata nel rispetto della delibera ART n. 154/2019, dell'Allegato “A” e degli schemi di PEF ivi previsti, in modo da evitare sovra-compensazioni.

C.2 – Valutazione delle diverse modalità di gestione previste dall’art. 14 d.lgs. 201/2022

Ai fini della scelta della modalità di gestione, l’Amministrazione ha valutato le alternative previste dall’art. 14, comma 1, del d.lgs. 201/2022, alla luce delle caratteristiche del servizio a domanda debole (forte stagionalità, volumi contenuti, integrazione funzionale con la rete regionale di TPL) e dei vincoli finanziari e programmatori.

1. Affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica (gara): dal punto di vista dei principi di concorrenza, la gara costituirebbe la soluzione ordinaria. Tuttavia, la ridotta dimensione economica dell’affidamento (valore annuo inferiore a 1 milione di euro, produzione di circa 150.000 km/anno) e la forte specificità territoriale del servizio (servizi stagionali costieri e servizi insulari in un contesto morfologico particolare) rendono elevato il rischio di scarsa partecipazione o di offerte che richiedano compensazioni economiche significativamente più elevate rispetto al quadro di risorse disponibili. Le esperienze recenti registrate in ambito toscano per servizi analoghi a domanda debole confermano, in diversi casi, criticità nelle procedure competitive (gare deserte o con un solo concorrente, offerte con richieste di contribuzione pubblica non sostenibili). In questo contesto, il ricorso alla gara non appare la soluzione più efficiente rispetto agli obiettivi di continuità del servizio e di equilibrio economico-finanziario.
2. Affidamento a società mista (art. 16 d.lgs. 201/2022): la costituzione di una società mista richiederebbe procedure complesse e tempi lunghi, non proporzionati all’entità economica del servizio, con costi di transazione significativi rispetto al valore della concessione. Inoltre, la presenza già consolidata di operatori specializzati nel TPL regionale e locale rende poco conveniente costituire una nuova società mista dedicata a un lotto di dimensioni così ridotte.
3. Affidamento a società in house (art. 17 d.lgs. 201/2022): L’ente affidante non dispone di una propria società in house operante nel settore del TPL. La creazione di un nuovo soggetto in house dedicato al solo lotto a domanda debole comporterebbe costi fissi e strutture organizzative non giustificati dal perimetro del servizio, con rischi di minore efficienza rispetto all’affidamento ad un operatore già presente sul mercato e dotato di economie di scala.
4. Gestione in economia o mediante azienda speciale (per servizi non a rete): L’ipotesi di gestione in economia è stata ritenuta non praticabile in ragione della necessità di disporre di personale, mezzi, officine e sistemi ITS specializzati nelle attività di TPL, che la Provincia non possiede e che non è efficiente costituire ex novo per un servizio di queste dimensioni. Analoghe considerazioni valgono per la costituzione di un’azienda speciale dedicata.

Alla luce di tali valutazioni, l’affidamento diretto in concessione ad un operatore economico esterno, selezionato ai sensi dell’art. 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, è risultato:

- coerente con le caratteristiche tecniche ed economiche del servizio;
- proporzionato rispetto alle dimensioni del lotto e ai costi amministrativi delle diverse opzioni;
- idoneo a garantire continuità, qualità e investimenti con il minimo impatto sui conti pubblici, nel rispetto dei requisiti UE per l’affidamento diretto “sottosoglia”.

SEZIONE D -MOTIVAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA SCELTA

L'Amministrazione ha optato per l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico locale, scelta supportata non solo dagli orientamenti normativi vigenti ma anche da una serie di considerazioni pragmatiche. In particolare, le esperienze di altre procedure di affidamento in varie province toscane hanno evidenziato difficoltà significative, come la mancanza di partecipazione alle gare competitive o richieste di compensazioni economiche eccessivamente elevate. Questi ostacoli suggeriscono che un affidamento diretto può essere una soluzione più efficace per raggiungere l'obiettivo di garantire un contratto di servizio pluriennale che elevi la qualità complessiva del servizio offerto.

Il servizio di trasporto pubblico locale necessita di continuità operativa, un requisito fondamentale per assicurare la mobilità sociale in una comunità con elevato pendolarismo. L'affidamento diretto supporta questa continuità, mitigando i rischi di interruzioni che potrebbero derivare da procedure concorsuali prolungate.

Un contratto di servizio esteso, previsto gennaio 2026 a ottobre 2032, permette di valorizzare gli aspetti economico-finanziari del servizio, come il livello dei corrispettivi necessari per compensare gli obblighi di servizio e la capacità di sostenere un programma di investimenti a lungo termine. La durata dell'affidamento garantisce la stabilità necessaria per realizzare investimenti strategici, rinnovare il parco mezzi, e implementare tecnologie avanzate per l'infomobilità e la bigliettazione. Questi miglioramenti sono essenziali per ridurre l'età media dei mezzi e integrare soluzioni tecnologiche che potenziano la qualità e l'efficienza del servizio, permettendo una gestione più agile e una migliore risposta alle esigenze degli utenti.

La certezza di un affidamento di lunga durata supporta quindi un bilanciamento ottimale tra gli oneri finanziari connessi agli investimenti e i corrispettivi annui riconosciuti, stabilizzando la pianificazione finanziaria e operativa dell'ente affidante e dell'operatore. Ne deriva un servizio di trasporto pubblico locale più resiliente, efficiente e innovativo, coerente con le aspettative dei cittadini e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale promossi a livello nazionale e regionale. Il meccanismo di calcolo della compensazione e le verifiche periodiche previste dal Contratto di Servizio e dalla regolazione ART consentono, inoltre, di evitare sovra-compensazioni, in linea con quanto richiesto dall'art. 14, comma 3, del d.lgs. 201/2022 e dal diritto dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato.

La presente relazione è pubblicata sul sito istituzionale della Provincia di Livorno, nella sezione "Amministrazione Trasparente", ed è trasmessa all'ANAC tramite la piattaforma 'Trasparenza SPL', ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. 201/2022."