



CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE

CONCESSIONE

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA RETE A DOMANDA DEBOLE

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

La presente relazione è redatta ai sensi dell'art. 34 comma del D.L. 179/2012 convertito con modifiche nella legge 17 dicembre 2012 n. 221, la quale prevede:

“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.

La relazione intende dunque:

- individuare la forma di affidamento prescelta nel rispetto della disciplina nazionale ed europea della parità tra gli operatori, dell'economicità della gestione,
- dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta,
- definire i contenuti del contratto di servizio e le compensazioni economiche previste.

La presente relazione sarà pubblicata sul sito web della Città metropolitana al fine di garantire un'adeguata informazione alla collettività di riferimento.

PREMESSA

Ai sensi di quanto prescritto dal comma 1-bis dell'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, convertito con modificazioni in legge n. 148/2011 – così come introdotto dall'art. 34 del D.L. n. 179/2012 convertito con modifiche dalla legge n. 221/2012 – le procedure per il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica sono esercitate dagli enti di governo degli

ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati dalle regioni al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

La Regione Toscana con la legge n. 65/2010 ha istituito un unico ambito territoriale ottimale e ha previsto l'espletamento di un'unica gara di livello regionale su un arco temporale di almeno nove anni. La rete messa a gara è il risultato di un percorso progettuale che ha coinvolto tutti gli enti locali della Regione, in Conferenze di servizi provinciali e i cui esiti sono poi stati formalizzati con la deliberazione della Giunta Regionale n. 492 del 4 giugno 2012 con la quale è stata recepita l'Intesa con gli enti locali sulla proposta di servizi di tpl per gli ambiti territoriali di competenza.

Quanto alla Provincia di Firenze, la Conferenza dei servizi apertasi il 28 novembre 2011 si era chiusa con la seduta del 23 maggio 2012, nel corso della quale, come da deliberazione della G.P. n. 109/2012, era stato approvato oltre al progetto da recepirsi dalla Regione, anche il progetto della rete dei servizi a domanda debole per km 1.578.407,64, esclusi dal progetto complessivo da mettere a gara.

Risponde ad una specifica previsione della legge n. 65/2010 art. 88 l'affidamento di servizi nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale e la possibile attribuzione di risorse da parte della Regione.

Con la deliberazione GR. n. 391/2014 la Regione, prendendo atto della ricognizione definitiva dell'offerta dei servizi nelle aree a domanda debole e in economia da affidarsi da parte degli enti Locali, fuori dal lotto unico, quanto alla Provincia di Firenze indicava come segue le percorrenze e risorse minime da attribuirsi dalla stessa Regione :

al tempo T1 *per servizio debole (Km 1.450.000) Euro 1.298.300,00

per servizi in economia (Km 300.000) Euro 300.000,00

al tempo T2 * per servizio debole (Km 1.550.000) Euro 1.386.300,00

per servizi in economia (Km 400.000) Euro 400.000,00.

[La gara regionale è articolata in due fasi, che tengono conto degli obiettivi di cui al DPCM 11 marzo 2013, denominate rispettivamente T1 e T2. Nel tempo T1, cronologicamente identificato come la fase di avvio del servizio da parte dell'unico gestore regionale, i livelli di servizi

corrispondono sostanzialmente a quelli attuali. Nel tempo T2, che decorre 24 mesi dopo la stipula del contratto, si prevede una razionalizzazione dei servizi con una riduzione dei Km di rete che passano da 106 milioni a 98,5 milioni.]

Con la stessa Deliberazione 391/2014 la Regione stabiliva:

- di condizionare l'integrale erogazione delle risorse regionali per la realizzazione dei servizi in area a domanda debole alla certificazione sul rispetto delle percorrenze indicate, prevedendo in caso di loro riduzione la proporzionale decurtazione del trasferimento regionale;
- di attribuire agli enti locali, una ulteriore quota di risorse vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole pari a 15cent/per KM in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus e assegnata sulla base delle percorrenze di cui sopra al tempo T2.

In data 19 dicembre 2014 la Provincia sottoscriveva con i Comuni di Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Vaglia, Marradi, Palazzuolo sul Senio, Scarperia e San Piero a Sieve (Ambito territoriale denominato Mugello-Alto Mugello) e Comuni di Figline e Incisa Valdarno, Pontassieve, Reggello, Rignano sull'Arno, Rufina (Ambito territoriale denominato Valdarno Valdisieve), una convenzione per la gestione associata dei servizi di trasporto a domanda debole.

In data 5 maggio 2016 anche il Comune di Pelago aderiva a tale convenzione con la quale la Provincia, cui è subentrata dal 1 gennaio 2015 la Città metropolitana è stata delegata a predisporre e gestire le procedure di gara, a individuare il gestore, a gestire il contratto per un periodo di 72 mesi, con un sistema tariffario coerente con il sistema regionale approvato dalla Regione Toscana.

In data 8 gennaio 2015 è stato pubblicato sul Supplemento alla GUCE l'avviso di preinformazione, ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 2 del regolamento Ce n. 1370/2007 , dell'avvio delle procedure per l' affidamento del servizio a domanda debole della Città metropolitana.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

I Comuni aderenti alla gestione associata per il servizio di trasporto pubblico nella rete debole della Città Metropolitana sono i seguenti:

Ambito 1 “Mugello-Alto Mugello”

COMUNI	ABITANTI*	SUP. KMQ	AB./KMQ	ALTITUDINE m. s.l.m.
Barberino di Mugello	10.836	133,29	81	270
Borgo San Lorenzo	18.211	146,37	124	193
Marradi	3.139	154,07	20	328
Palazzuolo sul Senio	1.154	109,11	11	437
Scarperia e San Piero	12.217	115,81	105	292
Vaglia	5.073	56,94	89	290

Ambito 2 “Valdarno-Valdisieve”

COMUNI	ABITANTI*	SUP. KMQ	AB./KMQ	ALTITUDINE m. s.l.m.
Figline e Incisa	23.500	97,90	240	122
Pelago	7.660	54,56	140	309
Pontassieve	20.603	114,40	180	108
Reggello	16.290	121,68	134	390
Rignano sull'Arno	8.651	54,14	160	118
Rufina	7.346	45,88	160	115

(*FONTE: ISTAT 1/1/2016)

Il territorio dei due Ambiti è caratterizzato dalla presenza di vaste aree montane, in particolare per quanto riguarda l’Alto Mugello (Marradi e Palazzuolo sul Senio) ed alcuni Comuni del Valdarno come Reggello e Pelago. In entrambi gli Ambiti vi è la presenza di vallate, delineate da due fiumi importanti come l’Arno e la Sieve, lungo le quali si è sviluppata la viabilità principale, sia stradale che ferroviaria.

I due Ambiti territoriali, benché contigui territorialmente, non sono integrati a livello dei servizi oggetto della Concessione; sono invece integrati attraverso la rete dei servizi complessiva, in modo particolare da quella ferroviaria, che trova il suo nodo di intersezione su Pontassieve, dove è situata una stazione ferroviaria importante. Pontassieve è anche il punto dove il fiume Sieve confluisce nel più importante fiume Arno.

Il tessuto economico degli Ambiti è caratterizzato dalla presenza di industrie localizzate principalmente nelle vallate e di aziende agricole specializzate nella produzione di prodotti tipici locali, poste soprattutto nelle parti montane; negli ultimi anni è in forte sviluppo l'economia legata al turismo, in conseguenza delle pregevoli qualità paesaggistiche ed alla presenza di interessanti siti artistici e culturali, oltreché impianti con caratteristiche sportive e ricreative.

La rete della mobilità pubblica nell'area del Valdarno è integrata con il sistema di trasporto su ferro, che si sviluppa sul fondovalle e segue il corso dell'Arno.

La rete primaria è orientata verso Firenze principalmente su tre direttrici principali: SR 69 per Pontassieve, SP 1 Aretina di San Donato, SP 56 di Poggio alla Croce, lungo le quali si concentra la maggiore offerta di servizio; le stazioni ferroviarie di riferimento sono quella di Figline, San Ellero, che rappresentano anche nodi di interscambio con la gomma, oltre Rignano ed Incisa. Una parte importante dei servizi di fondovalle garantiscono i collegamenti con il Valdarno Aretino dove sono presenti interessanti poli attrattori (istituti scolastici superiori – ospedali).

La rete si completa con un sistema di collegamento di area che garantisce gli spostamenti trasversali con la parte alta dei territori di Reggello e Pelago, oltre ai collegamenti con le frazioni minori.

Una parte importante dei servizi che garantiscono il collegamento con l'area urbana Fiorentina da Pontassieve si affianca a quella della Valdisieve sulla SS 67 e lungo la SP 34 di Rosano.

Sono previsti nodi di interscambio tra le linee extraurbane e la rete urbana di Firenze attraverso le "porte metropolitane" individuate su Ponte a Ema, Europa e Rovezzano.

Anche la rete della mobilità pubblica nell'area della Valdisieve è caratterizzata da una forte integrazione fra il sistema di trasporto su gomma e quello su ferro.

La rete primaria si sviluppa sul fondovalle ed è orientata verso Pontassieve, segue la direttrice della principale arteria viaria rappresentata dalla SS 67 Tosco-Romagnola lungo la quale si

concentra la maggiore offerta di servizio; le stazioni ferroviarie di riferimento, sulle quali il servizio gomma si integra con quello ferro, sono quella di Dicomano, Contea, Rufina ed il nodo di Pontassieve, quest'ultimo con una forte valenza anche per il ruolo di cerniera fra la Valdisieve ed il Valdarno.

I servizi di TPL che collegano le frazioni di San Godenzo e Londa, di adduzione al sistema ferroviario, risultano di fondamentale importanza per evitare l'isolamento di questi territori, è previsto un collegamento minimo che raggiunge il passo del Muraglione in coincidenza con i servizi della Romagna.

La direttrice principale di penetrazione nell'area urbana Fiorentina, da Pontassieve si affianca a quella del Valdarno e si sviluppa prevalentemente lungo la SS 67 ed in modo marginale lungo la SP 34 di Rosano.

La rete della mobilità pubblica nell'area del Mugello si sviluppa principalmente lungo la direttrice della Linea ferroviaria Faentina; ad essa si integra il servizio su gomma, principalmente lungo la regionale Bolognese SR 65 ed in parte lungo la regionale Faentina SR 302, che complessivamente garantiscono un buon livello di offerta di servizio.

Le altre direttrici principali della rete dei servizi gomma dell'area del Mugello si sviluppano lungo la SP 8 (Militare per Barberino M.Ilo) e lungo l'Autostrada A1 (Barberino di Mugello – Firenze).

La rete si completa su un sistema di distribuzione locale che garantisce gli spostamenti trasversali fra Barberino di Mugello, San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo (polo attrattivo dell'area per scuole ed ospedale) fino a Dicomano.

La penetrazione sull'area urbana sono garantite lungo le direttrici principali dal servizio gomma e da quello ferroviario, sono previste "porte metropolitane" di accesso alla città su Salviati, Libertà e Montelungo.

Dal punto di vista viario l'Alto Mugello è collegato al Mugello, inteso come vallata, dalla linea ferroviaria Faentina e dalla S.R. 302 Brisighellese/Ravennate che si immette a Borgo S.Lorenzo nella S.P. 551 Traversa del Mugello, che collega i principali Comuni dell'Ambito.

Il Comune di Palazzuolo sul Senio e le frazioni dello stesso e di Marradi, non raggiunti dalla ferrovia, sono integrati con la stazione ferroviaria di Marradi attraverso servizi su gomma a pettine

e con il fondovalle facendo pernio sui nodi di interscambio previsti sulle stazioni di S.Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo.

La Ferrovia Faentina garantisce ai Comuni di Marradi e Palazzuolo sul Senio il collegamento diretto, oltretutto che con i Comuni della vallata mugellana, con Firenze.

In generale i servizi oggetto della Concessione rappresentano un elemento di congiunzione e completamento dell'offerta del servizio pubblico in queste aree e necessitano di una gestione flessibile sia in conseguenza alle caratteristiche territoriali in cui vengono effettuati, sia in relazione alla funzione che dovranno assolvere (scuole, frazioni, nodi interscambio ecc.).

INDIVIDUAZIONE DELLA FORMA DI AFFIDAMENTO

Nel settore del trasporto pubblico, sono ipotizzabili principalmente due distinti modelli negoziali: il modello c.d. net cost (o a costo netto) e il modello c.d. gross cost (o a costo lordo).

Nel modello di remunerazione gross cost, o a garanzia di ricavi, il rischio industriale è a carico del gestore, mentre quello commerciale rimane in capo all'ente affidante, cui competono i ricavi tariffari, e che è tenuto al pagamento del corrispettivo pattuito ex ante a favore del gestore per la produzione del servizio. Questo tipo di impostazione negoziale incentiva l'impresa a comportamenti efficienti dal lato gestionale (e quindi dei relativi costi) ma non da quello dei ricavi, che rimangono di competenza dell'ente affidante.

Nel modello di remunerazione net cost, o al netto dei ricavi tariffari, il costo di produzione e il rischio commerciale sono a carico del gestore, che incassa direttamente e trattiene i proventi tariffari. E' un tipo di rapporto negoziale incentivante per l'impresa, perché induce a comportamenti orientati sia al contenimento dei costi sia all'incremento dei ricavi da traffico, lasciando in capo al soggetto gestore i rischi industriali e commerciali. Il modello di remunerazione a costo lordo, invece, porta gli operatori economici a concorrere solo sul fattore "costo", creando un contesto poco incentivante sotto il profilo della promozione e commercializzazione del servizio, che rischia di incidere negativamente sull'efficacia e sulla qualità del servizio.

Le due tipologie di rapporto negoziale possono essere ricondotte: il modello gross cost all'istituto dell'appalto di servizi; il modello net cost all'istituto della concessione di servizi.

Si è ritenuto che il modello contrattuale della remunerazione a costo netto, come da modello regionale, sia più adeguato al perseguimento degli obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio.

La concessione dei servizi pubblici di trasporto passeggeri su gomma è disciplinata dal Regolamento CE n. 1370/2007 . Per quanto non disciplinato da detto regolamento, si è fatto riferimento alla Delibera n. 49/2015 dell’Autorità Regolatrice dei Trasporti e alle disposizioni del D.Lgs. 50/2016.

La scelta del concessionario avverrà tramite “procedura aperta” .

Gli importi indicati per attestare la capacità economico finanziaria dei concorrenti, nonché l’importo della cauzione provvisoria sono stati determinati al fine di consentire la partecipazione alla procedura di gara anche delle microimprese, piccole e medie imprese.

DIMENSIONAMENTO

Il progetto approvato in Conferenza dei servizi nell’anno 2012 è stato oggetto di revisione e di integrazione di servizi per rispondere a sopravvenute esigenze dei Comuni della gestione associata. Le percorrenze complessive assommano a Km 1.656.103,04 per un totale a base di gara di Euro 2.649.764,86 /anno, al netto di iva.

Si è ritenuto di procedere ad un affidamento unitario dei servizi , sebbene i due Ambiti Mugello-Alto Mugello e Valdarno –Valdisieve presentino peculiarità territoriali diverse, perché l’affidamento unitario, come riscontrato con la redazione del PEF simulato, consente un miglior equilibrio tra servizi più remunerativi e servizi a bassa efficacia, beneficiando delle economie di scala e dei miglioramenti qualitativi derivanti da una unitaria gestione ed organizzazione del servizio.

Come sottolineato dalla Commissione europea nella Comunicazione 29 marzo 2014 /C92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento CE n.1370/2007, *“la portata geografica dei contratti di servizio pubblico deve essere tale da permettere alle autorità di gestire nel modo più economicamente vantaggioso i trasporti effettuati sotto la loro responsabilità, compresi gli effetti a livello di rete locale, regionale e sub-nazionale. La valorizzazione degli effetti di rete consente una fornitura di servizi di trasporto pubblico efficiente sotto il profilo dei costi grazie al finanziamento incrociato di servizi che garantiscono ricavi superiori ai costi sostenuti e quelli che invece non riescono a coprire tali costi”*.

DURATA DELLA CONCESSIONE

Come indicato nella convenzione sottoscritta con i Comuni per la gestione associata del servizio di tpl nelle aree a domanda debole del Mugello-Alto Mugello e Valdarno-Valdisieve, la concessione in oggetto avrà la durata di anni sei, nel rispetto dunque del limite massimo di dieci anni fissato dal regolamento CE n. 1370/2007. Come previsto da detta normativa, la durata dei contratti di servizio pubblico può essere prorogata al massimo del 50%. E' stata prevista nella procedura in questione la possibilità di prorogare per un massimo di due anni il contratto a fronte del verificarsi delle seguenti circostanze:

- a) il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla gestione associata e dal contratto di servizio
- b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda
- c) investimenti di entità significativa effettuati dall'operatore
- d) la copertura finanziaria, rispetto al biennio successivo, relativa alle compensazioni dovute al Concessionario.

IMPORTO DELLA CONCESSIONE

Il valore complessivo della presente concessione è stimato in Euro 22.727.302,30 oltre iva.

Il corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico, è stimato annualmente in Euro 2.649.764,86 netto iva 10% e per l'intera durata del contratto, comprensiva dell'opzione di proroga, in Euro 21.198.118,88 oltre iva.

Il corrispettivo a Km a base di gara è di Euro 1,60.

L'importo annuale di cui sopra sarà integrato di Euro 0,136 /km oltre iva fino ad un massimo di Euro 225.230,01/anno oltre iva per l'attuazione del Programma di rinnovo dei mezzi, per ogni annualità dal 2019 e fino al termine della concessione. Tale quota, finalizzata alla copertura dei costi per il rinnovo del parco bus, integra la parte di corrispettivo destinata alla medesima finalità già ricompresa nel prezzo offerto.

Il corrispettivo chilometrico potrà essere inoltre integrato di Euro 0,0134 oltre iva, e comunque fino ad un massimo di Euro 22.225,42/anno oltre iva, a fronte della stipula con le rappresentanze sindacali dell'azienda di un contratto integrativo che garantisca al personale transitato dai precedenti gestori il medesimo trattamento economico previsto dai contratti aziendali vigenti al momento del trasferimento. L'importo integrativo sarà pari complessivamente al 50% del valore

economico del contratto integrativo aziendale sottoscritto con le OOSS, e comunque fino a concorrenza dell'importo sopra indicato.

CONGRUITA' DEL CORRISPETTIVO

Il corrispettivo a base di gara per i servizi oggetto di affidamento è determinato in Euro 1,60/km.

La congruità di tale corrispettivo è attestata dal modello di Piano Economico finanziario che è stato redatto, come da indicazione dell'ART- Delibera n.49/2015 Misura 12, con riferimento all'intera durata del contratto (8 anni).

Il PEF simulato risulta suddiviso in tre dimensioni:

-Economica, attraverso al comparazione tra ricavi e costi attesi dalla realizzazione del progetto. L'analisi economica è stata diretta in modo particolare a valutare la redditività della gestione caratteristica dell'investimento.

-Patrimoniale, mediante la composizione delle attività, da un lato e delle passività e capitale netto, dall'altro. L'equilibrio patrimoniale ha riguardato sia la composizione degli impieghi tra immobilizzazioni e capitale circolante, sia delle fonti tra mezzi propri e di terzi.

-Finanziaria, con riguardo al confronto tra entrate e uscite monetarie. L'analisi finanziaria vuole accertare il raggiungimento dell'equilibrio di tesoreria, tale da assicurare il piano degli investimenti e il rimborso dei finanziamenti

La stima dei ricavi da traffico è stata effettuata prendendo a riferimento i dati storici degli ultimi tre anni degli attuali lotti 2 e 3 del bacino metropolitano, riproporzionati per percorrenze e tipologia dei servizi e stimando i passeggeri trasportati in base alla tipologia dei titoli di viaggio venduti.

Si è fatto riferimento alla Deliberazione n. 134/2012 della Regione Toscana e al documento "Stima analitica quantitativa e aggiornamento delle componenti dirette del costo di produzione" di cui alla Conferenza permanente del TPL- 25 luglio 2013, per la stima dei costi standard di produzione, che sono stati adattati ai valori produttivi delle tipologie di servizi oggetto della concessione.

L'importo a Km di Euro 1,60 rappresenta anche il limite di offerta specificatamente introdotto dalla Regione Toscana nella gara per l'affidamento del servizio di tpl ad un unico gestore, per i Servizi deboli.

Quanto al rapporto di contribuzione, (pari al rapporto tra ricavi da traffico e la somma delle seguenti voci: ricavi da traffico, corrispettivo pubblico e maggiorazione per programma rinnovo bus) la Regione non ha dettato un obiettivo specifico, ai sensi del DPCM 11 marzo 2013, per la rete debole della Città metropolitana. Il Concessionario dovrà pertanto assicurare per ciascuna annualità di contratto il raggiungimento del valore del rapporto di contribuzione indicato nel Piano economico finanziario, allegato all'Offerta economica, fermo restando eventuali modifiche legislative o regolamentari o decisioni della Regione o della Città metropolitana che introducano variazioni all'obiettivo.

RISORSE

I servizi della concessione sono finanziati dai Comuni della gestione associata e dalla Regione Toscana, per complessivi Euro 25.000.032,53 iva compresa, come segue:

- dalla Regione Toscana per Euro 1.554.101,00/ anno, iva compresa per i servizi di tpl per 8 anni per un totale di Euro 12.432.808,00
- dalla Regione Toscana per Euro 1.486.518,03 per sei anni a partire dal 2019
- dalla Regione Toscana per Euro 195.583,70 iva compresa per 8 anni.
- dai Comuni per Euro 1.360.640,35/anno iva compresa, come da tabella, per 8 anni per un totale di 10.885.122,80:

Comuni	oneri servizi di interesse comunale con iva
Barberino di Mugello	191'840,00 €
Borgo San Lorenzo	387'017,28 €
Figline e Incisa	22'103,07 €
Marradi	74'640,44 €
Palazzuolo sul Senio	3'520,00 €
Pelago	20'494,32 €
Pontassieve	95'260,00 €
Reggello	309'471,01 €
Rignano sull'Arno	58'633,96 €
Rufina	11'980,86 €
Scarperia - San Piero a Sieve	125'179,42 €
Vaglia	60'500,00 €
Totale	1'360'640,35 €

Sia la Regione Toscana che i Comuni hanno assunto e assumeranno gli impegni di spesa necessari al trasferimento delle risorse suddette alla Città metropolitana.

BENI STRUMENTALI PER L'EFFETTUAZIONE DEI SERVIZI E PERSONALE

La Regione Toscana ha proceduto nell'anno 2013 alla ricognizione dei beni strumentali, mobili ed immobili, e del personale che sarebbero transitati al nuovo gestore del lotto unico regionale.

La gara regionale è stata impostata come trasferimento di ramo d'azienda e prevede dunque che il complesso dei beni di proprietà o in uso degli attuali gestori, come pure tutto il personale dipendente transitino al nuovo concessionario del lotto unico regionale. I documenti di gara prevedono che alla stipula del contratto l'elenco del personale e dei beni, vengano aggiornati da parte del concessionario regionale al netto di quelli eventualmente transitati o che transiteranno nei lotti deboli dell'intero territorio regionale.

La Città metropolitana ha avviato la sua ricognizione di personale e mezzi già nei primi mesi dell'anno 2014, dopo la pubblicazione del preavviso di informazione sulla GUEE, chiedendo ai gestori di comunicare sia i mezzi che il personale addetto ai servizi di trasporto, in esercizio alla data della ricognizione e che transitano nella rete debole, non essendo l'ente in possesso di tali informazioni.

Mentre la ricognizione dei mezzi non ha dato luogo a questioni con gli attuali gestori e ha consentito all'ente di individuare i beni da considerarsi essenziali per l'avvio del servizio, l'individuazione del personale ha dato luogo a contestazioni da parte di un gestore che ha impugnato dinanzi al Tar Toscana l'atto con il quale era stato quantificato in 11 autisti e 3 amministrativi il numero complessivo dei dipendenti che sarebbero dovuti transitare nei servizi della rete debole.

In realtà l'istruttoria condotta aveva portato a quantificare in n. 35 autisti + n. 3 addetti amministrativi il numero congruo di personale per la rete debole in oggetto, numero coerente con le caratteristiche e le dimensioni dei servizi da mettere a gara.

Considerato che il lotto unico regionale per incremento delle percorrenze urbane, che per tipologia loro propria richiedono maggiori addetti alla guida, richiederà al tempo T1 e al tempo T2 un maggior numero di autisti rispetto all'attuale organico, numero stimato in 26 a T1 e in 32 a T2, si è attestata la determinazione del personale da far transitare nella rete debole in n. 11 autisti e n. 1 addetto amministrativo. Tenuto conto che le società minori che gestiscono attualmente il servizio avevano comunicato la volontà di attribuire l'intero personale, i mezzi e depositi ai lotti deboli, si manifestava la disponibilità ad accettare richieste di trasferimento volontario del personale, su cui ci fosse accordo tra azienda, OOSS e lavoratori, come una ripartizione del personale tra le aziende diversa da quella prospettata.

La posizione assunta dalla Città metropolitana è stata condivisa dalla Regione, in ragione del fatto che la tutela occupazionale di tutti gli attuali dipendenti era ed è garantita nel lotto unico regionale. Il confronto avviato sia con l'Azienda ricorrente che con le Organizzazioni sindacali per trovare una composizione della questione, che facesse venir meno il contenzioso pendente, ha avuto esito negativo. Le Organizzazioni sindacali si sono fermamente opposte a trasferimenti coattivi del personale, ventilando anche da parte loro l'instaurazione di nuovo contenzioso.

Il personale che volontariamente ha chiesto di essere assegnato ai servizi della rete debole è complessivamente di n. 17 autisti e n. 1 addetto amministrativo.

SUBCONCESSIONE

Il Regolamento CE n. 1370/2007 non impedisce che il contratto di servizio pubblico preveda una percentuale minima (espressa valore) di servizi di trasporto che l'operatore può subappaltare nell'ambito del contratto di servizio pubblico. Si è ritenuto di contenere tale facoltà in una percentuale non superiore al 15%, considerata la tipologia dei servizi, da svolgere in area a domanda debole, che presentano fattori produttivi a basso costo, che lasciano scarso margine di remunerazione per una eventuale gestione in subconcessione.

DATA ROOM

Nella Data room sono messe a disposizione dei concorrenti tutte le possibili informazioni per la formulazione dell'offerta da parte di tutti i soggetti interessati.

Il Responsabile del procedimento

Maria Cecilia Tosi