

Il Segretario generale

Spett.le Provincia di Imperia
c.a. *Presidente* Claudio SCAJOLA

Direzione Trasporto Pubblico Locale
c.a. *Dott.sa* Rosa PUGLIA

PEC: protocollo@pec.provincia.imperia.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019 avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale del bacino della Provincia di Imperia.
(rif. Vs. nota prot. n. 7059/2025 del 12/03/2025)

Esaminata la “Relazione di Affidamento” (di seguito: RdA), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 e successive modificazioni (di seguito: delibera n. 154/2019) e trasmessa con la Vs. nota in oggetto, acquisita al prot. ART n. 24988/2025 in pari data, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell’Autorità in data 29 aprile c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico (di seguito: TPL) di competenza della Provincia di Imperia (di seguito: Provincia o EA), per un ammontare complessivo programmato di ca. **5,37 Mvett*km/anno**, di cui ca. 3,85 Mvett*km/anno afferenti al TPL extraurbano e ca. 1,52 al TPL urbano dei Comuni di Imperia, Sanremo, Ventimiglia, Bordighera e Ospedaletti. Il nuovo Programma di Esercizio (di seguito: PdE), definito dall’EA con il coinvolgimento dei Comuni interessati, prevede la razionalizzazione del vigente servizio di TPL provinciale, nonché l’istituzione di un servizio “a chiamata” (*demand responsive transport*, di seguito: DRT) nell’area debole della Valle D’Arroschia, al fine di migliorare le pregresse *performance* di efficacia (*load factor*) ed efficienza (*coverage ratio*), piuttosto deficitarie.

Il nuovo affidamento sarà disposto *in house providing* a favore dell’*incumbent*, “Riviera Trasporti S.p.A.” (di seguito: RT o IA), con stipula di relativo Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in regime di *net cost*, della durata di 5 anni con decorrenza prevista dal 1/07/2025.

La RdA trasmessa, unitamente ai relativi allegati (parte integrante della stessa), risulta strutturata in coerenza con quanto previsto dallo “Schema di riferimento per gli affidamenti in house”, di cui all’Annesso 8b alla citata delibera n. 154/2019, ed è stata oggetto di pubblicazione sul sito *web* istituzionale della Provincia ([link](#)).

Alla luce dei contenuti della documentazione trasmessa, si evidenzia quanto segue.

1. Sulla procedura di affidamento

La Provincia ha assunto la decisione di **proseguire con l’attuale modello di gestione in house a beneficio di RT, incumbent** dei servizi di TPL in oggetto da oltre 20 anni grazie a una serie di reiterate proroghe, che hanno di fatto ritardato sino a oggi qualsivoglia forma di applicazione della regolazione definita dall’Autorità.

La conferma di tale scelta avviene **nonostante le significative criticità gestionali, operative e finanziarie** palesate nel tempo dall’impresa, che derivano:

- dalla difficile situazione patrimoniale di RT, che ha portato alla procedura concordataria in corso; in tale ambito, rileva come la crisi palesatasi non dipenda solo da inefficienze operative/gestionali aziendali, ma anche da fatti riconducibili alla **responsabilità della Provincia e degli altri soci pubblici** di natura economico-finanziaria (e.g. mancato adeguamento compensazioni) e programmatica (mancata verifica periodica dell’efficienza/efficacia del servizio e conseguente razionalizzazione dell’offerta);

- da **prestazioni di efficacia, efficienza e qualità del CdS vigente ben poco soddisfacenti**, che si riscontrano, con preoccupazione, anche (e soprattutto) nell'ultimo anno di esercizio, nonostante il piano concordatario.

Le motivazioni a sostegno del nuovo affidamento *in house* esposte dall'EA (RdA, § 3) si fondano principalmente sui vincoli di cooperazione/collaborazione che legano la Provincia a RT (tra cui la disponibilità di informazioni/dati e la condivisione delle scelte di politica della mobilità), sulla garanzia di mantenimento della universalità del servizio a fronte di un'adeguatezza economica della gestione, sull'attuale assetto del mercato, con riferimento al territorio ligure interessato, e su obiettivi di miglioramento della qualità erogata/percepita e dell'efficienza/efficacia del servizio. A tali elementi si deve aggiungere, come ovvio, la situazione economico-patrimoniale di RT definita dalla procedura concordataria in corso, nell'ambito della quale il rinnovo dell'affidamento in oggetto è condizione fondamentale per il mantenimento della stabilità aziendale.

Quanto rilevato, sebbene sia connotato da criteri di coerenza e ragionevolezza, non pare del tutto convincente, a fronte delle seguenti carenze.

In primis, le giustificazioni dell'*in house* non comprendono appieno i fattori che motivano efficienza ed efficacia delle gestioni e le dinamiche concorrenziali. In particolare, esse non portano necessariamente a configurare uno **scenario economico-finanziario migliorativo rispetto a una eventuale procedura competitiva**, in termini di potenziale conseguimento di obiettivi di (maggiore) efficienza ed efficacia, raggiungibili mediante indizione di una gara per l'affidamento, anche solo parziale, del servizio in oggetto, con identificazione di un lotto dedicato che possa **attirare l'attenzione di imprese di TPL attive su scala nazionale e/o nei territori regionali limitrofi**. Si ritiene infatti che, strutturando adeguatamente una procedura concorrenziale, non manchino soggetti potenzialmente coinvolgibili, a differenza di quanto rilevato dalla Provincia nella *"analisi del panorama delle aziende di TPL [...] potenzialmente interessate"*, fornita nella RdA (§ 2.2.6), che **si ritiene non esaustiva** e che andrebbe di conseguenza approfondita.

Peraltro, si rileva che anche in caso di domanda debole, posto che la compensazione deve essere comunque adeguata a coprire i costi, vi può essere interesse da parte degli operatori. Piuttosto, in tali circostanze vi possono essere minori margini per agire sulle leve tariffarie, ma ciò non costituisce un elemento suscettibile in sé di scoraggiare la partecipazione degli operatori.

In questo scenario la Provincia, proprio alla luce del riscontrarsi e del permanere delle criticità manifestate da RT, avrebbe potuto tempestivamente espletare adeguate attività prodromiche alla **valutazione delle diverse soluzioni di affidamento**, in modo da superare l'ultraventennale assetto monopolistico di cui ha goduto RT e beneficiare dei potenziali vantaggi di un'apertura al mercato, a fronte di deludenti prestazioni *in house*, garantendo piena coerenza con la *ratio* della normativa nazionale che disciplina il settore. Di tale valutazione **non c'è alcuna traccia** nella RdA.

Inoltre, il nuovo affidamento (e la RdA oggetto d'istruttoria) fonda la propria sostenibilità su due elementi sostanziali:

- 1) il **mantenimento dell'equilibrio** finanziario/patrimoniale di RT, correlato al prosieguo degli interventi previsti dal concordato e all'attuazione di un articolato piano d'investimenti (in materiale rotabile e infrastrutture) a valere su risorse aggiuntive, anche autofinanziate; in tale ambito, rileva anche il nuovo Accordo di Programma tra l'EA e i Comuni interessati che ha previsto un adeguamento dei corrispettivi;
- 2) il raggiungimento di un costante e progressivo **aumento dei ricavi da traffico**, per i quali l'EA stima un incremento nel 2029 (a fine affidamento) di quasi il 40% rispetto ai dati registrati nel 2024 (primo anno che riflette l'effettiva efficacia del servizio, in quanto i ricavi non sono stati integrati con contributi emergenziali aggiuntivi), nonostante il nuovo PdE preveda una consistente riduzione del volume di percorrenze (pari a ca. il 10%); tale obiettivo, indiscutibilmente sfidante, si caratterizza per una significativa componente di **aleatorietà**, basandosi su un auspicato aumento dell'utenza, conseguente alla razionalizzazione del servizio definita, e su un ineludibile recupero dell'evasione tariffaria, che

registra attualmente livelli molto significativi (ca. 20%), non del tutto plausibili, tenuto conto del ruolo di *incumbent* che RT ha mantenuto sul servizio in oggetto da oltre vent'anni.

Tali elementi rappresentano significativi **fattori di indeterminatezza**, che, oltre a ricadere inevitabilmente sull'impianto della RdA in esame (nonostante lo sforzo di proporre una struttura conforme con le disposizioni regolatorie vigenti), potranno condizionare l'andamento del nuovo CdS in termini di **equilibrio economico-finanziario e prestazioni gestionali del nuovo CdS**, con potenziali conseguenze sull'effettiva sostenibilità dell'affidamento in esame; infatti, tali condizioni non solo costituiscono presupposti necessari per procedere all'affidamento *in house*, da valutare *ex ante*, ma devono essere anche garantite nel tempo per giustificarne il "*mantenimento [...], in relazione ai risultati conseguiti nella gestione*", come previsto dall'art. 17, comma 5, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022).

In questo ambito, va anche rilevato come le attuali **informazioni sui risultati di gestione** rese disponibili annualmente dalla Provincia, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30, comma 2, del medesimo d.lgs. 201/2022 (vd. documento "*Ricognizione servizi pubblici locali di rilevanza economica [...]*" pubblicato sul dedicato portale ANAC) siano **ampiamente deficitarie e assolutamente insufficienti** a garantire un adeguato supporto conoscitivo della situazione gestionale riscontrata nel tempo, né alcun aiuto in merito possa giungere dalla "*Carta dei Servizi*" pubblicata sul sito web di RT ([link](#)), che riporta dati risalenti al 2022, a tutt'oggi "*in fase di aggiornamento*", e del tutto inidonei a consentire valutazioni sulle prestazioni raggiunte.

Ciò vale anche e in particolare per la **qualità del servizio erogato/percepito**, in merito alla quale nella RdA **non è riportata alcuna informazione** utile sui risultati conseguiti da RT. Tale carenza pare significativa in quanto:

- da un lato, proprio la bassa qualità potrebbe averne condizionato le scarse prestazioni di efficacia ed efficienza registrate;
- dall'altro, nella RdA, è diffusamente specificato che uno degli obiettivi del nuovo affidamento sarà il miglioramento della qualità, confermando di fatto il conseguimento di livelli attuali non soddisfacenti, senza consentire adeguati confronti tra la gestione pregressa e i risultati attesi dal nuovo CdS (vd. successivo § 3).

Sul tema non è possibile riscontrare alcuna informazione in merito nemmeno nella citata "*Carta dei Servizi*" di RT, in quanto i relativi contenuti (fermi al 2022) non offrono un rendiconto delle prestazioni raggiunte nel tempo, ma definiscono esclusivamente gli obiettivi degli "*indicatori della qualità misurabili*", senza peraltro riportare alcun esito di indagini di *customer satisfaction*.

Tenuto conto di quanto sopra evidenziato, ferma restando un'opportuna integrazione della RdA sulle criticità riscontrate, si richiama l'attenzione dell'EA affinché implementi un adeguato **sistema di verifica delle prestazioni** conseguite da RT. Tale sistema, peraltro già ipotizzato dalla Provincia, dovrà disporre il **monitoraggio periodico** di tutti gli elementi-chiave dello svolgimento del servizio (indicatori di qualità e di efficienza/efficacia, nonché eventuali altri dati integrativi di dettaglio) e prevedere un'adeguata **rendicontazione e pubblicazione** dei risultati di gestione conseguiti, in coerenza con i "*principi generali*" e di trasparenza del citato d.lgs. 201/2022 (art. 3, comma 2) e per garantire/dimostrare il corretto mantenimento nel tempo dei presupposti dell'affidamento *in house* (*supra*).

Grazie ai dati raccolti, peraltro, la Provincia potrà disporre delle basi informative necessarie a valutare la possibilità di **adottare ulteriori soluzioni alternative di mobilità**, quali nuovi servizi DRT o integrazioni con altre soluzioni di mobilità collettiva/condivisa presenti sul territorio, nel rispetto delle clausole di flessibilità del CdS già previste nella RdA (§ 2.3.5), al fine di massimizzare la rispondenza dell'offerta di servizio alla domanda effettiva e razionalizzare (ulteriormente) i costi di esercizio, anche a beneficio dei risultati di gestione della stessa RT.

Dagli elementi sopra descritti emerge chiaramente come le motivazioni addotte dalla Provincia per procedere con un (nuovo) affidamento *in house* non risultino pienamente esaustive e sostenibili, rendendosi pertanto opportuno evidenziare la necessità che **la durata del futuro CdS sia limitata al tempo necessario**

per promuovere un'apertura al mercato (almeno di parte) del servizio di TPL interessato, anche mediante una propedeutica suddivisione in lotti di affidamento che ne ottimizzino l'economicità e attraggano l'interesse di (più) operatori "esterni", oltre che ovviamente della stessa RT nel ruolo di possibile *competitor*.

In tale ambito, si evidenzia che il nuovo CdS *in house* ipotizzato dalla Provincia prevede una durata "iniziale" di 5 anni, rilevandosi tuttavia la seguente discordanza:

- la RdA (pag. 22) ne riporta la "*facoltà di proroga ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento al ricorrere delle condizioni ivi esplicitate*", ossia "*al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa*"; tale disposizione parrebbe ipotizzare una durata massima del CdS pari a 7.5 anni;
- il relativo avviso di pre-informazione n. 253-672694 del 29/12/2021, pubblicato dalla Provincia ai sensi dell'art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, specifica invece che "*(l)la durata del contratto pari a mesi 60 è prorogabile per ulteriori 60 mesi*", con estensione complessiva della vigenza sino a 10 anni.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessario un **chiarimento in merito da parte dell'EA**, con conseguente allineamento della RdA, tenendo conto dell'indicazione sopra formulata.

Con riferimento infine alla consultazione dei portatori d'interesse svolta dalla Provincia, si evidenzia che nella RdA non è menzionato/reso disponibile alcuno specifico documento di riferimento, né risultano pubblicate le **osservazioni pervenute/formalizzate dagli stakeholder**, come previsto dalla Misura 4, punto 10, della delibera n. 154/2019; pertanto, non si evince con adeguata chiarezza l'oggetto specifico delle varie fasi e relativi incontri di consultazione tenutisi e, in particolare, se/quando siano stati effettivamente interessati gli obiettivi del CdS e il Piano di Accesso al Dato, in coerenza con quanto disposto dal punto 7 della medesima Misura citata, rendendosi opportuna un'adeguata **integrazione della RdA**.

2. Sulla normativa applicabile

Il nuovo affidamento, nei limiti di quanto sopra espresso, rappresenta comunque una significativa **innovazione rispetto all'assetto vigente**, in quanto comporta il superamento del precedente sistema di reiterate proroghe del CdS originariamente sottoscritto nel 2002 con RT per la gestione del servizio di TPL in oggetto, che sino a oggi ha di fatto eluso l'adozione delle misure regolatorie e dei relativi strumenti operativi approvati dall'Autorità.

Tuttavia, in tale contesto, l'operato della Provincia dovrà pienamente conformarsi alle disposizioni normative vigenti, ravvisandosi per contro nell'attuale scenario alcune criticità.

In primis, rileva la disposizione dell'art. 4 *bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78 (di seguito d.l. 78/2009), che prevede in caso di affidamento *in house* che "*le autorità competenti [...] devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*" (enfasi aggiunta). A tal fine, quanto riportato nella RdA (pag. 31), ossia che la suddetta procedura ad evidenza pubblica sarà "*esperita da RT*", non pare conforme al dettame legislativo vigente.

Pertanto, **la Provincia dovrà individuare specifici servizi di TPL da porre sul mercato, assumendo il ruolo di EA** della nuova procedura di gara, che dovrà:

- rispondere ad adeguate condizioni di sostenibilità dal punto di vista dell'operatività e remuneratività;
- avere tempistiche e durata dell'affidamento compatibili con l'auspicata futura apertura al mercato di tutto il perimetro del servizio, di cui al precedente § 1.

Non sono purtroppo disponibili nella RdA dati di dettaglio per tipologia di servizio di TPL (extraurbano e singoli servizi urbani), e/o per singole linee/direttrici, tali da consentire specifiche valutazioni/approfondimenti in merito; a mero titolo d'esempio, si ritiene che possa essere valutata la messa a gara del TPL urbano di Imperia o di Sanremo, il cui volume di produzione consentirebbe di traguardare la soglia del 10% definita dalla richiamata disposizione.

La nuova procedura sarà inoltre assoggettata alla regolazione dell'Autorità in materia, di cui in particolare alla delibera n. 154/2019, rendendosi necessaria un'integrazione della RdA in esame o la predisposizione di adeguata nuova documentazione di riferimento.

Nel medesimo ambito, come noto, la regolazione vigente è stata recentemente innovata con l'approvazione della **delibera n. 177/2024** del 29 novembre 2024, che è intervenuta in particolare sulla **metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole e di verifica dell'equilibrio economico del CdS**, modificando *inter alia* le Misura 17 e 26 e l'Annesso 5/Schema 3 della delibera n. 154/2019. Tale atto di regolazione, meramente citato nella RdA (pag. 77), risulta pienamente applicabile al caso in esame, ai sensi di quanto disposto dalla Misura 1, punto 4, sub. b), della delibera n. 154/2019, rendendosi necessario da parte della Provincia **assicurare piena coerenza** alle (nuove) disposizioni vigenti, adeguando opportunamente la documentazione di affidamento interessata, con riferimento in particolare al PEFS e al futuro CdS.

3. Sugli obiettivi del CdS

La Provincia ha definito le condizioni minime di qualità (di seguito: CMQ) e gli indicatori-chiave di efficienza ed efficacia (KPI), individuando i relativi obiettivi/*target* che il nuovo CdS dovrà tragguardare, ai sensi di quanto disposto rispettivamente dalla delibera n. 53/2024 del 18 aprile 2024 e dall'Annesso 7 alla delibera n. 154/2019.

In tale ambito, la RdA non riporta alcuna descrizione quantitativa del **sistema di penali** previsto a fronte del mancato raggiungimento degli obiettivi preposti, evidenziando meramente che *“le penali saranno applicate in proporzione agli scostamenti dei singoli indicatori rispetto agli standard individuati, come verrà stabilito specificatamente nel CdS”* (pag. 59).

Alla luce di quanto sopra, **non è possibile esprimere alcuna valutazione** in merito all'adeguatezza del sistema, sia in relazione ai criteri di proporzionalità che saranno adottati, sia in termini di valorizzazione, relativa e assoluta, delle soglie previste.

Si ravvisa la necessità che **l'EA adotti un efficace sistema incentivante** nei confronti degli Uffici di controllo del CdS e del relativo personale con funzioni direttive, che consenta di applicare sia adeguate penali (decurtazioni a valere sulla parte variabile degli stipendi) in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi e/o di altri obblighi contrattuali, sia meccanismi premianti da attivare in caso di superamento di eventuali soglie prestazionali contrattualmente predefinite. È infatti evidente che, nel caso di società *in house*, la sola decurtazione del corrispettivo a titolo di penalità si risolve in una partita di giro, producendo un **effetto di circolarità**, dal momento che il soggetto controllante (nel caso *di specie*, la Provincia) riveste il duplice ruolo di EA e di proprietario/finanziatore dell'affidatario.

In aggiunta a quanto sopra, con specifico riferimento alle CMQ, si rilevano puntuali difformità nella definizione di alcuni fattori/indicatori di cui alla citata delibera n. 53/2024, in relazione alle quali si ritiene necessario che **la Provincia adegui il relativo Allegato 1** alla RdA, con riferimento a:

- *Integrazione tariffaria dei titoli di viaggio*, specificando il livello minimo che dovrà essere raggiunto dal servizio per ogni anno di vigenza contrattuale, in funzione degli investimenti previsti nell'ambito del menzionato SBE;
- *Affollamento del servizio*, prevedendo due distinti periodi temporali di calcolo e verifica del dato, scolastico e non scolastico, in piena coerenza con quanto disposto dalla Misura 10, punto 7, della delibera;
- *Puntualità*, valorizzando l'indicatore previsto in modo differenziato in relazione alla domanda *“rilevante”* e *“non rilevante”*, come definita nella stessa delibera; nel medesimo ambito, si evidenzia altresì la necessità che l'EA individui adeguate CMQ con riferimento anche ai servizi DRT previsti, come richiamato dalla Misura 12, punti 7 e 8, della delibera;
- *Piano interventi servizi sostitutivi*, che dovrà comprendere almeno gli aspetti di cui alla Misura 13, punto 8, della delibera, non menzionati/specificati in RdA;

- *Disponibilità e fruibilità di servizi accessibili alle PMR*, il cui livello previsto a CdS dovrà essere pari al 100%, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 16, punto 8, della delibera (in RdA è definito un *target* del 98% senza specifiche motivazioni in merito);
- *Fermate accessibili alle PMR*, adeguando la CMQ a quanto disciplinato dalla Misura 16, punto 4, della delibera, che prevede il calcolo del relativo indicatore “*anche in riferimento alle fermate per le quali la competenza è in capo a un ente pubblico e non si ravvisa l’esistenza di uno specifico rapporto contrattuale tra EA ed ente pubblico competente*”, sulla base di quanto “*individuato nell’ambito della consultazione di cui alla Misura 2, punto 4*”; pertanto, la Provincia dovrà prevedere il coinvolgimento dei Comuni proprietari delle fermate per garantire adeguate condizioni di accessibilità alle PMR, monitorandone il mantenimento nel tempo;
- *Funzionamento impianti climatizzazione*, il cui livello previsto a CdS dovrà essere pari al 100%, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 22, punto 8, della delibera (in RdA è definito un *target* del 95% senza specifiche motivazioni in merito).

4. Sui criteri di predisposizione del PEFS

La Provincia ha predisposto il PEFS del servizio oggetto di affidamento, nel rispetto di quanto disciplinato dalla Misura 14 e dall’Annesso 5 della delibera n. 154/2019, riportando nella RdA sia gli schemi, sia i criteri adottati.

In tale ambito, con specifico riferimento ai contenuti dello schema di “*Conto Economico Regolatorio*”, si rilevano i seguenti aspetti, che dovranno essere oggetto di **approfondimento e adeguamento nella RdA**:

- in relazione alla voce rubricata “*Altri ricavi e proventi inerenti al servizio [...]*”, è evidente un **significativo scostamento** tra quanto riportato a pag. 64 della RdA, in cui la voce è valorizzata per 90.000 €/anno, alla luce di “*locazioni immobiliari per la quota parte ascrivibile al servizio TPL*”, e quanto esposto nel PEFS (Schema 1A, # 1.b, pag. 67 della RdA), in cui la medesima voce è quantificata in 2.094.206 €/anno, senza alcuna giustificazione in merito; si ricorda che tale voce deve riportare esclusivamente i ricavi diversi da quelli “*da traffico*” (*ibidem*, # 1.a) comunque afferenti all’assolvimento degli OSP di cui al nuovo CdS; ogni ulteriore entrata finanziaria, inclusi eventuali altri ricavi derivati da ultronee attività di RT, che integrano le compensazioni pubbliche previste, dovranno essere allocate nella pertinente voce dello Schema 3 del PEFS;
- in relazione alla voce “*Totale ammortamenti [...] relativi a investimenti autofinanziati*” (Schema 1A, # 5), la RdA (pag. 64) riporta che “*(p)er gli investimenti in materiale rotabile sono state adottate aliquote del 12,5% annuo*”, cui corrisponde un **ammortamento in 8 anni**, ben al di sotto dei 15 anni previsti dall’Allegato 1 al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, senza alcuna specifica motivazione in merito, né alcuna correlazione con le attuali caratteristiche del parco veicolare di RT impiegato in esercizio, che presenta un’età media decisamente superiore (10, 8 anni) e ca. il 50% degli autobus con classe di emissione Euro 5 o inferiore (immatricolati quindi almeno da 10 anni).

Con riferimento alla “*Determinazione della compensazione*” (Schema 3), si ribadisce innanzitutto quanto anticipato in merito all’adeguamento della metodologia adottata dalla Provincia alle disposizioni della citata delibera n. 177/2024; in tale ambito, inoltre, si rileva che l’EA ha utilizzato un tasso di remunerazione del CIN, secondo il metodo del *Weight Average Cost of Capital (WACC)*, pari al 8,47%, come stabilito con la delibera n. 32/2024 del 7 marzo 2024, rendendosi **necessario un adeguamento al nuovo tasso** di cui all’Allegato “A” alla delibera n. 39/2025 del 6 marzo 2025, pienamente applicabile al caso *di specie*, pari al 5,40%.

5. Sul Piano di Accesso al Dato

La Provincia ha definito il Piano, in coerenza con quanto previsto dalla delibera n. 154/2019, rilevandosi tuttavia puntuali elementi di difformità, che dovranno essere oggetto di **integrazione nella RdA**:

- con riferimento al “*Servizio erogato*”, il Piano prevede che i dati acquisiti siano **riservati alla Provincia** e non disponibili a terzi; tale impostazione non pare pienamente condivisibile, nonché in contrasto con

quanto affermato dallo stesso EA nella RdA (cfr. pag. 50, punto 4), ove è prevista la “(r)ealizzazione di un sistema di informazione in real time all’utenza, utilizzando le informazioni trasmesse dal sistema AVM”, (concetto ribadito anche a pag. 54 e 55 del documento in esame);

- il Piano non prevede alcuna informazione in merito all’**accessibilità delle fermate alle PMR**; tenuto conto del fatto che “*pensiline e banchine di fermata sono di proprietà delle singole Amministrazioni Comunali che ne curano anche la manutenzione*” (RdA, pag. 46), si richiama quanto previsto dalla Misura 16, punto 16, della citata delibera n. 53/2024 relativamente alle modalità con le quali devono essere fornite al pubblico adeguate informazioni sullo stato delle infrastrutture e sul ripristino di eventuali criticità che ne pregiudichino l’utilizzo.

6. Sull’allocazione dei rischi

La Provincia ha definito l’allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento, ai sensi di quanto disposto dalla Misura 13 e dall’Allegato 4 della delibera n. 154/2019.

In tale ambito, l’EA ha individuato anche le misure di mitigazione atte a garantire il corretto andamento del CdS. Tuttavia, tale identificazione ha natura esclusivamente qualitativa, non essendo definite nella RdA specifiche soglie di applicazione delle misure, ma esclusivamente le azioni che la Provincia adotterà (e.g. monitoraggio dei ricavi e carichi per linea, dell’evoluzione della domanda, della velocità commerciale, del costo del personale da CCNL, del carburante/energia di trazione, ecc.).

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessaria un’**integrazione della RdA**, al fine di garantire piena coerenza con quanto disposto dal punto 4 della Misura interessata.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, sono rese le osservazioni di cui alla delibera n. 154/2019, fatti salvi gli ulteriori interventi che si renderanno opportuni in relazione a eventuali future determinazioni dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) negli ambiti di competenza. Si invita pertanto la Provincia a dare seguito a quanto espresso. Si ritiene in particolare opportuno che sia adeguatamente revisionata/integrata la RdA, ove necessario, intervenendo contestualmente sulle previsioni di cui alla correlata documentazione di affidamento e sui contenuti del futuro CdS *in house*.

Si segnala, infine, che il nuovo affidamento rientra nel campo di applicazione del citato d.lgs. 201/2022, ritenendo opportuno evidenziare gli obblighi disposti in capo all’EA dall’art. 31, commi 1 e 2, del decreto, con specifico riferimento alla “**relazione**” prevista dall’art. 14, comma 3, e alla “**deliberazione di affidamento alla società in house**” di cui all’articolo 17, comma 2, del medesimo decreto, che al momento **non risultano essere state oggetto di pubblicazione** sul sito *web* istituzionale della Provincia e sul “Portale Trasparenza dei servizi pubblici locali” dell’Autorità Nazionale Anticorruzione ([link](#)).

A fini di vigilanza e verifica del recepimento delle osservazioni formulate, una volta terminata la predisposizione della suddetta documentazione, si richiede la trasmissione della versione aggiornata della RdA e dello schema di CdS, completi di allegati, che dovranno altresì essere pubblicati sul sito *web* istituzionale della Provincia.

Ai sensi di quanto previsto dalla citata Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019, le presenti osservazioni sono pubblicate sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Con i migliori saluti.

Guido Improta

(firmata digitalmente ai sensi del d. Lgs. 82/2005)