

Il Segretario generale

Spett.le Comune di Enna
Area IV – Polizia Locale
“Polizia Urbana e Viabilità”

c.a. Ing. *Delfina VORIA*
PEC: protocollo@pec.comune.enna.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019 avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale su strada di competenza del Comune di Enna (rif. Vs. nota prot. n. 15806/2024 del 21 marzo 2025).

Esaminata la “Relazione di Affidamento” (di seguito: RdA), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera 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. 27696/2025, 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 15 maggio u.s.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio automobilistico urbano di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) afferente al Comune di Enna, per complessive **430.632 vett*km/anno ca. sviluppato dalle 8 linee automobilistiche**. La modalità di affidamento prescelta da codesto Comune, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: EA), è la **procedura di gara ad evidenza pubblica, in lotto unico**, con successiva stipula di un nuovo Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in regime di *net cost* della durata di 9 anni.

Con riguardo alla procedura di affidamento, si richiama l’attenzione di codesto Ente sui termini per la pubblicazione dell’avviso di pre-informazione di cui all’articolo 7, comma 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007¹ (di seguito: Regolamento (CE) n. 1370/2007): al riguardo, l’avviso risulta essere stato pubblicato il 16 ottobre 2024, con avvio previsto del servizio dal 1° aprile 2025, secondo tempistiche che non paiono rispettare l’anticipo di almeno un anno prima dell’inizio della procedura di gara previsto dalla disciplina richiamata.

Nel rispetto della citata delibera n. 154/2019 (vd. Annesso 8a), la RdA riporta la descrizione di:

- l’inquadramento dei servizi oggetto di gara;
- gli esiti della procedura di consultazione;
- la disciplina dei beni strumentali e del personale preposto all’erogazione del servizio;
- i requisiti di partecipazione degli operatori interessati alla procedura di affidamento;
- i criteri di aggiudicazione individuati dall’EA;
- gli obiettivi del nuovo CdS;
- i criteri di redazione del Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS) e i relativi schemi predisposti dall’EA;
- i contenuti e lo schema del Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD);
- la modalità di allocazione dei rischi tra le parti contrattuali interessate e la relativa matrice.

Contestualmente, codesto Comune ha trasmesso i seguenti documenti, allegati e parte integrante della RdA:

1. Delibera di Giunta Municipale n. 323/2022;
2. Determina dirigenziale n. 237 del 05/12/2022;

¹ Regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

U
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0047262/2025 del 15/05/2025
Firmatario: GUIDO IMPROTA

3. Avviso di pre-informazione n. 2024-OJS202-00625736;
4. Avviso di convocazione della consultazione;
5. Documento di consultazione;
6. Piano di accesso al dato (PAD);
7. Elenco del personale;
8. Condizioni Minime di Qualità (CMQ);
9. Matrice dei Rischi;
10. Schemi di PEFS, da ultimo aggiornati e trasmessi con nota acquisita al prot. ART n. 31609/2025 del 2 aprile 2025.

Alla luce dei contenuti della documentazione trasmessa, si osserva preliminarmente che la procedura avviata da codesto Comune rappresenta una significativa **innovazione rispetto all'assetto vigente**, con il superamento del sistema di proroghe dell'originaria concessione (trasformata in CdS nel 2007), protrattesi ben oltre i termini previsti dalla legislazione euro-unitaria. Con il nuovo affidamento tramite gara sarà possibile **superare le attuali asimmetrie** informative e **perseguire nel tempo obiettivi** di efficacia, efficienza e qualità, anche grazie all'adozione delle misure regolatorie e dei relativi strumenti operativi approvati dall'Autorità, migliorando i risultati di *performance* del servizio che, al momento, risultano piuttosto sconcertanti e basati su pochi dati disponibili, condizionando la completezza dei contenuti della RdA oggetto di osservazioni (*infra*).

1. Sul servizio di TPL interessato

Il nuovo affidamento prevede il sostanziale mantenimento dell'attuale ammontare del servizio di TPL, sulla base di quanto si desume dall'avviso di preinformazione e non essendo rinvenibili nella RdA elementi in merito a eventuali modifiche dell'assetto operativo dei servizi. Tale scelta è stata adottata nonostante le *performance* di esercizio non siano soddisfacenti, considerato che il *load factor* medio nel 2024 è risultato pari a 8,8% – con un minimo di 3,4% sulla linea 1 e un massimo di 27% sulla linea 3.

Peraltro, non essendo stati forniti nella RdA elementi **esaustivi sulle attuali prestazioni conseguite dal gestore uscente** (di seguito: GU) **SAIS** – con particolare riferimento alla qualità erogata e percepita dagli utenti e all'efficienza, in termini di *coverage ratio* – nonché dati di *shift* modale utili a valutare le preferenze di mobilità degli utenti, non risulta chiaro se il Comune abbia considerato tali aspetti al fine di valutare l'attrattività del servizio per gli utenti e, conseguentemente, per le imprese potenzialmente interessate a partecipare alla procedura di gara. In esito a tali valutazioni il Comune avrebbe potuto rivedere il perimetro del servizio, prevedendo l'erogazione dello stesso con soluzioni innovative al fine di renderlo maggiormente efficace nel soddisfare la domanda e di realizzare una gara contendibile.

Peraltro, si rileva che nelle previsioni del nuovo CdS, come desumibile dal PEFS predisposto dall'EA (*infra*), il *coverage ratio* atteso dal futuro affidamento sia pari a ca. il 27% (rapporto tra ricavi da traffico e totale costi operativi), a fronte, come sopra riportato, di un attuale *load factor* mediamente inferiore al 10%. Tale scostamento necessita di un adeguato approfondimento e chiarimento nella RdA.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessario che codesto Comune:

- **integri da subito la RdA** con le informazioni mancanti, colmando le attuali carenze anche tramite specifiche richieste di trasmissione dei dati presso il GU; al riguardo, infatti, occorre che l'EA metta a disposizione informazioni sul servizio attuale (*supra*) il più possibile complete a beneficio degli operatori del settore, considerato peraltro che non sono state effettuate analisi di contendibilità finalizzate a individuare *ex ante* le imprese potenzialmente interessate a partecipare alla gara;
- **definisca, già in sede di documentazione di gara, i presupposti per una (innovata) programmazione dei servizi**, al fine di rispondere in maniera efficace alle esigenze di domanda, con l'introduzione di soluzioni innovative/alternative (ad esempio, a chiamata, tramite *app*) in luogo dei servizi di linea tradizionali con percorsi e orari/frequenze predefiniti, individuando le linee sulle quali tale intervento potrebbe risultare

maggiormente utile sulla base dei livelli di *load factor* rilevati, **anche prevedendo la possibilità di formulare proposte in tal senso nell'ambito delle offerte dei partecipanti;**

- definisca, pertanto, nella documentazione di gara adeguati **criteri-guida delle proposte migliorative del programma di esercizio** che i partecipanti alla gara dovranno predisporre, specificando i vincoli e gli elementi “minimi” non derogabili, nonché fornendo i dati e le informazioni di supporto disponibili, in relazione a titolo esemplificativo e non esaustivo a: integrazione dell’offerta di TPL con altre soluzioni di mobilità presenti (anche di tipo *sharing mobility*), sviluppo del servizio tenendo conto anche delle presenze turistiche che interessano il territorio, progettazione di soluzioni flessibili, di cui al punto precedente;
- preveda nel nuovo CdS specifici obblighi in capo all’IA di rilevazione e trasmissione periodica dei dati relativi (almeno) a **passenger trasportati, ricavi da traffico, load factor e coverage ratio**, opportunamente disaggregati per singola linea e ove possibile per fasce orarie (punta e morbida) e giorni della settimana (feriale, festivo), **integrando conseguentemente il PAD** per gli aspetti non coperti dalla versione trasmessa; con riferimento specifico alle “frequenzazioni” occorre che nel PAD sia previsto, oltre all’effettuazione di due indagini per anno contrattuale, anche l’utilizzo di conta-passeggeri (*infra*) che possono fornire dati continuativi affinché l’EA disponga di un quadro completo dell’efficacia del servizio;
- per lo stesso motivo, fermo restando la necessità che tutto il servizio offerto sia puntualmente rilevato e monitorato, anche ai fini della rendicontazione economica e della verifica della corretta esecuzione di quanto previsto dal CdS, la documentazione di gara dovrà **prevedere chiare indicazioni in merito alla minima dotazione di bordo dei veicoli, almeno in termini di sistemi AVM e conta-passeggeri**, rispetto ai quali i concorrenti potranno presentare proposte aggiuntive e migliorative oggetto di valutazione in sede di gara; in coerenza, **il CdS dovrà contenere adeguate clausole volte a verificare e incentivare il buon funzionamento di tale strumentazione**, anche attraverso adeguati indicatori e penali contrattuali a carico dell’IA;
- utilizzi i dati raccolti, di cui al punto precedente, per individuare i collegamenti caratterizzati da livelli meno significativi di efficacia, in termini di passeggeri trasportati e *load factor*, e **adottare nel periodo di vigenza del CdS eventuali soluzioni alternative/innovative di mobilità**, maggiormente flessibili e modulabili in funzione dell’effettivo andamento della domanda, quali ad esempio servizi di trasporto “a chiamata”, in aggiunta a quanto sarà posto a base di gara o definito nella proposta presentata dall’IA in sede di gara; allo scopo, nei limiti consentiti dall’ordinamento, il nuovo CdS dovrà includere specifiche **clausole di flessibilità**.

Obiettivo principale di tali previsioni dovrà essere lo sviluppo di un servizio idoneo a soddisfare al meglio la domanda di mobilità e le esigenze espresse dal territorio, raggiungendo adeguate **prestazioni di efficienza ed efficacia** dell’offerta, che al momento non paiono pienamente soddisfacenti, alla luce dei dati resi disponibili, o non valutabili stante la mancanza di informazioni/rendicontazioni di dettaglio.

2. Sulla disciplina dei beni strumentali

L’assetto definito da codesto Comune configura una significativa necessità per l’IA di rivolgersi al mercato, o di ricorrere a mezzi/infrastrutture di previgente proprietà, per rendere disponibili gli *asset* utili allo svolgimento del servizio (autobus, depositi e altri cespiti), dal momento che i beni di proprietà di SAIS sono tutti qualificati come “commerciali”.

Pertanto, è necessario che l’EA stabilisca, e renda noto nel bando di gara, un **congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione e quella di avvio del servizio**, per garantire all’IA i tempi necessari per la definizione/attuazione di tali adempimenti (acquisizione materiale rotabile e beni immobili, installazione paline, ecc.), anche **mettendo in atto opportune azioni finalizzate a favorire il reperimento dei beni necessari all’effettuazione del servizio** da parte dell’impresa che risulterà aggiudicataria, in coerenza con quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019.

Con particolare riferimento al **materiale rotabile**, si ritiene necessario che nella RdA codesto Ente:

- confermi la qualifica di “indispensabili” relativa ai 4 autobus che hanno ricevuto un contributo pubblico pari all’80% del costo di acquisto, specificando le relative modalità di trasferimento e chiarendo le modalità di calcolo del valore di subentro, in coerenza con quanto previsto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019;
- specifichi se prevede di rendere disponibili risorse pubbliche per l’acquisto dei 10 autobus di cui l’IA dovrà dotarsi per lo svolgimento del servizio e dei sistemi tecnologici di gestione e monitoraggio, tema non oggetto di specifica trattazione nella RdA.

Con riferimento al deposito, attualmente in *leasing* all’*incumbent*, che risulta essersi dichiarato indisponibile a un eventuale subentro, e che l’EA ha classificato come bene commerciale, **si ritiene necessario** che il Comune individui chiaramente nella documentazione di gara i **requisiti minimi del deposito di cui la futura IA dovrà dotarsi**, non specificati nella RdA.

In tale ambito, considerato che nella RdA è riportato che sono “*presenti forme alternative di aree che possono essere destinate alla medesima funzione*”, senza specificarne né l’ubicazione, né la natura/caratteristiche, si ritiene opportuno che l’EA approfondisca la presenza/disponibilità sul territorio interessato di tali *asset*, al fine di definire un adeguato set informativo a beneficio delle imprese partecipanti alla gara.

Con riferimento alle paline, di proprietà del GU che non si è reso disponibile a metterle a disposizione e che quindi l’EA ha classificato come beni commerciali, si ritiene necessario che il Comune:

- **verifichi se effettivamente tutte le paline sono utilizzate in modo promiscuo con i servizi extraurbani di SAIS** e, in caso contrario, verifichi presso l’*incumbent* la disponibilità alla messa a disposizione di quelle utilizzate in modo esclusivo per il servizio urbano, anche il fine di evitare inutili duplicazioni di paline e un incremento dei tempi necessari all’IA per l’avvio del nuovo servizio;
- **definisca il set “minimo” di dotazioni delle fermate/banchine** sulla base delle condizioni attuali, fermo restando la possibilità per ogni concorrente di formulare proposte di miglioramento in relazione, ad esempio, a strumenti di informazione digitale;
- **garantisca l’accesso alle banchine/fermate**, al fine consentire gli allestimenti in capo all’IA che si renderanno contrattualmente necessari, in quanto previsti in sede di gara o proposti nella relativa offerta;
- nella definizione dell’avvio del servizio (*supra*), **tenga conto anche del tempo richiesto all’IA per l’eventuale installazione delle nuove paline e l’attrezzaggio delle banchine.**

Si ritiene pertanto necessaria un’opportuna **integrazione della RdA**, anche tenuto conto del tempo utile ad adeguare le fermate con le dotazioni richieste/previste e dei potenziali effetti economici sull’esecuzione del servizio derivanti da condizioni di degrado di tali cespiti e conseguenti oneri manutentivi in capo all’IA.

Per quanto riguarda gli **altri beni per l’effettuazione del servizio (AVM, validatori, supporti ITS)**, si ritiene necessario che il Comune nella documentazione di gara e, ove possibile, integrando anche la RdA:

- **chiarisca se le dotazioni di bordo (AVM, validatori, ecc.)** dei 4 autobus oggetto di contribuzione pubblica sono soggette al medesimo vincolo di reversibilità che sussiste sui veicoli e, conseguentemente, saranno trasferite unitamente ai mezzi stessi;
- **individui chiaramente le caratteristiche** di tali beni **includendo**, oltre ai già citati AVM, validatori, supporti ITS, **anche i conta-passeggeri**, necessari per consentire una rilevazione continuativa delle frequentazioni dei servizi (*supra*).

3. Sulla disciplina del personale

In relazione alla **clausola sociale**, dai dati resi disponibili dal GU, l’EA ha individuato il perimetro del personale di SAIS attualmente preposto allo svolgimento del servizio di TPL in oggetto e quantificato il personale necessario allo svolgimento del servizio oggetto di futuro affidamento. Tuttavia, al momento, non è ancora nota la disponibilità del personale del GU interessato al trasferimento alla futura IA.

Pertanto, nel rispetto delle disposizioni normative e regolatorie vigenti, di cui in particolare alla Misura 21 della delibera n. 154/2019, **è necessario che il Comune chiarisca tale aspetto**, coinvolgendo le Organizzazioni

Sindacali di riferimento, al fine di individuare chiaramente il personale di SAIS che **sarà oggetto di trasferimento alla nuova IA**, integrando opportunamente la RdA e fornendo, in sede di gara, tutte le informazioni previste dall'**Annesso 6** alla delibera n. 154/2019 (Tabella 3, sezione "*Personale da trasferire*").

4. Sui requisiti di partecipazione

In relazione ai **requisiti di partecipazione** alla gara, di cui gli operatori dovranno essere in possesso, individuati nella RdA, si rilevano alcuni aspetti da chiarire o meglio specificare; pertanto, occorre che codesto Comune:

- sulla *capacità economico-finanziaria*, preveda, ai fini del calcolo del fatturato globale medio annuo riferito a tre esercizi finanziari disponibili, la possibilità di scegliere tre esercizi anche non consecutivi nell'ultimo quinquennio, al fine di tener conto dell'impatto pandemico negli anni 2020-2022;
- sulla *capacità economico-finanziaria*, inserisca anche il requisito previsto dal d.l. 50/2017 all'art. 48, comma 7, lett. b, oltre che dalla Misura 19, punto 2, della delibera n. 154/2019, relativamente al possesso di un patrimonio netto pari al 15% del corrispettivo;
- sulla *capacità tecnico-professionale*, chiarisca in che modo debba essere individuato il "*precedente triennio negli ultimi dieci anni dalla data di indizione della procedura di gara*", in quanto non è chiaro se l'EA intenda riferirsi all'ultimo triennio oppure se possa essere scelto un triennio negli ultimi dieci anni e se esso debba essere composto da anni consecutivi; specificare chiaramente in che modo debba essere inteso il requisito, ovvero se, con la produzione media annuale del servizio da affidare, debba essere confrontato il volume di produzione complessivo del triennio oppure il valore medio del triennio considerato.

5. Sui criteri di aggiudicazione

In relazione ai **criteri di aggiudicazione**, la trattazione proposta nella documentazione resa disponibile **non risulta esaustiva** in quanto l'EA ha individuato gli aspetti tecnici che saranno oggetto di valutazione, come previsto dalla Misura 20 della delibera n. 154/2019, **ma non ha determinato alcuna modalità di ponderazione degli stessi**, indicando che tali specificazioni saranno rese disponibili nella documentazione di gara.

Non è pertanto possibile, allo stato attuale, esprimere valutazioni di merito, salvo osservare la coerenza dei criteri individuati con quanto previsto dalla regolazione vigente.

6. Sugli obiettivi del CdS

Analogamente a quanto indicato sui criteri di aggiudicazione, anche per gli **obiettivi del CdS in termini di KPI di efficacia ed efficienza** la RdA propone una trattazione qualitativa, riportando le definizioni di cui alla delibera n. 154/2019, senza esplicitare i valori iniziali – che l'EA intende assumere pari a quelli proposti dall'IA in sede di offerta – e senza stabilire livelli obiettivo da raggiungere, specificando l'intenzione di porre maggiore attenzione agli aspetti di qualità del servizio. Inoltre, per quanto riguarda le modalità di monitoraggio, il Comune ritiene che non siano necessarie specifiche rendicontazioni in quanto gli elementi che intervengono nel calcolo dei KPI vengono rilevati nell'ambito di altre rendicontazioni (ad esempio, contabilità regolatoria).

Su tali aspetti **si ritiene necessario che il Comune stabilisca il valore iniziale dei KPI**, considerato che i risultati che saranno raggiunti nel corso del prossimo affidamento non dovrebbero quantomeno risultare inferiori a quelli del CdS vigente, e **lasciare all'offerta dei partecipanti alla gara la proposta dei livelli (migliorativi rispetto a quelli iniziali) da raggiungere** nel corso del periodo di durata contrattuale. Per quanto riguarda il sistema di monitoraggio, si raccomanda all'EA di porre particolare attenzione alla verifica dei livelli raggiunti per i KPI, prevedendo apposite misure in tal senso, considerato altresì che i risultati di efficacia ed efficienza dei servizi attuali non sembrano soddisfacenti.

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, il CdS in oggetto non rientra nell'ambito applicativo di cui alla delibera ART n. 53/2024 del 18 aprile 2024, ai sensi del punto 6 lettera b) della Misura 1². Pertanto, valutando positivamente l'aver assunto a riferimento la richiamata delibera n. 53/2024 per l'individuazione di fattori e indicatori di qualità da inserire nel CdS, **si ribadisce comunque la necessità che il Comune implementi un monitoraggio stringente**, la cui definizione è al momento rinviata al CdS, prevedendo l'invio dei dati a cadenza periodica, in modo da disporre di informazioni utili e tempestive per garantire quei maggiori livelli di qualità che sono indicati come aspetti che l'EA intende privilegiare.

Con l'occasione, **si raccomanda altresì di prevedere indicatori di qualità anche per quanto riguarda l'integrazione modale** – tenendo conto del modo in cui le scelte programmatiche dell'EA sul tema si riflettono sugli obblighi in capo all'IA inseriti nel PdE – **e per quanto riguarda la sostenibilità ambientale** – in quanto gli aspetti considerati per l'offerta di gara non esauriscono la previsione di CMQ sul tema.

7. Sui criteri di predisposizione del PEFS

In merito al **PEFS** si osserva, in primo luogo, che il periodo di riferimento utilizzato nella versione trasmessa con la RdA (1° aprile 2025-31 marzo 2034), deve essere aggiornato considerando le tempistiche per lo svolgimento della procedura di gara, per le quali non è possibile che il servizio sia avviato nel rispetto delle scadenze inizialmente ipotizzate dal Comune e ormai già superate.

Nell'apprezzarsi la sostanziale coerenza della metodologia adottata con la disciplina regolatoria vigente, anche in tema di riequilibrio periodico del CdS – di cui alle Misure 14, 22 e 26 della delibera n. 154/2019 – si evidenziano puntuali elementi di valutazione, che dovranno essere oggetto di adeguata **integrazione nella RdA**:

- in relazione ai **ricavi da traffico**, **si raccomanda di indicare un metodo per l'aggiornamento delle tariffe in linea con quanto previsto dalla Misura 27** – applicando il metodo del *price-cap* oppure un metodo alternativo purché funzionale al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio – e di **chiarire se la Linea 4 sia fruibile gratuitamente** come pare potersi dedurre dalla Determinazione Dirigenziale n. 237 del 5/12/2022 e di quanto pubblicato sul sito *web* del Comune; su tali aspetti, **si prospetta una criticità per la predisposizione dei PEF degli offerenti**, considerato che nella RdA è indicato che non sono previsti aggiornamenti delle tariffe durante i 9 anni di durata contrattuale e che non risultano disponibili analisi di domanda potenziale; su quest'ultimo punto, si raccomanda per il futuro l'effettuazione di analisi di domanda, anche potenziale e debole, da parte del Comune;
- relativamente al **costo del personale**, occorre chiarire se sia stato calcolato considerando l'ultimo aggiornamento del CCNL di recente intervenuto;
- **sul metodo per la determinazione del margine di utile, dagli schemi di PEFS da ultimo trasmessi risulta verificata la condizione per l'applicazione della modalità alternativa al WACC**; tuttavia, **nella RdA il tema non risulta adeguatamente trattato, né motivata la scelta del metodo per il calcolo del margine di utile** come è previsto dal punto 5 della Misura 17 della delibera n. 154/2019, facendo quindi presumere che l'EA intenda scegliere la metodologia ordinaria per il calcolo del margine di utile. Pertanto, ricordando come in sede di gara non vada esposto il PEFS ma solamente il corrispettivo a base d'asta, **il Comune**

² Il punto citato così recita “Le Misure di cui al presente atto regolatorio non si applicano: [...] b) ai CdS che rientrano nelle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del Regolamento (CE) 1370/2007 stipulati nei tre anni successivi alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio”. Il richiamato paragrafo del Regolamento individua le seguenti soglie che rilevano nel caso di *specie*: servizi di trasporto pubblico passeggeri inferiori a 300.000 chilometri/anno che diventano 600.000 chilometri/anno nel caso di affidamento ad imprese con non più di 23 veicoli stradali in esercizio. Sebbene nel Regolamento (CE) 1370/2007 tali soglie siano correlate al caso di affidamento diretto a piccole-medie imprese, la *ratio* della deroga disposta dalla citata misura mediante il generale richiamo delle summenzionate soglie senza specificazione della modalità di affidamento è la limitazione dell'impatto dell'Atto regolatorio sugli affidamenti di piccola entità per il primo triennio di applicazione delle misure della delibera. L'applicabilità delle richiamate soglie al CdS è peraltro confermata anche dalla lettera della Misura che fa riferimento “ai CdS che rientrano nelle soglie”.

deve chiarire nella RdA la metodologia applicata per il calcolo del margine di utile, anche in relazione al conseguente diverso impegno di risorse necessarie che la metodologia alternativa al WACC determina;

- si rileva, infine, un mero errore espositivo nella sezione della RdA dedicata a illustrare il confronto fra i costi operativi derivanti dal PEFS predisposto dall'EA e il costo "standard" del TPL, ricavato adottando la metodologia di calcolo ex d.m. 157/2018, laddove si afferma che *"(i)l risultato porta, valutando il ricavo unitario utilizzato nel PEFS, alla stima di un corrispettivo unitario senza iva di 5,09 euro/km"*. Tale valore, infatti (applicando la formula prevista dal decreto), corrisponde al costo *standard*, al lordo dei ricavi rendicontati e non al *"corrispettivo unitario"*. Si rende pertanto necessaria una rettifica in merito della RdA.

8. Sul Piano di Accesso al Dato

Il Comune ha definito i contenuti del PAD in sostanziale coerenza con quanto previsto dalla delibera n. 154/2019. Si raccomanda al Comune di integrare il PAD come di seguito indicato:

- con riferimento alle "frequenzazioni", viste le ridotte *performance* del servizio vigente e tenendo conto dell'auspicabile diffusione dei conta-passeggeri sul materiale rotabile, di **prevedere nel PAD anche forme di rilevazione diversa rispetto alle due indagini annuali attualmente previste**;
- di inserire nel PAD i **livelli degli obiettivi di qualità e dei KPI di efficacia ed efficienza**, anche in considerazione di quanto previsto dall'art. 31, comma 4, del d. lgs. 23 dicembre 2022, n. 201.

9. Sulla Matrice dei rischi

Si ritiene necessario che codesto Comune integri la RdA e la documentazione di gara **specificando in maniera più dettagliata le misure di mitigazione previste con riferimento alla contrazione della domanda di servizio**, per gli effetti derivanti dall'applicazione di adeguamenti tariffari e quelli correlati a modifiche dell'esercizio stabilite dall'EA, in quanto risultano definite in maniera generica.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, sono rese le osservazioni di cui alla delibera n. 154/2019, con l'invito a dare seguito a quanto espresso **integrando**, ove richiesto, **la RdA e/o la documentazione che disciplinerà la procedura di affidamento** in oggetto.

Si rammenta che, ai sensi della Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019, la versione definitiva della RdA dovrà essere **pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA**, dandone riscontro all'Autorità, e che, ai sensi della Misura 14, punto 3, della medesima delibera, il Comune dovrà rendere noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEFS, senza ostensione dei relativi schemi predisposti.

Si segnalano, infine, gli obblighi di pubblicazione previsti in capo all'EA dall'art. 31, commi 1 e 2, del d.lgs. 201/2022.

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)