

Il Segretario generale

All'Ente di Governo del trasporto pubblico locale
del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia
Ufficio periferico presso la Città metropolitana di Venezia
Area Mobilità – Servizio trasporti e autoparco
c.a. *Dott.ssa Barbara MEROTTO*
PEC: trasporti.cittametropolitana.ve@pecveneto.it

Oggetto: Osservazioni sull'aggiornamento della "Relazione di Affidamento" ex delibera n. 154/2019, aventure ad oggetto i servizi extraurbani/interregionali di collegamento tra Venezia ed i comuni del bellunese e del Trentino – procedura di gara a lotto unico.
(rif. Vs. nota prot. n. 2025/55663 del 13/08/2025).

U
Esaminato l'aggiornamento della "Relazione di Affidamento" (di seguito: RdA aggiornata), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: delibera n. 154/2019) e trasmessa con la Vs. nota in oggetto, acquisita al prot. ART n. 68943/2025 in pari data, come da ultimo rettificata con nota acquisita al prot. ART n. 79190/2025 del 30/09/2025, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell'Autorità in data 9 ottobre c.a.

La documentazione in esame (RdA aggiornata e relativi allegati) costituisce la revisione di una precedente RdA predisposta dall'EdG nell'ottobre 2023, già oggetto di istruttoria degli Uffici dell'Autorità, resasi opportuna in relazione al mutato quadro regolatorio delineatosi nel 2024 e, in particolare, a seguito dell'entrata in vigore delle delibere nn. 64/2024 del 15 maggio 2024 e 177/2024 del 29 novembre 2024; il nuovo assetto ha portato a una significativa modifica del Piano Economico-Finanziario simulato originariamente predisposto dall'EA (di seguito: PEFS), nonché di alcuni elementi della procedura di affidamento correlati, quali gli obiettivi del Contratto di Servizio (di seguito: CdS) e il relativo sistema di monitoraggio, il Piano di Accesso al Dato e l'allocazione dei rischi. Contestualmente alla RdA aggiornata, l'EdG ha reso disponibile anche il relativo schema del nuovo CdS (di seguito: Schema CdS).

La RdA aggiornata è stata approvata con deliberazione dell'Assemblea dell'EdG n. 6/2025 dell'8 agosto 2025 e contestualmente pubblicata (priva di allegati) sul sito web istituzionale dell'EA, per farne parte integrante ([link](#)).

I servizi di trasporto pubblico locale in oggetto (di seguito: TPL), attualmente eserciti dall'impresa di TPL "Brusutti s.r.l." (di seguito: GU) con contratto in proroga sino al 31 dicembre 2025, afferiscono all'unità di rete del Veneto centromeridionale, di competenza di codesto Ente di Governo, che riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: EdG o EA).

Il nuovo affidamento prevede il sostanziale mantenimento dell'attuale perimetro dei servizi di TPL interessati, costituito da 3 autolinee (Venezia – Canazei/BL, Venezia – Caprile/BL e Venezia – Falcade/BL), per una percorrenza complessivamente pari a ca. 157.000 vett*km/anno; in tale ambito, l'EA bandirà una procedura competitiva, mediante gara aperta, per affidare il nuovo CdS, che avrà durata pari a 9 anni.

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

1. Sulla disciplina dei beni strumentali e del personale

Dalla RdA aggiornata emerge l'indisponibilità del GU a privarsi dei beni di proprietà utilizzati per lo svolgimento dei servizi di TPL in oggetto, nonché a trasferire alla futura Impresa Affidataria (di seguito: IA) i dipendenti attualmente preposti.

Il ridotto perimetro dei servizi limita tuttavia l'effetto di tale indisponibilità, in termini di potenziali barriere all'ingresso per i futuri partecipanti alla gara, tenuto conto del numero esiguo di *asset/risorse coinvolte*, reperibili sul mercato se non già a disposizione degli operatori interessati.

In tale ambito, tuttavia si rileva un'incoerenza all'interno della documentazione trasmessa, con riferimento alla **disciplina del materiale rotabile** strumentale ai servizi di TPL in oggetto:

- nella RdA aggiornata (pag. 11) si afferma che il GU *“non intende cedere alcun mezzo”*, incluso il veicolo acquisito con finanziamenti pubblici non ammortizzati, per il quale *“si configura il caso di cui al comma 4 (rectius: comma 6) della Misura 6 della delibera ART 154/2019”*, ossia la restituzione da parte del GU delle quote di contributo pubblico non ammortizzate, riferite agli anni residui di vita utile del mezzo interessato;
- per contro, il documento rubricato *“PEF Simulato e relazione accompagnatoria”* (di seguito: Relazione PEFS, Allegato 2 alla RdA aggiornata) riporta che *“uno dei quattro veicoli necessari ad erogare il servizio verrà ceduto dal gestore uscente”* (pag. 21), con riferimento proprio al summenzionato veicolo co-finanziato, per il quale nella Relazione PEFS è stimato uno specifico valore contabile, al netto del contributo residuo, a fini di calcolo del relativo ammortamento.

I suddetti contenuti non sono conciliabili e, pertanto, la RdA dovrà essere allineata e corretta, tenendo comunque presente che l'applicabilità al caso *di specie* del citato comma 6 della Misura 6 della delibera n. 154/2019 è subordinata a una specifica *“previsione nel CdS vigente, in disposizioni di legge o nell'atto di finanziamento, che consenta il mantenimento di beni finanziati in capo al GU”*.

Con riferimento alla **clausola sociale**, rilevata l'indisponibilità del GU a privarsi di qualsiasi dipendente oggi preposto allo svolgimento dei servizi in oggetto, al netto di eventuali trasferimenti su base volontaria, si evidenzia come le attività di approfondimento svolte dall'EA con il coinvolgimento delle Organizzazioni Sindacali (di seguito: OO.SS.) non abbiano portato ad alcun effettivo riscontro; in tale ambito, la RdA non chiarisce se le OO.SS. abbiano adeguatamente sondato i lavoratori interessati in merito a tale possibilità, rendendosi opportuna un'adeguata integrazione del documento in esame.

2. Sui criteri di redazione del PEFS

L'EdG ha adottato gli schemi di PEFS di cui al vigente Annesso 5 della delibera n. 154/2019 (di seguito: Schemi ART), adeguando in particolare le proprie valutazioni in materia di determinazione del margine di utile ragionevole (MUR) a quanto disposto dalla citata delibera n. 177/2024.

A fini di predisposizione del PEFS, l'EA ha applicato specifiche ipotesi previsionali, basate in parte sulle prestazioni pregresse dei servizi di TPL interessati (dati forniti dal GU) e in parte su *benchmarking* di settore, anche su scala locale.

In tale ambito, con riferimento ai **ricavi da traffico** (Relazione PEFS, Titoli 4 e 6), oltre a rilevarsi un lieve disallineamento tra i valori riportati nelle tabelle di pag. 28 e quelli esposti nel *“Conto Economico Regolatorio”* di pag. 30, l'EdG ha stimato un **significativo incremento degli introiti** nel periodo di validità del nuovo CdS, derivante dalla previsione di un rilevante aumento di passeggeri (sia di carattere strutturale, sia correlato ai Giochi Olimpici invernali del 2026) e dall'adozione di un piano di adeguamento a cadenza triennale delle tariffe (*infra*).

Tale obiettivo pare particolarmente ambizioso, nonché potenzialmente impattante sulla sostenibilità del nuovo affidamento; pertanto, si ritiene necessario che l'EA, nell'ambito del sistema di monitoraggio già pianificato (di cui al documento trasmesso in Allegato 3 alla RdA aggiornata), preveda specifiche e costanti **verifiche del load factor e del coverage ratio** delle linee oggetto di affidamento, ai fini di valutarne l'effettiva

redditività e il raggiungimento dei relativi *target* di efficacia/efficienza preposti, adottando ove ritenuto necessario soluzioni atte a garantire il permanere delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del CdS.

Con specifico riferimento alle **tariffe** applicabili, l'EdG ha previsto un adeguamento periodico, al termine di ogni periodo regolatorio (3 anni), che tiene conto del metodo del *price-cap* di cui alla Misura 27 della delibera n. 154/2019, basato sul conseguimento di ponderati obiettivi di qualità, in termini di sostenibilità ambientale, *load factor*, sicurezza e regolarità (Relazione PEFS, pagg. 8-10).

In considerazione di tale previsione, si ritiene opportuno che l'EA verifichi, in corrispondenza di ciascun adeguamento pianificato, che i (futuri) **coefficienti d'incremento tariffari siano coerenti** con l'applicazione del metodo del *price-cap*, con particolare riferimento all'effettivo raggiungimento dei miglioramenti attesi degli indici di qualità erogata.

Nel medesimo ambito, si evidenzia infine come l'EdG abbia previsto un'indicizzazione dei costi adottando un **tasso inflativo** di piano pari al 1,7% per il periodo 2026-2028 (media) e 1,5% per gli altri anni di vigenza del CdS. Alla luce di tale *assumption*, non propriamente in linea con le più recenti proiezioni economiche (vd. "Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029", [link](#)), si invita l'EA a valutare l'opportunità d'integrare il sistema di monitoraggio previsto (Allegato 3 alla RdA aggiornata) con specifiche **verifiche dell'andamento dei costi** dei fattori di produzione e del personale, da svolgersi almeno a cadenza annuale, al fine di adottare appropriate misure di mitigazione in caso di scostamenti significativi rispetto alle previsioni del PEFS (vd. successivo § 4).

Inoltre, sempre con riguardo all'impatto dell'inflazione sull'applicazione degli Schemi ART, nell'ultima versione della Relazione PEFS trasmessa è stata introdotta la previsione di indicizzazione del corrispettivo chilometrico, a partire dal primo anno del secondo periodo regolatorio, qualora "l'indice ISTAT FOI superi del cinquanta per cento (50%) il valore [...] assunto nel PEF Simulato di gara" (pagg. 6-7). Tale previsione non risulta pienamente coerente con il quadro regolatorio vigente, dovendosi eventuali scostamenti tra valori consuntivi e preventivi rilevare nell'ambito della verifica dell'equilibrio economico-finanziario con il conseguente aggiornamento delle singole poste interessate dalle variazioni, sulla base di quanto stabilito nella matrice dei rischi. Anche nei periodi regolatori successivi al primo, infatti, il corrispettivo applicato dovrà derivare esclusivamente dall'impiego degli Schemi ART e non dall'applicazione di indici di rivalutazione alle compensazioni previamente determinate.

3. Sul Piano di Accesso al Dato

L'EdG ha predisposto un Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD) in coerenza con quanto previsto dalla delibera n. 154/2019, trasmesso in allegato alla RdA aggiornata (Allegato 4).

In tale ambito, si rileva come all'interno del PAD **non sia definita alcuna penale** da adottarsi in caso di incompleta, mancata o ritardata messa a disposizione dell'informazione, con specifico riferimento alle attività e responsabilità riconducibili all'IA; pertanto, si ritiene opportuno che l'EA integri adeguatamente i contenuti della documentazione interessata, anche in coerenza con quanto previsto dal futuro CdS (vd. Schema CdS, art. 38, comma 3).

4. Sull'allocazione dei rischi

Secondo quanto disposto dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, l'EdG ha definito l'allocazione tra le parti (EA e IA) dei rischi derivanti dall'esecuzione dei servizi di TPL in oggetto, adottando una specifica matrice, conforme al modello vigente di cui all'Annesso 4 della medesima delibera.

All'interno della matrice sono, *inter alia*, individuate le misure di mitigazione dei rischi allocati, la cui trattazione ha tuttavia caratteristiche esclusivamente qualitative, **non essendo definite specifiche "soglie di applicazione"**, come previsto dal punto 4 della citata Misura 12. Si ritiene pertanto necessaria un'integrazione della matrice predisposta, con particolare riferimento ai rischi operativi da traslare in capo

all'IA (e.g. variazione del prezzo dei fattori di produzione), garantendo opportuna coerenza e coordinamento con quanto previsto dal PEFS (*supra*) e dal futuro CdS (vd. Schema CdS, art. 19).

Nel medesimo ambito, si evidenzia inoltre che nella matrice dei rischi non è riportata alcuna misura di mitigazione con riferimento al *driver* “Finanziario” per “Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA”, in merito al quale è specificato che “*non ricorre la fattispecie*” (pag. 3). Tale impostazione pare incoerente con quanto previsto dall'art. 13 dello Schema CdS (pag. 32), ove è disposto il riconoscimento automatico degli interessi di legge in caso di “*ritardata liquidazione delle compensazioni monetarie, per cause non imputabili all'Affidatario*” (pag. 32). Si ritiene pertanto opportuno un allineamento dei contenuti della documentazione interessata.

5. Sugli altri aspetti della procedura di affidamento

Nella RdA aggiornata non risultano oggetto di specifica trattazione i **requisiti** che l'EA ha previsto a carico degli operatori ai fini di partecipare alla procedura di affidamento in oggetto; in merito è meramente rappresentato che “*non sono previsti requisiti aggiuntivi per la partecipazione alla gara*” (pag. 4).

Analogamente, nella RdA aggiornata non è riportata alcuna descrizione/menzione dei **criteri di aggiudicazione** che saranno adottati per la valutazione delle offerte di gara.

Pertanto, gli attuali contenuti della documentazione resa disponibile **non consentono di esprimere alcuna valutazione** in merito agli elementi di regolazione interessati.

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, adeguando opportunamente la RdA aggiornata e/o la correlata documentazione di gara (disciplinare di affidamento, capitolato tecnico, schema di CdS).

A fini di vigilanza e verifica del recepimento delle osservazioni formulate, una volta terminata la revisione, si richiede la **trasmissione della versione aggiornata dei suddetti documenti, completi di allegati, che dovranno altresì essere pubblicati sul sito web istituzionale dell'EdG**. Al riguardo, si rammenta che, ai sensi della Misura 14, punto 3, della delibera n. 154/2019, l'EA deve rendere noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF, senza pubblicazione dei relativi schemi predisposti.

Si segnala che il nuovo affidamento rientra nel campo di applicazione del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, in riferimento al quale, al momento, la versione aggiornata della “**relazione**” **prevista dall'art. 14, comma 3, del decreto** **non risulta essere stata pubblicata** sul “Portale Trasparenza dei servizi pubblici locali” dell'Autorità Nazionale Anticorruzione ([link](#)), secondo quanto previsto dall'art. 31, comma 2, del decreto.

Con l'occasione si evidenzia altresì che la procedura di affidamento dei servizi in oggetto rientra nei presupposti di cui all'art. 9, comma 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (“*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*”) e ricade pertanto nell'ambito applicativo delle verifiche di competenza dell'Autorità, di cui al comma 3 del medesimo articolo. A tal proposito, si rimanda alla delibera dell'Autorità n. 243/2022 del 14 dicembre 2022, con la quale è stato adottato il regolamento recante “*Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti*” ([link](#)).

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 Impronta

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