

## Il Segretario generale

Spett.le  
Città di Siracusa  
Settore Mobilità e Trasporti  
Servizio Trasporti  
c.a. Dott. Ing. Santi DOMINA  
PEC: [mobilitaetrasporti@comune.siracusa.legalmail.it](mailto:mobilitaetrasporti@comune.siracusa.legalmail.it)

**Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019, avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale del Comune di Siracusa – procedura di gara a lotto unico.**  
*(rif. Vs. nota prot. n. 211699 del 2/09/2025)*

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. 72543/2025 di pari data, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell’Autorità del 24 ottobre c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) afferente al Comune di Siracusa, per complessive **1,13 Mvett\*km/anno** ca., sviluppato da 15 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 ad evidenza pubblica** (gara), 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.

La RdA, unitamente ai correlati allegati parte integrante del documento in esame, risulta strutturata in sostanziale conformità con quanto previsto dallo schema-tipo di riferimento per gli affidamenti con gara, di cui all’Annesso 8a della delibera n. 154/2019, applicabile al caso *di specie*.

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

### **1. Sul contesto operativo (prestazioni pregresse)**

La RdA riporta unicamente i dati economico-gestionali relativi al biennio 2023-24 (affidatario: “SAIS Autolinee S.p.A.”, di seguito: GU), mentre **non sono rinvenibili informazioni sulle prestazioni conseguite nelle annualità precedenti** (affidatario: “Azienda Siciliana Trasporti S.p.A.”), tali da consentire un’esaustiva analisi “storica” dell’andamento del servizio e dei risultati “consolidati” conseguiti, in termini di efficienza ed efficacia, qualità, sostenibilità ambientale ed energetica.

Si ritiene opportuno, per quanto nella disponibilità dell’EA, che la **RdA sia adeguatamente integrata** in merito.

### **2. Sulle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento**

Il nuovo affidamento contempla sostanzialmente il medesimo perimetro dell’attuale rete di TPL urbano, al netto di un incremento del volume di produzione di ca. il 10%, con offerta di **servizi esclusivamente di tipo convenzionale** (linee/corse a percorso e orario pianificati *ex ante*), che costituiscono il Programma di Esercizio a base di gara.

Non sono infatti attualmente svolte altre tipologie di servizi (i.p. a chiamata o a prenotazione), pur prevedendo l’EA uno specifico criterio di aggiudicazione/valutazione delle offerte di gara relativo alla **“Flessibilità contrattuale del servizio proposto [...]”**, senza peraltro fornire alcun approfondimento in merito (*infra*).

Tenuto conto dell'attuale *coverage ratio* raggiunto dal servizio in oggetto (21,7%), si invita l'EA a valutare la possibilità di implementare servizi flessibili/non convenzionali per migliorare l'efficienza e l'efficacia dell'offerta, attraverso adeguati ausili tecnologici (e.g. APP dedicate, sistemi di infomobilità), anche a integrazione di quanto eventualmente oggetto di offerta da parte dell'Impresa Affidataria (di seguito: IA). A tale fine, nei limiti consentiti dall'ordinamento, dovranno essere previste adeguate **clausole di flessibilità nel CdS**.

### 3. Sul sistema tariffario

Il nuovo CdS adotterà il sistema tariffario attualmente vigente, nell'ambito del quale tuttavia:

- non è prevista alcuna **integrazione con altri servizi** di TPL su strada/per ferrovia afferenti all'ambito territoriale interessato (Comune di Siracusa e aree suburbane/extraurbane limitrofe);
- non è definita una procedura di **adeguamento periodico** delle tariffe, né risultano individuati i relativi criteri, secondo quanto disposto dalla Misura 27 della delibera n. 154/2019.

Con riferimento al precedente sub. b), la RdA (Tab. 19, pag. 24) specifica che permane “*nella discrezionalità dell'Ente allo scopo di poter governare possibili adeguamenti alla fine di ciascun periodo regolatorio (3 periodi di 3 anni ciascuno), o in caso di revisione straordinaria del PEF, in relazione della non previsione da parte della Regione Molise di adeguamento inflattivo del contributo per i servizi*” (*sic!* enfasi aggiunta).

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessaria una **revisione della RdA**, per eliminare i residuali refusi e, soprattutto, per approfondire i seguenti aspetti:

- valutare la possibilità d'implementazione, nel tempo, di un sistema di tariffazione integrata (almeno) con i servizi di TPL extraurbano su strada di competenza regionale, al fine di incrementare la quota di utilizzo dei mezzi pubblici attraverso la multi-modalità (multi-operatore); tale opzione potrà essere oggetto, qualora ritenuto opportuno, di offerta di gara, definendo allo scopo uno specifico criterio di aggiudicazione, in aggiunta a quelli già definiti dall'EA (vd. successivo § 5);
- garantire, nel contesto del nuovo affidamento, la piena coerenza con quanto previsto dalla regolazione vigente in materia di aggiornamento periodico delle tariffe.

In tale ambito, l'EA dovrà prevedere un'adeguata **integrazione della documentazione di gara** (disciplinare, capitolato e schema di CdS).

### 4. Sulla disciplina dei beni strumentali

Il nuovo affidamento prevede la messa a disposizione dell'IA di significativi beni strumentali allo svolgimento del servizio di TPL, in particolare:

- materiale rotabile**: autobus diesel Euro 6 acquistati con cofinanziamento pubblico e soggetti a vincolo di destinazione d'uso e subentro dell'IA (Misura 6 della delibera n. 154/2019); autobus elettrici di proprietà del Comune di Siracusa, già in linea e/o di cui si prevede l'acquisizione entro il 1/01/2028, destinati all'IA in comodato d'uso;
- infrastrutture**: nuovo deposito di proprietà pubblica, reso disponibile “*entro 6 mesi dall'avvio del servizio*” (RdA, pag. 15), paline e pensiline di proprietà pubblica in usufrutto gratuito, soggette a rinnovamento/sostituzione pianificata, punti di ricarica dei veicoli elettrici, progressivamente incrementati alla luce dell'evoluzione del parco rotabile (*supra*).

Con riferimento ai suddetti beni, i contenuti della RdA non risultano pienamente esaustivi, rilevandosi nello specifico l'assenza di:

- informazioni relative alle modalità di messa a disposizione dei veicoli di proprietà pubblica, attuali e di futura acquisizione, e i relativi oneri (i.p. manutentivi) che saranno previsti in capo all'IA;
- un'adeguata definizione delle modalità di messa a disposizione dell'IA del nuovo deposito, delle paline elettroniche di prossima realizzazione e delle attuali/future pensiline di fermata, con riferimento in particolare ai relativi oneri (i.p. manutentivi) che saranno posti in capo alla stessa IA.

Anche la disciplina dei **beni mobili** risulta frammentaria, riscontrandosi in particolare le seguenti evidenze:

- tali beni, di fatto, non sono oggetto di specifica trattazione nella RdA: il § 4.4 del documento, benché rubricato “*Beni mobili*”, fa in realtà riferimento alle paline/pensiline di fermata e alle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici (*supra*);
- sono menzionati nella RdA generiche dotazioni di beni mobili (e.g. sistemi HW/SW di monitoraggio della flotta/AVM, infomobilità, conta-passeggeri bigliettazione elettronica), anche in relazione a criteri qualitativi di valutazione/aggiudicazione delle offerte di gara (vd. Tab. 15, # 5, pag. 21).

In relazione ai suddetti beni, non si rilevano nella documentazione trasmessa informazioni esaustive in merito alle dotazioni/prestazioni “minime” da garantire nel corso dell’affidamento, considerate *ex ante* nel Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS, vd. voce “*Investimenti: tecnologie*” in RdA, pag. 25), distintamente dagli obiettivi del nuovo CdS, che dovranno tenere conto (anche) di eventuali proposte migliorative dell’IA contenute nell’offerta di gara.

Alla luce di quanto sopra, con riferimento alla disciplina dei beni strumentali, la documentazione in esame non fornisce elementi informativi sufficienti a garantire parità di trattamento e non discriminazione dei potenziali partecipanti alla procedura di affidamento in oggetto, pertanto, è necessario modificare la RdA nei termini di completezza e trasparenza evidenziati, prevedendo altresì piena coerenza negli atti di gara.

## 5. Sui criteri di aggiudicazione

Nella RdA sono riportati i 13 parametri qualitativi che saranno utilizzati per la valutazione delle offerte tecniche e per l’aggiudicazione della gara (Tab. 15, pag. 21).

In tale ambito, si rileva l’individuazione di **criteri significativamente differenti** per “rilevanza” trasportistica, comprendendo elementi dell’offerta di complessità/onerosità non confrontabili (e.g. la pianificazione di servizi aggiuntivi/flessibili *versus* la definizione di “*Giornate gratuite promozionali*”, l’implementazione di soluzioni di evoluzione tecnologica *versus* la “*Anzianità di abilitazione alla professione del Gestore dei Trasporti*”), in merito ai quali la RdA non riporta alcun riferimento al sistema di ponderazione e ai punteggi che saranno attribuiti ai suddetti criteri.

Pertanto, gli attuali contenuti della documentazione trasmessa non forniscono elementi informativi sufficienti a consentire una piena valutazione delle condizioni di gara, anche in termini di parità di trattamento e non discriminazione dei potenziali partecipanti, che dovranno necessariamente essere oggetto di garanzia nella **documentazione di gara** (disciplinare e capitolato).

## 6. Sugli obiettivi del CdS

Nella RdA sono specificate le condizioni minime di qualità (di seguito: CMQ) che dovranno essere garantite dal servizio oggetto di affidamento, in coerenza con quanto previsto dall’Allegato “A” alla delibera n. 53/2024 del 18 aprile 2024 (di seguito: delibera n. 53/2024).

In tale ambito, tuttavia, non risultano definiti gli indicatori/obiettivi di “*Trasporto integrato (TI)*” e di “*Integrazione tariffaria dei titoli di viaggio (ITV)*”, a conferma della carenza valutativa già evidenziata al precedente § 3.

Sono altresì individuati gli indicatori-chiave di efficienza ed efficacia (di seguito: KPI) da traguardare per ogni anno contrattuale, secondo quanto disposto dall’Annesso 7 alla delibera n. 154/2019.

In tale ambito, tuttavia, non risulta definita alcuna previsione di penali in caso di mancato raggiungimento dei KPI identificati, laddove nella RdA è specificato che il raggiungimento di alcuni di tali obiettivi determinerà “*un premio, ovvero la riduzione delle eventuali penali del 50%*” (pag. 23).

Alla luce di quanto sopra evidenziato, si ritiene necessario un adeguato approfondimento in merito, con conseguente **integrazione della RdA e della documentazione di gara** (Capitolato).

## **7. Sui criteri di redazione del PEFS**

Al fine di determinare il corrispettivo a base di gara, l'EA ha predisposto il PEFS relativo al servizio oggetto di affidamento, nel rispetto di quanto disciplinato dalle versioni correnti della Misura 14 e dell'Annesso 5 alla delibera n. 154/2019.

Con riferimento ai criteri allo scopo adottati, riportati nella RdA (§ 9), si rileva che l'EA ha utilizzato per la determinazione di alcuni costi esposti nel PEFS (i.p. manutenzione delle infrastrutture di ricarica, personale e carburante/energia di trazione) i valori di cui all'Annesso 1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 28/2025 del 19 febbraio 2025, con la quale è stato posto in consultazione lo schema di atto di regolazione volto alla *"individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada"*, nelle more della conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023.

Pertanto, si richiama l'attenzione dell'EA sull'opportunità di verificare eventuali aggiornamenti/modifiche dei parametri utilizzati, al termine del procedimento interessato, a seguito dell'approvazione della relativa delibera da parte dell'Autorità.

## **8. Sul Piano di Accesso al Dato**

La documentazione trasmessa (Allegato 3 alla RdA) definisce il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), in coerenza con quanto previsto dalla delibera n. 154/2019 e dalla Misura 4, punto 9, della delibera n. 53/2024.

In tale ambito, tuttavia, non risultano specificate nel PAD le modalità di informazione all'utenza sui tempi di ripristino di eventuali indisponibilità infrastrutturali (fermate), come disposto dalla Misura 16, punto 16, della citata delibera n. 53/2024, ritenendosi opportuna un'**integrazione del documento** in merito.

Nel medesimo ambito, si ritiene necessario **prevedere nel CdS un aggiornamento/adeguamento periodico del PAD**, come disposto dalla Misura 4, punto 11, della medesima delibera, nonché **la definizione di adeguate penali a carico dell'IA** in caso di mancata/ritardata o incompleta messa a disposizione delle informazioni previste.

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 di gara**, con riferimento in particolare al disciplinare, al capitolato e allo schema di CdS.

Si rammenta che, ai sensi della citata Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019, **la versione definitiva della RdA dovrà essere pubblicata** sul sito web istituzionale dell'Agenzia, completa dei relativi allegati, dandone riscontro all'Autorità unitamente alla evidenza delle integrazioni apportate. 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 PEFS, senza pubblicazione dei relativi schemi predisposti (al momento, Allegato 2 alla RdA).

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, del medesimo decreto, che al momento **non risulta pubblicata** sul sito web istituzionale della Provincia e sul "Portale Trasparenza dei servizi pubblici locali" dell'Autorità Nazionale Anticorruzione ([link](#)).

A fini di monitoraggio del settore, si richiede, al termine dell'*iter* amministrativo, di voler **trasmettere copia del nuovo CdS e del correlato atto di affidamento** adottati.

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)