

Il Segretario generale

Spett.le

Agenzia per il Trasporto Pubblico locale del
bacino di Como, Lecco e Varese

c.a. Direttore Ing. *Daniele COLOMBO*

PEC: agenzia@pec.tplcomoleccovarese.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019 avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano di competenza dell’Agenzia – gara a procedura ristretta in 5 lotti (rif. Vs. nota prot. n. 7187 del 18 novembre 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. 93669/2025 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 8 gennaio c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) urbano ed extraurbano di competenza dell’Agenzia di Como Lecco e Varese (di seguito: Agenzia) articolato in 5 lotti da affidare mediante gara a procedura ristretta per una durata di 10 anni, a partire dal primo semestre del 2027, ed in regime di *net cost*. La suddivisione in lotti è già stata oggetto di trattazione nell’ambito della Relazione dei Lotti di cui alla delibera ART n. 48/2017, a cui si rimanda, e sulla quale l’Autorità si è espressa con le relative osservazioni, l’affidamento risulta quindi così strutturato:

- a) Lotto 1 “Como e lago” per circa 6,1 Mvett*km/anno;
- b) Lotto 2 “Brianza Comasca” per circa 7,3 Mvett*km/anno;
- c) Lotto 3 “Lecco” per circa 5,2 Mvett*km;
- d) Lotto 4 “Varese e le Valli” per circa 6,5 Mvett-km/anno;
- e) Lotto 5 “Varesotto” per circa 4,9 Mvett-km/anno.

Tutti i lotti, ad eccezione del lotto 2 che è afferente a soli servizi extraurbani, comprendono sia servizi urbani che extraurbani. Il volume dei servizi messi a gara è inferiore rispetto a quello individuato nel Programma di Bacino approvato in data 17/07/2025 in quanto l’Agenzia evidenza come *“le risorse economiche disponibili non permettono l’implementazione completa dell’offerta prevista dal programma di bacino”*.

Nel rispetto di quanto previsto dalla citata delibera n. 154/2019, la RdA riporta sequenzialmente la descrizione di:

- il contesto normativo e operativo di riferimento;
- le caratteristiche dei servizi da affidare;
- gli esiti della procedura di consultazione e relativa disciplina dei beni strumentali e del personale;
- i requisiti di partecipazione degli operatori economici alla procedura di affidamento;
- i criteri di aggiudicazione;
- gli obiettivi del CdS, in termini di condizioni di qualità e indicatori-chiave di efficienza/efficacia;
- i criteri adottati per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS);
- il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD);
- gli esiti del processo di allocazione dei rischi.

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

1. Schema di matrice dei rischi;
2. Elenco obiettivi e indicatori di qualità;
3. PAD;

4. Osservazioni ricevute in sede di consultazione;
5. Criteri di redazione dei PEFS;
6. Calcolo del costo standard;
7. Schemi di riferimento del PEFS di ogni lotto.

In relazione alla trattazione dei singoli temi all'interno della documentazione trasmessa, si rileva quanto segue.

Preliminarmente si osserva come, nella RdA, è indicato che per il lotto 4 l'Agenzia ha ricevuto “*una proposta di finanza di progetto per la realizzazione di infrastrutture strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, la cui valutazione preliminare di rispondenza all'interesse pubblico verrà effettuata dall'Agenzia nel rispetto dell'art. 193 del D. Lgs. n. 36/2023.*” Tuttavia, tale proposta non è valutata da parte dell'Agenzia nella RdA, soffermandosi pertanto le successive osservazioni solo su quanto rappresentato nella documentazione ricevuta. Eventuali successivi diversi orientamenti dell'Agenzia in merito alla modalità di affidamento, come la prosecuzione con la finanza di progetto per il lotto 4, comporteranno la predisposizione di una nuova RdA con relativa nuova richiesta di osservazioni, data la diversa configurazione che assumono i contenuti della RdA.

1. Sulla modalità di affidamento scelta e sulle caratteristiche dei servizi

In merito alla modalità di affidamento individuata, la RdA fornisce informazioni a supporto della scelta di affidare tramite procedura competitiva; **non sono invece fornite specifiche motivazioni sulla scelta di ricorrere ad una procedura ristretta** per quanto questa sia tra quelle previste dall'ordinamento.

Lo scenario individuato in 5 lotti rappresenta un significativo avanzamento in termini di gestione maggiormente aggregata dei servizi, che attualmente sono frammentati in 19 differenti CdS. Per quanto riguarda le performance registrate dai servizi vigenti nel periodo 2019-2023 nella RdA sono riportati i dati aggregati per lotto dai quali emerge che il calo dell'offerta avvenuto nel periodo pre-pandemico è stato tendenzialmente recuperato a partire dal 2021, mentre la domanda nel 2023 risultava ancora mediamente inferiore del 23% rispetto ai dati del 2019, con percentuali differenti a seconda dei lotti. Dal punto di vista dei ricavi da traffico è mostrato un graduale recupero dal 2020 con valore al 2023 che è pari, mediamente, a -9% rispetto ai dati del 2019; anche dal punto di vista della produttività è indicato un progressivo incremento in termini di vett-km per autista e ore guida per autista; il *coverage ratio* (CR) si assesta ad un valore medio del 32% nel 2023 leggermente inferiore al valore del 36% registrato nel 2019. Anche dal punto di vista della qualità percepita i risultati esposti dell'indagine effettuata nel 2024 mostrano un generale apprezzamento del servizio, con il fattore sulla pulizia dei mezzi e infrastrutture che registra il giudizio inferiore.

Non sono invece presenti informazioni in termini di *load factor* dei mezzi nei differenti lotti; pertanto, **si invita ad introdurre il monitoraggio** dello stesso nei futuri affidamenti.

Per quanto riguarda l'offerta è specificato che le risorse attualmente disponibili non consentono di soddisfare appieno l'offerta prevista nel Programma di bacino (di seguito: PdB) approvato con deliberazione dell'Assemblea n° 11 del 17/07/2025; pertanto, alcune linee hanno subito una rimodulazione o una riduzione delle corse rispetto ai programmi di esercizio vigenti.

A fronte di ciò pare necessario che nell'ambito dei nuovi CdS l'Agenzia attivi un adeguato monitoraggio dell'offerta e della domanda di mobilità, al fine di individuare eventuali criticità che potrebbero sorgere dalle rimodulazioni indicate; inoltre, pare opportuno che sia individuato un percorso attraverso il quale i futuri CdS consentano di traguardare gli obiettivi indicati nel PdB, anche attraverso criteri premiali, da individuare nella procedura di affidamento, per le offerte che consentiranno di raggiungere meglio e in tempi più rapidi gli obiettivi del Pdb.

Per i lotti 1, 2 e 4 è richiamato l'obbligo per le IA di garantire lo sviluppo dei servizi di linea transfrontalieri in base alle “*disposizioni dell'EA derivanti da accordi con Regione Lombardia e Cantone Ticino*”; inoltre è indicato

che “*La normativa relativa alle modalità di svolgimento di tali servizi e la fonte di finanziamento è al momento in corso di approfondimento con Regione Lombardia*”. Sul punto si evidenzia come in sede di documentazione di gara **dovranno essere fornite tutte le informazioni** necessarie al fine di consentire ai partecipanti di progettare una offerta di servizi nel perimetro delle richieste individuate dall’EA, garantendo la messa a disposizione delle informazioni su eventuali vincoli derivanti dal trasporto transfrontaliero.

2. Sul materiale rotabile

Con riferimento ai **beni strumentali**, l’EA ha classificato complessivamente 546 autobus, pari al 65% dell’intero parco mezzi necessario, come “indispensabili” in quanto oggetto di finanziamento pubblico, sui quali risiede l’obbligo di messa a disposizione da parte dell’*incumbent* e l’obbligo di acquisizione da parte del subentrante. Sono poi stati individuati ulteriori 73 mezzi per i quali le attuali imprese si sono dichiarate disponibili alla cessione, ma senza obbligo di subentro, il cui ammontare corrisponde a circa il 9% del fabbisogno necessario. Sul punto **si invita l’Agenzia a controllare ed eventualmente aggiornare le informazioni** riportate nel paragrafo 3.2.2 e successivi della RdA che indicano in 75 i mezzi disponibili (invece che 73). È inoltre indicata la stima di circa 42,7 Mln€ di fondi per il rinnovo del parco rotabile, che giungerà a fine vita utile nell’ambito della durata dei nuovi CdS, e che dovrà essere sostituito con veicoli elettrici. Il rinnovo della flotta avverrà quindi in parte con finanziamento pubblico al 65% ed in parte in autofinanziamento a carico delle imprese. Per quanto riguarda gli impianti, i vigenti servizi si avvalgono di 44 rimesse e solo 18 di queste sono state classificate come indispensabili; pertanto, vi è la necessità che i partecipanti alle gare si debbano dotare delle rimesse ulteriori necessarie, rispetto alle quali non sono riportate valutazioni sulla disponibilità di immobili e terreni nel mercato locale. In considerazione di tali oneri in capo alle IA (autofinanziamento del materiale rotabile e dotazione delle rimesse necessarie per effettuare il servizio), si ravvisa **l’opportunità che l’EA preveda nel bando di gara un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione e quella di avvio del servizio**, per agevolare l’acquisizione e messa a disposizione dei beni.

3. Sui beni immobili

Nella RdA sono individuati gli impianti di fermata (paline, pensiline) oggetto di trasferimento ai nuovi subentranti, parte dei quali è oggetto di un progetto di rinnovo a cura degli attuali gestori uscenti (di seguito: GU), disciplinato da specifica convenzione, che sarà poi trasferita ai subentranti. Pare utile che in sede di bando di gara **siano messe a disposizione le citate convenzioni o il dettaglio degli obblighi e degli impegni economici oggetto di trasferimento**, al fine di garantire ai partecipanti alla gara di ottenere tutte le informazioni utili ad effettuare le corrette valutazioni in sede di offerta. Con riguardo alle fermate si richiama quanto previsto alla Misura 16 dell’Allegato A alla delibera ART n. 53/2024 (di seguito: delibera 53/2024) ai fini della corretta individuazione delle responsabilità tra i vari soggetti competenti su tali infrastrutture, richiedendosi all’EA di garantire il permanere nel tempo dell’accessibilità delle fermate, il funzionamento delle varie dotazioni e la corretta informazione sul loro stato (*infra*). Inoltre, in considerazione degli obblighi per i GU ad effettuare gli interventi di ammodernamento e di rimozione degli impianti di fermata di proprietà del gestore uscente non oggetto di trasferimento, il **bando di gara e i futuri CdS dovranno disciplinare**, anche in termini di matrice dei rischi (*infra*), **adeguati tempi di intervento per le attività in capo alle IA, in maniera tale che eventuali ritardi nelle operazioni in capo al GU non costituiscano barriere per i subentranti**.

4. Sul personale di guida

Con riferimento al **personale di guida** da utilizzare per lo svolgimento del servizio, l’Agenzia ha stimato una necessità pari alla dotazione vigente di 1.243 unità FTE (*Full Time Equivalent*), in capo ai GU e interessate a trasferimento all’IA, in applicazione della vigente clausola sociale del settore. Al riguardo, è stato individuato per ogni lotto il numero di addetti oggetto di trasferimento, con l’indicazione del costo medio distinto per categoria professionale. In correlazione al tema del personale, si osserva come tra i criteri di aggiudicazione

vi sia la previsione di criteri premiali “*a fronte del mantenimento degli accordi di II livello in essere con il personale adibito al servizio*”. Sul punto rileva come l’art. 48, co. 7, lettera e) del d.l. 50/2017 prevede già, nell’ambito del trasferimento del personale, l’applicazione del “[...]contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all’articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001”. Pertanto, tali criteri premiali legati all’assunzione del personale dovranno essere meglio specificati al fine di individuare e premiare impegni ulteriori rispetto a quelli già garantiti dalla normativa.

5. *Sui requisiti di partecipazione*

Sono individuati i **requisiti di partecipazione** in termini di: fatturato, pari almeno al corrispettivo a base di gara (media dei migliori tre anni dell’ultimo quinquennio); produzione, almeno pari a quella a base di gara (media dei migliori tre anni dell’ultimo quinquennio); patrimonio netto contabile (pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara); e titoli posseduti tra cui il possesso obbligatorio della certificazione ISO 9001. Tuttavia, si osserva che non sono esplicitati i criteri con i quali gli eventuali operatori plurisoggettivi devono conseguire tali requisiti, non potendo quindi effettuare valutazioni in tal senso. Inoltre, l’obbligo del possesso della certificazione ISO 9001, ultroneo ai normali requisiti di legge, potrebbe configurarsi come barriera all’ingresso, pertanto, si suggerisce di meglio ricondurla nell’ambito dei criteri premiali. Ad ogni modo, la RdA e il bando di gara dovranno essere integrati esplicitando come i requisiti devono essere posseduti dagli operatori plurisoggettivi adottando soluzioni atte a non costituire barriere all’ingresso, ad esempio, prevedendo che le soglie di fatturato, produzione e patrimonio possano essere conseguite in solido tra tutte le imprese constituenti l’operatore plurisoggettivo.

6. *Sui criteri di aggiudicazione*

Il paragrafo 6 della RdA contiene l’elenco dei **criteri di aggiudicazione** e gli ulteriori criteri premiali rimandando anche alla Delibera del CdA dell’Agenzia n. 33 del 18 settembre 2025. In primo luogo, si osserva come la citata Delibera del CdA non risulta più disponibile sul sito dell’Agenzia, inoltre, non essendo prevista alcuna ponderazione delle citate premialità non è possibile esprimere alcuna osservazione sulla struttura individuata. **Ad ogni modo, nella documentazione di gara dovranno essere maggiormente esplicitati i pesi dei vari meccanismi premiali, che dovranno essere coerenti con gli obiettivi di gara e con gli obiettivi del PdB, e tutte le informazioni sottese ai requisiti di aggiudicazione.**

7. *Sui criteri di redazione del PEFS*

Con riferimento al **PEFS**, la RdA contiene la descrizione dei criteri utilizzati per la compilazione degli schemi di cui all’Annesso 5a della delibera 154/2019, presi correttamente a riferimento per ognuno dei lotti di affidamento. Il calcolo delle voci di costo e del corrispettivo è poi avvenuto anche attraverso il confronto con il costo standard di cui al d.m. 157/2017. La proiezione dei costi e dei ricavi tiene conto delle ipotesi sotse alle produzione dei servizi e degli investimenti previsti nell’ambito della durata contrattuale, tra cui la sostituzione degli autobus a fine vita con autobus elettrici, inclusa la previsione di interventi per la sostituzione delle batterie all’ottavo e nono anno della vigenza contrattuale, e considerando un tasso di inflazione programmata del 2%. Il costo del personale tiene conto degli incrementi intervenuti con il rinnovo del CCNL e dell’incidenza della contrattazione di secondo livello, valutata mediamente con un aumento del 10%. Per quanto riguarda la **stima dei ricavi da traffico** di ogni lotto, la stessa è basata sui dati consuntivati dagli attuali servizi nel 2024 rispetto ai quali sono poi previste alcune variazioni riconducibili: all’aumento del 17,4% circa generato nel primo anno di vigenza contrattuale (2027) in considerazione dell’entrata in vigore del nuovo sistema di tariffazione integrata STIBM; per tutti i lotti a un aumento derivante dal miglioramento della qualità dei servizi stimando un aumento medio dei ricavi dello 0,5% annuo (dal secondo al quarto anno di affidamento) e dello 0,25% annuo (dal quinto al settimo anno di affidamento).

Per quanto riguarda il **calcolo del corrispettivo** l'EA ha accertato il verificarsi, per tutti i lotti, della condizione abilitante il calcolo dell'utile ragionevole con la modalità alternativa di cui al punto 5 e seguenti della Misura 17 della delibera 154/2019 determinando un valore di *Ebit margin* garantito all'IA pari al 6,34%. Tuttavia, rileva come per il calcolo del corrispettivo l'EA faccia ricorso alla modalità di determinazione della compensazione c.d. "effettiva" il cui valore non risulta derivante unicamente dalla disponibilità finanziaria dell'EA ma determinato attraverso l'applicazione di un valore teorico di corrispettivo chilometrico alla produzione del primo anno e, per gli anni seguenti, mediante l'indicizzazione del valore ottenuto all'inflazione Programmata. L'EA giustifica la scelta dell'utilizzo della compensazione effettiva con il fatto che i trasferimenti costanti garantiti dai finanziamenti pubblici, con particolare riferimento al Fondo Nazionale Trasporti (FNT), e dagli ulteriori trasferimenti garantiti dalla Regione Lombardia, non sarebbero compatibili con la compensazione variabile o con la compensazione costante derivante dagli schemi di PEFS.

Tale ultima motivazione non evita che il **metodo di calcolo individuato per il calcolo del corrispettivo non risulti pienamente coerente con la regolazione e con i suoi obiettivi che nel caso specifico sono quelli, non irrilevanti, di garantire la trasparenza e la riconducibilità della base di gara agli effettivi costi e ricavi del servizio**. Anche la previsione di aggiornamento del corrispettivo all'inflazione non appare del tutto in linea con la regolazione posto che l'indicizzazione annuale è prevista nell'ambito dello sviluppo dei valori delle singole voci del PEFS per gli anni di piano, là dove pertinente, e che l'applicazione alla compensazione porterebbe a un doppio calcolo dell'effetto a essa riconducibile potendosi configurare conseguentemente una sovracompenrazione.

Si ricorda che l'Annesso 5b alla delibera 154/2019 indica che "*Un'ultima opzione a disposizione degli EA è rappresentata dalla possibilità di utilizzare valori diversi dalla compensazione variabile calcolata per ogni anno di contratto (e da quella costante) in ragione di particolari esigente dello stesso EA, debitamente rappresentate e motivate, con particolare riferimento alla disponibilità delle relative risorse non coincidenti dal punto di vista finanziario con il fabbisogno evidenziato attraverso l'applicazione degli schemi di PEF*" [enfasi aggiunta]. La compensazione "effettiva" dovrebbe essere determinata, per i primi anni, esclusivamente in base alle disponibilità finanziarie dell'EA, e successivamente modulata, per i restanti anni di PEF, al fine di garantire l'azzeramento del Valore attuale netto (VAN) delle poste figurative, date dalla differenza calcolata annualmente tra la compensazione "effettiva" e quella "variabile" derivante dagli Schemi ART. Le citate esigenze non risultano adeguatamente illustrate nella RdA non essendo riportata nessuna evidenza quantitativa delle risorse nette annualmente disponibili per la copertura dei corrispettivi. Al contrario, rileva quanto rappresentato nella Tabella 11-1 del citato PdB¹ dove per l'anno 2027 e successivi, trascurando i trasferimenti per aree svantaggiate e quelli derivanti dagli Enti partecipati, sono indicate risorse disponibili ai soli fini di copertura dei CdS per circa 72 Mln€ (di cui circa 64,8 Mln€ da trasferimenti ordinari del FNT e ulteriori 7,2 Mln€ per la copertura degli oneri da CCNL) a fronte di una necessità annuale in termini di compensazione costante di circa 61,8 Mln€ (di cui circa 1,6 per i servizi su impianto fisso² e 60,2 Mln€ per il totale dei 5 lotti). Anche se al netto dell'IVA, le proiezioni dei trasferimenti annuali non parrebbero determinare squilibri finanziari tali da giustificare l'impiego della c.d. compensazione effettiva in luogo di quella variabile/costante derivante dagli schemi di PEFS dell'Autorità e **pertanto si rende necessario un adeguamento delle modalità di calcolo del corrispettivo alle disposizioni regolatorie vigenti**.

8. Sulle condizioni minime di qualità e i KPI

Con riferimento alle **condizioni minime di qualità**, le stesse sono descritte in uno specifico allegato alla RdA e recepiscono le indicazioni contenute nella delibera 53/2024; per alcuni indicatori (Potenzialità del servizio,

¹ Versione 7.2 del Programma, approvata con deliberazione dell'Assemblea n. 11 del 17.07.2025 <https://www.tplcomoleccovarese.it/atpcalc/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idtesto/160>

² Come illustrato dall'Agenzia in occasione della rispettiva RdA.

Rete di vendita, Fermate accessibili) si rileva l'assenza di penali a fronte comunque di specifici target. **Visto l'importanza degli aspetti di qualità monitorati da tali indicatori è necessario che il CdS preveda adeguate penali.**

Con riferimento agli ulteriori **KPI di efficacia ed efficienza**, nella RdA è indicato che i KPI di efficienza operativa e produttività sono *“rappresentati direttamente o rilevabili dal PEF prodotto dall’IA in sede di gara e non possono prevedere valori target definiti dall’EA, dipendendo gli stessi in una certa misura da differenti ipotesi di organizzazione produttiva in capo alla libera iniziativa imprenditoriale dell’IA”*, e per lo stesso motivo non possono essere previste relative penali. Si osserva che tale impostazione non è coerente con la regolazione che prevede che l’EA definisca un set di KPI e relativi valori minimi, che potranno poi essere oggetto anche di offerta e miglioramento da parte dei partecipanti alla gara, e sui quali potranno quindi essere previsti meccanismi premiali/penalizzanti. **Pertanto, la documentazione di gara e il CdS dovranno essere integrati prevedendo anche per tali indicatori le relative penali e il sistema di premialità.**

9. Sul Piano di Accesso al Dato

Con **riferimento al PAD** si osserva positivamente l’articolazione del suo contenuto e si invita l’Agenzia ad individuare una specifica sezione del proprio sito *web* ufficiale, di facile accesso a tutti i cittadini, nella quale riportare tutta la documentazione che nel PAD è indicata disponibile al pubblico attraverso l’Agenzia. **Tuttavia, emerge come il PAD non contenga le informazioni relative alla gestione dell’accessibilità delle fermate, richieste al punto 16 della Misura 16 della delibera 53/2024, che vanno quindi integrate.**

10. Sull’allocazione dei rischi

In relazione alla **matrice dei rischi** la stessa è stata definita tenendo conto dello schema fornito nell’Annesso 4 alla delibera 154/2019 con integrazioni che richiedono un maggior chiarimento. In particolare, è previsto in capo all’IA un rischio legato a “Contenziosi” così descritto: *“Il rischio è in capo all’IA, fatti salvi i contenziosi di lavoro riferiti ai rapporti di lavoro con il Gestore Uscente (GU) che determinino maggiori oneri correnti”*. Tale dicitura rende non direttamente interpretabile cosa si intenda per *“contenziosi di lavoro”* con il GU che andrebbero meglio specificati. Inoltre, come già anticipato, risultano previsti alcuni obblighi di investimento in materiale rotabile e nell’ammodernamento delle fermate che vedono il GU come soggetto attuatore nel periodo antecedente l’avvio dei nuovi servizi. La matrice non parrebbe gestire eventuali rischi e maggiori oneri che l’IA potrebbe sostenere a causa dalla non corretta messa in opera delle attività nelle responsabilità del GU che vanno quindi integrati.

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 unitamente alla evidenza delle integrazioni apportate.

A fini di monitoraggio del settore, si richiede cortesemente, al termine dell’*iter* amministrativo, di voler **trasmettere copia dei nuovi CdS e dei correlati atti di affidamento** adottati.

Con l’occasione si evidenzia altresì che la procedura 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.

Alessio Quaranta

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