

Il Segretario generale

Spett.le Comune di Partanna
Area IV – Servizi alla persona
c.a. Dott Giuseppe CANGEMI
PEC: partanna@pec.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019, avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale urbano del Comune di Partanna – procedura di affidamento diretto.

(rif. Vs. nota prot. n. 25754/2025 del 3 dicembre u.s.)

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. 97128/2025 in pari data, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell’Autorità del 21 gennaio 2026.

L’affidamento in oggetto riguarda il **servizio di trasporto pubblico locale** (di seguito: TPL) **mediante autobus**, di competenza del Comune di Partanna, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: Comune o EA). Il servizio è costituito da 3 linee per una percorrenza complessiva di ca. **140.000 vett*km/anno**.

Il Comune adotterà la procedura di **affidamento diretto** in lotto unico, *ex art. 5, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007*, con stipula di un nuovo Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in regime di *net cost* e affidamento in concessione, di durata pari a 9 anni, a beneficio di un’Impresa Affidataria allo scopo selezionata (di seguito: IA).

La RdA trasmessa, unitamente ai relativi allegati, risulta strutturata in sostanziale conformità con quanto previsto dallo schema-tipo di riferimento per gli affidamenti diretti c.d. “sottosoglia”, di cui all’Annesso 8c della delibera n. 154/2019, applicabile al caso *di specie*.

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

1. Sul servizio oggetto di affidamento

La RdA riporta la descrizione delle autolinee interessate e del relativo Programma di Esercizio (di seguito: PdE), che prevede esclusivamente **servizi di TPL convenzionali**, con percorsi, orari e periodicità pianificati *ex ante*.

Non sono disponibili informazioni relative alle prestazioni pregresse del servizio, con riferimento in particolare a:

- risultati economico-gestionali di esercizio, quali *load factor*, *coverage ratio*, velocità commerciale, costi operativi e totali, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, indicatori di prestazione (KPI);
- indicatori di qualità erogata e percepita.

In tale ambito, sulla base dei dati disponibili, si desume un ***coverage ratio*** atteso al primo anno di affidamento pari all’8%, ben lontano dal valore-soglia di riferimento di cui all’art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19

novembre 1997, n. 422, a fronte del quale il Comune ipotizza di conseguire nel corso del nuovo CdS un miglioramento significativo e assai sfidante delle prestazioni (*infra*).

Alla luce di quanto sopra rilevato, si ritiene opportuno che l'EA:

- integri la RdA con le informazioni disponibili relative alle *performance* quali-quantitative conseguite dal servizio in oggetto negli anni passati;
- monitori, nell'ambito del nuovo CdS, le prestazioni effettive del servizio, almeno in termini di passeggeri trasportati per linea/corsa, ricavi da traffico, *coverage ratio* e *load factor* (vd. anche successivo § 6);
- approfondisca, *pro futuro*, l'ipotesi di una razionalizzazione dell'offerta, verificando la possibilità di implementare, in relazione agli esiti del suddetto monitoraggio, servizi alternativi non convenzionali negli orari/periodi di scarsa affluenza (collegamenti flessibili a domanda/prenotazione e/o integrati con le soluzioni di mobilità collettiva/condivisa presenti sul territorio); a tale scopo, il nuovo CdS dovrà prevedere adeguate clausole di flessibilità, nei limiti consentiti dall'ordinamento.

2. Sul sistema tariffario

La RdA evidenzia che il servizio sarà assoggettato alle tariffe definite dall'EA, valide esclusivamente a livello locale, non prevedendo alcuna integrazione con altri servizi/operatori, né con il sistema tariffario regionale.

Pertanto, si suggerisce di valutare la possibilità d'implementare, nel tempo, un **sistema di tariffazione integrata** almeno con i servizi di TPL extraurbano su strada e su ferro di competenza regionale, tenuto conto della presenza di stazioni ferroviarie in aree limitrofe. Ciò al fine di rendere maggiormente appetibile il servizio e incrementare la quota di utilizzo dei mezzi pubblici.

In merito, l'EA ha previsto l'**adeguamento periodico delle tariffe** “*alla sola inflazione programmata*” (RdA, pag. 9), evidenziandosi l'opportunità di garantire, nel contesto del nuovo affidamento, la piena coerenza con le disposizioni regolatorie vigenti in materia, di cui alla Misura 27 della delibera n. 154/2019, che ne disciplina l'adeguamento anche in funzione dei valori di tariffe medie ponderate e della qualità effettiva del servizio di TPL.

3. Sulla disciplina dei beni strumentali

Nella RdA è stata identificata la flotta attualmente utilizzata dal gestore del servizio in oggetto, composta da 4 autobus a gasolio (1 di proprietà e 3 in affitto), con la previsione che l'IA proceda alla sostituzione dei 3 mezzi locati con altrettanti da acquistare usati “*con almeno 6 anni di vita economica residua*” (pag. 17).

Nella medesima RdA, viene tuttavia specificato che l'IA dovrà utilizzare in servizio “*mezzi che garantiscono il rispetto della normativa Euro VII dall'anno 2027*” (pag. 9). **Considerando che il citato provvedimento normativo fissa norme più rigide sui limiti di emissione e sul consumo di carburante**, risulta improbabile che tali limiti siano rispettati con autobus immessi nel mercato da diversi anni, alimentati a gasolio e per i quali non sono previsti significativi interventi di revamping. Pertanto, si ritiene necessario un chiarimento in merito, con corrispondente revisione della RdA.

4. Sul monitoraggio degli investimenti

La RdA descrive gli investimenti previsti nel corso del nuovo affidamento, lato materiale rotabile (3 autobus) e infrastrutture leggere per ricovero automezzi, in capo all'IA.

Nel merito, si ritiene utile che nella RdA siano definite in maniera più dettagliata:

- le modalità di monitoraggio che saranno adottate nell'ambito del CdS;
- le informazioni in merito alle eventuali penali, da applicare in caso di mancato rispetto dei tempi di attuazione predefiniti per responsabilità riconducibili all'IA;
- gli obblighi di trasparenza in capo all'IA, con particolare riferimento alla necessità di rendere pubblico il livello di investimenti effettuato rispetto al programmato.

5. Sugli obiettivi del Cds

La RdA individua le “*condizioni minime di qualità*” di svolgimento del servizio che l’IA dovrà osservare (di seguito: CMQ), offrendo tuttavia una **trattazione prevalentemente qualitativa** del tema, senza specifica definizione dei livelli/*target* che dovranno essere garantiti, ad eccezione del valore relativo alla puntualità, che prevede “*≥ 90% (delle corse n.d.r.) con un ritardo medio inferiore a 10 minuti*” (pag. 9).

In virtù della natura del servizio di TPL, si suggerisce all’EA di valutare la possibilità di traghettare un obiettivo di puntualità maggiormente ambizioso, rendendo così più appetibile il servizio da parte della clientela, evidenziandosi altresì la necessità che siano definiti nel nuovo CdS adeguati livelli/*target* anche per le altre CMQ individuate.

Inoltre, nella RdA **non sono definiti specifici obiettivi di efficienza ed efficacia**, né i relativi indicatori-chiave di prestazione (KPI), previsti dall’Annesso 7 della delibera n. 154/2019, limitandosi la documentazione disponibile a un mero rinvio ai contenuti del futuro CdS.

Alla luce di quanto sopra, tenuto conto della modalità di affidamento prescelta (affidamento diretto in concessione), si ritiene opportuno che l’EA indichi nel nuovo CdS specifici obiettivi “minimi” da perseguire (ad esempio in termini di efficienza-redittività ed efficacia-frequentazione del servizio), stabilendo le eventuali relative penali da applicare in caso di mancato raggiungimento per responsabilità riconducibili all’operato dell’IA, in analogia con quanto disposto per le CMQ.

6. Sui criteri di redazione del PEFS

Al fine di individuare il corrispettivo del CdS da affidare, l’EA ha integrato il Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS) nella RdA, adottando schemi sostanzialmente coincidenti con quelli da ultimo approvati dall’Autorità (Annesso 5 alla delibera n. 154/2019, come modificato dalla delibera n. 64/2024 del 15 maggio 2024; di seguito: Schemi ART) e illustrando i relativi criteri di predisposizione.

In tale ambito, con riferimento ai **costi del personale**, il fabbisogno stimato ed esposto nel PEF (4 autisti FTE) pare sottodimensionato rispetto al PdE dei servizi oggetto di affidamento, a meno di valori ipotizzati per la velocità commerciale e per la produttività dei conducenti particolarmente elevati. Si invita pertanto ad esplicitare tali valori nella RdA, per poi valutarne la coerenza con il fabbisogno di personale stimato, e procedendo, se necessario, a eventuali rettifiche delle stesse stime.

Analogamente, con riferimento ai **costi di trazione**, si evidenzia che il PEF prevede un consumo unitario di 4,5 Km/l di gasolio per autobus, parametro ampiamente superiore agli *standard* di settore, nonché ai valori di riferimento individuati dall’Autorità, da ultimo nello schema di atto di regolazione posto in consultazione con la delibera n. 195/2025 del 13 novembre 2025 (vd. Allegato “A” – Annesso 1 – Tabella 1, pag. 9; disponibile al seguente [link](#)), nell’ambito del procedimento, attualmente in corso, volto all’individuazione costi di riferimento nel TPL su strada.

Con riferimento ai ricavi, si rilevano nel PEFS le seguenti assunzioni:

- progressiva crescita dei **ricavi da traffico**, con un aumento complessivo superiore al 70% nel corso dell’affidamento, e correlato incremento del *coverage ratio* di ca. il 60%;
- **ricavi da pubblicità** pari a 9.600 €/annui, indicizzati al tasso inflattivo di piano (1,8%).

I valori indicati configurano obiettivi significativamente ottimistici e sfidanti, a fronte dei quali:

- si ritiene opportuno che l’EA fornisca nella RdA ulteriori informazioni in merito alle assunzioni effettuate, ad esempio se siano in essere già altri contratti di natura pubblicitaria e la relativa valorizzazione, dati storici, ecc., valutandone l’impatto effettivo sul PEFS;
- si ribadisce la necessità di prevedere l’adozione di uno specifico **piano di monitoraggio** del servizio (vd. § 1), verificando periodicamente **per singola linea/corsa** i passeggeri trasportati e i relativi ricavi tariffari, al fine di identificare i collegamenti che non soddisfano gli ambiziosi *target* di efficacia ed efficienza

individuati, e adottare le misure mitigative più opportune atte a garantire l'equilibrio del CdS.

Infine, con riferimento ai **corrispettivi da erogare all'IA**, l'EA ha rappresentato la volontà di optare per la modalità di determinazione della compensazione "effettiva", prevista dalla regolazione vigente alle condizioni specificate nelle "*Indicazioni metodologiche per la redazione del PEFS*" (Annesso 5b della delibera n. 154/2019, [link](#)), al fine di adattare i corrispettivi risultanti dal PEFS alle risorse disponibili e alle esigenze di programmazione del Comune.

Alla luce delle disposizioni regolatorie vigenti, sopra menzionate, al fine di giustificare pienamente il ricorso a tale modalità di determinazione della compensazione, si ritiene opportuna una **maggior specificazione dei vincoli di bilancio dell'EA** (ad es. attraverso la definizione di un prospetto che rappresenti le disponibilità finanziarie nel periodo di piano), a evidenza de: i) l'insufficienza, nei primi anni di vigenza contrattuale, delle risorse necessarie per la copertura della relativa compensazione "variabile" o "costante" derivanti dall'applicazione degli Schemi ART – tenuto conto del fatto che tale *gap* risulta minimale, nel primo periodo di affidamento, attestandosi a valori annuali inferiori a 10.000 €; ii) l'adeguatezza, nei restanti anni di vigenza contrattuale, delle risorse destinate alla copertura delle maggiori uscite finanziarie, rispetto a quelle derivanti dagli schemi ART, necessarie al recupero, delle minori uscite di cui al punto i), capitalizzate.

In tale ambito, l'EA ha previsto una compensazione contrattuale effettiva che prevede una crescita progressiva al tasso di piano (1,8%), ferma restando la verifica di condizione di equilibrio data dall'azzeramento del valore attuale normalizzato (VAN).

Tale indicizzazione appare incoerente con le citate disposizioni regolatorie vigenti, ove è specificato che l'EA deve tenere conto "*dei prezzi dei fattori produttivi al momento della redazione del PEFS, nonché della loro possibile evoluzione, anche in relazione all'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale*". Pertanto, lo sviluppo del PEFS prevede, qualora opportuna, l'indicizzazione delle singole poste di Conto Economico Regolatorio, al fine di simularne/stimarne l'evoluzione negli anni, e determinare di conseguenza la relativa compensazione. Poiché nella RdA la stima di costi e ricavi nel periodo di Piano già considera l'incremento inflativo, l'indicizzazione della compensazione darebbe luogo a un doppio riconoscimento di tale effetto, peraltro anche con riferimento a voci che non parrebbero direttamente influenzate dall'inflazione (ad es. le quote di ammortamento e il costo del personale). 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.

7. Sul Piano di Accesso al Dato

In allegato alla RdA è riportato lo schema di base del Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), che descrive, in particolare, la tipologia di dati che l'IA dovrà mettere a disposizione dell'EA, la relativa modalità di rilevazione (manuale o automatica/*real time*) e le condizioni di pubblicazione e accessibilità dell'informazione.

In tale ambito, si rileva tuttavia che **non risultano definite le penali** previste in caso di mancata o ritardata trasmissione del dato da parte dell'IA, in relazione alle tempistiche previste, o in caso di non conformità dell'informazione resa disponibile, rendendosi pertanto necessaria un'adeguata integrazione della RdA o del futuro CdS, in cui dovranno altresì essere specificate le modalità di verifica e aggiornamento/adeguamento periodico del PAD.

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 affidamento**, con riferimento in particolare al nuovo 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 del Comune**, unitamente ai relativi allegati, dandone riscontro all'Autorità con evidenza delle integrazioni apportate.

A fini di monitoraggio del settore, si richiede altresì, al termine dell'*iter* amministrativo di affidamento del servizio in oggetto, di voler **trasmettere copia del nuovo CdS e dei correlati atti adottati**.

Si segnala, inoltre, che il nuovo affidamento rientra nel campo di applicazione del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, 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](#)).

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)