

Il Segretario generale

Spett.le Comune di Sansepolcro
Servizio Qualità Urbana
c.a. Dott. Ing. Paolo QUIETI
PEC: comunesansepolcro@postacert.toscana.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 Sansepolcro – procedura di affidamento diretto.

(rif. Vs. nota prot. n. 28641/2025 del 22 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. 101776/2025 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 20 febbraio 2026.

L’affidamento in oggetto riguarda il **servizio di trasporto pubblico locale** (di seguito: TPL) **mediante autobus**, di competenza del Comune di Sansepolcro, che, ai sensi della vigente normativa regionale, riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: Comune o EA). Il servizio è costituito da 2 linee principali, con percorrenze pari a ca. **121.000 vett*km/anno**, comprensive di un incremento di produzione (rispetto all’attuale servizio esercito) previsto a partire da giugno 2026.

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 7 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 dall’affidamento 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, passeggeri trasportati, indicatori di prestazione (KPI);
- indicatori di qualità erogata e percepita.

In tale ambito, sulla base dei dati disponibili nella RdA e nel Piano Economico Finanziario simulato ad essa allegato (di seguito: PEFS), si desume un **coverage ratio** atteso al primo anno di affidamento pari a circa il 2,6 %, molto lontano dal valore-soglia di riferimento di cui all’art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Alla luce di tale evidenza, riscontrandosi un valore sensibilmente inferiore ai *benchmark* di settore, si suggerisce all’EA di valutare l’opportunità di un’analisi supplementare, volta a **confermarne la congruità e la coerenza**.

U
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0011674/2026 del 20/02/2026
Firmatario: Alessio Quaranta

In virtù 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, *load factor* e *coverage ratio*;
- approfondisca la possibilità di rendere il servizio più efficiente, eventualmente razionalizzando l'offerta e/o 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) e valuti l'ipotesi di utilizzare mezzi che determinino consumi e costi inferiori (se del caso, anche di dimensioni ridotte, soprattutto nei periodi di minor domanda); a tale scopo, il nuovo CdS dovrà prevedere adeguate clausole di flessibilità, nei limiti consentiti dall'ordinamento.

2. Sulla disciplina dei beni strumentali

Nella RdA è stata identificata la flotta attualmente utilizzata dal gestore del servizio in oggetto, composta da 3 autobus a gasolio di proprietà *“aventi un'età media di 12,5 anni alla data di avvio della concessione”*.

Nell'ambito del nuovo affidamento è *“previsto un piano di rinnovo del parco, da effettuare nell'arco temporale della concessione, [...] Il piano di rinnovo previsto è tale da mantenere costante l'età media dei veicoli sull'intero periodo concessorio.”*.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno che il Comune valuti l'opportunità di perseguire con il nuovo CdS obiettivi maggiormente ambiziosi, puntando, quanto meno, a un miglioramento relativo all'età media del materiale rotabile.

3. Sugli obiettivi del CdS

L'EA ha individuato le *“condizioni minime di qualità”* di svolgimento del servizio che l'IA dovrà osservare (di seguito: CMQ), dettagliandole in uno specifico documento, Allegato 5 alla RdA.

Per alcuni indicatori si rileva che non viene esplicitato il valore dell'obiettivo prefissato (si vedano, ad esempio, la conformità del materiale rotabile, l'accessibilità dei mezzi con particolare riferimento alle PMR o la soglia-limite di puntualità delle corse). Inoltre, per altri indicatori, viene definita una trattazione **prevalentemente qualitativa** del tema, senza specifica definizione dei livelli/*target* che dovranno essere garantiti come, ad esempio, l'obiettivo di una *“Articolazione **adeguata** dei punti vendita alle caratteristiche del territorio ed **adeguatezza** delle forme di emissione e di vendita automatica”* oppure, in riferimento al *“contrasto all'evasione tariffaria”* un obiettivo di *“N° controlli minimi **proporzionati al numero delle corse** con OdS – valutazione indice evasione e definizione di un conseguente indice recupero evasione”* (enfasi aggiunte).

L'EA ha altresì definito gli obiettivi di efficacia ed efficienza del CdS e i relativi indicatori di riferimento (KPI), anch'essi esplicitati in uno specifico documento, Allegato 4 alla RdA, parzialmente coerente con l'Annesso 7 alla delibera n. 154/2019. In tale ambito:

- si evidenzia che la definizione di alcuni KPI non pare coerente con il contesto dell'affidamento in oggetto, in particolare: è individuata una voce di *“mantenimento del numero operatori di guida”* con obiettivo fissato in 2 addetti operativi; ciò appare in palese contrasto con quanto riportato al § 4.3 della RdA (Personale preposto all'erogazione del servizio), in cui vengono individuati come necessari 3,5 autisti FTE;
- è definito l'obiettivo: *“Incremento dei posti Km offerti rispetto alla media posti determinata con i mezzi previsti attraverso l'impegno di mezzi capaci di offrire maggiore efficienza dimensionale bus/posti e/o attraverso maggiori corse offerte”* per un valore pari al 3%. Sebbene la RdA non riporti dati sulle frequentazioni, se non in maniera estremamente sommaria, dalle informazioni fornite e dall'analisi del

PEFS, si desume una domanda molto esigua, con valori di *coverage ratio* estremamente bassi (vd. § 1). Di conseguenza, si raccomanda all'EA di valutare attentamente l'incremento sopracitato, verificando gli eventuali benefici sul servizio e applicandolo nei momenti effettivi di maggior domanda;

- è identificato un obiettivo di “(m)antenimento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi (*coverage ratio*)”. Tuttavia, tale ipotesi parrebbe in contraddizione con l'andamento di tale indicatore nello stesso PEFS (vd. successivo § 5), ove è previsto decrescente.

Tenuto conto di quanto sopra e della modalità di affidamento prescelta (affidamento diretto in concessione), si ritiene opportuno che l'EA:

- integri la definizione delle CMQ, specificando i livelli/*target* che dovranno essere garantiti, laddove non già definiti;
- verifichi la coerenza dei KPI individuati e dei relativi obiettivi “minimi” da perseguire (ad esempio in termini di efficienza-redditività ed efficacia-frequenziazione 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.

4. Sul monitoraggio degli investimenti

In merito agli investimenti, la RdA specifica che: “È previsto un piano di rinnovo del parco, da effettuare nell'arco temporale della concessione, in coordinamento con il piano di rinnovo previsto sulla concessione regionale, in quanto i mezzi sono utilizzati in modo promiscuo.”

Tuttavia, nella stessa RdA non risultano definite in maniera dettagliata le seguenti informazioni:

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

Pertanto, fermo restando quanto già evidenziato al precedente § 2 in merito agli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile, si rileva l'opportunità che l'EA integri la RdA con le informazioni sopra specificate.

5. Sui criteri di redazione del PEFS

Al fine di individuare il corrispettivo del CdS da affidare, l'EA ha predisposto il menzionato PEFS (Allegato 3 alla RdA), adottando schemi sostanzialmente simili a quelli da ultimo approvati dall'Autorità (Annesso 5 alla vigente delibera n. 154/2019), e illustrando i relativi criteri di predisposizione, in merito ai quali si evidenzia quanto segue.

Con riferimento ai **costi**, l'EA ha da un lato stimato un fabbisogno di autisti pari a 3,5 FTE (RdA, § 4.3) e dall'altro ha esposto a PEFS un valore di costo per gli addetti all'esercizio pari a circa 94.000 € (adeguato annualmente all'inflazione, con tasso al 1,53%); pertanto, il costo stimato per autista risulta pari a 26.850 €/anno, significativamente inferiore agli standard di settore. Si ritiene quindi opportuna un'adeguata verifica del valore utilizzato da parte del Comune, con eventuale rettifica della RdA e del PEFS.

In relazione ai **ricavi da traffico**, si rileva un valore costante nel corso di tutti gli anni di affidamento, sebbene l'EA abbia previsto la “adesione al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite” (RdA, §§ 3.2.1 – 3.2.2); in tale ambito, le stime esposte non tengono conto né di alcun indice di adeguamento inflativo (*supra*), né di eventuali manovre tariffarie previste dalla Regione nel periodo di vigenza dell'affidamento in oggetto. Pertanto, anche in questo caso, si ritiene opportuno un approfondimento da parte del Comune, con conseguente eventuale rettifica dei valori esposti nel PEFS.

Con riguardo al *coverage ratio*, alla luce dei valori estremamente bassi stimati in tutto il periodo di vigenza del nuovo CdS (vd. precedenti §§ 1 e 3), fatta salva la correttezza dei valori esposti, si ritiene opportuno che

L'EA investighi soluzioni che possano ridurre la discrepanza dagli standard di settore.

Si evidenzia, infine, che nella RdA **non risulta esposto alcun confronto degli esiti del PEFS con il “costo standard”** di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018. Pertanto, si ritiene necessario che l'EA integri opportunamente la RdA in merito.

6. Sull'allocazione dei rischi

L'EA ha identificato e valutato i rischi connessi con l'affidamento del servizio in oggetto, predisponendo la relativa matrice di allocazione, trasmessa in allegato alla RdA (Allegato 2).

La matrice ricalca sostanzialmente il modello approvato dall'Autorità, di cui all'Annesso 4 alla delibera n. 154/2019, ma non vi risultano descritte le *“eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati e le relative soglie di applicazione definite”*, come invece disposto dal punto 4 della Misura 13 della medesima delibera.

Al fine di garantire piena coerenza con il quadro regolatorio applicabile, si ritiene necessaria un'integrazione in tal senso della RdA e/o del nuovo CdS, con riferimento in particolare ai rischi allocati in condivisione tra le parti (EA e IA).

7. Sul Piano di Accesso al Dato

L'EA ha definito il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), allegandolo alla RdA (Allegato 6). In esso vengono indicate la tipologia di dati che l'IA dovrà mettere a disposizione dell'EA, la relativa modalità di rilevazione (manuale o automatica/*real time*) e la disponibilità delle informazioni.

Si rileva tuttavia che nel suddetto documento **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.

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)