

Il Segretario generale

Spett.le

Agenzia per il Trasporto Pubblico locale del bacino
della Città Metropolitana di Milano,
Monza e Brianza, Lodi e Pavia

c.a. Direttore - Dott. Luca TOSI

PEC: protocollo@pec.agenziatpl.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019, avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico di competenza dell’Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia - LOTTI 2, 3, 4 e 5. (rif. Vs. nota prot. n. 4619 del 31/12/2025)

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), da ultimo trasmessa con la Vs. nota in oggetto, acquisita al prot. ART n. 103988/2025 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 20 febbraio c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda quota-parte dei servizi di trasporto pubblico locale su strada (di seguito: TPL) afferenti al bacino territoriale della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, presidiato dall’omologa Agenzia che, ai sensi della vigente normativa regionale, riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: Agenzia o EA).

I servizi interessati sviluppano una produzione di percorrenze complessivamente pari a ca. **44,4 Mvett*km/anno**, svolte esclusivamente mediante autobus e suddivise nei seguenti lotti:

- lotto 2: Nord Ovest/Brianza occidentale, per una produzione di ca. 12,2 Mvett*km/anno;
- lotto 3: Nord-Est/Brianza centrale, per ca. 11,2 vett*km/anno;
- lotto 4: Sud-Est/Provincia di Lodi, per ca. 13,3 Mvett*km/anno;
- lotto 5: Sud Ovest, per ca. 7,7 Mvett*km/anno.

Con riferimento ai suddetti servizi, si rileva che l’Agenzia:

- con deliberazione del Consiglio di Amministrazione (di seguito: DCA) n. 4 del 21/06/2024, ha approvato la “Relazione dei Lotti” ex delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017 (di seguito: RdL), già oggetto del Parere dell’Autorità n. 3/2025 del 17/01/2025 (di seguito: Parere n. 3/2025);
- con DCA n. 3/2025 del 21/02/2025 ha approvato l'ultimo aggiornamento del Programma dei servizi di Bacino (di seguito: PdB);
- con DCA n. 20/2025 del 23/12/2025, ha approvato la versione 2.0 della RdA in oggetto, da ritenersi consolidata e rispondente all’assetto della procedura di affidamento in esame definitiva e attuata dall’Agenzia¹.

¹ Tale approvazione fa seguito a un lungo e complesso iter amministrativo che aveva portato inizialmente l’Agenzia a valutare la fattibilità di una proposta di *project financing* relativa all’affidamento congiunto per 15 anni dei lotti 2 e 5 (di seguito: Proposta di PF, di cui alla DCA n. 10/2025 del 1/08/2025), successivamente revocata (con DCA n. 19/2025 del 23/12/2025) a seguito di riscontrate criticità che precludevano la realizzazione di alcuni degli interventi infrastrutturali previsti dalla Proposta di PF (nodi di interscambio presso stazioni ferroviarie).

In relazione a quanto sopra, i servizi di TPL in oggetto saranno affidati mediante **procedura ad evidenza pubblica** (di seguito, anche: gara) articolata in **4 lotti**, con individuazione delle Imprese Affidatarie (di seguito: IA) e stipula dei relativi Contratti di Servizio (di seguito: CdS) della durata di **7 anni**.

I nuovi CdS saranno gestiti in modalità **gross cost incentivante**, con ricavi tariffari di competenza dell'Agenzia e assunzione in capo alle IA di:

- una quota del rischio "domanda", attraverso la definizione di una parte variabile del corrispettivo correlata all'andamento del numero di passeggeri paganti trasportati;
- la funzione di contolleria e di contrasto all'evasione tariffaria, nonché le correlate attività di supporto e informazione all'utenza e di sicurezza.

La RdA in oggetto 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*.

Il documento è stato oggetto di pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Agenzia ([link](#)), unitamente ai seguenti allegati:

- *Key Performance Indicators* (KPI) e Condizioni Minime di Qualità (CMQ);
- Piano di Accesso al Dato (PAD);
- Matrice dei Rischi (MR).

A supporto delle attività istruttorie finalizzate alla formulazione delle presenti Osservazioni, l'Agenzia ha reso altresì disponibili gli schemi di Piano Economico-Finanziario simulato dei lotti di affidamento interessati (di seguito: PEFS), non oggetto di pubblicazione in coerenza con quanto disposto dalla Misura 15, punto 4, della delibera n. 154/2019.

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

1. Sulla modalità di affidamento

La RdA riporta alcuni aspetti della futura disciplina della procedura di affidamento in oggetto:

- *in primis*, l'EA "*si riserva la possibilità di suddividere in due gare distinte l'affidamento dei servizi in oggetto, ferme restando la suddivisione dei servizi nei quattro lotti indicati e la durata degli affidamenti*" (pag. 39, enfasi aggiunta); tale ipotesi è volta a evitare (ulteriori) ritardi della procedura, stante la "*situazione di contenzioso amministrativo*" in corso, consentendo eventualmente all'EA di disgiungere temporalmente l'affidamento dei lotti 3 e 4 (esenti al momento da ricorsi giudiziali) da quello dei lotti 2 e 5 (interessati dalla Proposta di PF, poi decaduta/revocata)²;
- inoltre, è prevista la "**limitazione di un numero massimo di lotti (due) aggiudicabili al medesimo concorrente**" ed è contemplata la "*possibilità di aggiudicare al medesimo concorrente un massimo di due lotti associati, territorialmente contigui, attraverso il meccanismo della cosiddetta <<asta combinatoria>>*" (pag. 99, enfasi aggiunta); tale scelta, contemplata dal decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito: d.lgs. 36/2023, cfr. art. 58)³, è al momento motivata dall'EA dall'opportunità di "*contemperare gli obiettivi di emersione di possibili economie di scala e/o di scopo e di perseguimento della massima partecipazione e della distribuzione delle commesse pubbliche*" (*ibidem*).

² Vd. nota 1.

³ Come noto, il d.lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) non è direttamente applicabile alla procedura di affidamento in oggetto, per quanto disposto dall'art. 149, comma 4, del decreto stesso, seppure rappresenti un riferimento generale utile per la definizione della gara in termini di efficienza, contendibilità e trasparenza. Il Codice, peraltro, è espressamente menzionato al § 6 della RdA, con riferimento ai requisiti di partecipazione degli operatori (vd. successivo § 5).

Con riferimento ai suddetti aspetti, si evidenzia quanto segue:

- a) non è chiaro come si concili la possibilità di suddividere l'affidamento *"in due gare distinte"*, da 2 lotti ciascuna, con il vincolo di aggiudicazione per singolo concorrente di un *"numero massimo di lotti (due)"*; infatti, se ogni gara interesserà 2 lotti, tale limitazione parrebbe **perdere di senso**, a meno che l'EA non intenda precludere all'aggiudicatario della prima gara di partecipare alla seconda, eventualità che al momento non trova alcuna specificazione o giustificazione nella RdA;
- b) le **motivazioni** addotte dall'Agenzia a giustificazione dell'inserimento *ex novo* del suddetto vincolo di aggiudicazione, mai previsto/definito in precedenti atti o documenti predisposti (i.p. il PdB e la RdL), non paiono esaurienti; anche alla luce dell'attuale legislazione di riferimento, l'introduzione di limiti nell'aggiudicazione, specialmente in caso di un numero di lotti comunque ridotto, esige un'adeguata giustificazione della ragione specifica della scelta operata, che deve risultare ancorata alle concrete caratteristiche della gara, nella prospettiva del contestuale perseguimento dell'efficienza della gestione e della massima contendibilità della procedura; tali ragioni al momento non trovano adeguata ed esaustiva trattazione nella RdA (*supra*), non essendo esplicitato alcun obiettivo in termini né di *"economie di scala e/o di scopo"*, né di *"partecipazione"* del mercato;
- c) non risultano specificate nella RdA le modalità di adozione del suddetto vincolo di aggiudicazione in caso di **PG plurisoggettivo** e/o nel caso in cui un singolo operatore formuli offerte su più lotti in configurazioni societarie diverse;
- d) con riferimento al previsto meccanismo di *"asta combinatoria"*, nella RdA non si riscontra una adeguata illustrazione delle modalità di effettuazione della **valutazione comparativa** tra le offerte sui singoli lotti e le offerte sulle associazioni di lotti pervenute dai PG, che dovranno essere opportunamente definite e specificate dall'EA.

Alla luce di quanto sopra, si ravvisa la necessità di un adeguato approfondimento e un'opportuna integrazione in materia all'interno della RdA e/o della documentazione che disciplinerà la procedura di affidamento (di seguito: documentazione di gara).

2. Sui servizi oggetto di affidamento

I volumi di produzione sopra riportati (pag. 1) afferiscono a uno scenario di esercizio *"a regime"* che sarà applicato a partire dal terzo anno di affidamento, avendo previsto l'Agenzia un progressivo incremento di percorrenze contrattuali, alla luce delle risorse disponibili e per agevolare il processo di acquisizione dei fattori produttivi da parte delle future IA.

In tale ambito, la documentazione trasmessa non fornisce adeguate e puntuali **informazioni sulle variazioni/limitazioni delle percorrenze** previste per i primi 2 anni di esercizio, in particolare:

- la RdA (§ 1.2.2) non riporta alcun dettaglio in merito, ad eccezione delle percentuali complessive di riduzione adottate (82% nel primo anno, 91% nel secondo) e dei relativi riflessi sui lotti (Tabella 1-20);
- in allegato e/o a integrazione alla RdA non è (stato) reso disponibile il Programma di Esercizio con identificazione delle linee/corse interessate da tali limitazioni;
- nessun approfondimento in materia parrebbe riscontrabile in altra documentazione di riferimento, quale ad esempio la menzionata RdL o il PdB approvato dall'Agenzia (che riporta, negli Allegati B – E, il dettaglio delle linee/corse riferito al solo scenario a regime).

Si ritiene pertanto necessario che la RdA e/o la documentazione di gara sia adeguatamente integrata.

Dalla RdA (§ 1.2.3) si evince inoltre che i servizi di TPL in oggetto sono esclusivamente di tipo convenzionale, ossia composti da linee/corse a percorso e orario/frequenza pianificati *ex ante*, che costituiscono i Programmi di Esercizio a base di gara (di seguito: PdE) per ciascun lotto. Nell'ambito del nuovo affidamento non sono pertanto previsti (nuovi) servizi flessibili, quali ad esempio collegamenti "a chiamata" o "a prenotazione", anche in considerazione dell'elevata domanda registrata. L'Agenzia lascia ai futuri PG lo sviluppo in sede di offerta di eventuali proposte progettuali, che saranno valutate sulla base di uno specifico criterio premiale (vd. successivo § 6).

Con riferimento a quanto sopra, resta ferma la raccomandazione già espressa in occasione del richiamato Parere n. 3/2025 sulla RdL di "*prevedere in tutti i CdS apposite **clausole di flessibilità** che, nei limiti consentiti dall'ordinamento vigente, consentano di adeguare l'offerta di servizi alle evoluzioni della domanda*" (pag. 4), al fine sia di poter recepire eventuali proposte di servizi flessibili ritenute attuabili, sia di poter implementare nel corso dell'affidamento eventuali ulteriori soluzioni complementari, tenuto conto dei possibili sviluppi di tali servizi, caratterizzati da una costante evoluzione tecnologica e da una progressiva affermazione.

In tale ambito, l'Agenzia potrà comunque valutare l'istituzione di eventuali nuovi servizi di mobilità, anche di tipo flessibile, al di fuori dei CdS oggetto di affidamento e con il coinvolgimento di differenti operatori del settore, in esito alle relative verifiche di mercato.

3. Sul materiale rotabile

Nella RdA (§§ 3.1 - 3.3) è quantificato il parco veicolare necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento e sono definite le caratteristiche della flotta esistente di proprietà dei gestori uscenti (di seguito: GU), nel novero della quale l'Agenzia ha individuato i mezzi acquistati con contributo pubblico, qualificati come "indispensabili", che saranno oggetto di trasferimento alle IA, nonché il materiale rotabile avente qualifica di bene "commerciale", compatibile all'utilizzo in servizio e per il quale i GU hanno manifestato disponibilità al trasferimento alle IA (veicoli "disponibili").

Da tali analisi si evince un *deficit* di fabbisogno di materiale rotabile per ciascuno dei lotti di affidamento, da colmare attraverso la messa a disposizione o l'acquisizione di nuovi veicoli da parte delle IA interessate, tenendo anche conto della sostituzione progressiva dei veicoli a fine vita tecnica (15 anni di anzianità). Il piano di rinnovo del parco, che sarà oggetto di specifica offerta di gara, potrà contare su significative risorse pubbliche, pari a ca. 138 M€, in parte già disponibili entro l'avvio dei nuovi servizi (85,7 M€), in parte da erogare nel corso della durata contrattuale (52,3 M€); tali risorse saranno destinate all'acquisto di nuovi autobus elettrici, con quota media di contribuzione pari a ca. 80%.

In relazione ai contenuti della RdA, si evidenzia quanto segue:

- a) con riferimento al materiale rotabile "indispensabile", oggetto di subentro dell'IA, non risultano presenti **informazioni in merito alla tipologia e alle condizioni dei veicoli** interessati (energia di trazione, allestimenti e dotazioni di bordo), seppure sia presumibile un'alimentazione *diesel* allo stato attuale preponderante, né alla **sussistenza di eventuali vincoli** sui beni messi a disposizione, inclusi quelli di nuova acquisizione, in considerazione dell'avvenuto co-finanziamento pubblico, né alla valorizzazione dei relativi **oneri di subentro** in capo alle IA, menzionandosi esclusivamente il rispetto dei criteri di cui alla "*Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019*" (pagg. 52 e 72);
- b) analoga criticità si riscontra anche in merito al materiale rotabile "disponibile", ferma restando in questo caso l'assenza di vincoli di acquisto in capo alle IA;
- c) con riferimento alle risorse pubbliche previste per l'acquisizione del nuovo materiale rotabile, non risultano puntualmente definite nella RdA (§ 3.3.1) le **tempistiche effettive di disponibilità** dei fondi nel corso dell'affidamento, tali da garantire un'adeguata "copertura" del fabbisogno stimato dall'EA per ciascun lotto e anno di sviluppo del relativo CdS.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessario che la RdA e/o la documentazione di gara sia adeguatamente integrata in merito.

In tale ambito, si evidenzia altresì che il coinvolgimento di risorse pubbliche nello sviluppo del piano di rinnovo del materiale rotabile di ciascuna IA assume assoluta rilevanza e, di conseguenza, un eventuale ritardo nell'erogazione dei fondi, o un'indisponibilità degli stessi, avrebbe inevitabili e significative ricadute sul processo di riqualificazione previsto nell'ambito del relativo CdS.

Pertanto, in aggiunta alle attività di monitoraggio degli investimenti già previste e descritte nella RdA (§ 3.6), si ritiene opportuno che l'Agenzia **verifichi periodicamente il rispetto delle tempistiche di erogazione e l'effettiva consistenza** delle risorse pubbliche rese disponibili, individuando eventuali scostamenti rispetto a quanto ipotizzato/pianificato e adottando tempestivamente le relative misure correttive.

Si ritiene infine che, tenuto conto degli ingenti impegni previsti a carico delle IA per il rinnovo del parco mezzi entro l'avvio dei nuovi servizi, seppure con il sostegno di significative risorse pubbliche, la procedura di gara debba prevedere un **congruo periodo di tempo a seguito dell'avvenuto affidamento**, per consentire l'acquisizione e la messa a disposizione del materiale rotabile interessato.

4. Sui beni immobili (depositi)

L'Agenzia ha censito i beni immobili strumentali all'erogazione dei servizi di TPL attualmente utilizzati dai GU, rilevando nel complesso 32 impianti adibiti a deposito autobus, alcuni dotati di servizi complementari (officina, rifornimento gasolio, uffici); tali impianti risultano di proprietà degli attuali GU, di Enti Locali o di soggetti terzi, come descritto in dettaglio nella RdA (Tabella 3-20).

In relazione a tale dotazione "iniziale", l'Agenzia ha identificato e qualificato:

- come bene indispensabile, il deposito di Lodi/località Polledra (lotto 4), in fase di realizzazione e riqualificazione con contributi pubblici (proprietà Star Mobility S.p.A.); su tale *asset* incorrerà l'obbligo di subentro in capo all'IA a titolo di locazione, con canone determinato ai sensi della Misura 10 della delibera n. 154/2019 (Tabella 3-21);
- come beni disponibili, 6 ulteriori depositi, di cui 3 afferenti al lotto 4 e 3 al lotto 5, di proprietà di Enti Locali e soggetti terzi (non GU), ceduti in uso alle IA interessate a titolo di locazione o acquisto (Tabella 3-22).

Alla luce delle peculiarità del territorio interessato, *"prevalentemente caratterizzato da un tessuto insediativo periurbano o extraurbano, nel quale sono reperibili sul mercato diverse aree idonee alla realizzazione di nuove rimesse"* (RdA, pag. 84), l'EA non ha ritenuto di qualificare alcun altro deposito/infrastruttura come bene "indispensabile", ponendovi relativi vincoli di messa a disposizione delle IA.

Con riferimento a quanto sopra, le scelte dell'Agenzia determinano la disponibilità di un **numero di beni immobili ampiamente ridotto rispetto allo scenario attuale**, riscontrandosi peraltro un disequilibrio nella distribuzione territoriale dei depositi interessati, che afferiscono esclusivamente ai lotti 4 (4 infrastrutture disponibili) e 5 (3 infrastrutture). Pur tenendo conto dell'asserita *"reperibilità sul mercato"* di aree idonee a ospitare nuovi impianti, tale situazione rappresenta potenzialmente una barriera all'ingresso per i PG differenti dagli attuali GU, in merito alla quale l'EA non parrebbe aver adottate tutte le misure atte a un opportuno contenimento, secondo quanto disposto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019.

Si ritiene pertanto opportuno un approfondimento del tema all'interno della RdA e/o della documentazione di gara, volto a verificare la possibilità di ampliare il novero di depositi disponibili e/o individuare specifiche aree idonee al ricovero dei veicoli in servizio di TPL, con riferimento in particolare ai territori dei lotti al momento sprovvisti (2 e 3).

Il nuovo affidamento configura in ogni caso la necessità di disporre di beni immobili "aggiuntivi", che dovranno essere acquisiti/messi a disposizione dall'IA, tenuto conto del numero di autobus interessati.

In tale ambito, l'Agenzia ha stimato nel PEFS il **costo di rimessaggio** dei mezzi da ospitare (canone di locazione), adottando un parametro di occupazione pari a 150 mq/veicolo. Tale quantificazione appare sovradimensionata rispetto agli standard del settore (compresi tra 45 e 70 mq/veicolo per autobus

lunghi/articolati, sino a 100 mq in caso di veicoli elettrici e relative infrastrutture), rappresentando una **scelta prudentiale** adottata dall'EA sulla base degli elementi di valutazione/giustificazione esposti in RdA (§ 8.5.8).

Sempre con riferimento ai beni immobili utilizzati dai GU, non risultano menzionate nella RdA le **autostazioni** presenti nei territori interessati, funzionali all'espletamento dei servizi di TPL oggetto di affidamento, né la relativa operatività e fruibilità, con specifico riferimento a eventuali condizioni economiche di accesso definite dai relativi gestori, che dovranno pertanto essere riportate nella documentazione di riferimento.

5. *Sui requisiti di partecipazione*

La RdA (§ 5) riporta che i requisiti di partecipazione degli operatori saranno *“definiti negli atti di gara tenuto conto delle previsioni normative e regolatorie di riferimento”* (pag. 94), menzionando specificatamente i *“requisiti minimi previsti dal Codice Appalti”* (*idem*), di cui al citato d.lgs. 36/2023.

L'Agenzia ha inoltre individuato, quale ulteriore requisito di ammissione alla gara dei contendenti, la pregressa produzione di servizi di TPL e previsto, in caso di affidamento a un operatore plurisoggettivo, l'obbligo per quest'ultimo di costituzione di una specifica Società di progetto/di scopo.

Non risulta esplicitato nella RdA alcun riferimento a quanto disposto dalla Misura 19, punto 2, della delibera n. 154/20219 e dall'art. 48, comma 7, lett. b), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (d.l. 50/2017), il quale impone a ciascun PG il *“possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un **patrimonio netto** pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara”*.

6. *Sulla determinazione dei corrispettivi*

Al fine di determinare i corrispettivi a base di gara, l'Agenzia ha predisposto i PEFS relativi a ciascuno dei lotti dei servizi oggetto di affidamento, redatti nel rispetto degli schemi e delle indicazioni metodologiche di cui all'Annesso 5 della versione vigente della delibera n. 154/2019, riportando nella RdA i criteri adottati (§ 8) ed esponendo i relativi esiti (Tabella 1-23).

In tale ambito, l'EA ha rappresentato la volontà di optare per la modalità di determinazione della **compensazione c.d. “effettiva”**, adottando pertanto valori diversi dalla compensazione “variabile”, o da quella “costante”, derivante dall'applicazione dei PEFS interessati, specificando che *“il valore sostanzialmente costante delle risorse finanziarie dell'Agenzia, che [...] provengono quasi esclusivamente dal Fondo Nazionale Trasporti e dai trasferimenti di Regione Lombardia non è compatibile né con la compensazione variabile [...], né con la compensazione costante che determinerebbe per l'Agenzia, nei primi anni di affidamento, un onere eccessivo rispetto alle risorse disponibili e, negli ultimi anni dell'affidamento, un avanzo di risorse”* (RdA, pag. 113).

In esito a tale impostazione, l'Agenzia ha individuato *“un corrispettivo chilometrico [...] indicizzato all'inflazione [...] tale che, moltiplicato per le percorrenze previste per ogni anno di contratto, determini un valore attuale netto (delle compensazioni, n.d.r.) [...] pari a zero”*, definendo la possibilità di ridurre/aumentare *“il corrispettivo annuo in proporzione alle variazioni chilometriche, applicando alle percorrenze aggiuntive o ridotte il corrispettivo chilometrico”* di riferimento (*ibidem*, pag. 114).

Le scelte adottate dall'Agenzia sollevano alcune perplessità, rendendosi necessari **adeguati approfondimenti** in merito all'interno della RdA.

Innanzitutto, a supporto della scelta di optare per la compensazione “effettiva”, l'EA richiama la verifica della condizione di azzeramento del valore attuale netto (VAN) delle poste figurative prevista dallo Schema 3 dell'Annesso 5a della delibera n. 154/2019, la quale ha lo scopo di confermare la neutralità finanziaria dell'operazione nel periodo di piano.

L'azzeramento del VAN delle poste figurative sopra richiamato, appare tuttavia condizione necessaria, ma non sufficiente per sancire la coerenza della scelta con le disposizioni regolatorie vigenti. A tale scopo, infatti,

parrebbe necessaria una maggiore **specificazione delle disponibilità finanziarie dell'EA** (e.g. attraverso la definizione di un prospetto che rappresenti le risorse finanziarie previste nel periodo di piano, suddivise tra fondi nazionali e regionali), a evidenza di una insufficienza, per i primi anni di vigenza contrattuale, delle risorse necessarie per la copertura della compensazione “variabile” o “costante” derivanti dall'applicazione dei PEFS.

Inoltre, dal momento che tale scelta comporta, nei primi 2 anni di esercizio, un *deficit* significativo tra le risorse messe a disposizione dell'EA (compensazione effettiva) e il fabbisogno risultante dai PEFS (compensazione variabile), pari complessivamente a ca. 12,5 M€ per i 4 lotti di affidamento, appare specularmente opportuno dare evidenza dell'effettiva **capacità dell'Agenzia di disporre delle risorse in corso di vigenza contrattuale sufficienti** a recuperare, capitalizzandole, le minori uscite sostenute nei primi anni dei CdS interessati, stante l'asserito “*valore sostanzialmente costante*” dei fondi nazionali/regionali a disposizione (*supra*).

Poiché la possibilità offerta agli EA di derogare all'impiego della compensazione derivante dall'applicazione degli schemi approvati dall'Autorità trae origine dalla possibile condizione di squilibrio finanziario tra le risorse necessarie a coprire i corrispettivi e quelle disponibili, la compensazione effettiva adottata deve necessariamente coincidere, in un determinato anno, con le disponibilità finanziarie dell'EA destinate alla copertura del servizio in questione.

In secondo luogo, risulta **incoerente con la regolazione vigente** il calcolo della compensazione annuale a partire da elementi dati/predefiniti quali un “*corrispettivo chilometrico*” unitario indicizzato, individuato al solo scopo di azzerare il VAN e applicato alla produzione prevista, con relative possibili modifiche (in aumento/diminuzione) delle stesse compensazioni “*in proporzione alle variazioni chilometriche*”.

Infatti, pare opportuno ribadire che la regolazione vigente prevede la **determinazione delle compensazioni**, nei vari anni di vigenza dell'affidamento, esclusivamente **in esito alla valorizzazione ragionata delle poste ammesse ai fini regolatori come rappresentate negli schemi di PEFS** di cui al citato Annesso 5a della delibera n. 154/2019, e la **quantificazione di eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione in esito alla verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS** di cui alla Misura 26 della medesima delibera da effettuarsi attraverso il confronto tra PEF a consuntivo e PEF previsionale.

In tale ambito, la RdA palesa peraltro un'evidente contraddizione:

- da un lato, prevede la possibilità di modificare le compensazioni in corso d'anno “*in proporzione alle variazioni chilometriche, applicando alle percorrenze aggiuntive o ridotte il corrispettivo chilometrico*” (pag. 114, *supra*), definendo di fatto una correlazione diretta tra (variazione delle) percorrenze e costi, che appare aleatoria e del tutto avulsa dall'impostazione regolatoria basata sul PEFS, rilevandosi come (per contro), a fronte di un aumento di percorrenze, non tutti i costi operativi crescano proporzionalmente e direttamente;
- dall'altro, invece, prevede un meccanismo di “*verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio e quindi della congruità del corrispettivo, [...] tramite confronto tra il PEF contrattuale e i risultati consuntivi*” (pag. 122 – 123), con conseguente eventuale aggiornamento del PEFS, in sostanziale coerenza con quanto disposto dalla misura regolatoria succitata e specificatamente menzionata nella stessa RdA (§ 8.6).

7. Sul Piano di Accesso al Dato

L'Agenzia ha definito 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, oggetto di apposita trattazione nella RdA (§ 9) e nel documento “*Piano di Accesso al Dato (PAD)*”, allegato alla RdA.

Con riferimento ai contenuti della documentazione menzionata, rileva come il PAD non riporti le modalità di **informazione all'utenza sui tempi di ripristino di eventuali indisponibilità infrastrutturali** (fermate), come specificatamente disposto dalla Misura 16, punto 16, della citata delibera n. 53/2024, rendendosi pertanto necessaria un'integrazione in tal senso.

Si ritiene inoltre opportuno che, come previsto dalla Misura 4, punto 11, della medesima delibera, l'EA disciplini nei CdS le modalità di **aggiornamento/adeguamento periodico del PAD**, da adottarsi almeno al termine di ciascun periodo regolatorio.

In tale ambito, si evidenzia infine che il PAD attualmente disponibile **non specifica le penali** da applicare in caso di mancata trasmissione e/o non conformità del dato, rendendosi opportuna un'integrazione in merito o comunque una dedicata disciplina all'interno dei nuovi CdS.

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, con riferimento in particolare al disciplinare di gara e al relativo capitolato, nonché 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, dandone riscontro all'Autorità unitamente alla evidenza delle integrazioni apportate. Nell'occasione, si richiede la **contestuale trasmissione della summenzionata documentazione di gara**, per consentire all'Autorità di completare le relative valutazioni.

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](#)). In tale ambito saranno completate le valutazioni dell'Autorità in merito alla procedura in oggetto, con riferimento in particolare agli elementi regolatori al momento non pienamente definiti nella RdA, quali ad esempio i criteri di aggiudicazione delle offerte di gara (modalità di valutazione e relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi) e i requisiti di partecipazione degli operatori.

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)