

Il Segretario generale

Spett.le
Ente di Governo del Trasporto pubblico locale
del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia
Ufficio Periferico c/o Comune di Chioggia
Direzione mobilità e trasporti settore trasporti
Servizio trasporto pubblico locale
c.a. Ing. Stefano PENZO
PEC: chioggia@pec.chioggia.org

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019, avente a oggetto servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Chioggia – procedura di gara in lotto unico.
(rif. Vs. nota prot. n. 8083 del 03/02/2026)

Esaminata la “Relazione di Affidamento” (di seguito: RdA), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154 del 28 novembre 2019 e successive modificazioni (di seguito: delibera n. 154/2019) e trasmessa, da ultima, con la Vs. nota in oggetto acquisita al prot. ART n. 7637/2026 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 19 marzo c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda i servizi di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) del Comune di Chioggia (di seguito: Comune), per complessive **760.000 vett*km/anno** ca., parzialmente esercite in modalità “flessibile”, a chiamata/prenotazione. Ai sensi della normativa regionale vigente, il Comune, in qualità di Ufficio Periferico dell’Ambito di unità di rete dell’area urbana di Chioggia dell’Ente di Governo del TPL del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia, riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: EA).

I servizi in oggetto saranno affidati mediante **procedura competitiva** a evidenza pubblica (gara) in **lotto unico**, con successiva stipula a beneficio dell’Impresa Affidataria (di seguito: IA) di uno specifico Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in regime di *net cost*, con avvio previsto per il 1° gennaio 2027 e durata decennale.

La RdA trasmessa è completata dai seguenti allegati, resi contestualmente disponibili:

1. Report sulla domanda di mobilità – Bacino di Chioggia;
2. Schemi di Piano Economico-Finanziario (non compilati);
3. *Key Performance Indicators* (KPI) - Condizioni Minime di Qualità (CMQ);
4. Piano di Accesso al Dato (PAD);
5. Schema di Contratto di Servizio per l’affidamento dei servizi di TPL urbano del Comune di Chioggia (di seguito: Schema di CdS).

La RdA, con i correlati allegati, 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 (*infra*) ed è stata pubblicata sul sito *web* istituzionale del Comune ([link](#)), priva di allegati “*in quanto documentazione di gara riservata*”¹.

Insieme alla RdA, l’EA ha reso disponibili gli schemi compilati di Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS) e il documento rubricato “*Relazione metodologica di accompagnamento al PEF simulato*” (di seguito: Relazione PEFS), non oggetto di pubblicazione ai sensi di quanto disposto dal punto 3 della Misura 14 della delibera n. 154/2019.

¹ Vd. punto 2 del disposto della deliberazione dell’EdG n. 11 del 12/12/2025.

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

1. Sulle caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento

Nella RdA **non sono riportati dati/informazioni in merito ai risultati raggiunti dalla gestione pregressa dei servizi in oggetto.**

In merito, nella citata nota prot. ART n. 7637/2026, si afferma che i dati *“non risultano disponibili”* in quanto la precedente gestione dei servizi non prevedeva *“la fornitura di flussi informativi ulteriori rispetto a quelli richiesti dalla Regione Veneto”*, a loro volta limitati esclusivamente ai *“passeggeri trasportati anno (non divisi per linea)”*. Peraltro, nonostante si attesti (nella medesima nota) che i suddetti dati di frequentazione *“sono aggiornati all’esercizio 2023 (il consuntivo 2024 è previsto entro i primi mesi del 2026)”*, nella RdA non vi è alcuna trattazione/esposizione in merito.

Tale carenza potrebbe comportare significativi effetti sulla contendibilità della gara, incidendo sulla capacità dei futuri partecipanti (di seguito: PG) di formulare adeguate offerte tecnico-economiche, a fronte di asimmetrie informative potenzialmente a vantaggio dei soggetti che in passato hanno gestito i servizi interessati (i.p. il vettore *“storico”* ACTV S.p.A. e l’attuale affidatario Arriva Veneto S.r.L, di seguito: GU).

2. Sulla disciplina dei beni strumentali

Nella RdA (§ 7.1) è quantificato il materiale rotabile necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento, pari a **15 autobus**, e sono individuate le caratteristiche della flotta esistente di proprietà del GU, nel novero della quale l’EA ha individuato i mezzi, qualificati come *“indispensabili”*, che saranno resi disponibili a fini di subentro dell’IA, ossia gli autobus in servizio acquistati con contributo pubblico non ancora ammortizzato e di anzianità inferiore a 15 anni alla data di avvio del nuovo CdS.

Nel corso del nuovo affidamento è inoltre previsto un piano di rinnovo della flotta, parzialmente contribuito con risorse pubbliche, grazie alle linee di finanziamento definite dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PNSMS), con previsione di acquisizione di nuovi autobus a metano.

Nel PEFS è esposta la quantificazione economica e patrimoniale derivante dalla definita disciplina di gestione del materiale rotabile, considerando sia il valore di subentro degli autobus indispensabili, sia gli investimenti in carico all’IA per l’acquisto dei nuovi veicoli.

In tale ambito, si evidenzia che **i contenuti della RdA** (pagg. 28-30) **non paiono pienamente corrispondenti con quelli della Relazione PEFS** (pag. 9) e con i valori di conseguenza riportati negli schemi di PEFS interessati; in particolare:

- i veicoli qualificati come indispensabili risultano quantificati nella RdA pari a 10, mentre nella Relazione PEFS sono citati 9 mezzi interessati;
- nella RdA è previsto l’acquisto in cofinanziamento di 3-4 autobus a metano entro il 2031, mentre nella Relazione PEFS è menzionata l’acquisizione di (solo) 2 veicoli nel corso del 4° anno di affidamento, cui si aggiungono 2 ulteriori autobus sostituiti, a totale carico dell’IA, nel medesimo anno.

Si ritiene pertanto necessario un adeguato approfondimento del tema e un eventuale allineamento delle stime esposte nel PEFS.

Nella RdA (§ 8.2) è riportato che la rete di TPL in oggetto comprende **174 fermate** dotate di paline e pensiline, qualificate come beni *“commerciali”*, in merito ai quali il nuovo affidamento prevede uno specifico piano di rinnovamento, oggetto di offerta dei PG e relativa valutazione in sede di gara.

In tale ambito, la trattazione del tema all’interno della documentazione resa disponibile non pare esaustiva, rilevandosi in particolare che:

- nella RdA **non risultano descritte le modalità di subentro** dei beni esistenti da parte dell'IA e i relativi (eventuali) oneri economici, anche di natura manutentiva;
- nel PEFS non risulta esposta alcuna voce riconducibile ai **costi di subentro/gestione** dei cespiti esistenti, né alcuna valutazione/stima degli oneri in capo all'IA derivanti dall'**attuazione del previsto piano di rinnovamento**.

Si ritiene pertanto necessario un approfondimento del tema, al fine di integrare adeguatamente la RdA e il PEFS, nonché la futura documentazione di gara.

3. Sugli obiettivi del CdS

Nella RdA (Sezione H) sono individuati gli obiettivi che l'IA dovrà garantire nel corso dell'affidamento, con riferimento alle **condizioni minime di qualità** (di seguito: CMQ), in coerenza con quanto disposto dalla delibera n. 53/2024 del 18 aprile 2024 (di seguito: delibera n. 53/2024), e alle **prestazioni di efficienza ed efficacia** del servizio, sulla base di specifici indicatori-chiave (di seguito: KPI), in coerenza con i contenuti dell'Annesso 7 alla delibera n. 154/2019.

I suddetti elementi sono sviluppati anche in uno specifico allegato alla RdA (Allegato 3, *supra*), nonché oggetto di trattazione nel citato Schema di CdS (vd. artt. 17 e 30, Allegati 2 e 2-bis).

In relazione alle CMQ, si evidenzia che:

- **non risultano individuati/valorizzati tutti gli indicatori di qualità** di cui alla delibera n. 53/2024, con specifico riferimento ai i livelli minimi di trasporto integrato (indicatore TI), integrazione tariffaria (ITV, ove applicabile), funzionamento delle validatrici (VAL), intensità emissiva (IE) ed efficienza energetica (EE); inoltre, il CdS prevede una rilevante quota di servizi flessibili (a chiamata/prenotazione) rispetto ai quali la delibera n. 53/2024 individua specifiche declinazioni per l'indicatore di puntualità, non menzionate in RdA/Allegato 3, ove l'indicatore è definito per i soli servizi convenzionali (a frequenza);
- **non risultano specificate le modalità/tempistiche di adozione dei "Piani"** previsti dalla medesima delibera, con specifico riferimento a: Piano d'intervento per i servizi sostitutivi (vd. Misura 13), Piano di intervento per la vendita (Misura 14), Piano di controlleria (Misura 15), Piano Operativo per l'Accessibilità (Misura 16), Piano per la lingua inglese (Misura 18), Piano operativo per la sicurezza e assistenza (Misura 23).

In relazione ai KPI, si evidenzia altresì che **non risulta definito alcun sistema di premi/penali** a carico dell'IA, in funzione delle prestazioni effettivamente conseguite, rispetto ai valori *target* attesi riportati nel menzionato Allegato 3 alla RdA (pag. 4).

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessaria un'integrazione della documentazione resa disponibile (RdA e Allegati 3 e 5), motivando adeguatamente le scelte in materia adottate e l'eventuale mancata adozione di specifiche CMQ e relativi indicatori e/o Piani.

4. Sul Piano di accesso al dato

Nella RdA (Sezione L) è descritto il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), riportato anche in uno specifico allegato alla RdA (Allegato 4), nonché parte integrante dello Schema CdS (vd. artt. 18 e 35, Allegato 11).

In merito ai contenuti del PAD, si rileva che nella colonna "*Accesso (Beneficiari)*" **non risulta sufficientemente chiara la modalità di messa a disposizione dei dati** interessati e i relativi soggetti coinvolti: oltre all'indicazione del luogo fisico nel quale l'informazione è pubblicata (spesso individuato come "*Report periodico su sito*", senza peraltro definire se si tratti del sito dell'EA o dell'IA), è riportato come beneficiario il solo EA, senza specificare se l'accesso sia consentito anche a eventuali terze parti. Sul tema, si ritiene opportuno, in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente, che (almeno) i consuntivi degli indicatori di prestazione e di qualità siano messi a disposizione anche dei cittadini/utenti del servizio, rendendosi pertanto necessaria un'integrazione del documento interessato.

Inoltre, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 16 della citata delibera n. 53/2024 (punti 5, 6 e 16) in materia di accesso alle infrastrutture ai passeggeri a mobilità ridotta (PMR), il PAD dovrà essere integrato al fine di chiarire le modalità, e il soggetto cui compete fornire **informazione agli utenti sullo stato di accessibilità delle fermate**, soprattutto (ma non solo) in occasione di temporanea indisponibilità per lavori/interventi di riqualificazione.

Infine, rileva quanto disciplinato dal Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, richiamato dalla Misura 4, punto 10, della delibera 53/2024, in tema di **dati del TPL che le IA devono rendere disponibili tramite il punto di accesso nazionale (NAP)**, anche a fini di promozione dello sviluppo di sistemi innovativi di mobilità, in ottica *Mobility as a Service* (MaaS). Pertanto, pare opportuno che il CdS preveda obblighi, e relative penali, al fine di garantire l'effettiva fornitura al NAP dei dati richiesti, in coerenza con le eventuali iniziative intraprese in ambito regionale, considerata l'istituzione in Veneto del *Regional Access Point* (RAP) quale collettore locale delle informazioni da trasmettere.

In tale ambito, al fine di promuovere lo sviluppo dei sistemi e soluzioni di tipo MaaS, si ritiene altresì opportuno che l'EA individui nel CdS misure atte a evitare eventuali **barriere alla vendita dei titoli di viaggio da parte di soggetti terzi**, secondo condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie.

5. Sull'allocazione dei rischi

Nella RdA (Sezione M) sono identificati i rischi connessi all'esercizio del servizio in oggetto sulla base di specifiche categorie e tipologie, per ciascuna delle quali è definita la probabilità di accadimento, l'entità dell'impatto e l'allocazione in capo alle parti contrattuali (EA e IA), tenuto conto delle caratteristiche dell'affidamento in regime di *net cost*.

La trattazione del tema, pur essendo significativamente dettagliata, non pare del tutto esaustiva dal momento che:

- **non è stata resa disponibile la matrice dei rischi**, da predisporre sulla base del modello di cui all'Annesso 4 secondo quanto definito dalla Misura 13, punto 2, della delibera n. 154/2019; in merito, si evidenzia che lo Schema di CdS prevede la predisposizione di un'apposita matrice, parte integrante del documento (come Allegato 10);
- dai contenuti della documentazione trasmessa, **non si evincono le misure di mitigazione** individuate dall'EA (e menzionate nell'art. 24 dello Schema di CdS) e **le relative soglie di applicazione**, da definirsi ai sensi del punto 4 della medesima Misura citata.

Si rende pertanto necessaria un'adeguata integrazione in merito della RdA, anche in coerenza con quanto previsto dal menzionato Annesso 8a della delibera n. 154/2019.

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 **integrandolo**, ove richiesto, la RdA e la correlata documentazione che disciplinerà la procedura di affidamento, incluso lo 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.

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

In merito alla procedura in oggetto, si rileva che, ai sensi dell'art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, l'EA ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE) l'**avviso di pre-informazione** n. 335281-2021 del 2/07/2021 ([link](#)), senza successive rettifiche dei contenuti, pur evidenziandosi nel documento

difformità rispetto allo scenario di affidamento individuato nella RdA, con riferimento in particolare alla procedura di aggiudicazione indicata (affidamento *in house providing* a operatore interno, ex art. 5, par. 2, del regolamento) e alle tempistiche del nuovo CdS (avvio previsto al 1/07/2022 per una durata di 9 anni).

Inoltre, come specificato dall'EA nei relativi atti di approvazione, la RdA assolve anche la funzione di "relazione" ex art. 14, comma 3, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201; tuttavia, al momento attuale, il documento **non risulta pubblicato** sul "Portale Trasparenza dei servizi pubblici locali" dell'Autorità Nazionale Anticorruzione ([link, di seguito: Portale Trasparenza ANAC](#)), in ottemperanza a quanto disposto dell'art. 31, comma 2, del medesimo decreto.

Alla luce di quanto sopra, l'EA dovrà provvedere alla **rettifica dell'avviso di pre-informazione** e alla **pubblicazione della documentazione** prevista sul Portale Trasparenza ANAC

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 e il relativo sistema di ponderazione/attribuzione dei punteggi.

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)