

Il Segretario generale

Spett.le
Città di Ragusa
Settore V - Politiche Ambientali, energetiche e del verde
pubblico - Mobilità e Protezione Civile - Servizi Cimiteriali

c.a. Arch. Marcello Di Martino
PEC: protocollo@pec.comune.ragusa.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera ART n. 154/2019, avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale del Comune di Ragusa – procedura di gara a lotto unico.
(rif. Vs. nota prot. n. 47730 del 22/04/2026)

Esaminata la “Relazione di Affidamento” (di seguito: RdA), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 e successive modificazioni (di seguito: delibera n. 154/2019) e trasmessa con la nota in oggetto, acquisita al prot. ART n. 28785/2026 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 15 giugno c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) afferente al Comune di Ragusa, per complessive **0,58 Mvett*km/anno** ca. La modalità di affidamento prescelta da codesto Comune, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: EA), è la **procedura ad evidenza pubblica** (gara), in lotto unico, con successiva stipula di un nuovo Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in regime di *net cost* della durata di 9 anni.

La RdA, unitamente ai correlati allegati parte integrante del documento in esame, 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.

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

1. Sul contesto operativo (prestazioni pregresse)

La RdA riporta unicamente i dati economico-gestionali relativi al secondo semestre del 2024 e all’annualità 2025 (affidatario: “ETNA Trasporti S.p.A.”, di seguito: GU), mentre **non sono rinvenibili dati storici sulle prestazioni conseguite nelle annualità precedenti** (affidatario: “Azienda Siciliana Trasporti S.p.A.”), tali da consentire un’esaustiva analisi storica dell’andamento del servizio e dei risultati consolidati conseguiti, in termini di efficienza ed efficacia, qualità, sostenibilità ambientale ed energetica.

Si ritiene opportuno, per quanto nella disponibilità dell’EA, che la **RdA sia adeguatamente integrata** in merito.

2. Sulle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento

Il nuovo affidamento contempla sostanzialmente il medesimo volume di produzione dell’attuale rete di TPL urbano, con una parziale ristrutturazione dell’offerta che mira al potenziamento di alcune linee e alla copertura di aree attualmente non raggiunte dai servizi, prevedendo anche lo sviluppo di servizi a chiamata (DRT - *Demand Responsive Transport*), già contemplati nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per aree a domanda debole e contrade periferiche.

U
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0040767/2026 del 15/06/2026
Firmatario: Alessio Quaranta

In tale ambito, non si forniscono nella RdA ulteriori dettagli in merito alle modalità/tempistiche di implementazione dei suddetti servizi DRT e alle relative caratteristiche/condizioni di esercizio, rimandando alla successiva adozione “*di apposito regolamento comunale*”.

Si ritiene pertanto necessario che la RdA e/o la documentazione di gara riportino in maniera analitica le modalità di effettuazione del servizio e le tipologie di mezzi necessari (e.g. caratteristiche ed equipaggiamento, anche aggiuntivi rispetto a quelli già previsti per i servizi di linea), fornendo ai potenziali concorrenti maggiori elementi di valutazione per la predisposizione della propria offerta eventualmente, anche migliorativa, rispetto a quanto stabilito dall’EA (*infra*).

Resta comunque ferma la possibilità per codesto Comune di valutare l’istituzione di eventuali nuovi servizi di mobilità al di fuori del CdS e con il coinvolgimento di differenti operatori del settore, in esito alle relative verifiche di mercato. Nel caso in cui si optasse per l’inserimento dei servizi DRT nel perimetro del CdS in oggetto, dovranno essere previste adeguate **clausole di flessibilità nel CdS**, nei limiti consentiti dall’ordinamento.

3. Sul sistema tariffario

La RdA espone l’attuale prezzo del biglietto di corsa singola (1,2 euro, ovvero 1,50 euro se acquistato a bordo), le categorie di utenti ai quali si rilasciano abbonamento gratuiti (anziani e disabili) e le categorie per le quali sono vigenti tariffe e abbonamenti agevolati. Non si rinvergono elementi che confermino o smentiscano che l’attuale assetto del sistema tariffario sarà applicato anche al CdS in oggetto.

A fini di aggiornamento delle tariffe, la RdA prevede l’adeguamento inflativo (ISTAT FOI) al termine di ogni periodo regolatorio ed “*eventualmente seguire i contenuti della misura 16 Delibera ART 154/2019*” (*rectius*: Misura 27).

Alla luce dei suddetti contenuti, si ritiene opportuno una revisione della RdA al fine di approfondire i seguenti profili:

- valutare la possibilità di introdurre progressivamente un sistema di tariffazione integrata, almeno con i servizi di TPL extraurbano su gomma di competenza regionale, con l’obiettivo di favorire l’incremento dell’utilizzo del trasporto pubblico mediante soluzioni di multimodalità e interoperabilità tra operatori; tale opzione potrà, ove ritenuto opportuno, essere inclusa nell’offerta di gara attraverso la definizione di uno specifico criterio di aggiudicazione, in aggiunta a quelli già individuati dall’EA (cfr. § 5);
- assicurare che il nuovo affidamento risulti pienamente coerente con il quadro regolatorio vigente in materia di aggiornamento periodico delle tariffe, con riferimento alle disposizioni della Misura 27 della delibera n. 154/2019 e non solo in termini eventuali.

In tale contesto, l’EA dovrà prevedere un’adeguata integrazione della documentazione di gara, comprensiva del disciplinare, del capitolato e dello schema di CdS.

4. Sulla disciplina dei beni strumentali

Il nuovo affidamento prevede una flotta complessiva di 13 autobus e l’introduzione in corso di esecuzione di significativi beni strumentali allo svolgimento del servizio di TPL. In particolare, il parco mezzi che il Comune metterà a disposizione dell’IA consiste:

- per i primi due anni in 2 veicoli elettrici di lunghezza massima 8 metri, 3 veicoli a gasolio della lunghezza di 7,5 metri già nella disponibilità del Comune di Ragusa;
- dal terzo anno in ulteriori 2 veicoli elettrici di lunghezza massima 8 metri, e 6 veicoli elettrici di lunghezza massima 12 metri, acquisiti con un finanziamento di cui al DM n. 2 del 7 gennaio 2026, pari a € 8.165.465,24, emanato dal MASE di concerto con MEF e MIT.

Per i primi due anni l'IA dovrà assicurare la disponibilità di 8 veicoli a gasolio con classe emissiva non inferiore ad euro 5.

Non risulta che l'EA abbia posto in essere azioni finalizzate ad agevolare il subentro nell'utilizzo dei (9) mezzi attualmente di proprietà del GU, considerata anche la limitata durata del periodo di tempo per cui deve essere garantita la disponibilità da parte dell'IA (i primi due anni). Tali veicoli risultano solo elencati nella RdA, senza i dati di dettaglio che ne consentano la valutazione di compatibilità con i requisiti richiesti dall'EA. Al riguardo, la RdA evidenzia che il GU *"non ha inviato alcuna comunicazione"*, senza precisare se vi siano state sollecitazioni in tal senso.

Nell'ambito dei criteri di aggiudicazione sono previsti criteri premiali connessi agli 8 mezzi di cui sopra che mirano a garantire un più elevato standard ambientale del parco mezzi destinato al servizio.

Con riferimento ai beni immobili è prevista la messa a disposizione dell'area di parcheggio comunale "Colombardo". Nella RdA si prevede anche l'installazione di 11 punti di ricarica in considerazione della fornitura di 10 autobus elettrici che saranno acquisiti dal Comune con costi a proprio carico a valere sul finanziamento ministeriale di cui al citato DM MASE. Nella RdA si precisa che tale area sarà messa a disposizione dell'IA senza tuttavia precisarne le relative modalità e gli eventuali oneri in capo all'IA.

Con riferimento ai beni mobili la RdA prevede la dotazione del 100% dei mezzi di sistemi AVM e contapasseggeri e criteri premiali connessi alla valutazione dell'illustrazione del sistema di monitoraggio, sistemi di *ticketing* elettronico, validatori *contactless* e altri. Non si rilevano nella RdA informazioni sulle dotazioni *hardware* e *software* per la gestione della flotta e sulle modalità di messa a disposizione delle dotazioni delle fermate.

Con riferimento ai suddetti beni, i contenuti della RdA non risultano pienamente esaustivi. Si rileva, infatti l'assenza di:

- informazioni relative alle modalità di messa a disposizione dei veicoli di proprietà pubblica, attuali e di futura acquisizione, e i relativi oneri (i.p. manutentivi e dotazioni tecnologiche) che saranno previsti in capo all'IA;
- un'adeguata definizione delle caratteristiche dell'area di parcheggio con riferimento in particolare degli oneri (i.p. manutentivi) che saranno posti in capo alla stessa IA e ai tempi di esecuzione della dotazione dell'area con colonnine elettriche di ricarica.

Anche la disciplina dei **beni mobili** definita nella RdA risulta frammentaria e contraddittoria: il § 3.4 prevede che *"la flotta debba essere dotata di un sistema AVM sul 100% dei mezzi"* e che *"si assegnerà un punteggio ai concorrenti sulla base dei mezzi che presentino un sistema conta passeggeri, funzionale a rilevare effettivamente il load factor sui mezzi"*, mentre il precedente § 3.1 specifica che *"(t)utti i veicoli per l'intera concessione devono essere dotati di sistema automatico contapasseggeri"*.

Non si rilevano nella documentazione trasmessa informazioni esaustive in merito alle dotazioni/prestazioni "minime" da garantire nel corso dell'affidamento, opportunamente valorizzate anche nel Piano Economico-Finanziario simulato, distintamente dagli obiettivi del nuovo CdS, che dovranno tenere conto (anche) di eventuali proposte migliorative dell'IA contenute nell'offerta di gara.

Alla luce di quanto sopra, con riferimento alla disciplina dei beni strumentali, è necessario modificare la RdA nei termini di completezza e trasparenza evidenziati, prevedendo altresì piena coerenza negli atti di gara.

5. Sui requisiti di partecipazione

La RdA riporta i requisiti di partecipazione, articolati in requisiti di idoneità professionale, capacità economico-finanziaria e capacità tecnico-professionale (RdA, pagg. 14-16).

Si segnala, al riguardo, che il requisito di capacità tecnica determinato nel doppio del monte chilometrico complessivo annuo, richiesto nell'affidamento in oggetto, appare essere sovradimensionato rischiando di

configurare una barriera all'ingresso e risulta, peraltro, non perfettamente congruente con il requisito di capacità economico finanziaria. Si ritiene pertanto che tale requisito debba essere rideterminato e a tale scopo si suggerisce di provvedere estendendo al quinquennio il periodo di riferimento per la dimostrazione dell'ammontare chilometrico complessivamente effettuato, oppure riducendo il livello del requisito fissandolo ad un importo pari al monte chilometrico del presente affidamento.

Inoltre, anche l'obbligo di certificazione ISO 9001, non previsto dalla normativa quale requisito ordinario di partecipazione, potrebbe configurarsi come barriera all'ingresso. Si suggerisce pertanto di ricondurre tale certificazione nell'ambito dei criteri premiali, in coerenza con quanto già previsto per altre certificazioni cui è attribuito un punteggio aggiuntivo.

Nella RdA, è altresì previsto l'obbligo, a carico dell'operatore economico, di fornire a propria cura e spese un'autovettura a noleggio per l'ufficio del DEC per tutta la durata della concessione, con 5 posti e km 0, comprensiva di manutenzione e polizze assicurative, incluse kasko senza franchigia o scoperto. Si rileva come, sebbene l'uso del mezzo possa essere connesso alle funzioni di controllo in capo all'EA, parrebbe imporre all'IA un onere estraneo a quanto ordinariamente richiesto per la prestazione del servizio. Inoltre, non risulta sufficientemente chiaro quale sia il titolo giuridico in base al quale tale mezzo sarà messo a disposizione e le eventuali condizioni economiche di noleggio. Pertanto, pare opportuno verificare l'effettiva necessità di introdurre siffatto requisito e, in ogni caso, di chiarirne meglio le modalità di messa a disposizione integrando opportunamente la RdA in merito.

Con riferimento al complesso dei requisiti richiesti, si rileva che non risultano esplicitati i criteri secondo i quali gli eventuali operatori plurisoggettivi debbano dimostrarne il possesso. Pertanto, la RdA e il bando di gara dovranno essere opportunamente integrati, specificando le modalità di possesso dei requisiti da parte degli operatori plurisoggettivi e adottando soluzioni idonee a evitare effetti restrittivi della concorrenza, ad esempio prevedendo che le soglie di fatturato, produzione e patrimonio possano essere soddisfatte cumulativamente dalle imprese che compongono l'operatore plurisoggettivo.

6. Sui criteri di aggiudicazione

Nella RdA sono riportati gli 11 parametri qualitativi che saranno utilizzati per la valutazione delle offerte tecniche e per l'aggiudicazione della gara (pagg. 16-23).

In proposito si rileva che sono stati individuati 11 criteri che consentono ai partecipanti di formulare proposte con un sufficiente campo di azione sia riguardo agli aspetti di più stretta progettazione trasportistica del servizio sia agli aspetti connessi (riqualificazione fermate, sistemi di ticketing, dotazioni ecosostenibili, frequenza attività manutentive). Inoltre, a ciascun criterio è stato associato il relativo punteggio che, in generale, tiene conto della relativa rilevanza trasportistica.

Tra i criteri di aggiudicazione, come detto, si prevede anche la possibilità per i concorrenti di proporre il proprio programma di esercizio migliorativo rispetto a quello posto a base di gara ma con riferimento ai soli servizi di linea tradizionali. Nella RdA si fa cenno della possibilità che nell'ambito della procedura di gara *“sarà richiesta la presentazione di un'offerta tecnica anche in merito al programma di esercizio e a modalità alternative di servizio (e.g. servizio a chiamata)”*, tuttavia tale affermazione non trova riscontro tra i criteri di aggiudicazione ove i punteggi premiali attribuiti sono connessi ai programmi di esercizio presentati dai concorrenti che includano una *“proposta oraria di dettaglio per ciascuna linea proposta, sia con riferimento alle linee già esistenti, sia delle eventuali linee aggiuntive proposte”* e un *“aumento di frequenze su linee già esistenti”*. È opportuno estendere anche ai servizi DRT l'attribuzione di premialità in sede di gara previa individuazione del livello minimo dell'offerta che si intende garantire.

7. Sugli obiettivi del CdS

Nella RdA sono specificate le condizioni minime di qualità (di seguito: CMQ) che dovranno essere garantite dal servizio oggetto di affidamento, in coerenza con quanto previsto dall'Allegato "A" alla delibera n. 53/2024 del 18 aprile 2024 (di seguito: delibera n. 53/2024).

In tale ambito, si rileva un'incoerenza relativa al valore del livello dell'indicatore di affidabilità che risulta fissato al 99% nella RdA (pag. 9) e al 90% nell'Allegato qualità (pag. 7). È necessario che l'EA intervenga allineando il valore del *target* dell'indicatore in entrambi i documenti

Sono altresì individuati gli indicatori-chiave di efficienza ed efficacia (di seguito: KPI) da traguardare per ogni anno contrattuale, secondo quanto disposto dall'Annesso 7 alla delibera n. 154/2019.

In tale ambito, tuttavia, per la maggior parte degli indicatori non risultano definite le penali da applicare in caso di mancato raggiungimento dei KPI individuati per il primo periodo regolatorio, mentre per i periodi successivi esse sono configurate esclusivamente come eventuali. In particolare, il Comune prevede che *"a partire dal secondo periodo regolatorio l'EA, sulla base della variazione annua dell'indicatore registrata nel primo periodo regolatorio, potrà stabilire un valore minimo e una penale annua in caso di mancato raggiungimento dello stesso"*.

Tale impostazione non appare coerente con quanto previsto dalla Misura 16 della delibera n. 154/2019, secondo cui *"tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA"* (enfasi aggiunta), né con la previsione che impone all'EA di specificare nel CdS le penali applicabili in caso di mancato raggiungimento dei suddetti obiettivi (punto 5, lett. b)).

Alla luce di quanto sopra evidenziato, si ritiene necessario un adeguato approfondimento in merito, con conseguente **integrazione della RdA e della documentazione di gara**. Con l'occasione si invita a provvedere alla correzione dei refusi presenti nel documento laddove si prevede che "gli indicatori sono calcolati ogni anno per singolo lotto e l'IA ha il compito di trasmetterli all'Amministrazione Regionale".

8. Sui criteri di redazione del PEFS

Al fine di determinare il corrispettivo a base di gara, l'EA ha predisposto il PEFS relativo al servizio oggetto di affidamento, nel rispetto di quanto disciplinato dalle versioni correnti della Misura 14 e dell'Annesso 5 alla delibera n. 154/2019.

Con riferimento ai criteri allo scopo adottati, riportati nella RdA (§ 9), si rileva che l'EA ha utilizzato per la determinazione di alcuni costi esposti nel PEFS (i.p. manutenzione del materiale rotabile, personale, carburante/energia di trazione e relative infrastrutture) i valori di cui all'Annesso 1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 195/2025 del 13 novembre 2025, con la quale è stato posto in (seconda) consultazione lo schema di atto di regolazione volto alla *"individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada"*, nelle more della conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023.

Pertanto, si richiama l'attenzione dell'EA sull'opportunità di verificare eventuali aggiornamenti/modifiche dei parametri utilizzati, al termine del procedimento interessato, a seguito dell'approvazione della relativa delibera da parte dell'Autorità.

In tale ambito, con specifico riferimento al costo del personale, si evidenzia che:

- la stima esposta nel PEFS non tiene conto degli oneri effettivi derivanti dal trasferimento all'IA del personale del GU attualmente impiegato in servizio, ai sensi della vigente clausola sociale che disciplina il settore, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 21 della delibera n. 154/2019 e dall'ivi richiamato art. 48, comma 7, del d.l. 50/2017; la metodologia di stima dei costi secondo la metodologia definita dall'Autorità sarà applicabile, in via residuale, al solo fabbisogno di personale non eventualmente "coperto" dalla clausola sociale, ferma restando la necessità di riferirsi all'atto regolatorio che sarà definitivamente approvato in esito al procedimento in corso (*supra*);

- nel corso del PEFS è previsto un incremento dei costi del personale del 4,5% per triennio (1,5% per ciascun anno), per tenere conto di eventuali accordi di contrattazione collettiva che interverranno nel periodo di affidamento; vista la rilevanza di tale voce nel contesto dei costi operativi del servizio, la stima dovrà essere oggetto di puntuale monitoraggio e verifica da parte dell'EA, al fine di garantire il mantenimento nel tempo dell'equilibrio economico del CdS.

Il PEF tiene conto di una stima di incremento dei ricavi del 5% annuo. Tale stima non è supportata da apposite giustificazioni se non con riferimento a generici miglioramenti che possono essere apportati dall'IA. È opportuno che la RdA sia integrata sul punto.

Nel medesimo ambito, si evidenzia inoltre che nella RdA non risulta esposto alcun confronto tra i costi operativi derivanti dal PEFS e il "costo standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, ritenendosi necessaria un'integrazione del documento, tenuto conto delle caratteristiche/peculiarità dei servizi oggetto di affidamento.

9. Sul Piano di Accesso al Dato

In conformità a quanto previsto dalla delibera n. 154/2019 e dalla Misura 4, punto 9, della delibera n. 53/2024, l'EA ha predisposto il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), nel quale sono puntualmente individuate la tipologia dei dati che l'IA è tenuta a rendere disponibili all'EA, le relative modalità di rilevazione (manuale ovvero automatica/in tempo reale), nonché le modalità di accesso alle informazioni.

Tra le informazioni disciplinate dal PAD si rileva, in particolare, la previsione relativa alla messa a disposizione del programma di esercizio in formato GTFS, da pubblicarsi sui siti istituzionali dell'IA e dell'EA. Al fine di assicurare maggiore chiarezza e completezza della disposizione, si ritiene opportuno prevedere espressamente che il programma di esercizio sia pubblicato sia in formato tabellare, sia in formato GTFS sui siti dell'IA e dell'EA. Inoltre, pur rilevandosi che il formato GTFS rappresenta attualmente lo standard maggiormente diffuso per la condivisione dei dati del trasporto pubblico, si evidenzia che il Regolamento (UE) 2017/1926 prevede la messa a disposizione dei dati attraverso il *National Access Point* (NAP) nei formati NeTEx per i dati statici e SIRI per i dati dinamici. Su tale aspetto si segnala che il NAP opera attualmente in collegamento con i RAP (Regional Access Point) regionali e che pertanto è opportuno, nel caso in cui la Regione abbia attivato o avviato le procedure di attivazione di tale infrastruttura, coordinare i relativi adempimenti di messa a disposizione. Si rammenta, tuttavia, che in ogni caso tale aspetto non incide sugli obblighi del Regolamento imposti a tutti gli operatori di trasporto.

Si rileva altresì che nel PAD non risultano disciplinate le penali applicabili in caso di omessa o tardiva trasmissione dei dati da parte dell'IA rispetto alle tempistiche previste, né in caso di non conformità delle informazioni rese disponibili.

Inoltre, il PAD non reca indicazioni in merito alle modalità di informazione all'utenza sui tempi di ripristino di eventuali indisponibilità infrastrutturali (fermate), come previsto dalla Misura 16, punto 16, della citata

delibera n. 53/2024, rendendosi pertanto opportuna un'integrazione del documento su tale specifico aspetto.

Ne consegue, pertanto, la necessità di procedere a un'adeguata integrazione della RdA e dell'Allegato PAD e del futuro Contratto di Servizio, nei quali dovranno essere espressamente disciplinati gli aspetti sopra evidenziati, nonché definite le modalità di verifica, aggiornamento e periodica revisione del PAD.

10. Sulla matrice dei rischi

Allegato alla RdA risulta lo schema relativo alla matrice dei rischi che, in coerenza con quanto disposto dalla Misura 13 della delibera n. 154/2019, individua e alloca i rischi contrattuali tra EA e IA, specificando le misure di mitigazione atte a garantire il mantenimento dell'equilibrio contrattuale.

In tale ambito, si rileva che:

- nella matrice sono citati specifici articoli del CdS ed è diffusamente menzionato un documento rubricato "*Allegato sul riequilibrio del servizio*" (richiamato anche a pag. 38 della RdA), che disciplinerebbero la gestione dei rischi individuati/allocati tra le parti; tuttavia, lo schema di CdS e i relativi allegati non sono stati resi disponibili, limitando di fatto i relativi approfondimenti istruttori;
- nella RdA (*ibidem*) è riportato un valore dell'indice inflattivo applicato nel PEFS del 2%, in contrasto con quanto effettivamente utilizzato per la redazione del Piano, pari al 1,5% (RdA, § 8); pertanto tali valori dovranno essere allineati, in coerenza con gli attuali scenari macro-economici nazionali;
- sebbene il monitoraggio della reale dinamica inflattiva per ciascun periodo regolatorio previsto nell'attuale assetto della matrice dei rischi (RdA § 10) e nell' "*Allegato riequilibrio*" (documento non disponibile) possa in astratto ricondurre la compensazione ai valori reali, non si chiarisce in che modo il rischio derivante dalle variazioni dei costi rispetto all'indice inflattivo programmato sia effettivamente ripartito tra le parti non essendo specificata nella matrice dei rischi la relativa soglia di attivazione (ad esempio stabilendo la soglia percentuale di scostamento rispetto all'indice previsionale in esito alla quale si attiva la misura di mitigazione, in modo da garantire l'attribuzione di una parte del rischio all'IA). Tale elemento è tanto più rilevante nell'attuale scenario macro-economico, condizionato dalla crisi mediorientale, che manifesta significative incertezze previsionali dell'effettivo andamento dell'inflazione nei prossimi anni con particolare riferimento al costo del carburante.

Si ritiene pertanto necessario che la RdA e la relativa matrice dei rischi siano opportunamente integrati, con corrispondente adeguamento della documentazione di gara ad esse correlata.

* * *

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, completa dei relativi allegati, dandone riscontro all'Autorità unitamente alla evidenza delle integrazioni apportate. Al riguardo, si rammenta che, ai sensi della Misura 14, punto 3, della delibera n. 154/2019, l'EA deve rendere noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEFS, senza pubblicazione dei relativi schemi predisposti.

Si segnala, infine, che il nuovo affidamento rientra nel campo di applicazione del citato d.lgs. 201/2022, 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 del Comune e sul "*Portale Trasparenza dei servizi pubblici locali*" dell'Autorità Nazionale Anticorruzione ([link](#)).

A fini di monitoraggio del settore, si richiede, al termine dell'*iter* amministrativo, di voler **trasmettere copia del nuovo CdS e del correlato atto di affidamento** 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)