

Il Segretario generale

Spett.le Città di Carini
Corpo di Polizia Municipale
c.a. Avv. *Marco VENUTI*
PEC: protocollo@pec.comune.carini.pa.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 Carini – procedura di affidamento diretto. (rif. Vs. nota prot. n. 27737/2026 del 17/04/2026)

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 Vs. nota in oggetto, acquisita al prot. ART n. 28185/2026 del 20/04/2026 e rettificata in modo non sostanziale come da Vs. successiva nota acquisita al prot. ART n. 32295/2026 dell’8/05/2026, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell’Autorità del 15 giugno 2026.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL), in ambito urbano, di competenza del Comune di Carini, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente affidante (di seguito: Comune o EA). Il servizio sviluppa una percorrenza complessiva di ca. 178.000 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*, 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

Il servizio oggetto di affidamento, al netto di eventuali rimodulazioni legate alle “attività, in corso, di redazione del nuovo Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune” (RdA, pag. 5), coinciderà sostanzialmente con l’attuale assetto, che prevede collegamenti di **TPL convenzionale**, con percorsi, orari e periodicità pianificati *ex ante* dalle parti contrattuali.

Nella RdA sono riportati alcuni dati relativi alle **prestazioni pregresse** conseguite, con riferimento in particolare ai ricavi da traffico (anno 2024), passeggeri trasportati (periodo 2019-24), qualità del servizio (indicatore unico di “soddisfazione dei passeggeri”) e investimenti sostenuti dal Gestore uscente (di seguito: GU) in materiale rotabile, infrastrutture e tecnologie ITS (periodo 2019-2024).

Non risultano disponibili ulteriori informazioni in merito alle prestazioni economico-gestionali del servizio erogato nel tempo, ritenendosi pertanto opportuno che l’EA definisca nell’ambito del nuovo CdS, a integrazione di quanto già previsto dal Piano di Accesso dal Dato (vd. successivo § 6), uno specifico **sistema di monitoraggio** per verificare periodicamente, con cadenza almeno annuale, l’effettivo andamento del servizio mediante appositi indicatori di *performance*, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, **load factor e coverage ratio** riferiti alle singole linee interessate.

In merito, dai dati esposti nella RdA (Allegato 4 - Set dei *Key Performance Indicators*), si evince che nel primo anno di affidamento è previsto un **coverage ratio pari al 15,29%**, con una lieve costante crescita nel periodo di vigenza del nuovo CdS, sino a raggiungere il 17,43%, rilevandosi valori comunque ampiamente inferiori alla

U
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0040768/2026 del 15/06/2026
Firmatario: Alessio Quaranta

soglia di riferimento di cui all'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Si rinvia, al riguardo, alle osservazioni contenute nel paragrafo 4, in tema di obiettivi del nuovo CdS.

2. Sul sistema tariffario

Nella RdA **non è esplicitamente riportato il sistema tariffario** che sarà applicato al servizio di TPL oggetto di affidamento, rinvenendosi solo alcune frammentarie informazioni, in particolare:

- è previsto il *“mantenimento del sistema tariffario”* (presumibilmente vigente), con *“eventuali adeguamenti [...] nella discrezionalità dell’Ente”* (pag. 12), senza ulteriori specificazioni in merito;
- è rilevata *“l’opportunità di procedere verso forme di integrazione tariffaria con altri servizi, quali quelli ferroviari o automobilistici interurbani di diretta competenza della Regione Siciliana”* (pag. 20), senza alcuna individuazione delle relative modalità e tempistiche.

Dalle informazioni disponibili si deduce che il servizio di TPL sarà assoggettato a un regime tariffario dedicato, analogo a quello attuale, di cui il Comune detiene la potestà e in merito al quale si evidenzia:

- la necessità di garantire, nel contesto del nuovo affidamento, **piena coerenza con le disposizioni regolatorie** vigenti in materia di aggiornamento periodico delle tariffe, con specifico riferimento ai criteri di cui alla Misura 27 della delibera n. 154/2019;
- l’opportunità di promuovere l’implementazione di **titoli di viaggio integrati** con i servizi di TPL automobilistici e/o ferroviari di competenza regionale, anche al fine di incrementare l’appetibilità del servizio in oggetto e aumentarne le prestazioni economico-gestionali, non pienamente soddisfacenti né al momento attuale, né in ottica previsionale del nuovo affidamento (*supra*).

3. Sul materiale rotabile

Nella RdA è quantificato il fabbisogno di autobus per lo svolgimento del servizio, pari complessivamente a 6 veicoli (riserva inclusa), nonché specificato il parco rotabile attualmente utilizzato dal GU, composto da 8 veicoli di cui 3 mezzi acquistati nel 2019 con contributi pubblici all’80% non ancora interamente ammortizzati (autobus di lunghezza 7 – 8 m, alimentati a gasolio, classe emissiva Euro 6).

Per coprire tale fabbisogno, nella RdA è previsto il trasferimento in capo all’IA dei 3 autobus cofinanziati, secondo quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019, e un investimento a carico dell’IA per la messa a disposizione all’avvio del nuovo CdS del restante materiale rotabile, ossia autobus usati da *“8-10 anni di anzianità”* (pag. 7).

In merito a quanto sopra, non appare pienamente condivisibile la scelta dell’EA di prevedere/autorizzare l’utilizzo in linea di autobus usati aventi 8-10 anni di anzianità, a fronte di una durata dell’affidamento di 9 anni, che porterebbe i veicoli interessati a **superare il periodo di vita utile tecnica** (pari a ca. 15 anni).

Si ritiene pertanto necessario un approfondimento del tema da parte dell’EA, con conseguente eventuale revisione dei contenuti RdA e allineamento delle relative voci previsionali espresse nel Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS).

4. Sugli obiettivi del CdS

Nella RdA sono individuati gli obiettivi del CdS, in termini sia di condizioni minime di qualità, sia di prestazioni di efficacia/efficienza e relativi indicatori-chiave di riferimento (di seguito: KPI), oggetto di specifica trattazione rispettivamente negli Allegati 2 e 4 alla RdA.

Con riferimento ai **target attesi dei KPI** nel periodo di vigenza dell’affidamento, non si desumono obiettivi (di miglioramento) del CdS particolarmente sfidanti: i costi unitari mantengono un andamento correlato all’adeguamento inflativo, la produttività rimane costante/invariata nel tempo e, come già evidenziato, il *coverage ratio* si attesta su valori ben al di sotto del limite di riferimento legislativo.

Pertanto, si ritiene opportuno che l'EA valuti interventi che possano portare a un (ulteriore) incremento delle prestazioni economico-gestionali, con riferimento in particolare all'aumento dei passeggeri trasportati (e conseguenti ricavi da traffico) e al contenimento dei costi operativi. Tale risultato potrebbe essere ottenuto implementando nel tempo:

- **servizi di tipo flessibile** (DRT – *Demand Responsive Transport*) in sostituzione degli attuali collegamenti di TPL meno remunerativi, da prevedere nell'ambito del CdS interessato e/o con il coinvolgimento di differenti operatori del settore, in esito alle relative verifiche di mercato;
- soluzioni d'**integrazione del TPL con servizi di *sharing mobility*** operanti sul Territorio interessato (bici e monopattini elettrici), ad esempio mediante l'adozione di specifiche politiche tariffarie che agevolino l'uso congiunto dei trasporti collettivi.

Allo scopo, il nuovo CdS dovrà prevedere adeguate clausole di flessibilità, anche del sistema tariffario, nei limiti consentiti dall'ordinamento.

5. Sui criteri di redazione del PEFS

Al fine di individuare il corrispettivo del CdS da affidare, l'EA ha predisposto un apposito PEFS secondo gli schemi da ultimo approvati dall'Autorità (Annesso 5a alla delibera n. 154/2019), illustrando nella RdA i relativi criteri adottati.

In tale ambito, con riferimento al **costo del personale**:

- nella RdA è stimato un fabbisogno di 7 unità FTE, di cui 6 conducenti e 1 addetto "*con mansioni di gestore della produzione*", con ipotesi di completa esternalizzazione delle attività manutentive e amministrative;
- è esposto a PEFS un valore unitario di ca. 30.000 €/anno per addetto, giustificato dall'EA sulla base dei "*valori medi dell'attuale gestore*" (RdA, pag. 11).

La previsione, tenuto conto del fatto che la procedura di affidamento diretto scelta dall'EA non prevede l'applicazione di alcuna "*clausola sociale*", con obbligo di trasferimento del personale dal GU all'IA, appare sensibilmente **inferiore ai valori standard di settore**, che si attestano intorno ai 40.000 €/anno per addetto. Si rende pertanto opportuno un approfondimento da parte dell'EA sul criterio di stima adottato, con eventuale allineamento della voce previsionale del PEFS interessata.

Si rileva, inoltre, che nella RdA non sono esaustivamente specificate le modalità/tempistiche che saranno adottate nell'ambito del nuovo CdS per la **verifica periodica del PEF**, allo scopo di garantire il mantenimento dell'equilibrio economico dell'affidamento nel periodo di relativa vigenza, con specifico riferimento alle variazioni di costo/ricavo non direttamente riconducibili all'operato dell'IA.

In tale ambito, emerge la necessità di attenzionare particolarmente le previsioni adottate con riferimento ai seguenti elementi del PEFS:

- il **tasso di inflazione**, che l'EA ha stimato pari al 1,8% nel primo triennio di esercizio e al 1,5% nel restante periodo di vigenza contrattuale, in linea con i valori previsionali correnti;
- il **prezzo del carburante**, che l'EA ha valutato pari a pari a ca. 1,4 €/l nel primo anno di affidamento, al netto del rimborso delle accise, in linea con gli standard di settore "*consolidati*".

L'attuale scenario macro-economico, condizionato dalla crisi mediorientale, manifesta infatti significative **incertezze in merito all'effettivo andamento** di tali voci nei prossimi anni, da cui deriva la necessità di pianificarne un puntuale monitoraggio, anche a fini di eventuale revisione straordinaria del PEF.

Si ravvisa pertanto l'opportunità di un approfondimento del tema da parte dell'EA, con adeguata integrazione del testo della RdA e delle disposizioni del CdS interessate.

6. Sul Piano di Accesso al Dato

In allegato alla RdA è riportato lo schema di riferimento del Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD, Allegato 3), che descrive, in particolare, la tipologia di dati che l'IA dovrà mettere a disposizione dell'EA, la relativa

modalità di rilevazione (manuale/documentale o automatica/*real time*) e le condizioni di pubblicazione e accessibilità/riservatezza dell'informazione.

In merito, nella RdA e/o nel PAD non si rinviene alcuna trattazione del tema della condivisione dei dati a fini di predisposizione di adeguati **servizi di informazione sulla mobilità e dei relativi obblighi**, secondo quanto disciplinato dal Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 della Commissione e con specifico riferimento ai **dati del TPL che le IA devono rendere disponibili** tramite il punto di accesso nazionale (NAP), anche in ottica di sviluppo di sistemi innovativi di mobilità e soluzioni MaaS (*Mobility as a Service*), nonché d'integrazione tra l'offerta di TPL tradizionale e nuovi servizi di *sharing* (*supra*).

Pertanto, pare opportuno che il CdS preveda obblighi, e relative penali, al fine di garantire l'effettiva fornitura al NAP dei dati richiesti, tenendo conto delle attività già avviate dalla Regione siciliana riguardo all'eventuale istituzione del RAP (*Regional Access Point*).

* * *

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 e al PEFS, 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, infine, 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**" **ex 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](#)).

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)