

Il Segretario generale

Spett.le
Città di Frosinone
Settore Ambiente e Mobilità
Servizio Mobilità, TPL,
Gestione Rifiuti e Qualità dell'Ambiente
c.a. Arch. Giuseppe VISCOGLIOSI
PEC: pec@pec.comune.frosinone.it

Oggetto: Osservazioni sulla “Relazione di Affidamento” ex delibera n. 154/2019, avente a oggetto il servizio di trasporto pubblico locale del Comune di Frosinone – procedura di gara a lotto unico.
(rif. Vs. nota prot. n. 46317 del 14/07/2026)

Esaminata la “Relazione di Affidamento” (di seguito: RdA), predisposta ai sensi della Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera 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. 48586/2026 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 3 settembre c.a.

L’affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito: TPL) afferente al Comune di Frosinone, svolto mediante autobus, per complessive **1,07 Mvett*km/anno** ca., nonché l’esercizio opzionale di un ascensore inclinato in servizio pubblico, in corso di realizzazione.

La modalità di affidamento prescelta da codesta Città, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: EA), è la **procedura competitiva ad evidenza pubblica** (gara) in lotto unico, con successiva stipula di un nuovo Contratto di Servizio (di seguito: CdS) in concessione, in regime di *net cost* della durata di 5 anni, a beneficio dell’Impresa Affidataria selezionata (di seguito: IA).

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.

In tale ambito, si evidenzia che l’EA, prima di trasmettere all’Autorità la RdA in esame, aveva avviato una procedura competitiva per l’affidamento dei servizi di TPL in oggetto, successivamente sospesa in autotutela; pertanto, a fini istruttori, alcune informazioni sono state tratte anche dalla documentazione di gara a suo tempo pubblicata dall’EA, con specifico riferimento al “*Bando e Disciplinare di gara*” (di seguito: Disciplinare), al “*Capitolato Speciale di Appalto*” (di seguito: Capitolato) e agli “*Allegati tecnici ed economici*”, nonché dal documento rubricato “*Relazione per la consultazione dei soggetti portatori di interesse [...]*” (di seguito: Documento di consultazione, vd. successivo § 4).

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

1. Sulle prestazioni pregresse del servizio

La RdA **non riporta informazioni** in merito alle prestazioni pregresse conseguite dal servizio oggetto di affidamento.

Gli unici dati utili si rinvenivano nel citato documento di gara “*Allegati tecnici ed economici*”, in cui sono esposti scarni dati, in parte utilizzati dall’EA come supporto per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS), quali in particolare: il carico medio delle corse, la velocità commerciale e i ricavi da traffico consuntivati nell’ultimo quinquennio dal gestore uscente (di seguito: GU).

Si ritiene pertanto opportuno, per quanto nella disponibilità dell’EA, che la **RdA sia adeguatamente integrata** in merito, con riferimento a titolo esemplificativo e non esaustivo a:

- costi operativi, passeggeri trasportati, *load factor* e *coverage ratio* per linea/direttrice;
- prestazioni di qualità raggiunte, quali regolarità, puntualità, conformità del materiale rotabile agli standard attesi;
- eventuali investimenti realizzati dal GU.

2. Sulle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento

L’affidamento in oggetto prevede una rimodulazione dell’offerta rispetto all’attuale configurazione, derivante da un ridisegno complessivo della rete, attuato dall’EA a seguito dell’entrata in servizio della nuova linea denominata *Bus Rapid Transit* (BRT).

La configurazione a gara sarà basata sulla gestione di 22 linee automobilistiche e l’esercizio (opzionale) dell’ascensore inclinato in servizio pubblico. La futura rete di TPL prevede esclusivamente, al momento, collegamenti di tipo “convenzionale”, con percorsi/corse a orario/frequenza e fermate predefiniti. Peraltro, sulla base dei dati disponibili (ed esposti nel PEFS), il servizio sarà caratterizzato da un ***coverage ratio atteso pari a ca. il 13%*** lungo tutto il periodo di affidamento, ampiamente al di sotto della soglia di riferimento di cui all’art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che l’EA debba adottare tutte le opportune azioni per **incrementare la remuneratività** del servizio offerto e **garantire la sostenibilità** del relativo CdS, mediante (a titolo esemplificativo e non esaustivo):

- l’implementazione di un **sistema di monitoraggio** delle prestazioni, in termini di costi operativi, passeggeri trasportati e ricavi da traffico per corsa/linea, al fine di individuare i collegamenti meno efficaci, verificando contestualmente le effettive esigenze di mobilità dei cittadini mediante indagini dedicate;
- l’implementazione, nel corso dell’affidamento, di nuovi **servizi di tipo flessibile** (DRT – *Demand Responsive Transport*) a integrazione e/o in sostituzione dei collegamenti convenzionali meno retributivi, oppure nelle fasce orarie “di morbida” (serale/notturna, giorni festivi), al fine di ottimizzare le prestazioni economico-gestionali del servizio affidato, con riferimento in particolare all’aumento dei passeggeri trasportati (e conseguenti ricavi da traffico) e al contenimento dei costi operativi; in tale ambito, resta ferma la possibilità che l’istituzione di servizi DRT non sia prevista nell’ambito del CdS interessato, ma attraverso il coinvolgimento di differenti operatori del settore, in esito alle relative verifiche di mercato e applicando specifiche forme autorizzative.

Peraltro, l’ipotesi di istituire servizi di tipo DRT risulta già presa in esame dall’EA, che ha previsto uno specifico criterio di aggiudicazione nell’ambito della valutazione delle offerte di gara (vd. § 18.1 del Disciplinare). Tuttavia, si ritiene opportuno che **l’EA valuti autonomamente l’adozione di adeguati servizi innovativi**, in funzione dell’efficacia dell’offerta, anche in aggiunta/integrazione di eventuali proposte di gara, definendo allo scopo, nel caso in cui si optasse per l’inserimento dei servizi DRT nel perimetro dell’affidamento oggetto, specifiche **clausole di flessibilità** nell’ambito del CdS interessato.

3. Sul sistema tariffario

Nella RdA (Allegato 2) e nella documentazione di gara (Capitolato, art. 13) sono riportate le tariffe dei titoli di viaggio cui saranno assoggettati i servizi in affidamento, desumendosi, anche se non esplicitamente indicato, che **la potestà tariffaria sia in capo all’EA**.

In tale ambito, nella documentazione resa disponibile si riscontra la sostanziale assenza di specificazione delle modalità di **adeguamento tariffario** previsto nel corso del periodo di affidamento, da definirsi in coerenza con quanto disposto dalla Misura 27 della delibera n. 154/2019; l'aggiornamento/modifica delle tariffe è esclusivamente menzionato nella matrice dei rischi (Allegato 7 alla RdA, cfr. R2 e R11), senza alcun approfondimento in merito.

Pertanto, si rileva anche la mancata previsione di una futura/possibile implementazione di **titoli di viaggio integrati** con i servizi di TPL automobilistici e/o ferroviari di competenza regionale, ritenuta invece opportuna al fine incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico mediante soluzioni di multimodalità e interoperabilità, stante le basse prestazioni di servizio attese (vd. *coverage ratio*, *supra*); anche in questo caso, il tema è al momento meramente accennato nella RdA (cfr. pag. 3) e nella citata matrice dei rischi (cfr. R11). Tale opzione potrà essere inclusa nell'offerta di gara, attraverso la definizione di uno specifico criterio di aggiudicazione, in aggiunta a quelli già individuati dall'EA (vd. § 18.1 del Disciplinare).

Alla luce di quanto sopra, emerge la necessità che la documentazione interessata sia adeguatamente integrata con gli opportuni approfondimenti.

4. Sulla procedura di consultazione

Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 4, punto 6, della delibera n. 154/2019, il 21 luglio u.s. l'EA ha avviato una specifica procedura di consultazione degli *stakeholder*, pubblicando sul proprio sito istituzionale il relativo "Avviso d'indizione" e il citato Documento di consultazione, con possibilità per i soggetti interessati di inviare osservazioni entro il 10/08/2026.

Pertanto, la consultazione in oggetto si è svolta contestualmente all'istruttoria degli Uffici sulla RdA, rendendosi necessario che la documentazione "definitiva" di gara, che sarà oggetto di pubblicazione da parte dell'EA, **tenga conto anche delle (eventuali) osservazioni formulate dai soggetti interessati**, attualmente non note/disponibili.

In tale ambito, rispetto a quanto disposto dalla citata regolazione vigente, si evidenzia che non risultano oggetto di consultazione *"gli obiettivi e indicatori di qualità del servizio previsti ai sensi della Misura 16"* (Misura 4, punto 6, sub. c), che sono tuttavia oggetto di trattazione nella RdA (vd. § 7 e Allegato 6).

5. Sulla disciplina dei beni strumentali

Il § 3 della RdA è dedicato alla disciplina dei beni strumentali ed è correlato al relativo Allegato 3 in cui sono riportati in forma tabellare i beni interessati e le relative caratteristiche, in termini di funzionalità, disponibilità e conseguenti ricadute (qualitative) sul PEFS.

Tale tabella propone anche una *"Classificazione"* del bene (indispensabile, commerciale, ecc.) che, tuttavia, non risulta pienamente coerente con quanto disposto dall'Autorità, ai sensi della Misura 4, punti 1 – 4, della delibera n. 154/2019, rendendosi opportuno un riallineamento da parte dell'EA, al fine di evitare potenziali asimmetrie e/o incomprensioni informative.

5.1 – Materiale rotabile

Nella documentazione resa disponibile l'EA ha riportato il fabbisogno di veicoli per lo svolgimento del servizio in affidamento, ha definito i requisiti minimi che gli autobus devono avere a fini di utilizzo in linea e ha individuato il parco mezzi che sarà oggetto di trasferimento all'IA (materiale rotabile acquisito o da acquisire con contributi pubblici, tra cui 19 autobus elettrici), a sostanziale copertura di tale fabbisogno.

In tale ambito, si rilevano i seguenti aspetti:

- non si evincono con adeguato dettaglio i **costi di trasferimento** all'IA degli autobus interessati, in relazione alla quota di co-finanziamento pubblico erogata/residua e al conseguente valore di subentro (parte pubblica e parte privata), nonché i relativi oneri a carico, anche di tipo manutentivo;

- con riferimento a tali beni, nello Schema 2 del PEFS (Stato Patrimoniale Regolatorio), è esclusivamente esposta una voce per “Acquisto Bus” (pari a 184.000 € nel primo anno), senza alcun approfondimento/correlazione con le caratteristiche del parco autobus disponibile/da trasferire; tale voce, peraltro, è oggetto di ammortamento integrale nel corso del periodo di affidamento (5 anni), con conseguente/apparente azzeramento del valore residuo dei beni interessati;
- i dati riportati nella Tabella 2 della RdA (pubblicata a luglio 2026) risultano **obsoleti**, ritenendosi necessario un opportuno aggiornamento dei contenuti da parte dell’EA, con riferimento agli 11 autobus elettrici la cui consegna era prevista a maggio/giugno 2026;
- non è specificato nella RdA se il parco veicolare che sarà messo a disposizione dell’IA sia già **in grado di soddisfare i requisiti minimi** definiti dall’EA o se siano previsti oneri di adeguamento in capo all’IA e con quali tempistiche; ad esempio, gli 8 autobus *diesel* immatricolati nel 2020 supereranno nel corso dell’affidamento il requisito di “età massima” definito dall’EA (8 anni), non riscontrandosi alcuna valutazione in merito nella documentazione resa disponibile; in particolare la summenzionata voce “Acquisto Bus” dello Stato Patrimoniale non comprende eventuali interventi di adeguamento/ammodernamento del materiale rotabile successivi al primo anno di affidamento.

Alla luce degli elementi di aleatorietà sopra menzionati, che assumono significativa rilevanza ai fini di consentire ai partecipanti alla procedura di affidamento di formulare le relative offerte, evitare il potenziale insorgere di ostacoli a una gara contendibile, a condizioni eque e non discriminatorie, si rende necessaria un’integrazione delle relative informazioni di supporto nella RdA e/o nella documentazione di gara, con riferimento in particolare a:

- il parco autobus effettivamente disponibile alla data di (re)avvio della procedura di affidamento;
- i costi di trasferimento/subentro dell’IA per ciascun veicolo interessato, inclusi eventuali oneri manutentivi, di ammodernamento o *revamping*;
- i costi previsti a carico dell’IA, nel corso di vigenza del nuovo CdS, per il rinnovo del parco veicolare (in presenza di autobus non più idonei al servizio di linea).

Le suddette voci di costo dovranno trovare adeguata corrispondenza/esposizione nel PEFS.

5.2 – Depositi e officine

Nell’ambito del nuovo affidamento non è previsto il trasferimento in capo all’IA di depositi/officine esistenti, per mancata disponibilità del GU.

Tali beni dovranno quindi essere acquisiti dall’IA con oneri a proprio carico, secondo le previsioni definite dall’EA, in termini di:

- un deposito con area rimessaggio autobus avente capienza minima di 30 stalli, ubicato “entro massimo 30 km dalla Sede Comunale di Frosinone” (Capitolato, art. 19, comma 3);
- un’area di officina/manutenzione ordinaria, dedicata ai suddetti autobus.

Con riferimento agli *asset* in oggetto, si evidenziano i seguenti aspetti:

- nonostante nella RdA sia previsto che l’onere di **acquisizione del deposito/area rimessaggio** sia “valorizzato nel Piano Economico-Finanziario attraverso la previsione di un costo annuo di fitto/locazione” (pag. 6), tale voce non risulta esposta nel PEFS (Schema 1 – Conto Economico Regolatorio), ove i relativi “Costi per Godimento beni di terzi” **non sono valorizzati**;
- l’unica voce riconducibile ai beni in esame è presente nello Schema 2 del PEFS (Stato Patrimoniale Regolatorio), ove sono previste “*Immobilizzazioni materiali*” riferite a un generico “*Adeguamento piazzale*”, con investimento iniziale di 86.600 € oggetto di ammortamento integrale nel corso del periodo di affidamento (5 anni), con conseguente/apparente azzeramento del valore residuo dell’investimento;
- dalla documentazione resa disponibile non si evincono con adeguata chiarezza le modalità di messa a disposizione dei **punti di ricarica elettrica**, necessari per il funzionamento dei veicoli previsti in servizio (vd. precedente § 5.1); dalla RdA parrebbe desumersi che il relativo onere sia interamente a carico dell’IA, nell’ambito della dotazione del suddetto deposito (cfr. pag. 6 e Allegato 3), mentre per contro nel

Capitolato è specificato che l'EA *"consente al Concessionario, per tutta la durata della Concessione, l'utilizzo delle infrastrutture di ricarica elettrica nella disponibilità dell'Amministrazione"* (art. 18, comma 1), senza peraltro alcun ulteriore approfondimento quali-quantitativo in merito.

Tenuto conto della significatività degli elementi sopra menzionati nel contesto della procedura di affidamento in oggetto, ai fini agevolare la predisposizione delle offerte da parte dei partecipanti e garantire condizioni di gara eque e non discriminatorie, si rende necessario un adeguato approfondimento da parte dell'EA, con conseguente integrazione della RdA e/o della documentazione di gara, specificando in particolare gli oneri previsti a carico dell'IA per:

- l'acquisizione/messa a disposizione del deposito e dei relativi *asset* funzionali (officina, impianti di rifornimento), in termini di sia costi correnti, sia di investimenti;
- il subentro all'utilizzo dei punti di ricarica elettrica presenti sul territorio interessato.

5.3 – Fermate

Nell'ambito del nuovo affidamento, l'EA ha censito le **fermate di TPL** afferenti alle linee interessate, tuttavia dai contenuti della documentazione resa disponibile **non si evincono con sufficiente chiarezza** né le caratteristiche dei cespiti, né il regime e le condizioni di eventuale messa a disposizione/subentro dell'IA.

In particolare, nella RdA è riportato che la classificazione di fermate e paline *"potrà essere effettuata caso per caso, in ragione della titolarità, della disponibilità, della sostituibilità e della funzione concretamente svolta rispetto all'erogazione del servizio. Tali beni potranno essere nella disponibilità dell'Ente, del concessionario o di altri soggetti, secondo quanto previsto dagli atti di gara, dal Capitolato e dal Contratto di Servizio"* (pagg. 6-7), senza alcun ulteriore approfondimento in merito, mentre nel PEFS (Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio) è previsto un investimento a carico dell'IA nel primo anno di affidamento per l'acquisizione di nuove pensiline (187.000 €) e nuove paline (13.350 €), senza alcuna ulteriore specificazione delle valutazioni svolte dall'EA a supporto di tale stima; anche in questo caso, peraltro, l'investimento è oggetto di ammortamento integrale nel corso del periodo di affidamento (5 anni), con conseguente/apparente azzeramento del valore residuo dei beni interessati.

Alla luce di quanto sopra, si rende necessario uno specifico approfondimento da parte dell'EA e un'adeguata integrazione dei contenuti della documentazione interessata (RdA e/o Capitolato), a fini di supporto informativo per una corretta formulazione delle offerte di gara da parte dei partecipanti.

5.4 – Sistemi tecnologici

L'EA ha distintamente individuato i sistemi già presenti a bordo dei veicoli oggetto di trasferimento all'IA (sistemi AVM, apparati di bigliettazione e validazione) e le soluzioni tecnologiche "minime" dell'affidamento (*software* gestionali per la programmazione, consuntivazione e reportistica del servizio), che dovranno essere messe a disposizione dall'IA, con oneri a proprio carico (cfr. RdA, pag. 7).

In tale ambito, tuttavia, **non si riscontra esposizione nel PEFS** di voci riconducibili alla tematica in oggetto, né in termini di costi correnti, né in termini di ammortamenti annuali per investimenti previsti, rendendosi anche in questo caso necessario un approfondimento da parte dell'EA e una conseguente integrazione dei contenuti della RdA (PEFS) e/o della documentazione di gara.

6. Sulla disciplina del personale

L'EA, sulla base delle caratteristiche del servizio in affidamento, ha stimato il fabbisogno di conducenti e, in coerenza con la clausola sociale che disciplina il settore, ha individuato il personale del GU che dovrà essere trasferito in capo all'IA, unitamente ai relativi costi.

Con riferimento alla tematica in oggetto, nel PEFS (Schema 1 – Conto Economico Regolatorio) sono esposti *"Costi per il personale (Autisti, Controllori, Meccanici, Amministrativi)"* pari a 1.482.000 €/anno, invariante per tutto il periodo di affidamento (*infra*); tenuto conto dell'effettivo fabbisogno di personale conducente

stimato dall'EA, compreso tra 42 e 49 unità *Full Time Equivalent* (FTE) e ipotizzando l'integrale trasferimento del personale non conducente del GU in capo all'IA (come previsto dalla citata clausola sociale), il costo unitario del personale risulta mediamente pari a ca. 27.500 €/unità FTE, valore ben al di sotto delle condizioni economiche definite dall'attuale Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro del settore (di seguito: CCNL), evidenziandosi pertanto una potenziale **sottostima del costo del personale** esposto nel PEFS, con necessità di verifica/approfondimento da parte dell'EA.

In tale ambito, si ritiene anche necessario che l'EA **motivi adeguatamente la scelta** di non prevedere nel PEFS variazioni del costo del personale (leggasi: incrementi): il valore esposto è mantenuto costante per tutto il periodo di affidamento, senza considerare alcun adeguamento del CCNL intercorrente nel lasso di tempo interessato, nemmeno in relazione all'inflazione.

7. Sui requisiti di partecipazione

I requisiti che devono possedere gli operatori per essere ammessi alla gara sono oggetto di trattazione nella RdA (§ 5), nel Disciplinare (§ 6) e nel Documento di consultazione (§ 8), con riferimento sia alle condizioni di ordine generale (descritte nel solo Disciplinare), sia alla capacità economica-finanziaria e tecnico-professionale. In tale ambito, nel Disciplinare sono definite anche le condizioni di soddisfacimento dei requisiti individuati in caso di operatore plurisoggettivo.

In esito all'analisi della documentazione disponibile, si sono riscontrati le seguenti **incongruenze e carenze dei contenuti**.

In relazione alla **capacità economica e finanziaria**:

- nella RdA è richiesto *“di aver conseguito un **fatturato medio annuo**, calcolato sui tre migliori esercizi dell'ultimo quinquennio, pari ad almeno 1,5 volte il valore medio annuo della concessione”* (pag. 8, enfasi aggiunta);
- per contro, nel Documento di consultazione (pag. 14) e nel Disciplinare (pag. 15) è invece richiesto di *“aver maturato un **fatturato globale**, nei migliori tre anni degli ultimi cinque anni precedenti all'indizione della procedura, pari ad almeno il valore stimato della concessione”* (enfasi aggiunta);
- in nessuno dei documenti interessati è menzionato il possesso *“di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara”*, come disposto dall'art. 48, comma 7, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50.

In relazione alla **capacità tecnico-professionale**:

- nel Documento di consultazione e nel Disciplinare (*ibidem*) è disposto che ogni concorrente abbia *“eseguito, negli ultimi dieci anni, almeno n. 2 servizi analoghi di importo complessivo pari ad almeno il **valore della presente concessione**, eseguiti in regime di obblighi di servizio pubblico ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ovvero servizi di trasporto scolastico o di linea gran turismo, purché svolti con continuità e regolarità”* (enfasi aggiunta), con opportuna documentazione dei servizi svolti;
- per contro, nella RdA (*ibidem*) si specifica che *“(p)er quanto riguarda la capacità tecnico-professionale, il relativo requisito sarà determinato con riferimento alla **produzione annua del servizio**, assumendo una percorrenza stimata di circa 1.000.000 di km/anno”* (enfasi aggiunta), modificando quindi il parametro comparativo di riferimento.

Alla luce di quanto sopra, si rileva la necessità di un opportuno intervento correttivo/integrativo da parte dell'EA: l'allineamento dovrà avvenire **nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 19** della delibera n. 154/2019, con riferimento ai principi di *“attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara”* e *“non discriminazione”*, a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati.

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, adottando gli schemi di cui all'Annesso 5 alla delibera n. 154/2019.

Il PEFS è sviluppato per l'intera durata del nuovo CdS (5 anni), adottando specifici criteri per la quantificazione delle relative voci, in merito ai quali si rimanda *in primis* alle osservazioni già formulate nei §§ precedenti, con espresso riferimento a:

- i costi di trasferimento e di gestione/manutenzione nel corso dell'affidamento del materiale rotabile disponibile, anche alla luce dei requisiti minimi definiti dall'EA (vd. § 5.1);
- gli oneri derivanti dall'acquisizione del deposito/area rimessaggio e dalla messa a disposizione dei punti di ricarica dei veicoli elettrici (vd. § 5.2);
- gli oneri (investimenti e costi correnti) correlati alla gestione/installazione delle fermate e delle relative paline/pensiline, in funzione della relativa disponibilità (vd. § 5.3);
- i costi delle soluzioni tecnologiche a carico dell'EA (vd. § 5.4);
- il costo del personale e relativo andamento nel tempo (§ 6).

In aggiunta agli aspetti sopra riportati, dall'analisi del Conto Economico Regolatorio (Schema 1 del PEFS), sono emerse le seguenti evidenze, in merito alle quali si ritiene necessario che l'EA sviluppi adeguati approfondimenti e adotti le conseguenti modifiche/integrazioni:

- con riferimento al **tasso d'inflazione**, i costi esposti sono rivalutati adottando un indice annuo del 3%, senza alcuna specificazione della fonte di riferimento; in merito, nella RdA si afferma esclusivamente che la *"assunzione è stata ritenuta necessaria per far fronte alla marcata variabilità e imprevedibilità del prezzo del petrolio, fortemente condizionato dall'attuale quadro geopolitico internazionale"* (pag. 9);
- con riferimento al **costo per materie prime** (carburante ed energia elettrica), tenuto conto della composizione del parco veicolare ipotizzato (27 autobus in totale, di cui 8 *diesel* e i restanti ad alimentazione elettrica) e delle relative percorrenze unitarie ipotizzate (pari a ca. 40.000 vett*km/anno per mezzo), la valorizzazione riportata nel PEFS parrebbe **significativamente sottostimata**, stanti le attuali condizioni di mercato, pur considerandone la forte instabilità (*supra*).

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale Regolatorio (Schema 3 del PEFS), con specifico riferimento agli ammortamenti e alla **valorizzazione delle immobilizzazioni** (i.p. autobus, paline/pensiline e adeguamento piazzali), è altresì emersa la mancata coerenza tra quanto riportato nelle righe 1.a (Immobilizzazioni immateriali) e 1.b (Immobilizzazioni materiali) e i contenuti della riga 1 (Totale immobilizzazioni), necessitandosi anche in questo caso una verifica e un riallineamento in merito da parte dell'EA, garantendo anche piena corrispondenza con le *assumptions* adottate e con i valori di *"Ammortamenti ammissibili"* (# 5) riportati nello schema di Conto Economico Regolatorio.

Per il calcolo del **marginale di utile ragionevole** da applicare (di seguito: MUR), l'EA ha applicato la metodologia "tradizionale" del *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), adottando come tasso di riferimento il *"WACC nominale pre-tax"* di cui alla delibera n. 30/2026 del 6 marzo 2026 (pari a 7,1%) e identificando la compensazione variabile di riferimento.

In tale ambito, tuttavia, non si evince dalla documentazione resa disponibile l'effettivo svolgimento da parte dell'EA della **verifica di applicabilità della metodologia "alternativa"** di determinazione del MUR, secondo il metodo dell'*EBIT margin*, ai sensi di quanto disposto dalla vigente Misura 17 della delibera n. 154/2019, rendendosi necessaria un'integrazione in merito, al fine di assicurare condizioni di affidamento pienamente coerenti con la regolazione applicabile.

Infine, 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 anche in questo caso 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, dell'Allegato "A" alla delibera n. 53 del 18/04/2024 (di seguito: delibera n. 53/2024), l'EA ha predisposto il Piano di Accesso al Dato (di seguito: PAD), nel quale sono puntualmente individuate la tipologia di informazioni che l'IA è tenuta a rendere disponibili all'EA, le relative modalità di rilevazione e di accesso, nonché le correlate penali contrattuali.

In tale ambito, rileva quanto disciplinato dal Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 della Commissione (richiamato anche dalla Misura 4, punto 10, della delibera n. 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* (di seguito: MaaS). Pertanto, pare opportuno che il nuovo 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 Lazio del *Regional Access Point* (RAP), quale collettore locale delle informazioni da trasmettere.

Inoltre, il PAD non reca puntuali 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 delibera n. 53/2024, rendendosi pertanto opportuna un'integrazione del documento su tale specifico aspetto.

* * *

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 gara**, con riferimento in particolare al Disciplinare e al Capitolato e relativi allegati, 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 della Città, completa dei relativi allegati, dandone riscontro all'Autorità unitamente alla evidenza delle integrazioni apportate.

Nell'occasione, si richiede la **contestuale trasmissione della summenzionata documentazione di gara revisionata**, per consentire all'Autorità di completare le relative valutazioni.

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

Si evidenzia inoltre 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 alle integrazioni adottate e agli elementi regolatori al momento non pienamente definiti nella documentazione resa disponibile.

Si segnala 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**" 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](#)).

Si evidenzia infine che, con riferimento alla procedura di affidamento in oggetto, non è stata rilevata l'avvenuta pubblicazione dell'**avviso di pre-informazione** ex art. 7, par. 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

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)