Autorità di Regolazione dei Trasporti

MATRICE DI VERIFICA DELLA CONFORMITÀ

PROCEDURA DI GARA: Affidamento dei servizi di TPL urbano su gomma della Città di Isernia (lotto unico).

ENTE AFFIDANTE: Città di Isernia[1].

ANNO: 2026

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.[2]	Motivazione
		1	2	3		
1	**Relazione dei Lotti (RdL)**				X	il lotto dei servizi da affidare è stato definito prima dell'entrata in vigore della delibera n. 48/2017; pertanto, le relative misure regolatorie non sono applicabili.
1.1	economicità della configurazione dei lotti					
1.2	contendibilità della configurazione dei lotti					
1.3	valutazione di opzioni alternative di finanziamento degli OSP					
1.4	determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe					
1.5	analisi domanda effettiva, potenziale e debole					
1.6	interventi sull'offerta di servizi					
1.7	pubblicazione della RdL					
2	**Efficienza**[3]				X	
2.1	richiesta X_{effi} e parametri (KPI)					
2.2	principi e criteri di redazione del PEFS[4]					
2.3	schemi di PEFS					
2.4	margine di utile ragionevole					
3	**Relazione di Affidamento (RdA)**					
3.1	contesto normativo e amministrativo di riferimento					
3.2	contesto operativo di riferimento			X		assenza dati consuntivi 2024 prestazioni pregresse (ricavi da traffico e *coverage ratio*)
3.3	procedura di consultazione					
3.4	beni strumentali - materiale rotabile di nuova acquisizione			X		mancata definizione di eventuali vincoli di subentro o di destinazione d'uso al termine dell'affidamento.
3.5	beni strumentali - materiale rotabile esistente			X		mancata definizione di modalità di messa a disposizione degli autobus finanziati

[1] Nel seguito del documento: EA.
[2] N.A. = Elemento di regolazione non applicabile.
[3] Elemento di regolazione applicabile ai soli servizi per ferrovia (cfr. delibera n. 120/2018).
[4] PEFS = Piano Economico-Finanziario simulato.

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.	Motivazione
		1	2	3		
3.6	beni strumentali - beni immobili		X			mancata specificazione azioni intraprese dall'EA per favorire messa a disposizione dell'unico deposito utilizzato mancata definizione messa a disposizione degli impianti di ricarica dei veicoli elettrici
3	beni strumentali - beni mobili					
3.8	beni strumentali - monitoraggio degli investimenti			X		ammortamento del materiale rotabile autofinanziato e delle infrastrutture di ricarica inferiore rispetto alla vita tecnico-economica utile
3.9	personale preposto all'erogazione del servizio					
3.10	requisiti di partecipazione		X			assenza motivazione dei requisiti tecnici ultronei stabiliti
3.11	criteri di aggiudicazione			X		trattazione qualitativa (sistema di ponderazione, attribuzione dei punteggi e meccanismi premiali da definire in doc. di gara
3.12	obiettivi del Contratto di Servizio[5] (CMQ e KPI[6])			X		mancata adozione di alcuni indicatori di CMQ *ex* delibera n. 53/2024, non adeguatamente motivata
3.13	schemi e criteri di redazione del PEFS[7]		X			carente motivazione applicativa della metodologia alternativa (*EBIT margin*) per il calcolo del margine di utile ragionevole (MUR) mancata definizione delle modalità di aggiornamento tariffario
3.14	Piano di Accesso al Dato (PAD)			X		mancata definizione modalità di aggiornamento periodico del documento e penali. assenza adempimento per predisposizione/trasmissione degli schemi COREG[8]

[5] Elemento di regolazione che tiene conto, ove applicabili, de "*i modelli analitici, i parametri e i criteri per la determinazione dei costi di riferimento per i servizi di TPL su strada*" definiti nella delibera n. 91/2026 del 12 giugno 2026.

[6] CMQ = condizioni minime di qualità del servizio (cfr. delibere nn. 16/2018 e 53/2024); KPI = *key performance indicators* (cfr. Annesso 7 alla vigente delibera n. 154/2019).

[7] Vd. precedente nota 5.

[8] COREG = contabilità regolatoria *ex* Misura 12 della delibera n. 154/2019.

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.	Motivazione
		1	2	3		
3.15	allocazione dei rischi		X			mancata definizione misure mitigative e soglie applicazione (i.p. per ricavi da traffico effettivi) incongruenze documentali relative al soggetto sul quale ricade la variazione dei costi di trazione/fattori produttivi
3.16	pubblicazione della RdA					
4	**Documentazione di gara**[9]				X	
4.1	bando - disciplinare - capitolato					
4.2	obblighi di contabilità regolatoria					
4.3	allocazione e matrice dei rischi					
4.4	schemi di PEF					
4.5	obiettivi efficacia/efficienza KPI/CMQ					
4.6	set informativo					
4.7	criteri di aggiudicazione					
4.8	termine presentazione offerte					
4.9	criteri di nomina della commissione giudicatrice					
5	**Schema di Contratto di Servizio**[9]				X	
5.1	contenuto minimo					
5.2	sistema penali					
5.3	sistema di monitoraggio					
5.4	sistema di rendicontazione e PAD					
5.5	verifica dell'equilibrio economico					
5.6	aggiornamento delle tariffe					
5.7	condizioni di revisione e modifiche contrattuali					
	TOTALE		**7**	**4**		
	ESITO VALUTAZIONE	**Conforme**				

[9] La documentazione non risulta al momento pubblicata/disponibile.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

In relazione alla procedura di gara in oggetto, sulla base delle informazioni rese disponibili [10] e della documentazione a oggi pubblicata sul sito della Città di Isernia (*link*), sono state rilevate le seguenti "Non Conformità Regolatorie" (di seguito: NCR), ai sensi dell'art. 5 del Regolamento di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022.

Con riferimento ai contenuti della **RdA** (versione pubblicata sul sito dell'EA, aggiornata a settembre 2025)[11], sono state rilevate:

- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.2 della matrice di verifica (contesto operativo di riferimento), riconducibile a una formale incompletezza della documentazione in merito alla trattazione dell'elemento di regolazione in oggetto, rilevandosi carenze di esposizione delle prestazioni pregresse dei servizi di TPL interessati, con specifico riferimento ai consuntivi delle prestazioni economiche (ricavi da traffico e *coverage ratio*) del 2024, per i quali il 2023 è l'ultima annualità disponibile;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.4 della matrice di verifica (beni strumentali – materiale rotabile di nuova acquisizione), riconducibile a una formale incompletezza della documentazione, che non specifica la presenza di eventuali vincoli di subentro o di destinazione d'uso, al termine dell'affidamento, dei veicoli che saranno acquisiti dall'Impresa Affidataria (di seguito: IA) per lo svolgimento del servizio;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.5 della matrice di verifica (beni strumentali - materiale rotabile esistente), riconducibile a una formale incompletezza di trattazione del tema in oggetto, non riscontrandosi puntuali informazioni in merito alle modalità (e relativi oneri) di messa a disposizione dell'IA del materiale rotabile esistente/di prossima acquisizione finanziato con risorse pubbliche;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.6 della matrice (beni strumentali - beni immobili), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto nel documento, dal momento che l'unico **deposito** attualmente impiegato, di proprietà del gestore uscente (di seguito: GU), non è stato reso disponibile ed è stato classificato come bene "commerciale", senza tuttavia rilevarsi ulteriori informazioni in merito a eventuali azioni adottate dall'Agenzia per favorire la disponibilità di tale bene strumentale (e.g. indagini di mercato, anche volte a verificare la presenza di aree disponibili in locazione come ipotizzato nel PEFS, approfondimenti con gli attuali proprietari per la messa a disposizione temporanea degli *asset* presenti, estensioni delle verifiche a altri enti/soggetti proprietari) e limitare l'insorgere di una potenziale barriera all'ingresso [12]. Con riferimento ai medesimi beni, si rileva inoltre l'assenza di indicazioni in merito alle modalità (e relativi oneri) di messa a disposizione per l'IA dei **punti di ricarica** per i veicoli elettrici di proprietà pubblica, unitamente ai necessari dettagli informativi (tipologia, ubicazione, quantità);
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.8 della matrice di verifica (beni strumentali - monitoraggio degli investimenti), riconducibile a una formale incompletezza del tema in oggetto, con riferimento in particolare al periodo di ammortamento degli investimenti relativi al materiale rotabile e alle infrastrutture di ricarica, la cui stima è sostanzialmente inferiore rispetto alla vita tecnico-economica utile degli stessi beni[13], senza adeguata motivazione e ulteriori approfondimenti;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.10 della matrice (requisiti di partecipazione), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto nel documento, in quanto l'EA, senza esaustive motivazioni in merito ai principi di attinenza e proporzionalità, ha previsto l'introduzione di requisiti tecnici ultronei rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente[14], caratterizzati da ridondanza o valori-soglia incoerenti rispetto al dimensionamento dei servizi pianificati, con potenziali effetti restrittivi sulla concorrenza;

[10] Di cui alla nota della Regione Molise prot. n. 117636 del 14/09/2026, acquisita a prot. ART n. 67674/2026 di pari data.

[11] Vd. anche le relative "osservazioni" di cui alla nota ART prot. n. 1266/2026 del 08/01/2026, pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità (*link*) (di seguito: Nota Osservazioni).

[12] Cfr. Misura 8 della delibera n. 154/2019.

[13] Cfr. delibera n. 154/2019 - Misura 6 e delibera n. 91/2026 - Annesso 3 (Tabella 13).

[14] Cfr. il § 4 della citata Nota Osservazioni.

- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.11 della matrice (criteri di aggiudicazione), riconducibile a una formale incompletezza del tema in oggetto nel documento, vista la trattazione meramente qualitativa dei criteri che saranno applicati per l'analisi delle offerte, in assenza di dettagli relativi al sistema di ponderazione e di attribuzione dei punteggi, nonché ai meccanismi premiali; tali aspetti dovranno trovare adeguata specificazione nella documentazione di gara;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.12 della matrice di verifica (obiettivi del Contratto di Servizio - CMQ e KPI), riconducibile a una formale incompletezza del tema in oggetto; con riferimento alle CMQ, l'EA ha adottato le disposizioni regolatorie di cui alla delibera n. 53/2024, non prevedendo tuttavia l'applicazione degli indicatori ITV (Integrazione tariffaria dei titoli di viaggio), POT (Conformità della potenzialità del servizio) e BAUT (Funzionamento delle biglietterie automatiche), senza fornire specifiche motivazioni in merito;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.13 della matrice di verifica (schemi e criteri di redazione del PEFS), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto, rilevandosi carenze motivazionali sottese al ricorso alla metodologia alternativa dell'*EBIT margin* per il calcolo del Margine di Utile Ragionevole (MUR); si rileva, inoltre, che nella RdA l'aggiornamento delle tariffe rimane "*nella discrezionalità dell'Ente […] alla fine di ciascun periodo regolatorio (2 periodi di 4 anni ciascuno), o in caso di revisione straordinaria del PEF, in relazione della non previsione da parte della Regione Molise di adeguamento inflattivo del contributo*", senza tuttavia definire criteri e modalità di aggiornamento tariffario, coerentemente con la metodologia descritta nella Misura 27 della delibera n. 154/2019;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.14 della matrice di verifica (PAD), riconducibile a una formale incompletezza del tema in oggetto nella documentazione, che non specifica (i) le modalità e le tempistiche di aggiornamento periodico del PAD, (ii) le eventuali penali applicabili in caso di mancata, ritardata o incompleta messa a disposizione dei dati e delle informazioni richieste, nonché (iii) gli obblighi, in capo all'IA di trasmissione degli schemi di COREG;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.15 della matrice (allocazione dei rischi), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto, dal momento che nella matrice dei rischi, a fronte di un ipotizzato aumento dei ricavi da traffico particolarmente consistente, non è definita alcuna misura di mitigazione (né relative soglie di applicazione)[15] per garantire l'equilibrio economico-finanziario e la sostenibilità del CdS in caso di mancato raggiungimento degli sfidanti obiettivi; in tale ambito, inoltre, si rileva un'incoerenza relativa al costo dell'energia di trazione, che nella RdA è previsto a carico dell'EA a partire dal secondo anno di esercizio (pag. 24), mentre nella matrice è attribuito all'IA il rischio derivante da variazioni non prevedibili dei costi, oltre la soglia inflativa) di tutti i fattori di produzione.

Con riferimento a quanto sopra, si evidenzia che, a seguito delle "osservazioni" formulate sulla RdA nel gennaio 2026[16], **non è pervenuto alcun successivo aggiornamento della documentazione, né risultano atti amministrativi/di gara adottati dall'EA** in merito alla procedura di affidamento in oggetto. Non è stato quindi possibile procedere alla verifica delle sezioni della matrice relative alla documentazione di gara e allo schema di CdS, né valutare se e in quale misura i rilievi originariamente formulati sulla RdA siano stati superati alla luce di eventuali modifiche apportate alla documentazione.

Tenuto conto di quanto sopra, vista la **scadenza dell'attuale CdS al 31 dicembre 2026**, appare **difficilmente ipotizzabile il completamento** del nuovo affidamento entro tale termine, con il conseguente rischio che si renda necessario un **ulteriore intervento di proroga**.

In esito alle valutazioni svolte, la documentazione di affidamento della procedura di gara in oggetto risulta allo stato attuale **CONFORME** agli atti di regolazione adottati dall'Autorità, ai sensi del 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*", Allegato "A" alla

[15] Ai sensi di quanto disposto dalla delibera n. 154/2019, Misura 13, punto 4.
[16] Vd. precedente nota 10.

delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022, pur rilevandosi la necessità di **significativi interventi di allineamento**, anche con riferimento alla RdA pubblicata dall'EA.

Alla luce di quanto sopra, gli esiti delle valutazioni svolte attraverso la presente matrice di verifica della conformità saranno trasmessi anche alla Regione Molise e alla Città di Isernia, per l'adozione delle azioni correttive ritenute opportune.