Autorità di Regolazione dei Trasporti

Il Segretario generale

Spett.le Comune di Augusta
IX Settore – Polizia Municipale
c.a. Isp. C. *Cinzia Criscione*
PEC: poliziamunicipale@pec.comunediaugusta.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 Augusta – procedura di affidamento diretto. *(rif. Vs. nota del 14 settembre u.s.)*

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI U
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0098988/2026 del 12/11/2026
Firmatario: Alessio Quaranta

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. 67735/2026 in pari data, si formulano le seguenti osservazioni, che tengono conto degli esiti della discussione tenutasi in occasione della riunione del Consiglio dell'Autorità dell'11 novembre 2026.

L'affidamento in oggetto riguarda il **servizio urbano di trasporto pubblico locale** (di seguito: TPL) di competenza del Comune di Augusta, che ai sensi della vigente normativa regionale riveste il ruolo di Ente Affidante (di seguito: Comune o EA). Il servizio è costituito da 6 linee automobilistiche per una percorrenza complessiva di ca. **217.000 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* e affidamento in concessione, di durata pari a 9 anni (dal 1° gennaio 2027 al 31 dicembre 2035), a beneficio di un'Impresa Affidataria allo scopo selezionata (di seguito: IA), che coincide con l'attuale gestore uscente.

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. Sulle prestazioni pregresse del servizio

Con riferimento alle **prestazioni pregresse**, nella RdA sono riportate informazioni in merito al volume di produzione (numero di corse, bus-km, ecc.) e al numero di passeggeri trasportati, mentre non sono disponibili ulteriori dati sui risultati economico-gestionali di esercizio (*load factor, coverage ratio*, velocità commerciale, costi operativi e totali, indicatori di qualità erogata e percepita).

Con specifico riferimento ai **ricavi da traffico**, nella RdA sono menzionati i risultati di esercizio (complessivi) relativi al 2019 ed esposti nel dettaglio i dati relativi al 2025 (cfr. Tabella a pag. 10 della RdA rubricata "*Ricavi da Traffico (01/01/2025 – 31/12/2025)*").
In tale ambito, i valori della tabella parrebbero **incoerenti** con quanto successivamente rilevato nella medesima RdA, con riferimento sia ai ricavi unitari riportati a pag. 20 e 21, sia alla relativa voce dello schema di Conto Economico del Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEFS, Allegato 2 alla RdA).

Si ritiene pertanto necessario che il Comune verifichi (ed eventualmente rettifichi) i valori esposti, in modo da **garantire piena corrispondenza** tra le relative parti della documentazione.

2. Sul servizio oggetto di affidamento

La RdA riporta la descrizione delle autolinee interessate e del relativo Programma di Esercizio (di seguito: PdE), che contempla esclusivamente **servizi di TPL convenzionali**, con percorsi, orari e periodicità pianificati *ex ante*. In tale ambito, tuttavia, l'EA ha previsto l'introduzione nel nuovo CdS di "*uno specifico articolo per la gestione della flessibilità del Programma di Esercizio in cui sarà prevista la facoltà per l'Ente affidante* (di) *proporre l'introduzione di servizi innovativi di trasporto, quali i* ***servizi a chiamata***" (RdA, pag. 11).

Il servizio sarà assoggettato alle tariffe definite dall'EA, valide esclusivamente a livello locale, non prevedendo alcuna integrazione con altri servizi/operatori, né con il sistema tariffario regionale. In tale ambito, con riferimento alle modalità di **aggiornamento delle tariffe**, nella RdA è specificato che "(l)*'adeguamento delle tariffe all'inflazione sarà effettuato secondo quanto sarà disposto dalla Regione Siciliana, in conformità alla normativa vigente*" (pag. 11), senza ulteriori dettagli in merito.

Nella predisposizione dello schema di Conto Economico del citato PEFS (Allegato 2 alla RdA), l'EA ha ipotizzato un significativo incremento dei **ricavi da traffico**, pari a ca. il 16% nell'arco di vigenza del nuovo CdS, "*in considerazione dell'incremento delle percorrenze rispetto all'attuale PdE* (sebbene il volume di produzione sia sostanzialmente immutato rispetto all'assetto vigente, n.d.r.)*, delle dinamiche registrate nell'ultimo periodo e del miglioramento qualitativo del servizio proposto, nonché delle campagne di lotta all'evasione tariffaria*" (RdA, pag. 21), senza menzionare eventuali adeguamenti tariffari.

Nonostante tale crescita, sulla base dei dati esposti nel PEFS, l'affidamento in oggetto si caratterizza per un ***coverage ratio*** mediamente pari a ca. il 10%**,** ben lontano dal valore-soglia di riferimento di cui all'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, caratterizzando un quadro di remuneratività dell'affidamento significativamente limitato, nonché **obiettivi di miglioramento dell'efficienza** del servizio piuttosto contenuti.

Alla luce di quanto sopra, per garantire l'effettiva sostenibilità economica del CdS, si ravvisa l'opportunità che il nuovo affidamento preveda l'adozione d'interventi finalizzati a **incrementare le prestazioni economico-gestionali** del servizio, con particolare riferimento ai passeggeri trasportati e conseguenti ricavi da traffico, nonché al contenimento dei costi operativi.

Pertanto, si ritiene necessario che l'EA:

- monitori, nell'ambito del nuovo CdS, le **prestazioni effettive** del servizio, almeno in termini di passeggeri trasportati per linea/corsa, ricavi da traffico, *coverage ratio* e *load factor*, al fine di verificare la corrispondenza dell'offerta con le effettive esigenze di mobilità della domanda locale, nonché di identificare i servizi che non soddisfano i *target* individuati, con riferimento in particolare all'**ambiziosa stima d'incremento progressivo dei ricavi** da traffico (*supra*);
- alla luce dei dati rilevati, dia effettivamente seguito a quanto previsto in termini di **flessibilità del CdS** (*supra*), razionalizzando l'offerta mediante l'introduzione, nelle fasce orarie e nei periodi di minore affluenza, di servizi alternativi non convenzionali, quali collegamenti flessibili a chiamata o su prenotazione (DRT – *Demand Responsive Transport*), previa effettuazione delle opportune verifiche di mercato, nonché favorisca l'integrazione del TPL con l'offerta di mobilità collettiva e condivisa presente sul territorio, anche mediante l'adozione di specifiche politiche tariffarie volte a favorire l'utilizzo combinato dei diversi servizi;
- garantisca, nel contesto del nuovo affidamento, la piena coerenza con le disposizioni regolatorie vigenti in materia di **adeguamento periodico delle tariffe**, di cui alla Misura 27 della delibera n. 154/2019, che ne disciplina l'aggiornamento anche in funzione della qualità effettiva del servizio di TPL interessato;
- valuti la possibilità di implementare soluzioni d'**integrazione tariffaria** con le altre modalità di trasporto, in particolare in ambito ferroviario, tenuto conto della presenza della stazione all'interno del Comune di

Augusta, ed automobilistico extraurbano, attualmente gestito proprio dall'IA identificata, al fine di rendere il servizio più appetibile.

3. Sul materiale rotabile

La RdA quantifica il fabbisogno di materiale rotabile necessario allo svolgimento dei servizi in oggetto in 5 veicoli (di cui 1 con funzione di scorta).

Allo scopo, l'IA renderà disponibile il parco autobus già utilizzato in linea, composto da 4 autobus di età compresa tra 10 e 15 anni, completandolo "*con l'introduzione di un autobus già interamente ammortizzato*" (RdA, pag. 22); è inoltre previsto che "(e)*ventuali sostituzioni dei mezzi più vetusti nel corso dell'affidamento verranno effettuati con autobus già ammortizzati dal Gestore*" (*ibidem*, pag. 22).

Tenuto conto di quanto sopra, nonché della durata del nuovo affidamento (9 anni), i **requisiti minimi** di impiego in linea degli autobus risultano significativamente poco restrittivi, consentendo l'utilizzo di mezzi caratterizzati da un'elevata anzianità, con possibili ricadute negative in termini di consumi, impatto ambientale ed efficienza operativa.

Si ritiene pertanto opportuno che l'EA valuti la possibilità di **disciplinare l'utilizzo di veicoli più recenti** e conseguentemente più performanti, definendo un valore massimo di età ammissibile per l'impiego in linea.

4. Sul monitoraggio degli investimenti

Nella RdA sono previsti investimenti in capo all'IA esclusivamente con riferimento a dotazioni tecnologiche finalizzate ad "*attrezzare i mezzi in termini contapasseggeri, infomobilità e, in generale, in sistemi ITS a bordo*" (pag. 22).

In tale ambito, gli oneri esposti nello schema di Stato Patrimoniale del citato PEFS risultano correttamente ammortizzati in 5 anni, come disciplinato dalle disposizioni regolatorie vigenti, mentre nella RdA è specificato che "*il Piano degli Investimenti dell'Impresa Affidataria sarà incluso nel Contratto di Servizio e avrà una* ***durata pari a quella dell'affidamento***" (pag. 16, enfasi aggiunta), palesandosi un'incoerenza rispetto a quanto previsto dal PEFS, probabilmente per un mero refuso testuale, che dovrà essere opportunamente rettificata da parte dell'EA.

5. Sull'allocazione dei rischi

L'EA ha identificato e valutato i rischi connessi con l'affidamento del servizio in oggetto, sulla base di un'apposita matrice di allocazione, parte integrante della RdA (Allegato 1).

Nella matrice sono riportate le **misure di mitigazione** individuate per far fronte all'eventuale manifestarsi di ciascun rischio identificato, che rimandano in particolare a interventi straordinari di riequilibrio del PEF. In tale ambito, rileva come siano state definite specifiche **soglie di applicazione** (solo) per quanto riguarda variazioni "anomale" del costo del carburante (> 10%) o dell'inflazione reale (> 2%), rispetto alle stime previsionali, in considerazione dell'attuale incertezza macro-economica e fluttuazione dei mercati a causa della situazione geopolitica mondiale. Analoghe soglie non risultano essere espressamente definite anche per gli altri rischi individuati, tra cui, a titolo esemplificativo, l'aumento del costo del lavoro e/o il mancato raggiungimento dei ricavi attesi (vd. precedente § 2).

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessario che l'EA:

- preveda un **monitoraggio puntuale e costante dei principali fattori di costo**, al fine di poter adeguatamente pianificare eventuali interventi di revisione straordinaria del PEF;
- definisca dettagliatamente nel CdS il perimetro e le modalità di attuazione dei previsti interventi di riequilibrio del PEF, con riferimento a **tutti gli eventi individuati** dalla matrice dei rischi.

* * *

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, 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 all'Autorità copia del nuovo CdS e dei correlati atti** 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)