

Allegato A alla Delibera n. 26 del 12 marzo 2015

Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

INDICE

Nota di lettura	3
Misura 1 (Beni strumentali per lo svolgimento del servizio)	5
Misura 2 (Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali)	5
Misura 3 (Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio)	6
Misura 4 (Regime dei beni indispensabili)	7
Misura 5 (Criteri per la determinazione del valore di subentro).....	7
Misura 6 (Criteri per la determinazione dei canoni di locazione)	8
Misura 7 (Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile).....	9
Misura 8 (Trasferimento del personale).....	9
Misura 9 (Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara)	9
Misura 10 (Requisiti di partecipazione).....	10
Misura 11(Criteri di aggiudicazione)	10
Misura 12 (Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante).....	11
Misura 13 (Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti <i>in house</i> o diretti).....	11
Misura 14 (Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)	11
Misura 15 (Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)	12
Misura 16 (Termine per la presentazione delle offerte)	13
Misura 17 (Contenuto minimo delle convenzioni)	13
Misura 18 (Durata e proroga dei contratti di servizio).....	13
Misura 19 (Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza).....	14
Misura 20 (Modifiche contrattuali).....	15
Misura 21 (Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici)	16
Glossario	18
Prospetto n.1.....	19
Prospetto n.2.....	29
Prospetto n. 3.....	31
Prospetto n. 4.....	32
Prospetto n. 5.....	34

Nota di lettura

Con Delibera n. 6 del 16 gennaio 2014 è stata avviata una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale, per l'identificazione delle aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'articolo 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Nell'ambito della predetta indagine conoscitiva, con Delibera n. 46 del 19 giugno 2014 è stato avviato un procedimento per l'adozione di prime misure regolatorie per la redazione dei bandi, delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ai sensi del citato articolo 37, comma 2, lettera f), nonché nell'esercizio delle ulteriori competenze di cui alle lettere a), b), c), d) ed e) del medesimo comma, per gli aspetti ad esse connessi.

Con la Delibera n. 46/2014 è stato pubblicato altresì un documento di consultazione (Cfr. Allegato A alla Delibera) sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale.

Anche sulla base di quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti nell'ambito della consultazione sul menzionato documento, l'Autorità ha predisposto il presente schema di atto di regolazione, contenente un primo *set* di misure per la disciplina uniforme di aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dai competenti Enti territoriali (o dagli enti delegati) per l'affidamento in esclusiva dei contratti di servizio di trasporto pubblico di passeggeri di cui al decreto legislativo n. 422/1997 e al Regolamento (CE) n. 1370/2007, che trovano il loro fondamento nella norma istitutiva dell'Autorità.

Lo schema di atto si compone di ventuno disposizioni, collocate in Capi, all'interno di tre Titoli, questi ultimi relativi, rispettivamente, ai criteri per la redazione dei bandi di gara e degli schemi delle convenzioni ed ai criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici. Specificamente, i predetti Capi recano misure regolatorie in materia di:

- 1) beni strumentali per l'effettuazione del servizio e personale, propedeutiche alla redazione dei bandi (1-8);
- 2) equa e non discriminatoria partecipazione alle gare (9-11);
- 3) presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive (12-16);
- 4) criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale (17-20);
- 5) trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse, attraverso la disciplina della nomina delle commissioni aggiudicatrici (21).

Lo schema è corredato da un Glossario e da cinque Prospetti recanti informazioni tecniche di dettaglio, che costituiscono parte integrante dello stesso.

Alcune misure riguardano anche i contratti di servizio aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento).

Le misure di seguito elencate costituiscono la prima parte della “cornice di regolazione” all’interno della quale, per le nuove procedure di affidamento ad evidenza pubblica, le Regioni e gli Enti locali esercitano le competenze a loro attribuite dalla Costituzione in materia di trasporto pubblico, così come sancito dalla Corte costituzionale con sentenza dell’11 marzo 2013, n. 41.

Resta ferma la facoltà di Regioni e Enti Locali di introdurre norme più dettagliate o aggiuntive, purché compatibili con le presenti misure.

Al fine del completamento del quadro regolatorio, l’Autorità avvierà ulteriori procedimenti per l’esercizio delle sue competenze in materia di cabotaggio marittimo, di condizioni minime di qualità dei servizi, di definizione dei criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, di determinazione dei criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e di imposizione, se necessario per garantire la concorrenza, della separazione contabile e societaria delle imprese integrate, nonché in materia di ambiti di servizio pubblico.

Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

**Titolo I
BANDO DI GARA**

Capo I

Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi

Misura 1

(Beni strumentali per lo svolgimento del servizio)

1. Sono beni strumentali per lo svolgimento del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali:
 - a) le reti e le infrastrutture comprendenti i binari e le relative stazioni e i sistemi accessori, ivi inclusi le paline, i sedili alla fermata e i sistemi tecnologici di controllo;
 - b) i beni immobili, tra cui depositi o rimesse, le aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni, le aree, gli impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile inclusi gli autobus, i centri di manutenzione e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile;
 - c) il materiale rotabile per trasportare persone o cose, ivi inclusi veicoli, motrici e locomotive;
 - d) altri beni mobili: sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e della flotta, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile.

OSSERVAZIONI ALMA

Si fa notare l'assenza di un riferimento alle filovie.

Misura 2

(Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali)

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.

2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) non divisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
3. Sono beni commerciali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 e 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
4. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, da effettuare ai sensi del punto 2, si tiene conto anche:
 - a) delle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
 - b) dei livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
 - c) della durata media della vita utile residua del parco rotabili.
5. L'applicazione dei criteri di cui alla presente misura per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali da parte degli enti affidanti tiene conto degli esiti di una apposita consultazione svolta presso i soggetti portatori di interesse, da avviare in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere in tempi utili per la pubblicazione del bando di gara, a meno che il loro trasferimento non sia già disciplinato nel contratto di servizio con il gestore uscente.
6. Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l'illustrazione della procedura seguita ai sensi della presente misura, con particolare riferimento all'applicazione del criterio della non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili.

OSSERVAZIONI ALMA

Si ritiene opportuno chiarire in modo circostanziato chi siano "i soggetti portatori di interesse" (imprese interessate a concorrere? comitati consultivi degli utenti?...)

Misura 3

(Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio)

1. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario le reti e le infrastrutture di cui alla misura 1, punto 1, lettera a), tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante. Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, gli enti affidanti stipulano un accordo quadro col gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce. L'ente affidante allega ai documenti di gara una convenzione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante, disciplinanti le modalità di assegnazione e utilizzo da parte dell'aggiudicatario di reti di proprietà di terzi.
2. Gli enti affidanti, in relazione alle caratteristiche della gara, mettono a disposizione, anche attraverso i propri enti strumentali, i beni immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale o, in caso di indisponibilità, appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici, per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a dotarsi di beni funzionalmente equivalenti per la gestione del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-economiche e localizzative. In tal caso, il corrispettivo posto a base d'asta è aumentato in ragione dei maggiori costi di acquisto e

infrastrutturazione o, in sede di valutazione delle offerte, è attribuito un punteggio maggiorato per la realizzazione dei beni.

3. Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono:
 - a) acquistare il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'aggiudicatario;
 - b) fornire una garanzia per il finanziamento relativo all'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio o sul valore residuo del medesimo, nel rispetto, ove applicabili, delle pertinenti norme sugli aiuti di stato;
 - c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario.

OSSERVAZIONI ALMA

Si ritiene tale misura non liberista. Con esplicito riferimento al comma 3 lettere b), c), ci si chiede a che titolo si vadano a creare condizioni di particolare vantaggio nell'ambito di affidamento del trasporto pubblico locale.

Misura 4

(Regime dei beni indispensabili)

1. Per favorire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle gare, gli enti affidanti definiscono nel contratto di servizio la disciplina riguardante l'attribuzione all'aggiudicatario dei beni indispensabili, secondo i criteri di cui alla presente misura.
2. I beni indispensabili sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di:
 - a) locazione, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo;
 - b) locazione o di cessione della proprietà qualora previsto dal contratto di servizio o da un atto normativo, se di proprietà del gestore uscente. I beni acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio.
3. Dopo l'aggiudicazione, gli enti affidanti possono imporre al gestore uscente l'obbligo di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione, fino all'acquisizione di beni analoghi da parte dell'aggiudicatario, ove ritenuto necessario per assicurare il tempestivo avvio del servizio.
4. Il canone di locazione è disciplinato ai sensi della misura 6.

OSSERVAZIONI ALMA

Con riferimento al comma 3, in fase di prima applicazione, nel caso non sia stato disciplinato nel precedente contratto di servizio, ci si chiede su quali basi normative si possa imporre al gestore uscente la messa a disposizione dei beni indispensabili.

Misura 5

(Criteri per la determinazione del valore di subentro)

1. Il valore di subentro dei beni ceduti è individuato in base al valore di mercato e tramite la metodologia del costo storico rivalutato, secondo i criteri di cui alla presente misura.
2. Il valore dei beni immobili è determinato attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dall'Agenzia del territorio. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. In caso di mancato raggiungimento di un accordo tra le parti in ordine al prezzo della cessione e di conseguente ricorso all'Autorità giudiziaria, nelle more della definizione della controversia sul loro valore, i beni sono transitoriamente messi a disposizione dell'aggiudicatario dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'ente competente e pari al valore contabile netto, nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio. Per i beni di proprietà di terzi è garantito, ove non escluso dal contratto tra gestore e terzo, il subentro del nuovo gestore alle stesse condizioni, per tutta la durata del rapporto in atto.
3. Il valore del materiale rotabile è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata di vita utile dei beni, pari a venti anni per il materiale rotabile ferroviario e a quindici anni per gli autobus. Per il materiale rotabile usato, i predetti periodi decorrono dalla data di prima immatricolazione. È assicurato un valore residuo dei beni da determinare, al termine del periodo di ammortamento, nel caso di interventi di riammodernamento del mezzo.
4. Limitatamente al materiale rotabile ferroviario, in alternativa all'utilizzo del criterio del costo storico rivalutato, può essere utilizzato il valore risultante da operazioni peritali, qualora inferiore a quello stimato con il predetto criterio.
5. Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, di cui alla misura 1, punto 1, lettera d), è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di otto anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento, corrispondente al valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione o, in alternativa, in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi.
6. In caso di beni destinatari di contributo pubblico, la quota di finanziamento pubblico è preventivamente decurtata. Le quote coperte da contributo pubblico non ammortizzate, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Se i beni finanziati non sono trasferiti al nuovo aggiudicatario, i gestori uscenti sono tenuti a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di finanziamento non ammortizzate.

OSSERVAZIONI ALMA

Una volta disciplinate le varie ipotesi di messa a disposizione dei beni, per la definizione del "quantum" si condivide l'utilizzo di metodologie differenti in funzione delle caratteristiche dei beni, compreso lo storno della eventuale quota di finanziamento pubblico non ammortato; vanno tuttavia valutate le implicazioni economiche conseguenti il possibile scostamento dei valori commerciali dai valori amministrativi dei beni.

Si ravvisano criticità particolarmente nella determinazione del valore di subentro del materiale rotabile non ferroviario, per il quale sono da presumere valori commerciali decisamente superiori ai valori “di libro” dei cespiti, con il che:

- un nuovo gestore dovrebbe porre in esercizio ammortamenti correlati ai valori di cessione per subentro dei rotabili, acquistati a “quel” prezzo;
- mentre l’incumbent, generalmente proprietario dei rotabili in servizio all’epoca della gara, proseguirebbe senza variazioni l’ammortamento dei propri beni.

Si determina con ciò un vantaggio a favore dell’incumbent quantificato dal differenziale fra i valori di cessione ed i valori amministrativi dei beni all’atto del loro trasferimento: le coperture degli ammortamenti che concorreranno a comporre i corrispettivi contrattuali di aggiudicazione dovranno essere coerenti ai valori di cessione dei beni resi disponibili in gara, determinando per l’incumbent

- a) una plusvalenza, nel caso questi “perda la gara”
- b) una marginalità occulta, nel caso la vinca.

Chiaramente l’incumbent potrà utilmente considerare questa marginalità incrementale nel predisporre la propria offerta. Non è d’altra parte chiaro se tale discrasia possa apparire evidente nella definizione dei PEF (misura 15) da parte dei diversi concorrenti. Inoltre si determinerà un inutile aggravio sui costi del servizio a carico degli Enti.

Misura 6

(Criteri per la determinazione dei canoni di locazione)

1. Qualora sia prevista l’assegnazione all’aggiudicatario di beni in locazione, i documenti di gara disciplinano i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l’obbligo di manutenzione, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.
2. Il canone di locazione è pari ad una percentuale non superiore al dieci per cento del valore del bene, determinato con riferimento al criterio del valore di mercato, secondo le modalità di cui alla misura 5, punti 2 e 3. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto relative al piano di ammortamento applicato, che costituiranno finanziamento pubblico per il nuovo aggiudicatario.

OSSERVAZIONI ALMA

Si ritiene opportuno specificare il riferimento su base annua del canone. Inoltre si chiede quali siano gli elementi che definiscono l’ipotesi arbitraria del 10% quale valore massimo.

Misura 7

(Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile)

1. Il termine per l'acquisizione del materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio è fissato dagli enti affidanti in funzione di stime basate sugli esiti di apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile e relative all'individuazione dei tempi minimi necessari per la fornitura.
2. Le stime di cui al punto 1 tengono conto dell'effettiva capacità produttiva dei fornitori del materiale rotabile, anche in relazione al numero di gare in essere per l'affidamento del servizio nei mercati di loro riferimento tramite la medesima modalità di trasporto.

Misura 8

(Trasferimento del personale)

1. I documenti di gara disciplinano:
 - a) le modalità e le condizioni per il trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente e adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento o assegnato, sulla base di apposita rendicontazione contabile, in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di gara;
 - b) le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione e la certezza della disciplina applicabile.
2. Ai fini di cui al punto 1, lettera a), il personale da trasferire è individuato previa consultazione del gestore uscente e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, da effettuare anche nell'ambito della procedura di consultazione di cui alla misura 2, punto 5.

OSSERVAZIONI ALMA

Il riferimento a una "apposita rendicontazione contabile" non ulteriormente dettagliata comporta il rischio di scaricare sul nuovo affidatario una serie di oneri incontrollabili e imprevedibili. Si ritiene opportuno articolare e disciplinare meglio l'articolato.

Capo II

Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9

(Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara)

1. Gli enti affidanti rendono noto, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1, costituenti il set informativo minimo per le procedure di gara.

2. È fatta salva la possibilità per l'ente affidante di avviare, almeno sei mesi prima della pubblicazione del bando di gara, le procedure di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, in merito agli aspetti qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto pubblico che intende affidare.

Misura 10

(Requisiti di partecipazione)

1. Gli enti affidanti che intendono inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti allegano ai documenti di gara un'apposita relazione, da pubblicare sulla pertinente sezione del proprio sito internet, recante le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.
2. Qualora tra i requisiti di partecipazione sia previsto il previo conseguimento di una determinata soglia di fatturato, concorre alla determinazione del fatturato complessivo richiesto anche quello realizzato per la produzione di altri servizi locali di pubblica utilità, per una quota non superiore al settanta per cento. Almeno il trenta per cento del fatturato totale richiesto deve essere relativo ai servizi di trasporto pubblico locale oggetto del bando di gara.

OSSERVAZIONI ALMA

Si ritiene fondamentale inserire il riferimento ai requisiti produttivi tecnici dei partecipanti e ai documenti dell'AGCM relativi alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento di lavori, forniture e servizi di valore superiore a 20.000 euro, così come previsto dall'art. 18 del Regolamento sugli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Misura 11

(Criteri di aggiudicazione)

1. Nell'ambito della definizione dei criteri di aggiudicazione, gli enti affidanti tengono conto anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, alle politiche tariffarie e all'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria, all'applicazione di sistemi di *Intelligent Technology System*, ivi compresa l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica e di altre tecnologie innovative a bordo, alla tutela ambientale e alla tutela dei passeggeri a mobilità ridotta. I criteri di aggiudicazione tengono conto, altresì, della presentazione del piano economico-finanziario di cui alla misura 15, qualora facoltativa.
2. Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle gare a programmazione flessibile del servizio, gli enti affidanti possono introdurre criteri di valutazione di offerte contenenti proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità.

Capo III

Presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

Misura 12

(Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante)

1. Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del Regolamento (CE) 1370/2007 e predispongono un piano economico-finanziario, denominato PEF simulato.
2. Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con le modalità indicate nel Prospetto 2 e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.
3. Il PEF simulato è finalizzato a stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta e la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di indici di redditività positivi anche nel caso di subentro nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.
4. In sede di pubblicazione del bando di gara è reso noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dalla simulazione del piano economico-finanziario di cui alla presente misura, distinto per tipologia di servizio e nelle sue diverse componenti, nonché la ripartizione dei rischi tra l'ente affidante e il gestore adottata.

OSSERVAZIONI ALMA

Con riferimento al comma 3, si ritiene necessario chiarire in quale rapporto sia il PEF con l'obbligo di considerare i costi standard, come definito dalla normativa vigente.

Misura 13

(Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti)

1. Per gli affidamenti *in house* o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito il calcolo delle compensazioni è effettuato separatamente per ciascuna modalità e per ogni ambito.

Misura 14

(Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, previsti dalla vigente normativa, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle *performance* aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.
2. Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:
 - a) riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a *benchmark* di imprese efficienti e comparabili;
 - b) incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
 - c) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
 - d) miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
 - e) per i contratti *net cost*, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali;
 - f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni.

Misura 15

(Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione, obbligatoria o facoltativa, da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario, contenente la proiezione per il periodo di durata dell'affidamento dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, coerente con le assunzioni delle diverse tipologie di rischio. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento. Qualora il bando preveda la titolarità dei beni indispensabili per l'erogazione del servizio, il piano economico-finanziario indica, nella pertinente voce di bilancio, anche gli oneri per la loro acquisizione.
2. Il piano economico-finanziario, redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, si compone dei seguenti documenti:
 - a) il conto economico;
 - b) lo stato patrimoniale;
 - c) gli indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
3. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita e per ogni ambito.
4. Il piano economico-finanziario è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966.

Misura 16

(Termine per la presentazione delle offerte)

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di ricevimento delle offerte non può essere inferiore a centodieci giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, da individuare in funzione della complessità del progetto di mobilità e della valutazione degli investimenti, ivi inclusi l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.

Titolo II

SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Capo I

Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17

(Contenuto minimo delle convenzioni)

1. Lo schema di convenzione o contratto di servizio contiene gli elementi minimi, articolati anche su più allegati, indicati nel Prospetto 5.

Misura 18

(Durata e proroga dei contratti di servizio)

1. La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.
2. L'ente affidante individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.
3. Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante individua un periodo circoscritto di estensione della durata del contratto, nel rispetto delle condizioni e dei termini di durata fissati dalle norme di riferimento.
4. La proroga può essere altresì disposta come soluzione per promuovere investimenti da parte del gestore del servizio o per stimolare il raggiungimento di determinati livelli di qualità dei servizi individuati previamente nel contratto di servizio. L'estensione del periodo

di validità del contratto di servizio è subordinata a una verifica del raggiungimento di predefiniti obiettivi di *performance* finanziaria, operativa e qualitativa che il gestore del servizio assicura in un determinato periodo intermedio dell'affidamento. In tali casi la proroga, se prevista dal contratto di servizio, non può portare ad una durata dell'affidamento superiore alla durata massima consentita dalle norme di riferimento, fatti salvi i casi di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Misura 19

(Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza)

1. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento, rispettivamente, delle tariffe dei servizi e dei corrispettivi, applicando il metodo del *price-cap*, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, secondo le modalità indicate al punto 2.
2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo la seguente formula:

$$(1) S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t - \alpha(V_{t-1} - V_t)/V_{t-1})$$

$$(2) T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

Dove:

t = 1° anno di regolazione contrattuale

S_t = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t S_t -

$_{1}$ = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t-1

P = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di validità del vincolo.

X_t = recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito dall'ente affidante al tempo t.

T_t = prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t.

Q_t = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

Q_t = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

V_t = velocità commerciale al tempo t da rilevare secondo metodologie oggettive e definita come rapporto tra vetture-km o treni-km offerti al pubblico secondo un algoritmo prestabilito.

$0 \leq \alpha < 1$ = coefficiente di ponderazione della variazione della velocità commerciale dal tempo ($t-1$) al tempo t.

Il parametro V_t , da considerare dagli enti affidanti come nella formula di cui sopra, anche in relazione alla sua capacità di riflettere esclusivamente le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità dell'ente competente e non influenzabili dal gestore, comporta che, laddove la velocità commerciale aumenti, il corrispettivo debba diminuire e, viceversa, nel caso il parametro diminuisca. Infatti, nel caso di incremento della velocità commerciale, il gestore beneficia di un vantaggio dovuto ai minori costi gestionali correlati alla velocità commerciale (come, ad esempio, il costo dei carburanti, il tempo di guida o l'usura dei mezzi), compensato dalla riduzione del corrispettivo, mentre in caso di riduzione, i maggiori costi che il gestore dovrà sostenere sono compensati da un aumento del corrispettivo.

Il parametro della velocità commerciale può essere preceduto, come nella formula di cui sopra, da un coefficiente, con valore compreso tra zero e uno, volto a stimare la quota della variazione del parametro che è correlata direttamente al peso dei costi variabili sui costi totali del gestore.

Alla formula relativa all'aggiornamento del sussidio può essere inoltre aggiunto un addendo relativo agli investimenti qualora previsti nel periodo di affidamento e un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore (come, ad esempio, i costi di assicurazione in quanto legati a tariffe fissate unilateralmente dal fornitore). In quest'ultimo caso, il riconoscimento di tali costi deve essere motivato adeguatamente e deve essere coerente con le ipotesi esplicitate di ripartizione dei rischi commerciali, operativi e finanziari assunti a base della predisposizione del PEF da parte dell'ente affidante di cui alla misura 12.

3. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati.

OSSERVAZIONI ALMA

Pur ritenendo giusto prevedere nei Contratti di servizio dei meccanismi di adeguamento delle tariffe, l'imposizione di specifici criteri va a confliggere con i poteri normativi degli Enti Locali. Parrebbe opportuno definire i criteri del rapporto tra tariffe, come definite dagli Enti locali e le compensazioni del servizio.

Misura 20

(Modifiche contrattuali)

1. I documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale del contratto.
2. La disciplina delle modifiche contrattuali, in particolare, tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, prevedendo, laddove necessario, una corrispondente revisione del piano economico-finanziario.
3. Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o prevedibili al momento della sottoscrizione del contratto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto

dell'Unione europea.

4. I documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di riprogrammazione non temporanea del servizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

OSSERVAZIONI ALMA

Al comma due si suggerisce di sostituire "tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio" con la specifica "tiene conto della diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio". In caso di affidamento tramite gara si ritiene improprio il riferimento a "un'equa distribuzione dei rischi", che rientra invece in un rapporto di tipo paritetico.

Titolo III

CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

Capo I

Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21

(Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici)

1. Gli enti affidanti adottano misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.
2. La selezione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici è rivolta a soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella gestione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel controllo e monitoraggio degli stessi e nella relativa pianificazione delle reti di trasporto. Gli enti affidanti pubblicano, tra gli atti di gara, i *curriculum* e la documentazione relativi ai titoli di studio e alle specifiche qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti delle commissioni aggiudicatrici, richiesti in relazione alla gara.
3. Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra i dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi rispetto a quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di specifiche competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. I predetti componenti sono individuati secondo criteri di rotazione predefiniti.
4. L'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici non può essere conferito a

soggetti che:

- a) rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti;
 - b) operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate;
 - c) prestano servizio, o abbiano prestato servizio nel precedente triennio, presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico;
 - d) abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara.
5. Per l'intera durata dell'affidamento, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice.
 6. All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse di cui al punto 4.
 7. Gli enti affidanti assicurano una effettiva applicazione dei criteri di cui alla presente misura, prevedendo, in particolare, idonee misure dissuasive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti aggiudicatari che violino il divieto di cui al punto 5, da disciplinare nell'ambito della convenzione, nonché l'esclusione dalle future gare.

OSSERVAZIONI ALMA

Con riferimento al comma 2, si ritiene non solo illegittima, ma anche inopportuna la pubblicazione dei curricula in questa fase di gara.

Con riferimento al comma 3 e comma 4 lettera c) non si capisce la ratio dell'esclusione dalla commissione di chi ha competenza nella programmazione dei servizi nel territorio interessato dalla gara. Il D. Lgs. 163/2006, nei principi generali applicabili a tutte le procedure ad evidenza pubblica (anche a quelle non disciplinate dal codice dei contratti pubblici) all'art. 84 prevede che il presidente della commissione di gara e i commissari diversi dal presidente siano selezionati tra i funzionari della stazione appaltante. Solo in caso di accertata carenza di organico i commissari, diversi dal presidente, sono scelti tra i funzionari di altre amministrazioni aggiudicatrici o tra professionisti esperti nel settore (questi ultimi mediate procedure selettive). La ratio dell'art 84 rimane quella di privilegiare la composizione della commissione di gara con funzionari interni alla stazione appaltante.

Glossario

Ai fini dell'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto si utilizzano le seguenti definizioni:

1. La “*condivisibilità*” di un bene si riferisce alla possibilità tecnica, organizzativa e commerciale che più operatori utilizzino contestualmente (contemporaneamente o cumulativamente) il bene. La *condivisibilità* può essere *tecnica*, se la fruizione del bene da parte di più soggetti non diminuisce la quantità disponibile per ciascuno in virtù di caratteristiche tecniche, operative o organizzative del bene (assenza di rivalità), se non in condizioni di congestione; (b) la *condivisibilità* può essere *economica* o commerciale se la fruizione del bene da parte di più soggetti non ne diminuisce i guadagni attesi ovvero non ne limita le possibilità di sfruttamento commerciale (profittabilità).
2. La “*non condivisibilità*” di un bene si riferisce ai casi in cui non si verificano le condizioni di cui al punto 1.
3. La “*non sostituibilità*” o “*essenzialità*” di un bene è la situazione in cui lo stesso è: (a) necessario allo svolgimento del servizio e (b) non intercambiabile agevolmente, realmente o potenzialmente, con altri beni per l'effettuazione dello stesso servizio; il grado di sostituibilità del bene va dimostrato con riferimento a caratteri fisici, localizzativi, logistici, tecnici e commerciali rispetto ai quali il mercato non offra alternative equivalenti.
4. La “*non duplicabilità*” di un bene, da valutare dopo aver verificato il requisito di essenzialità, è la condizione di non replicabilità a costi efficienti ovvero a costi “*socialmente sostenibili*”, di cui al parere AGCM¹; affinché un bene sia considerato non duplicabile, non devono esistere alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente da un operatore efficiente (o “rappresentativo”) diverso dal proprietario sia in quanto, per il volume di produzione del servizio oggetto di gara, sussistano condizioni di *sub-additività dei costi*, sia in quanto i costi o i tempi di duplicazione per un'impresa rappresentativa non sono sostenibili per operare in condizioni di efficienza, anche considerando i costi ambientali della possibile duplicazione.
5. La condizione di *sub-additività dei costi* è verificata quando i costi sostenuti da una sola impresa nel produrre l'intera quantità domandata sono inferiori a quelli che sosterebbero due o più imprese contemporaneamente presenti sul mercato.
6. La “*dominanza*” è la condizione soggettiva di effettivo controllo su un bene, misurata ad esempio attraverso la quota di mercato, riferita sia ai mercati in cui l'impresa titolare del bene è attiva, sia al mercato del bene interessato. In caso di affidamenti in esclusiva, la dominanza su tali mercati, atteso il carattere non duplicabile del bene, è sempre verificata.
7. Per “*convenzione*” o “*contratto di servizio*” si intendono, indifferentemente, gli atti convenzionali e contrattuali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'articolo 2, lettera i), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997.

¹Segnalazione AS262 - *Reperimento del materiale rotabile ferroviario necessario per l'espletamento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi ferroviari di competenza regionale*, Boll. AGCM n. 26/2003.

Prospetto n.1

Pre-informazione² : Avviso pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

Informazione	Descrizione	Titolarità (E=Ente affidante, G=gestore)	Modalità di accesso
Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi	Bus*km/treni*km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, tariffe + corrispettivi, IVA inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	E	Avviso pubblicato su GUCE
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA inclusa, e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale	A titolo esemplificativo: - piano regionale dei trasporti; - Piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); - programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale; - piano generale traffico urbano (PGTU); - piano urbano di mobilità (PUM)	E; generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante	Avviso pubblicato su GUCE
	- Modalità di subentro, se previste, per il materiale		

²Regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 7, paragrafo 2: " Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5."

Informazioni sui beni strumentali	rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione);	E	Avviso pubblicato su GUCE
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili)	E	Avviso pubblicato su GUCE

Bando di gara/lettera di invito

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Corrispettivi e compensazioni	<p>Corrispettivo storico ed a base d'asta per ciascuna tipologia di servizi oggetto di affidamento, distinto almeno nelle seguenti componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili; • corrispettivo a copertura degli oneri di investimento (se previsti); • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture ; corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie; • corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli qualitativi del servizio; • corrispettivo a copertura degli eventuali investimenti (es. rinnovo flotta) previsti ovvero finanziamenti pubblici riconosciuti. 	E	Bando di gara /lettera di invito
Struttura tariffaria	Menù tariffario storico e di progetto, tra cui, tariffe agevolate ed esenzioni, modalità di riconoscimento delle agevolazioni; regole e procedure di <i>clearing</i> in caso di integrazione tariffaria.	E	Bando di gara /lettera di invito
Costi di esercizio	In caso di trasferimento del personale: costo unitario del lavoro (valori corrispondenti a quelli evidenziati nel bilancio del gestore uscente).	G	Bando di gara /lettera di invito (dati di bilancio)

Disciplinare di gara e Data room (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	<p>Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta;</p> <p>Dati descrittivi della domanda (es. popolazione residente e crescita negli anni, abitazioni, attività produttive, programmazione orari scuole e uffici, reddito pro-capite, valore aggiunto a livello territoriale e previsioni), con eventuale rinvio a studi e modelli di stima della domanda del territorio interessato con specificazione delle variabili esplicative utilizzate; Piani delle merci/logistica; dati su inquinamento ambientale;</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).</p>	E	Bando di gara /lettera di invito Rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'Ente affidante
Servizi	<p>Orario dei servizi programmati: per i servizi su gomma, descrizione tabellare e geografica delle linee, percorsi, fermate, orari, cadenze; per il servizio ferroviario, elenco tratte servite, cadenzamento, elenco treni e composizione (se non elemento di offerta);</p> <p>Velocità commerciale per linea e/o apposite partizioni omogenee di rete (ultimo anno) (servizio su gomma);</p> <p>I <i>data base</i> dell'offerta devono essere omogenei con quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di	<p>Indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile (se ceduto o messo in disponibilità) e delle infrastrutture (non dipendenti da altri aspetti del progetto di mobilità) relativi agli ultimi 3 anni: es. nr guasti/10.000 km per linea;</p> <p>Settore trasporto per ferrovia:</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)

trasferimento dei rotabili dal gestore <i>incumbent</i>)	Standard di puntualità RFI - B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.		
Indici della qualità erogata e percepita dei servizi (informazioni da fornire solo in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	<p>Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata e percepita negli ultimi 3 anni: valori attesi e consuntivati;</p> <p>Risultati delle indagini di qualità percepita (ICS) degli ultimi 3 anni: valori rilevati degli indicatori semplici o ponderati utilizzati; modello di CS utilizzato;</p> <p>Elenco dei reclami degli utenti pervenuti negli ultimi 3 anni suddivisi per disservizi riferiti al servizio erogato, ai mezzi, al personale o alle infrastrutture (biglietterie, depositi, stazioni, fermate, ecc.);</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto.</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto <i>net cost</i>)	<p>Per ogni modalità di trasporto (dati riferiti agli ultimi 3 anni): flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, singola fermata, per linea/corsa/direttrice e/o unità funzionale di rete, giorno della settimana (festivo / feriale), stagione;</p> <p>Se non disponibili tutti i dati nel dettaglio di cui sopra, il numero dei passeggeri rilevato o stimato va fornito almeno a livello di sub-bacini di mobilità nel caso del trasporto su gomma (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali e adduttrici);</p> <p>Se non disponibili i dati sul numero dei passeggeri, vanno forniti i dati sui ricavi tariffari o la quantità di titoli venduti per tipologia del titolo di viaggio (es. biglietto ordinario, abbonamento, ecc.) aggregati almeno a livello di sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie</p>	E	Bando di gara /lettera di invito Data room

	<p>principali e adduttrici per un periodo di tre anni*;</p> <p>Precisare la metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per le eventuali stime;</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto.</p> <p>* I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali</p>		
Ricavi tariffari e stima evasione	<p>- Ricavi tariffari negli ultimi tre anni* distinti tra ricavi "integrati" e "non integrati" almeno a livello di sub-bacini (urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e per linee ferroviarie principali e adduttrici;</p> <p>- Tasso di evasione a livello di bacino di gara e metodologie di stima negli ultimi tre anni*.</p> <p>* I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali.</p>	E/ G	Bando di gara /lettera di invito Data room
Informazioni sulle reti	<p><u>per il servizio di trasporto su strada:</u> grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate</p> <p><u>per il servizio di trasporto per ferrovia:</u> informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Ragione³ in merito a:</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data

³ I contenuti dell'AQ sono dettagliati all'interno del PIR (Prospetto Informativo della rete) predisposto annualmente dal GI e riguardano la capacità di rete ed i servizi correlati garantiti senza oneri aggiuntivi rispetto al pedaggio (utilizzo degli scambi e dei raccordi, il controllo e la regolazione della circolazione, l'uso del sistema di alimentazione, le informazioni necessarie per la gestione dei servizi, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/2003), e per la programmazione del servizio. In particolare, l'AQ contiene: la tipologia, il numero e le caratteristiche dei collegamenti (origine – destinazione), il numero delle tracce, le caratteristiche dei treni, il volume del servizio (treni*km), il prezzo (pedaggio), accesso ai sistemi informativi di controllo della circolazione (PICWEB). È previsto inoltre un allegato all'AQ che illustra il servizio programmato nel periodo di valenza dell'AQ, modificabile in funzione di mutate esigenze del trasporto, mediante aggiornamenti da prevedersi con scadenze di norma annuali.

	pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.		room)
Informazioni sui beni Immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	<p>Caratteristiche fisiche e funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ubicazione; - dimensione; - capacità; - agibilità; - attrezzature; - funzionalità; - messa a norma; - certificati di Sicurezza e altre certificazioni; - relazione di stato; - manutenzioni effettuate; <p>Investimenti effettuati e modalità di finanziamento;</p> <p>Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti, incluse quelle per</p> <ul style="list-style-type: none"> - prospetto dei costi e dei canoni relativi a tutti i contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere; - copia dei contratti attivi e passivi in essere, qualora trasferiti; - periodicità delle operazioni di manutenzione ordinaria; <p>Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).</p>	E, G	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)
	<p>Informazioni dettagliate sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc.) per consentire il servizio in situazione di viabilità particolare (sezioni stradali 		

Con la delibera n. 70/2014 dell'Autorità, che impone al GI di inserire nel PIR un nuovo schema di AQ per il TPL, l'AQ conterrà anche l'identificazione degli impianti necessari per lo svolgimento del servizio ferroviario ed, in particolare: localizzazione, loro caratteristiche e dotazioni esistenti e relativi piani di sviluppo, canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

<p>Materiale ferroviario, gomma e superficie</p>	<p>strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> • quantità richieste per ciascuna tipologia; • dotazioni accessorie necessarie (pedane disabili, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • dettagli sui finanziamenti disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione dei costi. <p>Informazioni sul materiale rotabile oggetto di cessione o di messa in disponibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione) e quantità; • dotazioni accessorie presenti (pedane disabili, aria condizionata, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • prestazioni medie: parametri che caratterizzano la System availability: MTBF (Mean Time Between Failures), MTTR (Mean Time To Repair), MTTR (Mean Time To Restore); • costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio; • valore dell'eventuale finanziamento, data di <i>revamping</i> (eventuale) e valore di bilancio risultante; • contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing; • titolo di acquisizione; • entità dell'eventuale contributo pubblico (e fonte: Unione Europea, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale; • valore ammortizzato; • periodo di ammortamento residuo; • criteri di ammortamento utilizzati; • interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati. 	<p>E, G</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)</p>
--	--	-----------------	--

<p>Personale da trasferire all'eventuale nuovo gestore</p>	<p>Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - n. matricola; - data di nascita; - anzianità contributiva; - data di assunzione; - qualifica; - livello di inquadramento o parametro; - inidoneità alla mansione relativa alla qualifica posseduta; - abilitazioni possedute; - sede di lavoro; - categoria di attività; - mansione prevalente; - deposito/officina/impianto di appartenenza; - linea/tratta ferroviaria di impiego prevalente; - Tempo pieno/parziale (indicare percentuale); - Tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico⁴: costo complessivo annuo e mesi lavorati. <p>Il suddetto elenco contiene anche una informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto integrativo aziendale (qualora applicabili all'aggiudicatario), oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Vengono inoltre indicati i seguenti ulteriori dati: complessivo TFR da trasferire e nella disponibilità del datore di lavoro e tipo ed importo del contenzioso in essere tra l'attuale</p>	<p>G</p>	<p>Bando di gara / lettera di invio (Disciplinare di gara e data room)</p>
--	--	----------	--

⁴ I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario concluso e sono coerenti con i dati della relativa Relazione di Bilancio.

	gestore ed i relativi dipendenti (se trasferito). Contratti integrativi aziendali vigenti (qualora applicabili all'aggiudicatario); Accordi sottoscritti con le parti sociali contenenti le modalità di trasferimento del personale.		
--	--	--	--

OSSERVAZIONI ALMA AL PROSPETTO 1

Corrispettivi e compensazioni: non è chiara l'utilità di fornire, oltre alla base d'asta, anche il "corrispettivo storico" per ciascuna tipologia di servizio.

Costi di esercizio: il valore del costo unitario del lavoro deve corrispondere a quello evidenziato nel bilancio del gestore uscente "per le attività afferenti il servizio a gara".

Indici della qualità: gli elenchi reclami possono essere più proficuamente rappresentati sinteticamente raggruppati per tipologie pre-ordinate dalla stazione appaltante; elenchi di maggiore dettaglio appaiono dispersivi.

Si evidenzia che lo schema di atto regolatorio non menziona alcuni aspetti rilevanti per la messa a gara, strategici per la successiva gestione contrattuale, fra i quali, a titolo esemplificativo:

- il controllo quantitativo e qualitativo dei servizi svolti,
- il sistema di rendicontazione nei confronti della stazione affidante,
- il sistema sanzionatorio,
- l'introduzione di un sistema di premi e penali.

Prospetto n.2

Predisposizione del PEF simulato

Predisposizione del conto economico simulato

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/07. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale,
- spese per l'energia,
- oneri per le infrastrutture,
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico,
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri,
- costi fissi;

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Ciascuna delle suddette categorie di costo può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche contabili del settore e ai criteri contabili internazionali. In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. I costi vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza, con riferimento a un'impresa mediamente efficiente e in relazione agli investimenti da effettuare, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nei documenti ufficiali (o nel Documento di Economia e Finanza) del Governo.

Per quanto riguarda i costi del personale, la stima è condotta applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL e dai contratti aziendali (se gli stessi vengono trasferiti) moltiplicati per il totale degli addetti previsti.

Per quanto riguarda gli ammortamenti, la stima è basata su una durata standard della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti. Rispetto alla stessa stima di vita utile sono commisurati gli oneri di manutenzione. Il fabbisogno di tali beni, con particolare riferimento al materiale rotabile e ai beni strumentali eventualmente richiesti per l'effettuazione del servizio, è stimato sulla base del programma di esercizio oggetto di gara, tenendo conto degli orari dei servizi e delle massime uscite necessarie.

Se non già ricompresi nella remunerazione del capitale (come è il caso laddove si adotti una misura del costo del capitale che ponderi sia il costo del capitale di rischio che quello del capitale di terzi, come il parametro del "costo medio ponderato del capitale" o *Weighted Average Cost of Capital* - WACC), devono essere considerati gli oneri finanziari correlati sia all'acquisto di beni

strumentali (fabbisogno finanziario), sia anche alle specifiche modalità di pagamento del corrispettivo (fabbisogno corrente).

Fase 2. Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.). Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati. Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP. Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui questi tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e nella stima delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).

Fase 3. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto *"dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica"* *Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007+. A tale proposito l'ente affidante formula precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi con il gestore per tutta la durata dell'affidamento. Quanto più numerose sono le tipologie di rischio che gravano sull'ente affidante e maggiore la loro entità, tanto minore deve essere la remunerazione del capitale proprio riconosciuta al gestore. La misura dell'utile non deve essere necessariamente positiva o la stessa per tutti gli anni di durata dell'affidamento in considerazione della possibile diversa incidenza del rischio d'impresa nei vari anni, ma anche in virtù della gradualità dei processi di recupero di efficienza che le caratteristiche della gara consentono all'affidatario (oltre che in virtù del progetto industriale dello stesso).

La stima dei valori del conto economico deve essere compatibile con le ipotesi assunte per la predisposizione dello stato patrimoniale, distinto per fonti e impieghi e strutturato secondo il criterio funzionale al fine di identificare le diverse aree gestionali: operativa, finanziaria e accessoria.

Prospetto n. 3**Tipologie di rischio**

- | | |
|----|---|
| 1. | Variazioni costi operativi |
| 2. | Variazioni costo del personale di cui:
- al CCNL
- ai contratti aziendali |
| 3. | Variazioni costi dei carburanti |
| 4. | Variazioni elementi di ricavo |
| 5. | Variazioni costi finanziari:
- Oneri finanziari |
| 6. | Modifiche Legislative |
| 7. | Modifiche Sistema Tariffario |
| 8. | Investimenti |

Prospetto n. 4

Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto

Metodologia per il calcolo delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico in caso di affidamento non competitivo

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale;
- spese per l'energia;
- oneri per le infrastrutture;
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;
- costi fissi.

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni;
- B11) variazione delle rimanenze;
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Fase 2. I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ovvero di quei costi che, pur potendo comparire nel bilancio degli affidatari, non sono e non possono essere ricondotti funzionalmente alla fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Fase 3. Individuazione dei *driver* (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità in merito all'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b) del decreto legge n. 201/2011 concernente la determinazione dei "criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate").

Fase 4. Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti.

Fase 5. Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi in questione.

Fase 6. Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio.

Fase 7. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007]. Anche in questo caso, rileva formulare precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi tra gestore e Ente affidante per tutta la durata dell'affidamento, tenendo conto che l'affidamento *in house* si

qualifica come un appalto, essendo i rischi tutti in capo al secondo per la specifica connotazione del “controllo analogo”, mentre nell’affidamento diretto non vanno considerati i rischi di mercato. Il risultato delle operazioni di cui sopra corrisponde all’effetto finanziario netto che deve essere compensato all’operatore.

Prospetto n. 5

Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

- a) periodo di validità;
- b) caratteristiche dei servizi offerti e programma di esercizio (in allegato l'Orario dei servizi programmati);
- c) obblighi di servizio pubblico (OSP), con richiamo ai criteri di loro individuazione, e diritti di esclusiva⁵;
- d) standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento⁶;
- e) obblighi verso le persone a mobilità ridotta;
- f) modalità di coinvolgimento degli utenti nel monitoraggio e di ridefinizione degli standard e dei livelli di qualità;
- g) oggetto, forme, strumenti (ed eventuali organi) di controllo, monitoraggio e rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento;
- h) carta della qualità del servizio (comprensiva delle procedure di reclamo, conciliazione e risoluzione delle controversie e degli indennizzi automatici agli utenti, degli obblighi informativi ed adeguate forme di garanzia nei confronti degli utenti);
- i) struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale, disciplina dei canali di distribuzione;
- j) agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze⁷ (solo per contratti *net cost*);
- k) condizioni e modalità di tariffazione interoperabile (ove previsto il biglietto multimodale);
- l) modalità di contrasto ed obiettivo di recupero dell'evasione tariffaria;
- m) altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti *net cost*);
- n) corrispettivi a copertura delle prestazioni affidate e a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e modalità di determinazione e adeguamento conseguenti al tasso di inflazione programmato e alla velocità commerciale e a modifiche della struttura tariffaria, nonché modalità di pagamento e tutele in caso di ritardato pagamento⁸;
- o) programma degli investimenti (contribuzione pubblica, piano ammortamento, condizioni di riscatto);
- p) piano economico-finanziario (PEF) (allegato);
- q) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati;

⁵ Fermo restando la non considerazione dei contratti di servizio dei servizi di trasporto non soggetti a un regime di esclusiva.

⁶ Gli standard quali-quantitativi dei servizi, sia generali che specifici, contenuti nelle Carte della qualità dei servizi coprono almeno tutte le dimensioni qualitative indicate nella Carta della mobilità (di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816 così come determinati nella convenzione/contratto di servizio.

⁷ Con indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore.

⁸ I corrispettivi vanno suddivisi almeno nelle seguenti componenti:

- corrispettivo a copertura degli obblighi di servizio pubblico;
- corrispettivo a copertura degli oneri di ammortamento per gli investimenti eventualmente previsti;
- corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle infrastrutture o di altri beni strumentali;
- corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie (nel caso dei contratti *net cost*);
- corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio (comma 461, articolo 2 della legge 244/2007).

La suddetta suddivisione del corrispettivo vale anche per i contratti affidati con modalità *in house* e diretta.

- r) modalità di sub affidamento (ove previsto);
- s) obbligo di manutenzione del materiale rotabile e degli impianti;
- t) disciplina di messa a disposizione dei beni essenziali e dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (in allegato, per i servizi ferroviari, l'Accordo Quadro di cui al decreto legislativo n. 188/2003), canoni di locazione e/o eventuali valori di subentro;
- u) modalità di gestione delle emergenze;
- v) disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga;
- w) condizioni e modalità per la modifica del contratto e della revisione del PEF (ove necessario);
- x) condizioni e modalità per la risoluzione del contratto;
- y) modalità di risoluzione delle controversie tra gestore ed ente affidante;
- z) obblighi del gestore al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del contratto, ivi inclusa la eventuale previsione in merito all'acquisto da parte dell'ente affidante del materiale rotabile in uso all'aggiudicatario a valore di mercato;
- aa) garanzie definitive;
- bb) sanzioni amministrative (ove previste) e rimedi di carattere civilistico, ivi incluse eventuali clausole penali, in caso di mancata osservanza di clausole contrattuali da parte del gestore o dell'ente affidante; sanzioni amministrative nei confronti del gestore che violi il divieto di conferire, dopo l'aggiudicazione e per l'intera durata del contratto, funzioni o incarichi ai componenti della commissione aggiudicatrice;
- cc) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
- dd) ridefinizione dei rapporti con i lavoratori dipendenti e capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del convenzione.

OSSERVAZIONI ALMA AL PROSPETTO 5 - lettera n)

Si ritiene che tale specificità non sia appropriata nell'ambito di un affidamento tramite gara in regime di libera concorrenza: si ritiene non abbia senso ripartire il corrispettivo per tipologia, soprattutto in presenza di una gara e di un'offerta, che dovrebbe comportare ribassi d'asta, ognuno con un suo punteggio e un suo criterio di valutazione.

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2015.

Il Presidente
Andrea Camanzi

Firmato da
Camanzi Andrea