

OSSERVAZIONI ASSTRA

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 **regionale e** locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

Legenda: Le proposte di integrazione e/o modifica sono evidenziate in giallo.

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 regionale e locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

OSSERVAZIONI ASSTRA DI CARATTERE GENERALE

Innanzitutto preme richiamare quanto già osservato in occasione della precedente consultazione specie in relazione ai punti che non sono stati tradotti dall'Autorità in specifiche misure di regolazione.

Tra questi si evidenzia in particolare quanto sottolineato in relazione a: ambiti di servizio pubblico e distinzione tra bacini di programmazione, bacini di gara e lotti di gara (Punto 1 – Q.1.2 del precedente documento); disciplina puntuale per il trasferimento del personale e cosiddette “clausole sociali” (Punto 2 – Q.2.6.2); regole per la partecipazione alle gare e disciplina della cosiddetta “reciprocità” (nota di accompagnamento al precedente documento).

Nel rinviare integralmente, per economia, a quanto già osservato in occasione della precedente consultazione, in questa sede si ritiene opportuno soffermarsi sulla necessità che le misure di regolazione che l'Autorità si accinge ad adottare siano il più possibile chiare allo scopo di evitare ogni possibile ambiguità interpretativa ed applicativa da parte di enti ed operatori e che finirebbe con l'aggravare il già complesso ed articolato quadro normativo.

In tal senso si riterrebbe utile, a parere di questa Associazione, arricchire il glossario con definizioni che non lascino margine a dubbi interpretativi, nonché utilizzare qualche esemplificazione (ad esempio per la qualificazione dei beni) allo scopo di agevolare il compito degli interpreti ed attuatori.

Andrebbe, inoltre, sempre allo scopo di evitare ogni possibile forma di ambiguità interpretativa, chiarito il rapporto tra le emanande misure di regolazione e le disposizioni di legge, specie regionale, vigenti nonché precisato il grado di vincolatività delle misure medesime.

Infine, nel documento si fa spesso riferimento agli “enti affidanti”. Ora, tale dizione può creare ambiguità interpretative specie là dove gli enti titolari dei servizi non coincidano con gli enti affidanti. E ciò per effetto di previsioni normative, quali ad esempio quelle che impongono l'aggregazione su ambiti provinciali o supra provinciali, ovvero per effetto di scelte effettuate dagli enti e dalle Regioni di affidare le suddette funzioni alle cosiddette Agenzie. Pertanto è opportuno, all'interno delle misure, tenere presente quanto esposto allo scopo di evitare ambiguità e ricomprendere ogni possibile situazione esistente.

**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 **include le strutture delle biglietterie e le aree adibite alle attività commerciali connesse con il servizio di trasporto pubblico regionale e locale**, e i sistemi accessori, ivi inclusi le paline, i sedili alla fermata e i sistemi tecnologici di controllo **per la sicurezza che insistono sulla rete e diversi da quelli di cui alla successiva lettera d)** ;
 - 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 **e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali**;
 - 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 ASSTRA

La misura 1 individua la macrocategoria dei beni strumentali. Tra questi quelli di cui alla lettera a) paiono configurarsi, alla luce anche delle misure successive, quali beni "essenziali" di regola in proprietà delle amministrazioni ed in disponibilità dei gestori delle infrastrutture (specie nel settore ferroviario ove la gestione della rete è separata dall'esercizio e ne viene garantito l'accesso sulla base di uno specifico accordo concluso con il Gestore dell'infrastruttura). In quanto beni essenziali, di questi ne deve essere sempre garantita la messa a disposizione dei gestori del servizio.

Alla lettera a) sarebbe opportuno fare un'integrazione che contempli anche le strutture delle biglietterie e delle aree commerciali e precisare che i sistemi tecnologici di controllo sono quelli che insistono sulla rete (es. sistemi di segnalamento rete ferroviaria). In ogni caso non sono quelli di cui alla successiva lettera d) (es. AVM)

Misura 2

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

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico **regionale e locale** i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:

- a) divisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico regionale e 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, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 e 2 e sono reperibili nel mercato e 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 ricognizione, effettuata in contraddittorio con il soggetto titolare dei beni finalizzata ad individuarne modalità e condizioni per la messa a disposizione degli stessi, nonché, ove ritenuto necessario, 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 in atto normativo o 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 ASSTRA

La misura recepisce sostanzialmente le osservazioni dell'Associazione circa la distinzione tra beni "essenziali" e beni "indispensabili" e requisiti che devono possedere le due categorie. Si rileva una contraddizione tra il contenuto della misura e quanto previsto nel "glossario". La misura, infatti, individua la "non duplicabilità" come una delle condizioni che devono cumulativamente sussistere per poter qualificare un bene come essenziale (punto1) ovvero come indispensabile (punto2). Nel glossario, invece, la non duplicabilità è da valutarsi "dopo aver verificato la condizione di essenzialità".

Occorre valutare con attenzione il punto 4 là dove prevede che, ai fini della affermazione della "indispensabilità" del materiale rotabile l'ente debba tenere conto anche di ulteriori elementi tra cui (lett. c) la "durata media della vita utile residua del parco rotabili". Ora si ritiene che tale criterio, più che incidere

sulla natura del parco veicoli (se indispensabile o meno), possa e debba costituire oggetto di valutazione delle offerte dei concorrenti. Ferma restando cioè la indispensabilità del materiale rotabile valutata alla luce degli altri elementi e criteri, si ritiene che la eventuale vetustà del parco mezzi e brevità della vita utile residua, oltre ovviamente ad incidere relativamente sugli impegni finanziari del subentrante (tenuto conto dei criteri di valutazione del valore dei beni) possano essere efficacemente superate, come peraltro già positivamente sperimentato in alcune realtà (es. gara Friuli), prevedendo e valorizzando (in sede di valutazione dell'offerta) l'impegno dell'aggiudicatario a rinnovare il parco mezzi in corso di durata di contratto, adeguando il corrispettivo e disciplinando la sorte di detti beni alla scadenza del contratto.

A ciò aggiungasi che gli incentivi statali per l'acquisto di nuovi mezzi vengono di regola concessi a fronte di una sostituzione di mezzi più vetusti e con classi di inquinamento inferiori.

Occorre valutare attentamente il comma 5 che rimette ad una consultazione aperta l'applicazione dei criteri per l'individuazione dei beni. Sarebbe in ogni caso opportuno precisare nella misura di regolazione che l'ente affidante prima dell'avvio della consultazione di cui al punto 5 effettui, in contraddittorio con il gestore titolare dei beni, una ricognizione dei beni esistenti ritenuti essenziali ed indispensabili

Andrebbe altresì precisato che l'ente ed il titolare dei beni debbano definire, prima della gara, un accordo sulle modalità e sul valore di messa a disposizione dei beni essenziali ed indispensabili all'aggiudicatario della gara. Condizioni queste da evidenziare negli atti di gara in modo trasparente.

Misura 3 (da sostituire interamente con proposta di accorpamento delle misure 3 e 4 di cui appresso)

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 ASSTRA

Il punto 1 pare disciplinare i beni essenziali (lettera a) che per la loro natura sono di proprietà delle amministrazioni e/o nella disponibilità dei gestori delle infrastrutture.

I punti successivi invece disciplinano i beni indispensabili. Qui si rileva una contraddizione tra la rubrica della misura che fa riferimento ai "beni degli enti affidanti" ed il testo della misura (punto 2) che pare ipotizzare casi in cui vi siano beni indispensabili che non siano nella disponibilità degli enti affidanti. Se tali beni sono in proprietà o comunque nella disponibilità degli enti affidanti o di enti strumentali (precisando che sono tali gli enti/società patrimoniali diverse dal gestore del servizio) la misura ne garantisce comunque la messa a disposizione dell'aggiudicatario.

Nel caso, invece, in cui detti beni, se pur indispensabili siano "indisponibili" per l'ente e, quindi, per l'aggiudicatario, il punto 2 introduce misure per assicurare la parità di trattamento tra concorrenti. Ai concorrenti viene assicurata la disponibilità di aree su cui realizzare interventi infrastrutturali necessari per il servizio e garantito o un corrispettivo maggiorato ovvero un punteggio maggiorato in sede di valutazione dell'offerta. (Es. depositi/officine ferroviari in prossimità delle stazioni; depositi in area urbana...). Il principio è in astratto corretto ma occorre valutarne attentamente l'impatto alla luce delle situazioni concrete esistenti e soprattutto la concreta fattibilità ed applicabilità dello stesso dal momento che presuppone o un aggravio per la finanza pubblica o una rilevante capacità finanziaria dei concorrenti. E, in ogni caso, il rischio di un aggravio dei costi per l'aggiudicatario derivante da una possibile ubicazione non ottimale delle aree messe a disposizione (es. aumento dei km a vuoto per entrata/uscita depositi collocati in area più lontana rispetto a quella in cui sono collocati i depositi "indisponibili").

In ogni caso, per una sistemica migliore, la misura 3 dovrebbe riguardare solo il caso dei beni in proprietà/disponibilità dell'ente affidante ed il titolo in base al quale vengono messi a disposizione (locazione come si evince dalla misura 4 p. 2 lettera a). La misura 4 dovrebbe riguardare il regime e la messa a disposizione di tutti i beni ritenuti indispensabili sia nei casi di disponibilità degli stessi sia nei casi di indisponibilità. Lo schema da seguire dovrebbe essere il seguente:

- I. **Beni essenziali (misura 1 lettera a):** per le loro caratteristiche si tratta di beni di regola in proprietà disponibilità pubblica. Per questi obbligo di messa a disposizione (misura 3 punto 1) a titolo di comodato, locazione, altre forme di accordo
- II. **Beni indispensabili in disponibilità degli enti affidanti, enti pubblici o enti strumentali:** per questi obbligo di messa a disposizione (misura 3 punto 2 prima parte) mediante contratto di locazione (misura 4, punto 2 lettera a)
- III. **Beni indispensabili e disponibili (per norma di legge o di contratto) non in disponibilità degli enti affidanti, enti pubblici o loro enti strumentali:** per questi parrebbe evincersi un obbligo di messa a disposizione con contratto di locazione o di compravendita (misura 4 punto 2 lettera b) qualora ciò sia previsto da contratto di servizio o da atto normativo. Resta da chiarire cosa accade nel caso in cui tale obbligo non sia previsto in norme contrattuali o di legge.
- IV. **Beni indispensabili non disponibili non in disponibilità degli enti affidanti, enti pubblici o loro enti strumentali:** Per questi (solo beni immobili) previsione della misura atta a realizzare parità di trattamento tra concorrenti (misura 3, punto 2 seconda parte)

In ogni caso sarebbe opportuno che la misura di regolazione indicasse chiaramente che:

- A fronte della disponibilità dei beni come sopra classificati è necessario prevedere il correlativo obbligo dell'aggiudicatario a rilevarli alle condizioni previste dagli atti di gara
- gli atti di gara ed il contratto di servizio devono disciplinare la sorte ed il valore dei beni messi a disposizione o acquisiti in costanza di contratto alla scadenza del contratto di servizio medesimo.
- Là dove già esistano disposizioni normative o contrattuali in ordine a modalità e condizioni di subentro nei beni, queste prevalgano sulle eventuali diverse disposizioni contenute nelle misure emanande.

Misura 4 (da sostituire interamente con la proposta di accorpamento delle misure 3 e 4 di cui appresso)

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 ASSTRA

Al punto 2 lettera a), al fine di evitare ambiguità andrebbe chiarito che soggetti "terzi" sono enti/società strumentali (enti/società patrimoniali diversi dal gestore del servizio).

La previsione di cui al punto 3 pare ipotizzare una discrasia temporale tra l'inizio del servizio e l'acquisizione dei beni necessari in situazioni in cui evidentemente non ne sia stata garantita la messa a disposizione. Non appare condivisibile obbligare l'uscente a garantire una messa a disposizione temporanea dei beni in quanto ciò si tradurrebbe in una discriminazione competitiva in danno dell'incumbent. L'avvio del servizio deve avvenire quando l'aggiudicatario è in grado di svolgere il servizio avendo acquisito la titolarità/disponibilità dei beni necessari.

PROPOSTA SOSTITUTIVA DELLE MISURE 3 E 4

Misura....

Assegnazione dei beni essenziali ed indispensabili

1. **Assegnazione dei beni essenziali di cui alla misura 1 lettera a):** 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 delle tracce per le reti di proprietà di terzi. Nel caso in cui non vi sia una separazione societaria tra infrastruttura ferroviaria e trasporto, 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. (ex Misura 3 punto 1)
2. **Assegnazione di beni indispensabili in proprietà disponibilità di enti affidanti, enti pubblici o dei loro enti strumentali:** Gli enti affidanti di cui sopra, in relazione alle caratteristiche della gara, mettono a disposizione, anche attraverso i propri enti

strumentali (intendendosi per tali gli enti e/o società patrimoniali diversi dal gestore del servizio – Inserire una definizione nel Glossario), i beni immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale. (ex Misura 3 punto 2 prima parte). I beni indispensabili sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo ente strumentale (ex Misura 4 punto 2 lettera a)

3. **Assegnazione di beni indispensabili non in proprietà disponibilità di enti affidanti, enti pubblici e loro enti strumentali:**

- a. Nel caso di indisponibilità, da parte degli enti pubblici e/o loro enti strumentali, di beni immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, gli enti affidanti mettono a disposizione 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. (ex Misura 3 punto 2 seconda parte).
- b. In caso di disponibilità, per effetto di atto normativo o previsione del contratto di servizio (o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o anche sulla base di un accordo tra ente e soggetto titolare dei beni), dei beni indispensabili in proprietà del gestore uscente, detti beni sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà. 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. (ex Misura 4 punto 2 lettera b).

2. 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. (ex Misura 4 punto 1). Analogamente gli enti affidanti disciplinano negli atti di gara e nel contratto di servizio la sorte ed il valore di subentro di cessione o locazione dei beni messi a disposizione nonché di quelli acquisiti in corso di contratto.

3. Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono (ex Misura 3 punto 4):

- a. Acquistare anche attraverso i propri enti strumentali 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;
- d) 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;

- e) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Vedi le osservazioni riportate sub misure 3 e 4. Si evidenzia l'eliminazione del comma 3 della misura 4 non riportata nella proposta di misura sostitutiva per le motivazioni riportate nella corrispondente nota.

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 dal soggetto proprietario 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 (Ente affidante e soggetto titolare dei beni) contenzioso 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 pari al valore delle succitate stime peritali giurate nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio. All'esito della definizione della controversia in ordine al prezzo della cessione, questo sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e conseguentemente compensato. Gli atti di gara dovranno definire chiaramente ed in modo trasparente il prezzo della cessione, anche qualora determinato in misura provvisoria, nonché le modalità di eventuale compensazione. 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 storico 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-trenta anni per il materiale rotabile ferroviario, metropolitano e tramviario, a venti anni per il materiale filoviario e a quindici anni per gli autobus. Per il materiale rotabile usato, i predetti periodi decorrono dalla data di prima immatricolazione o immissione in servizio. È assicurato un valore residuo dei beni da determinare, al termine del periodo di ammortamento, nel caso di interventi di riarmodernamento del mezzo, 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.
4. Limitatamente al materiale rotabile ferroviario, **metropolitano e tramviario** in alternativa all'utilizzo del criterio del costo storico rivalutato, può anche essere utilizzato il valore risultante da operazioni peritali, qualora **non** 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 **storico 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 o **dai contratti di servizio e altri atti dell'ente di regolazione**, 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 ASSTRA

La misura recepisce in molte parti le nostre osservazioni ed in particolare che i criteri generali per la determinazione del valore di subentro sono il valore di mercato e il costo storico rivalutato e che occorre utilizzare metodologie differenti in funzione delle caratteristiche dei beni.

Fermo restando che la misura disciplina tutte le ipotesi in cui non sia messo in discussione, per effetto delle misure precedenti, l'obbligo della messa a disposizione dei beni e che, quindi, è volta a regolamentare gli aspetti relativi al "quantum", per quanto riguarda i beni immobili si accoglie con favore il principio delle operazioni peritali volte alla determinazione del valore nell'ambito di un range definito dall'Agenzia del territorio ma allo stesso tempo si riscontrano delle evidenti criticità nell'ipotesi in cui non si riesca a raggiungere un accordo tra le parti. Innanzitutto l'eventualità del mancato raggiungimento di un accordo riguarda esclusivamente il rapporto tra soggetto uscente/titolare beni e Ente affidante. Accordo che, ovviamente, va raggiunto prima dell'avvio della gara. Successivamente all'avvio della gara i concorrenti potrebbero impugnare gli atti di gara nella parte in cui stabiliscono il valore della messa a disposizione dei beni. Per tale motivo pare opportuno sostituire la dizione utilizzata nella misura con quella più ampia di "contenzioso". In questi casi, i beni devono comunque essere messi a disposizione dietro il pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'Ente competente e pari al valore contabile netto, valore che nel caso di beni completamente ammortizzati è pari a zero. E' del tutto evidente che la propensione dell'Ente affidante a raggiungere l'accordo è fortemente limitata con il rischio che la negoziazione possa essere eccessivamente penalizzante per il gestore uscente. In considerazione dell'esistenza di una perizia giurata che determina il valore della cessione, sarebbe più corretto individuare detto valore come

corrispettivo provvisorio fatte salve le eventuali compensazioni da determinarsi e riconoscersi all'esito della definizione del giudizio.

Sempre al punto 2 si ritiene necessario eliminare la garanzia del mantenimento delle "stesse condizioni contrattuali" potendo queste essere fondate su condizioni particolari legate, ad esempio, all'esistenza di rapporti di debito/credito pregressi ovvero a specifiche garanzie di solidità economico-finanziaria proprie del gestore.

In relazione al materiale rotabile non si ravvisano criticità nell'utilizzare il principio del costo storico rivalutato con l'applicazione di coefficiente di deprezzamento lineare (ammortamento) calcolato sulla durata di vita dei beni. Al punto 3 si ritiene, tuttavia, che la durata di vita utile del materiale rotabile ferroviario sia di 30 anni e non di 20. Tale previsione va estesa anche al materiale metropolitano e tranviario. Per quello filoviario la durata media è di 20 anni.

Inoltre i mezzi hanno comunque un valore di mercato residuo anche in assenza di interventi di riammodernamento degli stessi e che può essere determinato secondo il criterio di cui al comma 5.

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 **ordinaria**, 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 **e comunque deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e del margine di utile.** 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 ASSTRA

Si ritiene che la definizione del canone di locazione debba discendere da una metodologia di calcolo appositamente costruita per il ristoro dei costi sostenuti dal soggetto proprietario dei beni. Si ritiene, infatti, più coerente con le necessità di assicurare l'equilibrio economico finanziario del soggetto proprietario dei beni, prevedere un meccanismo di ristoro dei costi di ammortamento (comprensivi delle ricapitalizzazioni per manutenzione straordinaria) dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e del margine di utile, anziché definire "a tavolino" una percentuale massima del 10%

sul valore di mercato. Tali meccanismi di compensazioni sono, inoltre, già applicati dalle società patrimoniali che mettono a disposizione i beni strumentali all'esercizio.

Misura 7

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

1. Il termine per l'eventuale 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 e, per il trasporto ferroviario, considerano un ampio coinvolgimento dei produttori ed un adeguato margine di sicurezza per tenere conto della natura non vincolante delle informazioni fornite dai produttori in sede di indagine.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Potrebbe essere opportuno estendere detta metodologia anche agli altri beni necessari per l'espletamento del servizio i cui tempi di approvvigionamento/realizzazione dovrebbero essere tenuti in considerazione dagli enti affidanti ai fini della individuazione delle tempistiche per l'avvio del servizio.

La modifica di cui al punto 2 tiene conto del fatto che le indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile ferroviario devono essere condotte in modo obiettivo nonché del fatto che le informazioni fornite sono indicative e non vincolanti per i produttori.

Misura 8

(Trasferimento del personale)

1. I documenti di gara disciplinano:
 - a) le modalità e le condizioni per il trasferimento, nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e contrattuali, 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 **informazione** delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, da effettuare anche nell'ambito della procedura di consultazione di cui alla misura 2, punto 5.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Nel richiamare integralmente quanto già osservato in occasione della precedente consultazione in merito alla necessità di regole chiare sul trasferimento del personale e sulle cosiddette clausole sociali, si evidenzia come la misura di regolazione proposta dall'Autorità andrebbe arricchita con previsioni più dettagliate in materia con riguardo a: regole poste a presidio del trasferimento del personale, entità del personale da trasferire, disciplina degli obblighi sulla contrattazione di secondo livello, trasferimento del TFR e responsabilità sui contenziosi pregressi.

La misura di regolazione non pare porre in discussione il principio, di derivazione comunitaria, per cui l'aggiudicatario è tenuto a rilevare il personale in servizio adibito allo svolgimento delle attività oggetto di gara. Gli atti di gara disciplinano modalità e condizioni del trasferimento del personale come individuato sulla base di una consultazione con il gestore uscente. Le organizzazioni sindacali più che consultate andrebbero, a norma di legge, informate.

Occorrerebbe precisare che il trasferimento avviene nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e/o contrattuali. Tali sono le norme comunitarie e nazionali che disciplinano il trasferimento di azienda, le norme settoriali in materia nonché le norme presenti nei contratti collettivi nazionali applicabili e le eventuali disposizioni contenute in leggi regionali e disposizioni del contratto di servizio.

Sarebbe quanto mai opportuno chela misura definisse con chiarezza gli obblighi relativi alle cosiddette "clausole sociali" ed al trasferimento del TFR:

In ordine alle clausole sociali occorre che la misura e, conseguentemente gli atti di gara, definiscano puntualmente gli obblighi dell'aggiudicatario in relazione all'applicazione dei contratti di secondo livello.

Quanto al TFR, attesa la permanenza di un vincolo di responsabilità solidale del gestore uscente per il TFR maturato sino al momento del subentro e che non viene meno neanche nel caso di trasferimento delle relative somme al subentrante (solo il lavoratore può esonerare da responsabilità il gestore uscente), occorre valutare con attenzione le soluzioni praticabili anche allo scopo di non creare vantaggi competitivi in capo al newcomer.

Occorre quindi valutare, oltre alla possibilità di stipulare polizze assicurative a garanzia del trattamento di fine rapporto maturato, l'opportunità di gestire il trasferimento del personale nel rispetto delle regole sul trasferimento di azienda ma con una novazione del rapporto di lavoro che, senza pregiudizio dei diritti acquisiti (anzianità ecc), consenta al gestore uscente di liquidare il TFR direttamente ai lavoratori.

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

La misura in questione ripropone la questione delle informazioni da fornire e pare preoccupante la numerosità e l'eccessivo livello di dettaglio delle informazioni minime da fornire ai concorrenti.

Alcune informazioni sono necessarie e non contestabili ma ve ne sono molte oggettivamente critiche per la loro sensibilità e riservatezza industriale e commerciale. Alcune informazioni presentano un livello di dettaglio addirittura non a disposizione delle stesse aziende.

Inoltre, come già osservato nel precedente documento, molte delle informazioni richieste non assumono rilevanza ai fini della partecipazione alle procedure e quindi della contendibilità del mercato non incidendo la loro indisponibilità sulla concreta possibilità per i concorrenti di presentare un'offerta

Osservazioni di dettaglio sono state prodotte direttamente nel seguente Prospetto 1

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, **fermo restando il possesso dei requisiti tecnico-**

professionali ed economico-finanziari in misura adeguata e proporzionata rispetto all'oggetto della gara corrispondente ad un patrimonio netto pari ad almeno il 20% dell'importo annuo posto a base di gara, 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 regionale e locale oggetto del bando di gara.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Il punto 2, in merito ai requisiti di partecipazione, stabilisce alcuni criteri per la determinazione delle soglie di fatturato tenendo conto anche della produzione di altri servizi di pubblica utilità e prevedendo che il fatturato da trasporto pubblico regionale e locale non sia inferiore al 30% del totale.

Su tale punto occorre effettuare una valutazione approfondita anche in relazione alle finalità sottese ed alla necessità di collegarla ai requisiti di idoneità tecnico professionale (non disciplinati). Il requisito del fatturato specifico (per servizi di trasporto pubblico regionale e locale), singolarmente considerato, stimato nel 30% di un eventuale fatturato globale dell'impresa (come derivante dalla produzione di altri servizi) potrebbe in astratto essere considerato inadeguato a garantire l'ente affidante sulla affidabilità economico-finanziaria dell'impresa. Occorre tuttavia collegarlo ai requisiti tecnico professionali richiesti (Km servizio prestati) e commisurati ai volumi dei servizi oggetto della gara.

Fermo restando che l'impresa potrebbe avere requisiti di fatturato sovradimensionati rispetto alla gara (generati dalla produzione di altri servizi), ciò che rileva è che i requisiti economico-finanziari e tecnico-professionali specifici (per produzione di servizi di trasporto pubblico regionale e locale) richiesti ai concorrenti siano proporzionati e sufficienti rispetto all'oggetto della gara.

Si riterrebbero opportune misure di regolazione atte a valorizzare il know-how dei concorrenti ed il possesso di esperienza specifica nel settore.

Inoltre, occorrerebbe evitare che l'istituto dell'avvalimento, previsto e promosso dalle norme di legge comunitarie e nazionali ed il cui scopo è quello di consentire ai concorrenti di disporre di competenze e professionalità o di requisiti di cui non dispongono, possa essere utilizzato con intento elusivo di disposizioni di legge che pongono vincoli e limitazioni per la partecipazione alle gare. Quello che è uno strumento pro concorrenziale rischia altrimenti di trasformarsi in uno strumento elusivo di regole poste a presidio della concorrenza.

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

In relazione ai criteri al punto 1, ulteriori elementi di valorizzazione dell'offerta potrebbero, a titolo esemplificativo, riguardare la qualità dei servizi offerti, servizi aggiuntivi, investimenti ecc...

In tal senso, come già evidenziato nel documento precedente, fermi restando gli obblighi del subentrante in ordine alla rilevazione dei beni indispensabili/essenziali messi a disposizione, si potrebbe valorizzare in sede di valutazione dell'offerta la capacità d investimento del concorrente (ad es. sul rinnovo del parco rotabile).

Per quel che riguarda le politiche tariffarie occorre valutare con attenzione, al fine di evitare svantaggi competitivi in danno dell'incumbent, i possibili effetti discorsivi derivanti dalla messa a disposizione dei concorrenti di un eccessivo dettaglio dei dati relativi ai ricavi tariffari (come previsto nel prospetto 1) del gestore uscente.

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 dell'art. 17 del D.lgs. 422/1997 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 ASSTRA

In relazione ai criteri di determinazione delle compensazioni la misura fa ampio riferimento alle norme europee. Tuttavia non viene in alcuna parte (né nella misura né nei prospetti allegati) citata la normativa nazionale sui costi standard. In particolare da un lato il regolamento europeo 1370/2007 individua la metodologia di definizione delle compensazioni al fine di evitare che esse possano costituire degli aiuti di Stato dall'altro il legislatore nazionale espressamente stabilisce, non in contrasto con la normativa europea ma anzi rafforzandola, che *"le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE(abrogati e sostituiti dal RE 1370/2007), obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità (Articolo 17 del D. Lgs n 422/97)*. Accanto al costo standard deve inoltre essere previsto, al fine di determinare il fabbisogno/corrispettivo standard un sistema di definizione del ricavo del standard.

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 dell'art. 17 del D.lgs. 422/1997 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.~~

OSSERVAZIONI ASSTRA

Occorre valutare con attenzione la previsione di cui al punto 2 là dove prevede che il calcolo delle compensazioni venga effettuato separatamente per modalità di servizio. Tale principio rischia di mettere in discussione quanto chiaramente affermato dalla Commissione Europea nella Comunicazione interpretativa sul regolamento 1370 in merito alla cosiddetta "valorizzazione degli effetti di rete". La misura ipotizzata dall'Autorità pare invece porsi in contrasto proprio con la logica della "rete" e degli effetti positivi a questa correlati.

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Per quanto condivisibile lo spirito di incentivazione all'efficientamento la misura che prevede obblighi di miglioramento delle prestazioni per gli affidatari diretti pare imporre obblighi ancor più stringenti rispetto a quanto già ottenibile applicando le regole europee sul calcolo delle compensazioni per gli affidamenti senza gara e che già prevedono un raggiungimento degli obiettivi di efficienza.

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, per il quale si impegnano a garantire la massima riservatezza, consistente in un documento che dimostri, in modo previsionale, come l'offerta economica sia congrua e sostenibile e mantenga il proprio equilibrio per l'intera durata dell'affidamento.~~

2. Il piano economico-finanziario, redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, ~~si può comporre~~ ~~compon~~ 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, o da Revisori Legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Le modifiche proposte sono finalizzate a far sì che il Piano economico-finanziario redatto dai concorrenti si limiti ad una rappresentazione di carattere previsionale e sintetico di come l'offerta economica mantenga il proprio equilibrio e sostenibilità per l'intera durata del contratto. Inoltre occorre prevedere che gli Enti assicurino la massima riservatezza sul piano industriale (e quindi know-how industriale e gestionale) alla base dell'offerta dei concorrenti.

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Contengono aspetti di positività legati alla previsione di meccanismi di indicizzazione delle compensazioni e di meccanismi di price-cap per le tariffe. Sullo jus variandi occorrerebbe un migliore coordinamento tra la misura 20 ed il prospetto dei contenuti minimi del contratto di servizio.

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, fatti salvi i casi di proroga, prosecuzione o rinnovo del contratto contrattualmente definiti, l'ente affidante può deliberare un affidamento 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 o per ristabilire l'equilibrio economico del contratto in caso di calo significativo dei corrispettivi contrattuali. 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 norma di riferimento, fatti salvi i casi di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

OSSERVAZIONI ASSTRA

La "proroga" di cui al punto 3 effettuata ai sensi dell'art. 5 comma 5 in realtà si può configurare anche come un nuovo affidamento, da effettuarsi nei casi cosiddetti "di emergenza", e che non vincola necessariamente al rispetto delle condizioni contrattuali pattuite nel contratto scaduto.

Altra valutazione già suggerita da Asstra attiene la possibilità di allungare, in caso di riduzione delle risorse/stanzamenti, il periodo di durata dei contratti allo scopo di ammortizzare gli impegni in termini di investimenti da parte dell'aggiudicatario.

Misura 19

(Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi 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) $S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t - \alpha(V_{t-1} - V_t)/V_{t-1})$ **OSSERVAZIONE ASSTRA** L'equazione presenta un refuso nella parte relativa alla velocità commerciale. Il numeratore deve essere sostituito da $V_t - V_{t-1}$

(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 reale (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 e la somma delle ore totali di servizio offerte al pubblico.

- $0 \leq \alpha < 1$ = 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 ASSTRA

La misura in questione è ampiamente condivisibile in quanto introduce elementi che incentivano enti ed operatori al miglioramento della produttività dei fattori e della qualità del servizio. Ad ogni buon conto essa andrebbe integrata con ulteriori misure di dettaglio. Ad esempio si potrebbe stabilire una più ampia libertà alle aziende nella determinazione dei livelli di prezzo.

In sostanza l'aggiornamento non deve rappresentare un obbligo ma una possibilità di cui l'azienda può usufruire. Infatti costringere l'azienda ad adeguare il prezzo potrebbe causare conseguenze opposte tra le quali una contrazione della domanda seguita da una diminuzione dei ricavi da traffico.

Nel contempo si deve dare la possibilità all'azienda, qualora rinunciasse ad un eventuale aumento tariffario, di poterne godere in un secondo tempo, quando se ne ravvisi l'opportunità.

Per quanto riguarda il parametro X riferito alla produttività nell'algoritmo relativo alla determinazione delle compensazioni si evidenzia che, in caso di procedure competitive, il coefficiente di recupero dovrebbe essere tendente a zero in quanto tali recuperi sono già necessariamente risultanti dalle dinamiche concorrenziali sottese alle procedure di gara.

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 e l'equilibrio economico del contratto e fermo restando quanto previsto dall'art. 1467 Codice Civile .
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 ASSTRA

Al comma 1 andrebbe aggiunto che le modifiche contrattuali non devono essere tali da alterare anche l'equilibrio economico del contratto.

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 regionale e 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 Presidente 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.

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.
8. Aggiungere definizione di ente strumentale

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	Osservazioni ASSTRA
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 esclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE	Ok, dato già in possesso dell'Osservatorio TPL del MIT
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	E	Avviso pubblicato su GUCE	Ok
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA inclusa esclusa e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA inclusa esclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE	Ok
Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di	A titolo esemplificativo: - piano regionale dei trasporti; - Piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); - programma triennale dei servizi di	E; generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante	Avviso pubblicato su GUCE	Ok

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."

sviluppo territoriale	<p>trasporto pubblico regionale e locale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - piano generale traffico urbano (PGTU); - piano urbano di mobilità (PUM) 			
Informazioni sui beni strumentali	<ul style="list-style-type: none"> - Modalità di subentro, se previste, per il materiale rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione); 	E	Avviso pubblicato su GUCE	Ok
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili)	E	Avviso pubblicato su GUCE	Ok

Bando di gara/lettera di invito

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso	Osservazioni ASSTRA
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	Il dato richiesto è eccessivamente dettagliato e generalment e non in possesso degli Enti. In genere il corrispettivo del contratto di servizio non è articolato per tipologia di oneri di copertura.
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	Ok
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)	Ok

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

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso	Osservazioni ASSTRA
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta; 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; Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).	E	Bando di gara /lettera di invito Rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'Ente affidante	Ok. Si teme tuttavia che non tutti gli Enti siano in possesso di informazioni di tale dettaglio
Servizi	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); Velocità commerciale per linea e/o apposite partizioni omogenee di rete (ultimo anno) (servizio su gomma); I <i>data base</i> dell'offerta devono essere omogenei con quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)	Ok. Si teme tuttavia che non tutti gli Enti e le società siano in possesso di informazioni di tale dettaglio
Performance qualitativa per linea o gruppi di linee	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;	E	Bando di gara /lettera di invito	Ok. Si teme tuttavia che non tutti gli Enti e le società siano in possesso di informazioni di

(informazioni da fornire solo in caso di trasferimento dei rotabili dal gestore <i>incumbent</i>)	Settore trasporto per ferrovia: Standard di puntualità RFI – B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.		(Disciplinare di gara)	tale dettaglio
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)	Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata e percepita negli ultimi 3 anni: valori attesi e consuntivati; Risultati delle indagini di qualità percepita (ICS) degli ultimi 3 anni: valori rilevati degli indicatori semplici o ponderati utilizzati; modello di CS utilizzato; 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.); Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)	Dati eccessivamente e specifici, soprattutto l'elenco dei reclami.
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto <i>net cost</i>)	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; 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); 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	E	Bando di gara /lettera di invito Data room	I ricavi ed i passeggeri trasportati, se richiesti con un tale livello di articolazione, sono dei dati estremamente sensibili per l'operatore uscente. Pur comprendendo la finalità di assicurare una massima ed ampia disclosure delle informazioni essa va comunque

	<p>(es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie 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>			<p>bilanciata con il rischio di introdurre una discriminazione e competitiva in danno all'incumbent. In ogni caso le informazioni sui ricavi da traffico e passeggeri trasportati sono a disposizione nei bilanci di esercizio delle società.</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	<p>Valgono le osservazioni sul punto precedente. Non è inoltre chiaro quale sia l'utilità di chiedere il tasso di evasione del gestore uscente ai fini della gara.</p>
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></p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di	ok

	informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Regione ³ in merito a: pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.		gara e Data 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 la manutenzione):</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)	Ok, in alcuni casi il dettaglio è oggettivamente eccessivo

³I 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.

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>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 strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione; • 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), MTR (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 	<p>E, G</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)</p>	<p>Vale l'osservazione precedente, informazioni eccessivamente di dettaglio.</p>
--	--	-----------------	--	--

	<p>e leasing;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>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</p>	<p>G</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (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.

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

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Tale prospetto, pur essendo perfettamente allineato all'Allegato 1 del Regolamento Europeo 1370/2007, potrebbe essere integrato e rafforzato con gli elementi derivanti dal principio dei costi standard, principio previsto altresì per la ripartizione alle Regioni a statuto ordinario della dotazione del Fondo nazionale trasporti. In sintesi vantaggio dei costi standard risiede nel superare la situazione storica individuando dei parametri di produttività ed efficienza realisticamente raggiungibile (unici per tutti a parità tipologia e modalità di servizio) che gli operatori devono perseguire. Tale sistema inoltre è coerente con l'esigenza di contenimento della spesa pubblica e con la necessità di sostenere una politica di investimenti espansiva. Il sistema dei costi standard, inoltre, deve essere completato con la determinazione dei ricavi standard, in assenza del quale non è possibile definire il fabbisogno/corrispettivo standard.

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.

OSSERVAZIONI ASSTRA

Valgono le osservazioni di cui al prospetto 2.

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 reale** 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);

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

⁶Gli 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.

⁷Con 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.

⁸I 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.

- q) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati;
- 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 ASSTRA

Let. k) – occorre prevedere obbligo e modalità di copertura delle agevolazioni tariffarie concesse