

Allegato A alla Delibera n. 143/2018 del 20 dicembre 2018

Schema di atto di regolazione recante la “Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica”. Documento di consultazione.

SOMMARIO

Definizioni	4
Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione	7
Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi	7
Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali	7
Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio	7
Misura 3 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio	8
Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali	8
Misura 5 – Materiale rotabile	9
Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico	10
Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili	10
Misura 8 – Azioni in capo all'EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali	11
Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro	11
Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione	13
Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti	13
Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario	13
Misura 12 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada	13
Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti	14
Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara	15
Misura 15 – Criteri di per la redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o <i>in house</i>	15
Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza	15
Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole	16
Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi	16
Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento	16
Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento	16
Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare	17
Misura 19 – Requisiti di partecipazione	17

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione	18
Misura 21 – Trasferimento del personale	18
Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione	19
Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte	19
Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice	20
Titolo III – Fase esecutiva del contratto di servizio	20
Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio	20
Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario	21
Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe	21
Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali	22

ANNESSI

- Annesso 1: Quadro sinottico di applicazione dello schema di atto
- Annesso 2: Prospetto 1 - Contenuto dei contratti di servizio - trasporto ferroviario
Prospetto 2 - Contenuto dei contratti di servizio - trasporto su strada
- Annesso 3: Schema contabilità regolatoria trasporto su strada
- Annesso 4: Matrice dei rischi – affidamento in concessione
- Annesso 5: Schemi di PEF – servizio di trasporto ferroviario e su strada
- Annesso 6: Set informativo minimo
- Annesso 7: Set minimo indicatori trasporto su strada (KPI)

Definizioni

Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:

- a) *Autorità (ART)*: Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- b) *Beni mobili*: quali, ad esempio, sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi *Automatic Vehicle Monitoring*, di seguito: AVM) e le relative banche dati, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati di domanda e di bigliettazione, con le relative banche dati e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionale ai servizi oggetto di affidamento.
- c) *Carta (della qualità) dei servizi*: documento con il quale ogni impresa di TPL assume una pluralità di impegni nei confronti della propria utenza riguardo i propri servizi, specificando in particolare le modalità di erogazione, gli standard di qualità e le informazioni agli utenti sulle prestazioni raggiunte e sulle tutele previste, secondo le disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007).
- d) *Capitale investito netto (CIN)*: capitale rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole.
- e) *Categoria di servizi*: le categorie di servizi di trasporto individuate nell'Allegato B del "Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007" (Modello di formulario T01 – 1370/07).
- f) *Condizioni minime di qualità*: obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli qualitativi dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le *condizioni minime di qualità* sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera ART n. 16/2018);
- g) *Contratto di Servizio (CdS)*: atto convenzionale e contrattuale di cui all'art. 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'art. 2, lettera i), del regolamento (CE) 1370/2007 e all'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997.
- h) *Debt Service Coverage Ratio (DSCR)*: indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.
- i) *Ente Affidante (EA)*: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'impresa affidataria di servizi di TPL, con compiti di gestione, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio. In tale occorrenza, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione (ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.) che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, ecc.
- j) *Ente strumentale* (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società, anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale, diversi dal gestore del servizio.

- k) *Gestore Uscente (GU)*: operatore economico che fornisce servizi di trasporto pubblico regolati da un CdS in scadenza, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.
- l) *Key Performance Indicator (KPI)*: indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza; per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i *KPI* sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018).
- m) *Impresa di TPL*: operatore economico singolo o aggregato, di diritto pubblico o privato, che eroga e fornisce servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (TPL), e relativi servizi accessori e di supporto.
- n) *Impresa Affidataria (IA)*: l'impresa di TPL che stipula un nuovo CdS con l'EA competente, subentrando a un GU nell'erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento.
- o) *Loan Life Coverage Ratio (LLCR)*: indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento; è pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.
- p) *Margine di utile ragionevole*: tasso di remunerazione del capitale investito richiesto da un'impresa media per valutare la prestazione del servizio gravato da OSP per l'intera durata del contratto e tenendo conto del livello di rischio a esso associato; cfr. definizione di cui all'Allegato al regolamento (CE) 1370/2007.
- q) *Materiale rotabile*: a titolo esemplificativo, i mezzi dotati di ruote di qualsiasi tipo e trazione per trasportare persone o cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto.
- r) *Matrice dei rischi*: documento con il quale l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione.
- s) *Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)*: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso (Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)).
- t) *Parametro X*: il parametro definito dalla delibera ART n. 120/2018 quale valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.
- u) *Partecipante alla gara (PG)*: impresa di TPL che, in virtù del possesso dei requisiti definiti dall'EA nella pertinente documentazione di gara, partecipa alla procedura di affidamento formulando relativa offerta tecnica ed economica;
- v) *Periodo regolatorio*: periodo interno al tempo di vigenza del CdS, di durata massima pari a 5 anni, al termine del quale si effettua la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe.
- w) *Piano Economico-Finanziario (PEF)*: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).

- x) *Portatore di interesse* (o *stakeholder*): soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.
 - y) *Relazione ex-art. 34*: la relazione prevista dall'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i. nella quale gli EA "danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio".
 - z) *Reti, impianti e infrastrutture*: a titolo esemplificativo, i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata e i relativi cespiti (paline, pensiline, eventuali arredi) e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture e diversi da quelli di cui alla successiva lettera c). Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei convogli, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Per il settore del trasporto su strada, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.
- aa) *Revamping*: interventi di ristrutturazione generale su materiale rotabile, con interessamento di tutti gli impianti del mezzo e con interventi strutturali atti anche a modificarne l'aspetto esteriore.
 - bb) *Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)*: servizi "di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa" (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007) effettuato in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale, su strada (inclusi filobus, funicolari, tram e metropolitane) e per ferrovia.
 - cc) *Valore di rimpiazzo*: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione sia per gli affidamenti in appalto sia per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all'Annesso 1.
2. Le Misure del presente atto sono definite con riferimento all'art. 37, comma 2, lettere a), b) c) e f), del d.l. 201/2011, così come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. 50/2017), nonché ai sensi dell'art. 48, comma 7, e tenuto conto dell'art. 27, comma 12-quater, del medesimo d.l. 50/2017.
3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi di TPL, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: d.lgs. 422/1997), le imprese di TPL affidatarie di contratti di servizio (di seguito: IA) e i gestori uscenti dei servizi interessati (di seguito: GU).
4. Le Misure di cui al presente atto si applicano ai contratti di servizio (di seguito: CdS) affidati con gara per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, e, nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data. Relativamente agli affidamenti diretti o in house, le predette Misure si applicano ai CdS per i quali il provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.
5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28.
6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica a tutte le imprese di TPL su strada affidatarie di CdS dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio.
7. L'EA può comunque estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.

Quesiti

Q 1.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura, in merito alla definizione dell'ambito di applicazione del provvedimento.

Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi**Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali****Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio**

1. L'EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017.
2. L'affidamento del servizio è motivato sulla base della Relazione ex-art. 34, che costituisce parte integrante della documentazione della procedura di affidamento; la relazione è pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA ed è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza.
3. Prima dell'avvio del servizio oggetto di affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo gli schemi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare.

Quesiti

Q 2.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di scelta della procedura di affidamento e del tipo di contratto e ai relativi obblighi motivazionali in capo all'EA.

Q 2.2 Si richiedono osservazioni in merito al contenuto dei Prospetti 1 e 2 dell'Annesso 2.**Misura 3 – Beni strumentali all’effettuazione del servizio**

1. Ai fini dell’indizione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura.
2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti tre categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali:
 - a) Reti, impianti e infrastrutture;
 - b) Materiale rotabile;
 - c) Altri beni mobili.

Quesiti**Q 3.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle categorie di beni strumentali individuate.****Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali**

1. Sono beni essenziali per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) non condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla loro piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l’affidamento e deve essere assicurato il subentro del nuovo operatore, secondo le modalità previste alla Misura 7.
4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
5. L’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell’avviso di cui all’art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e da concludere in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il GU e gli altri potenziali operatori concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l’effettuazione del servizio, eventuali altri enti territorialmente interessati.
6. Anche qualora il CdS vigente con il GU, o altro atto normativo pertinente, non preveda il trasferimento di beni, la predetta consultazione è finalizzata da parte dell’EA a verificare la disponibilità del GU a porre a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità.
7. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la predetta consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l’effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli.

8. Resta ferma la facoltà dell'EA di estendere l'oggetto della consultazione a qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali e/o ad ulteriori elementi della procedura di affidamento.
9. La procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.
10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.

Quesiti

[Q 4.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di classificazione dei beni strumentali.](#)

[Q 4.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di consultazione dei soggetti portatori di interesse.](#)

Misura 5 – Materiale rotabile

1. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:
 - a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;
 - b) livelli prestazionali richiesti;
 - c) caratteristiche del parco veicolare.
2. Qualora l'EA classifichi il materiale rotabile come bene indispensabile per l'effettuazione del servizio, l'EA fornisce le opportune garanzie affinché tale materiale venga messo a disposizione dell'IA, includendo nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Materiale rotabile".
3. L'EA stabilisce un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l'acquisizione da parte dell'IA, ove necessario, del materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio. Per l'individuazione del predetto termine, l'EA si basa su:
 - a) stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile; le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto;
 - b) presenza sul mercato di società e/o di operatori che offrono il noleggio del materiale rotabile interessato, a condizioni eque e non discriminatorie;
 - c) entità, specificità e complessità del materiale richiesto, con particolare riferimento al settore ferroviario, anche in relazione ai tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale;
 - d) eventuale disponibilità del GU a trasferire all'IA, a titolo oneroso, il materiale rotabile impiegato nel servizio oggetto di affidamento e considerato di natura commerciale; in tal caso, d'intesa con il GU, l'EA include nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.
4. La disponibilità del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio deve essere garantita dall'IA solo a decorrere dall'avvio dell'affidamento, pena la mancata stipula del relativo CdS, e pertanto non può essere richiesta come requisito di ammissione dei partecipanti alla gara (di seguito: PG).
5. In virtù di una previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale, al GU può essere richiesto di assicurare la disponibilità del materiale rotabile a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale dell'IA strumentale all'effettuazione del servizio.
6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato.

Quesiti

Q 5.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile.

Q 5.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di determinazione del termine congruo tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso.

Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico

1. I beni strumentali all'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento 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 CdS; essi sono trasferiti all'IA.
2. Qualora il contributo pubblico non sia stata portata a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA.
3. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente che consenta il mantenimento dei beni finanziati in capo al GU, in caso di mancato trasferimento all'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo in conto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni.
4. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.

Quesiti

Q 6.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni finanziati con risorse pubbliche e individuati come indispensabili.

Q 6.2 Si richiedono osservazioni in merito alle condizioni di subentro definite dalla Misura.

Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili

1. L'EA mette a disposizione dell'IA o assicura alla stessa l'accesso ai beni essenziali corrispondenti alle reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della Misura 3, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi.
2. L'EA mette a disposizione dell'IA, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di TPL qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. L'IA ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi in base al titolo giuridico utilizzato e nel rispetto del CdS.
3. Per quanto attiene all'oggetto del presente provvedimento, le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio sono disciplinate dalle disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015; in tale ambito, l'EA stipula un accordo quadro con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti, ai sensi dell'art. 23 del predetto decreto; tale accordo quadro è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.
4. In caso di disponibilità, derivante da atto normativo o previsione del CdS o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali o indispensabili in proprietà del GU, detti beni sono messi a disposizione dell'IA che ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.
5. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU, è garantito il subentro dell'IA per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta della modalità di trasferimento all'IA, a titolo di cessione o di locazione.
6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni.

7. L'EA specifica nel CdS la destinazione e gli eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA ai sensi della presente Misura, compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale.

Quesiti

Q 7.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni nella disponibilità dell'EA.

Q 7.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni di proprietà del GU o di soggetti terzi.

Q 7.3 Si chiede se vi siano ulteriori possibili previsioni, rispetto a quelle già individuate, che si ritiene opportuno inserire per favorire le condizioni di partecipazione alla procedura di affidamento.

Misura 8 – Azioni in capo all'EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali

1. Fatte salve le esigenze di finanza pubblica, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e del Regolamento (CE) 1370/2007, art. 5 bis, comma 2, e in relazione alle caratteristiche della procedura di affidamento, l'EA adotta una o più delle seguenti azioni, assumendo ove opportuno specifici impegni nel CdS:
 - a) acquistare, anche attraverso propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di renderli disponibili all'IA;
 - b) fornire una garanzia per il finanziamento dell'acquisto da parte dell'IA del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;
 - c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario, nel rispetto della natura del CdS (appalto o concessione) e della relativa allocazione dei rischi;
 - d) promuovere azioni di coordinamento e cooperazione con altri enti/autorità competenti, al fine di favorire la disponibilità di beni strumentali.
2. Nei casi in cui sia possibile realizzare interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali ai servizi oggetto di affidamento e che presentino costi sostenibili, l'EA mette a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.

Quesiti

Q 8.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle azioni individuate in capo all'EA per favorire l'acquisizione dei beni strumentali.

Q 8.2 Si chiede se vi siano ulteriori possibili azioni in capo all'EA, rispetto a quelle già individuate, che si ritiene opportuno inserire per favorire le condizioni di partecipazione alla procedura di affidamento.

Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro

1. Il valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del GU, o di eventuali soggetti terzi, da cedere all'IA è individuato in base al valore di mercato, secondo i criteri di cui alla presente Misura.
2. Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate. 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. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni simili, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di

vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.

3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'affidamento in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'IA dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.
4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto o alla disponibilità del bene, eseguiti nel periodo di vigenza contrattuale con oneri a carico del proprietario, per migliorie, ammodernamento, trasformazione e/o *revamping* del materiale rotabile, al netto degli ammortamenti.
5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:
 - a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;
 - b) vita residua;
 - c) condizioni d'uso;
 - d) stato di conservazione;
 - e) attitudini prestazionali;
 - f) indicatori di affidabilità e di disponibilità;
 - g) eventuali poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.
7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante è asseverata da un professionista scelto tra quelli iscritti nell'elenco degli esperti del Tribunale competente (Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio), sulla base del luogo in cui ha sede l'EA.
8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
9. Il valore dei sistemi tecnologici è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.

10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica il valore di subentro di ciascun bene indispensabile individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS.

Quesiti

Q 9.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per il materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma.

Q 9.2 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per il materiale rotabile ferroviario.

Q 9.3 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per i sistemi tecnologici.

Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'IA di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento specifica 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 annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della precedente Misura 9 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso 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 di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.

Quesiti

Q 10.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di definizione dei criteri per la determinazione dei canoni di locazione.

Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti**Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario**

1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n. 120/2018, nel rispetto della decorrenza di applicazione ivi prevista.

Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada

1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:
 - a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
 - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
 - c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.
3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:
 - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;

- b) riferibili a più CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL.
 5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'impresa di TPL provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico CdS.
 6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di uno specifico CdS, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*). I *driver* utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.
 7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.
 8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.
 9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i *format* resi disponibili sul sito *web* istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.
 10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura.

Quesiti

Q 12.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito agli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile e per lo specifico schema di cui all'Annesso 3.

Q 12.2 Si chiede di esprimere valutazioni sulla possibilità di adottare schemi di contabilità regolatoria che allocano le componenti economiche e patrimoniali ad un livello di aggregazione inferiore al CdS (ad esempio: per deposito, per linea o altro).

Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti

1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento.
2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.
3. L'EA può prevedere nel CdS la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'IA (contratti di tipo *net cost*) o, in alternativa, l'introito in proprio di tali ricavi (contratti di tipo *gross cost*), con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara di competenza del medesimo EA. In caso di contratti *net cost* il rischio d'impresa relativo ai ricavi è allocato in capo all'IA.
4. L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, individua e descrive nella matrice dei rischi eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.
5. Al temine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta la permanenza in capo alle parti contrattuali dei rischi allocati, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.

6. La matrice dei rischi redatta dall'EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.

Quesiti

Q 13.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di individuazione e allocazione dei rischi e per lo specifico Annesso 4.

Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del Regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.
2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG.
3. In sede di pubblicazione del bando di gara, l'EA, nell'ambito della Relazione ex-art. 34, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.
4. Il PEF simulato è adottato per l'affidamento con gara dei servizi in concessione. Al fine di perseguire l'efficienza della gestione, l'EA può prevedere l'adozione del PEF simulato anche in caso di procedure di affidamento dei servizi in appalto.

Quesiti

Q 14.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla redazione del PEF simulato in caso di affidamento con gara e per gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.

Misura 15 – Criteri di per la redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o *in house*

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'Allegato del Regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.
2. Nell'ambito del predetto PEF simulato, l'EA specifica gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del contratto.
3. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Quesiti

Q 15.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di redazione del PEF simulato da parte dell'EA in caso di affidamento diretto/*in house* e per gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.

Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza

1. Per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'EA definisce gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:
 - a) efficacia-reddittività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e, per i contratti net cost, all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;
 - b) efficienza, con riferimento ai costi operativi per vettura-km del servizio, in termini di riduzione dei costi unitari e incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF. Per i servizi ferroviari tale sistema è correlato al parametro X;

- c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità definite dall'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera d), del d.l. 201/2011. Per i servizi ferroviari si fa riferimento alla delibera ART n. 16/2018.
- 2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.
- 3. Nei casi di affidamenti di servizi ferroviari di cui al presente provvedimento, gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.

Quesiti

Q 16.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di definizione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui ai precedenti punti 1 e 2.

Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole

- 1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, e in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA riconosce all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall'Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale e aggiornato periodicamente. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.
- 2. Il tasso di remunerazione del CIN è determinato dall'Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital*: WACC), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d \cdot (1-t)}{1-T} + (1-g) \cdot \frac{R_e}{1-T}$$

dove:

g (*gearing*) = quota di indebitamento finanziario;

R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

t = aliquota IRES che rappresenta lo *scudo fiscale*;

T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);

$(1-g)$ = quota di capitale proprio;

R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Quesiti

Q 17.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla determinazione del margine di utile ragionevole.

Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi
Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento
Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento

- 1. L'EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all'Annesso 6, costituenti il set informativo minimo.
- 2. In fase di pre-informazione, indipendentemente dalla modalità di affidamento, l'EA pubblica almeno le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 1.

3. È fatta salva la possibilità per l'EA di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di TPL che intende affidare.

Quesiti

[Q 18.1 Si richiedono osservazioni sui campi informativi individuati in Annesso 6.](#)

[Q 18.2. Si chiede di fornire suggerimenti su ulteriori dati o informazioni da considerare nell'Annesso 6.](#)

Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare**Misura 19 – Requisiti di partecipazione**

1. L'EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.
2. Tra i requisiti di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. n. 50/2017, l'EA dispone l'obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta.
3. Ove l'EA definisca requisiti di idoneità ulteriori per la partecipazione alla gara rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:
 - d) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;
 - e) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.
4. L'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di:
 - a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati;
 - b) contemperare l'attribuzione di specifici requisiti in capo alle imprese interessate, in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.
5. Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede:
 - a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;
 - b) l'obbligo per l'EA, nell'ambito della documentazione di gara, di mettere a disposizione dei PG e dell'IA tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. *data room*) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;
 - c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.
6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerge 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 PG.

Quesiti

Q 19.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai requisiti di partecipazione.

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:
 - a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura economica;
 - b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.
2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:
 - a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun PG non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;
 - b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato.

Quesiti

Q 20.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di aggiudicazione della gara.

Misura 21 – Trasferimento del personale

1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, nel rispetto delle prescrizioni adottate dall'Autorità, di seguito specificate.
2. L'EA prevede la disciplina sulla clausola sociale allorquando i servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) risultano assimilabili a quelli afferenti al CdS attualmente vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno di personale che il nuovo servizio richiede.
3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell'organico dell'IA con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 48 del d.l. 50/2017. A tale fine:
 - a) l'EA individua il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del GU, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;
 - b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.
4. L'applicazione della clausola sociale comporta per l'IA:
 - a) l'obbligo di riassorbire tutto il personale del GU individuato secondo quanto previsto al punto precedente;
 - b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche ed economiche risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal GU, comprese le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.
5. Il rispetto dei predetti obblighi è assicurato dall'IA:

- a) per un periodo non inferiore ad un anno dalla data di stipula del CdS, secondo quanto previsto dall'art. 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE;
 - b) oppure, se antecedente, fino alla data di risoluzione o scadenza del contratto collettivo vigente, anche nel caso in cui l'IA non abbia aderito alle associazioni stipulanti o receda da esse, o dell'entrata in vigore o applicazione di un altro contratto collettivo.
6. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, di opportuni processi di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati per specifiche qualifiche/mansioni, ipotesi di quiescenza o uscite volontarie dal servizio, sottoscrizione di specifici accordi in deroga tra l'IA e le organizzazioni sindacali di categoria.
7. Ogni PG accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.

Quesiti

[Q 21.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di trasferimento del personale.](#)

Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione

1. L'EA disciplina la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-5 dell'Annesso 5.
2. Ogni PG redige il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza.
3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR.
4. Il PEF di gara è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di *input* di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.
5. In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.
6. In caso di procedure che prevedano la realizzazione di beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti superiori a 10 milioni di euro 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'art. 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'EA far valutare il PEF da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.
7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.

Quesiti

[Q 22.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al Piano economico-finanziario dei concorrenti e per lo specifico schema 5 dell'Annesso 5.](#)

Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte, fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2, non può essere inferiore a 110 giorni dalla

pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità dei servizi oggetto di affidamento e della valutazione degli investimenti.

2. L'EA può prevedere un termine inferiore nel rispetto dei limiti previsti per legge, tenuto conto della specificità e/o minore complessità della procedura di affidamento o del servizio interessato, riportando adeguatamente nella documentazione di gara le motivazioni di tale scelta.

Quesiti

Q 23.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al termine per la presentazione delle offerte.

Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice

1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.
2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL.
3. La nomina della commissione giudicatrice deve avvenire dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle offerte, in tempi adeguati e congrui al rispetto delle tempistiche di avvio del nuovo servizio, definite dalla relativa procedura di affidamento indetta dall'EA.
4. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito *web* istituzionale dedicata alla gara i *curricula* comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.
5. Almeno per il primo triennio successivo alla data di stipula del CdS, l'IA non può conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.
6. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dall'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse e nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 5, come disciplinato nel CdS.
7. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, ai sensi dell'art. 27, comma 12-*quater*, del d.l. 50/2017; in tal caso, le disposizioni della presente Misura contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.

Quesiti

Q 24.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito, in particolare, ad eventuali specificazioni da inserire circa le competenze professionali dei soggetti per la nomina delle commissioni giudicatrici.

Titolo III – Fase esecutiva del contratto di servizio

Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio

1. L'EA definisce un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità, strumenti e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati, informazioni e documenti utili.
2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:

- a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza;
 - c) gli eventuali obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di *Customer Satisfaction*), garantendo il coinvolgimento degli utenti, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di programmazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.
3. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile.
4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito *web* istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:
- a) i CdS in vigore;
 - b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;
 - c) i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
 - d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.
- Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta la ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale.

Quesiti

Q 25.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali.

Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

1. L'EA disciplina all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori di durata massima pari a 5 anni.
2. L'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16.
3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo dell'appalto.

Quesiti

Q 26.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe

1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, da recepire nei CdS già affidati al termine di ogni periodo regolatorio, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del *price-cap*, di cui all'art. 18, comma 2, lettera g), del d.lgs. 422/97, e all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, ed è determinato secondo la seguente formula:

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

dove:

t = periodo regolatorio;

F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo regolatorio interessato;

T_t = tariffa media ponderata, di cui al successivo punto 2;

Q= indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno (t) dall'ente competente in materia tariffaria; qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.

2. Ai fini del calcolo per l'aggiornamento delle tariffe, si definisce T_t come la tariffa media ponderata per il periodo regolatorio t, espressa in termini di prezzo massimo unitario al netto delle imposte, riferita al panier dei diversi titoli di viaggio. Tale tariffa T_t è ponderata rispetto al numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia (biglietto semplice, abbonamento annuale, mensile, giornalieri, plurigornaliero, etc.), ed è calcolata secondo la seguente formulazione:

3.

$$T_t = \frac{\sum_{tv=1}^n T_{tv} \cdot n_{tv}}{\sum_{tv=1}^n n_{tv}}$$

dove:

T_{tv} = prezzo massimo unitario corrispondente a ciascun titolo di viaggio tv;

n_{tv} = numero di titoli di viaggio venduti, per ciascuna tipologia di titolo di viaggio tv, nel periodo regolatorio pluriennale t durante il quale la tariffa è vincolata;

4. Nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dall'IA.
5. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento).

Quesiti

[Q 27.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito criteri di aggiornamento delle tariffe.](#)

Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali

1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio.
2. Con riferimento ai CdS vigenti, si configura come condizione di revisione contrattuale l'insorgere, decorso un biennio dall'entrata in vigore del presente atto, di una o più delle seguenti situazioni:
 - a) scostamento tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato pari o superiore al +/- 5% dei ricavi operativi riportati nel PEF [(Risultato Netto PEF – Risultato Netto a consuntivo) / Ricavi Operativi PEF $\geq \pm 5\%$];
 - b) modifica permanente del programma di esercizio pari o superiore a un intervallo del $\pm 20\%$ rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;
 - c) stipula di un atto aggiuntivo o *addendum* contrattuale, a seguito di disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti di legge, o per adempimenti previsti dallo stesso CdS, che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.
3. Con riferimento ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF e/o che non superano eventuali parametri di riferimento (franchigie) già previsti nel medesimo CdS.

4. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.
5. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.

Quesiti

Q 28.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modifiche contrattuali.