

Atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni.

Sommario

Definizioni	2
Misura 1 Oggetto, finalità e ambito di applicazione	3
Titolo I – FASE PROPEDEUTICA, OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA E SEPARAZIONE CONTABILE.....	5
Misura 2 Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara	5
Misura 3 Disponibilità degli approdi	6
Misura 4 Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN.....	6
Titolo II – BANDO DI GARA.....	8
Misura 5 Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara	8
Misura 6 Requisiti di partecipazione	8
Misura 7 Criteri di aggiudicazione.....	8
Misura 8 Criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA	10
Misura 9 Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione	10
Misura 10 Determinazione del margine di utile ragionevole.....	11
Misura 11 Piano economico-finanziario dei concorrenti	11
Misura 12 Termine per la presentazione delle offerte	12
Misura 13 Criteri di nomina delle commissioni giudicatrici	12
Misura 14 Trasferimento del personale.....	12
Titolo III – SCHEMA DELLE CONVENZIONI.....	14
Misura 15 Schema dei contratti di servizio e contenuto minimo	14
Misura 16 Durata del contratto di servizio	14
Misura 17 Monitoraggio delle prestazioni contrattuali	14
Misura 18 Verifica dell'equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione	15
Misura 19 Obiettivi di efficacia e di efficienza e sistema incentivante	15

Definizioni

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

- a) *AdSP – Autorità di Sistema Portuale*: ente pubblico di personalità giuridica di cui all'art. 6 della l. n. 84/1994 così come modificato dal d. lgs. n. 169/2016;
- b) *AM – Autorità Marittime*: soggetti di cui alla l. n. 84/1994 e all'art. 16 del Codice della Navigazione;
- c) *Armatori dell'Unione Europea*: i soggetti che svolgono attività di navigazione o le IN aventi i requisiti di cui all'art. 2, punto 2) del Reg. n. 3577/92;
- d) *Associazioni dei consumatori*: associazioni riconosciute secondo i criteri stabiliti dall'art. 137 del Codice del Consumo (d.lgs. 206/2005) e ulteriori associazioni di tutela dei consumatori firmatarie di eventuale Protocollo di intesa con l'EA, nonché rappresentanti degli utenti abbonati ai servizi marittimi per il tramite di Comitati muniti di un adeguato grado di rappresentatività;
- e) *Autorità*: Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- f) *CIN – Capitale investito netto*: Capitale rilevante ai fini dell'applicazione del margine di utile ragionevole;
- g) *CdS – Contratto di servizio pubblico o Convenzione*: gli atti convenzionali e contrattuali conclusi tra l'EA di uno Stato membro e un armatore dell'Unione Europea di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto-legge n. 201/2011, all'art. 2, punto 3) del Reg. n. 3577/92 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997;
- h) *Continuità territoriale*: con riferimento al presente provvedimento, si intende qualsiasi intervento pubblico, consentito dalla normativa vigente, finalizzato a garantire adeguati collegamenti via mare, da, tra e verso le isole, al fine di ridurre gli svantaggi naturali dovuti all'insularità;
- i) *EA – Ente Affidante*: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un contratto di servizio con una IN, con compiti di gestione, di monitoraggio, verifica e controllo del contratto stesso;
- j) *GU – Gestore Uscente*: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che eroga e fornisce servizi di trasporto marittimo e relativi servizi accessori e di supporto sulla base di un contratto di servizio in scadenza, o già scaduto, ma in regime di proroga, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.
- k) *IN – Impresa di Navigazione*: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che eroga e fornisce servizi di trasporto marittimo e relativi servizi accessori e di supporto sulla base di un contratto di servizio pubblico;
- l) *Margine di utile ragionevole*: "tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio" di cui al punto 61 della Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (2012/C 8/02);
- m) *OSP – Obblighi di servizio pubblico*: "obblighi che un armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni", di cui all'art. 2, punto 4), inerenti ai requisiti individuati tassativamente dall'art. 4 del Reg. n. 3577/92;
- n) *OSP orizzontali*: obblighi di cui alla precedente lettera l) non riconducibili a un CdS, applicati, in assenza di compensazione, a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta;
- o) *SC – Soggetto competente*: Ente pubblico, o soggetto da esso delegato, competente nelle funzioni di pianificazione della rete dei trasporti e di programmazione del servizio ai sensi dell'ordinamento. Può coincidere con l'EA ove sia anche il soggetto che affida il contratto di servizio con la IN;

- p) *WACC – Weighted Average Cost of Capital*: costo medio ponderato del capitale (delle fonti di finanziamento) comunemente stimato utilizzando la metodologia del *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*;
- q) *DSCR – Debt Service Coverage Ratio*: indicatore economico-finanziario del grado di copertura del debito che misura la solidità finanziaria di un'azienda. Esso indica la quantità di flusso di cassa (cash flow) disponibile per soddisfare gli interessi annuali e il rimborso del capitale sul debito, compresi i pagamenti dei fondi ammortamento;
- r) *LLCR – Loan Life Coverage Ratio*: indicatore economico-finanziario del grado di copertura relativo alla scadenza del debito che misura la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento.

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto individua misure regolatorie per la definizione dei bandi di gara relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. n. 201/2011), istitutivo dell'Autorità (di seguito: ART) come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b), secondo periodo, del d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. n.50/2017), dell'articolo 37, comma 3, lettera b), del d.l. n. 201/2011, nonché ai sensi dell'articolo 48, comma 7, lettere a), b), c) ed e) del medesimo d.l. n. 50/2017.
2. Le Misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri, per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale (collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale, anche qualora esercito unitamente al trasporto merci. Le Misure non differenziano tra i diversi servizi, se non laddove esplicitamente indicato. Le Misure del Titolo II e del Titolo III non si applicano all'affidamento di servizi di valore inferiore all'importo delle soglie di rilevanza comunitaria di cui all'articolo 35, comma 1, lettere b) e c), del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni (di seguito: d.lgs. n. 50/2016). Sono escluse dall'applicazione della Misura 4 le imprese di navigazione (di seguito: IN) titolari di un unico contratto di servizio pubblico (di seguito: CdS) di valore inferiore all'importo delle soglie di cui al precedente periodo e che non svolgono servizi a mercato.
3. L'ambito oggettivo di applicazione del presente atto è definito in relazione all'art. 4 del Regolamento (CEE) n. 3577 del 7 dicembre 1992 del Consiglio (di seguito: Reg. n. 3577/92) che disciplina il cabotaggio marittimo e consente, in deroga al principio di libera prestazione dei servizi, di concludere CdS, esclusivamente in relazione a collegamenti da, tra e verso le isole. In accordo al principio di non discriminazione, sancito dal sopracitato art. 4, tali contratti devono essere aggiudicati esclusivamente tramite gara aperta o ristretta.
4. Sono tenuti all'applicazione delle Misure del presente atto i soggetti competenti (di seguito: SC) nelle attività programmatiche, gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi, le IN titolari di CdS.
5. L'affidamento dei servizi di trasporto marittimo, sia in concessione sia in appalto, è soggetto all'applicazione della relativa disciplina contenuta nel d.lgs. n. 50/2016. Le disposizioni del presente atto trovano applicazione, salvo ove diversamente disposto, per entrambe le tipologie contrattuali utilizzate, secondo quanto specificato nella tabella 1.
6. Le Misure del presente atto, fatto salvo quanto previsto al punto 7 della presente Misura, si applicano all'affidamento dei servizi per i quali il relativo bando di gara è pubblicato, ovvero nel caso di procedura ristretta, le relative lettere di invito sono inviate, in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto coincidente con la data di pubblicazione della relativa delibera di adozione.
7. La Misura 4 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, coincidente con la data di pubblicazione della delibera di approvazione dello stesso.

Tabella 1 – Specificazione sull'applicazione delle Misure in relazione alle forme di affidamento (Appalto /Concessione)

FORMA DI AFFIDAMENTO	Misura	Elementi di regolazione	Fase
Appalto/Concessione			
●	2	Lotti di affidamento e verifica del mercato	PRE-GARA
●	3	Disponibilità degli approdi	
●	4	Obblighi di contabilità regolatoria	
●	5	Informazioni minime	BANDO DI GARA (ELEMENTI ESSENZIALI)
●	6	Requisiti di partecipazione	
●	7	Criteri di aggiudicazione	
∅	8	Determinazione del corrispettivo e Piano economico-finanziario dell'EA	
○	9	Matrice dei rischi	
∅	10	Margine di utile ragionevole	
○	11	Piano economico-finanziario concorrenti	
●	12	Termine per la presentazione delle offerte	
●	13	Commissioni giudicatrici	
●	14	Trasferimento del personale	
∅	15	Contenuto minimo dei contratti	CONTRATTI DI SERVIZIO
∅	16	Durata del contratto	
●	17	Monitoraggio delle prestazioni contrattuali	
○	18	Verifica dell'equilibrio economico-finanziario	
∅	19	Obiettivi di efficacia ed efficienza e sistema incentivante	

Legenda

- = la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta;
- ∅ = la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta;
- = la misura regolatoria si applica solo alla concessione.

Titolo I – FASE PROPEDEUTICA, OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA E SEPARAZIONE CONTABILE

Misura 2 – Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara

1. Il SC qualora, nell'esercizio delle proprie competenze programmatiche, rilevi fabbisogni di mobilità ineludibili suscettibili di essere soddisfatti attraverso servizi di collegamento marittimo e, in ogni caso, prima di procedere all'affidamento di CdS tramite gara, effettua le seguenti attività propedeutiche:
 - a) definizione delle esigenze di servizio pubblico;
 - b) verifica del mercato, volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato;
 - c) identificazione dello strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo.
2. Il SC definisce le esigenze di servizio pubblico attraverso analisi *on desk* della domanda attuale e potenziale, indagini e/o simulazioni effettuate direttamente o sulla base di dati e informazioni disponibili, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto oggetto di analisi e/o le loro associazioni, al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che richiedono servizi di trasporto marittimo, le fasce orarie di interesse per l'utenza durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e la relativa disponibilità a pagare massima.
3. Nell'ambito delle attività di cui al precedente punto 2, il SC ha facoltà di coinvolgere ulteriori soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e Marittime (AM), nonché gli operatori economici interessati all'eventuale servizio di trasporto merci.
4. Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione degli operatori gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2, tra le quali, in particolare, le relazioni O-D, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati nell'analisi della domanda, le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi, oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti. Il SC comunica all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione resa pubblica in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate. Il SC adotta idonee misure volte a evitare che le procedure di consultazione adottate falsino la concorrenza e comportino per le imprese partecipanti indebiti vantaggi in caso di successivo esperimento di gara.
5. Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle IN a coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare *ex novo*, il SC non pone in essere alcun intervento, fatto salvo quanto previsto al punto 7.
6. Qualora emerga, pur in presenza di un interesse parziale da parte delle IN, l'impossibilità di coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il SC valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati (di seguito: OSP orizzontali). A tal fine, il SC procede alla pubblicazione di un avviso sul profilo committente nella sezione amministrazione trasparente, ferma restando la possibilità di disporre ulteriori forme di pubblicità, per la richiesta di manifestazioni di interesse all'esecuzione del servizio, rendendo disponibile agli operatori interessati un documento contenente almeno le informazioni di cui al Prospetto 1 dell'Annesso 1 e stabilendo un periodo congruo, di almeno 60 giorni, per la presentazione delle manifestazioni di interesse.
7. Qualora il SC, in esito alla verifica del mercato, rilevi un sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguato rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta, anche in combinazione con l'imposizione di OSP orizzontali, l'utilizzo di sussidi alla domanda, nella forma di compensazione diretta della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo. Le compensazioni

dirette della domanda sono riconosciute secondo modalità non discriminatorie e sono rese compatibili con il regime degli aiuti a carattere sociale previsto per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote dalla normativa vigente.

8. Qualora in esito alla verifica di mercato emerga invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6 e 7 il SC, prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite CdS, definisce il lotto/i di gara in corrispondenza di una soglia di produzione, espressa di norma in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell'armatore più efficiente.
9. Il SC, al termine della verifica di mercato, trasmette all'Autorità apposita relazione sugli esiti della stessa. Nella relazione, oltre alla descrizione dell'iter sviluppato a seguito della comunicazione inoltrata all'Autorità, è data evidenza delle motivazioni alla base della scelta effettuata al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, tenendo conto della necessità di garantire al tempo stesso un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella relazione è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità.
10. L'Autorità si esprime circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione di cui al precedente punto 9, salvo sospensione dei termini.

Misura 3 – Disponibilità degli approdi

1. Al fine di rendere pubbliche le informazioni sugli approdi, come disposto al punto 4 della Misura 2, il SC effettua una apposita ricognizione, anche con il coinvolgimento delle AdSP e AM competenti, attraverso richieste volte ad appurare criteri e modalità di assegnazione degli stessi, la loro disponibilità ed eventuali vincoli di capacità.
2. Il SC, nell'ambito delle procedure di cui alla Misura 2 e nel rispetto delle competenze delle AdSP e AM definite dal Codice della navigazione, nonché le disposizioni di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i., verifica e pone in essere tutte le attività volte a garantire, anche mediante accordi con AdSP e AM competenti, per ciascun porto servito, la disponibilità degli approdi per lo svolgimento del servizio nei giorni e/o nelle fasce orarie previste dal programma di esercizio inserito tra le informazioni a disposizione dei partecipanti alla gara (Prospetto 2, Annesso 1).

Misura 4 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN

1. L'IN adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1 e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo passeggeri onerato da OSP.
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS di trasporto marittimo passeggeri, ove l'IN sia titolare di più CdS o eserciti più attività, devono essere forniti in maniera separata da:
 - a) altri CdS di trasporto marittimo passeggeri;
 - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
 - c) altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci;
 - d) altre attività di tipo commerciale, non coincidenti con quelle di cui al precedente punto c).
3. Gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati, per i conti economici, individuando le componenti economiche, negative e positive, (i) per ciascuna linee esercita, (ii) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (iii) per la totalità delle attività esercite dall'IN, come risultanti dal bilancio di esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.
4. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato (i) dalla singola linea marittima esercita nell'ambito del contratto di servizio stesso e (ii) dal singolo contratto di servizio;
- b) riferibili a più linee marittime gestite, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
5. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'IN, come risultanti da bilancio d'esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.
6. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:
 - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal singolo contratto di servizio;
 - b) riferibili a più contratti di servizio, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
7. All'allocazione diretta ed esclusiva l'IN provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico contratto di servizio.
8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.
9. 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 contratto di servizio, 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, nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.
10. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IN, 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.
11. Ogni anno l'IN trasmette telematicamente gli schemi di contabilità regolatoria e di rendicontazione relativa ai dati tecnici riferiti all'esercizio precedente di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1, corredati di una Relazione illustrativa, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, utilizzando i format resi disponibili on line dall'Autorità.
12. Gli schemi compilati di contabilità regolatoria e di rendicontazione di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1, corredati della Relazione illustrativa, sono trasmessi altresì all'EA, ai fini dell'esercizio delle sue funzioni di monitoraggio.
13. Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati di una certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, indipendente dall'IN affidataria del CdS, individuata ai sensi del punto 14 attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto. La documentazione di cui al presente punto è trasmessa all'Autorità e all'EA titolare del CdS entro il termine di cui al punto 11.
14. La società di revisione e il revisore legale dei conti sono individuati a cura e spese dell'IN, per una durata massima di tre anni, sulla base di adeguati requisiti di professionalità e di indipendenza anche rispetto alla società di revisione che certifica il bilancio d'esercizio dell'IN. Tale incarico è prorogabile previa verifica della permanenza dei requisiti di professionalità e indipendenza in capo alla società incaricata.

Titolo II – BANDO DI GARA

Misura 5 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

1. Al fine di ampliare il numero dei partecipanti alla procedura di affidamento, l'EA rende disponibili, nelle diverse fasi di gara, le informazioni di cui al Prospetto 2 dell'Annesso 1, costituenti il set informativo minimo di gara.
2. Le informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti di cui al precedente punto 1, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di trasporto pubblico che si intende affidare, sono individuate anche a seguito degli esiti della consultazione di tutti i soggetti portatori di interesse di cui alla precedente Misura 2, punto 4.

Misura 6 – Requisiti di partecipazione

1. L'EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle IN interessate.
2. Tra i requisiti di idoneità 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 i soggetti partecipanti alla procedura di gara di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta.
3. Ove l'EA definisca requisiti di idoneità per la partecipazione alla gara ulteriori rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara delle IN, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:
 - a) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;
 - b) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali concorrenti, così come stabilito dall'art. 4 del Reg n. 3577/92.
4. In riferimento al precedente punto 3, l'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-operativa richiesti, al fine di:
 - a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione delle IN potenzialmente interessate;
 - b) contemperare l'attribuzione di specifici requisiti in capo alle IN 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;
 - c) verificare gli effetti sulla concorrenza di eventuali clausole restrittive, con riferimento in particolare alla scelta da parte dell'EA di prevedere nella disciplina di gara la limitazione del numero massimo di lotti di servizi oggetto di affidamento aggiudicabili a una singola IN.

Misura 7 – Criteri di aggiudicazione

1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nei documenti di gara:
 - a) gli obiettivi che intende perseguire al fine del soddisfacimento delle esigenze di interesse pubblico individuate e del miglioramento progressivo della performance dell'IN nel corso della durata del contratto, di cui ai successivi punti 2 e 3;
 - b) i criteri di aggiudicazione dell'offerta correlati ai predetti obiettivi, distinguendo i criteri tecnici da quelli di natura economica, ai sensi dei successivi punti 4 e 5;
 - c) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.
2. L'EA definisce gli obiettivi di cui al precedente punto 1, sub. a), con particolare riferimento almeno alle seguenti tipologie:
 - a) di efficacia, con riferimento all'utilizzo del servizio (frequenzazioni, *load factor*);

- b) di efficienza, con riferimento ai costi operativi del servizio (esercizio, manutenzione) e relativi ricavi e alla produttività (costo del lavoro, percorrenze);
 - c) di qualità, nel rispetto delle condizioni minime di qualità definite dall'Autorità con delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 (di seguito: delibera ART n. 96/2018) e degli altri standard fissati nel contratto di servizio sulla base di indagini sulla qualità rilevata e percepita o in applicazione della "Carta della qualità dei servizi".
3. In relazione alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, è facoltà dell'EA individuare ulteriori tipologie di obiettivi al fine di monitorare adeguatamente le prestazioni contrattuali, in termini ad esempio di:
- a) gestione del servizio (titoli venduti per tipologia, ecc.);
 - b) sostenibilità ambientale e sociale (emissioni inquinanti, consumi energetici, sicurezza a terra/bordo, incidentalità, ecc.);
 - c) integrazione dei sistemi di trasporto (intermodalità, tariffe integrate o multi-operatori, ecc.).
4. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione di cui al precedente punto 1, sub. b), nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di gara, proporzionalità ed economicità rispetto alle caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento, 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 contendente 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;
 - c) tenere conto dei predetti obiettivi di gestione contrattuale, con riferimento in particolare alle caratteristiche delle navi e del servizio offerto, in termini ad esempio di:
 - i. impatto sull'ambiente (riduzione inquinamento marino attraverso l'adozione di sistemi di trattamento dei residui liquidi/solidi, riduzione emissioni atmosferiche attraverso procedure di manutenzione/conduzione, utilizzo di sistemi di propulsione a basso impatto, GNL o ibrida, riduzione emissioni acustiche all'esterno e all'interno delle navi, riduzione dei consumi di combustibile);
 - ii. accessibilità dell'utenza (anche a beneficio di persone a mobilità ridotta);
 - iii. dotazione/strumentazione di bordo e a terra, anche ai fini della sicurezza (sistemi di monitoraggio del servizio, sistemi di controllo/stabilizzazione della navigazione);
 - iv. caratteristiche dell'offerta (età media del naviglio, interventi di *revamping*, capacità delle navi, regolarità, puntualità, tasso di incidentalità, offerta di trasporti aggiuntivi);
 - v. servizi di bordo e di terra volti al miglioramento della qualità erogata e percepita (accoglienza e assistenza, accessibilità commerciale e bigliettazione elettronica, pulizia e comfort delle navi, canali di informazione dell'utenza);
 - vi. iniziative volte a migliorare le condizioni di viaggio (ad es. adozione di sistemi di integrazione tariffaria tra modalità e operatori diversi, agevolazioni);
 - vii. accessibilità immediata e diretta ai sistemi di acquisizione e gestione dei reclami da parte dell'utenza.
5. L'EA definisce i criteri di cui punto c) secondo principi di proporzionalità, in maniera da evitare effetti discriminatori sui partecipanti alla gara tali da scoraggiare la partecipazione delle IN potenzialmente interessate.
6. L'EA definisce i predetti criteri di aggiudicazione tenendo conto anche delle modalità di allocazione dei rischi tra le parti, ai sensi della Misura 9.
7. L'EA definisce le modalità di valutazione dei singoli criteri tecnici sulla base di adeguate motivazioni, stabilendo, ove possibile, algoritmi di calcolo dei punteggi che saranno adottati dalla commissione giudicatrice, di cui alla successiva Misura 13.

8. L'EA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti, con particolare riferimento all'esplicitazione di adeguate motivazioni nell'attribuzione dei punteggi espressi.

Misura 8 – Criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA

1. Ai fini della determinazione del corrispettivo a base d'asta a copertura delle compensazioni per gli OSP, l'EA predispone un piano economico finanziario, denominato PEF dell'EA, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi 1-4 di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'EA e l'IN, di cui alla successiva Misura 9 e tenuto conto del processo dinamico di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza.
2. Il PEF dell'EA è finalizzato a stimare un corrispettivo congruo da porre a base d'asta, tale da garantire l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento, e il confronto con le offerte presentate dai partecipanti alla gara.
3. Per la redazione del PEF, l'EA si attiene ai criteri di cui alle norme contenute nel pacchetto di strumenti della Commissione che disciplina gli aiuti di Stato per la prestazione di SIEG (pacchetto SIEG¹), nonché a quanto stabilito nel Codice dei contratti pubblici.
4. Nel rispetto dei principi e criteri di cui al precedente punto 3, il valore della compensazione risultante dall'applicazione del PEF è stimato tenendo conto di costi e ricavi inerenti a un'impresa tipo, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, e considerata l'allocazione del rischio, di cui alla Misura 9.
5. L'EA può prevedere la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario (contratti di tipo *net cost*) in alternativa alla riscossione in proprio (contratti di tipo *gross cost*). In caso di contratti *net cost* il rischio d'impresa relativo ai ricavi è allocato interamente alla IN. Nel caso di servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra servizi affidati a gestori diversi, l'EA può optare per i contratti di tipo *gross cost*.
6. L'EA, nella predisposizione del PEF tiene conto, in particolare, dei costi riferibili al perimetro dei servizi oggetto di affidamento, dei ricavi correlati alle previsioni di domanda e al sistema tariffario vigente, oltretutto dell'inflazione programmata per gli anni di durata dell'affidamento così come desumibile dal Documento di Economia e Finanza ultimo disponibile.
7. L'EA in sede di gara rende noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dal PEF, oltre alle informazioni per macro-voci di cui al Prospetto 2 b) dell'Annesso 1, e mette a disposizione dei partecipanti alla gara gli schemi utilizzati per il calcolo dello stesso, per consentire loro la predisposizione del PEF a supporto della sostenibilità dell'offerta presentata (Misura 11).
8. I principi e gli strumenti di cui ai punti precedenti si applicano a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni e la riduzione della spesa pubblica, gli EA estendono l'applicazione di tali principi e l'utilizzo del PEF, per una corretta definizione delle compensazioni, anche ai servizi affidati tramite appalto nell'ambito della loro discrezionalità amministrativa.

Misura 9 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione

1. Ai fini della predisposizione del PEF di cui alla Misura 8, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento e, in caso di concessione:
 - a) definisce la matrice, sulla base del modello fornito al Prospetto 4 dell'Annesso 1, che alloca i rischi in capo a ciascuna delle parti contrattuali (EA e IN);

¹ Il cosiddetto "Pacchetto SIEG" del 2011, che ha sostituito il precedente pacchetto del 2005, è formato dai seguenti strumenti: Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale; Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("*de minimis*") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale; Decisione riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale; Comunicazione della Commissione sulla Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

- b) individua, in funzione delle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento e sulla base di specifici criteri, ulteriori tipologie di rischio a integrazione della matrice di cui alla precedente lettera a).
- 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, specifica nella documentazione di gara eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.
 - Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta la permanenza in capo alle parti dei rischi allocati nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.
 - La matrice dei rischi redatta dall'EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, al fine di garantire adeguata pubblicità e trasparenza e costituisce uno degli allegati essenziali del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.

Misura 10 – Determinazione del margine di utile ragionevole

- Ai fini della predisposizione del PEF, e in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA richiede all'Autorità, che lo rilascia entro il termine di 30 giorni dalla richiesta, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN), da riconoscere all'IN per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.
- Il tasso di remunerazione del CIN, di cui al precedente punto 1, 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:

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

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*²;
T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP)³;
(1-g) = quota di capitale proprio;
R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Misura 11 – Piano economico-finanziario dei concorrenti

- L'EA disciplina la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara, a supporto della sostenibilità dell'offerta presentata e del perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti, di un PEF concernente la proiezione dei costi, dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari, per il periodo di durata dell'affidamento, tenuto conto dei criteri di cui alla Misura 8 e degli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1 che includono:
 - Conto Economico;
 - Capitale Investito Netto (CIN);
 - Calcolo del corrispettivo;
 - Piano finanziario regolatorio;
 - Rendiconto Finanziario.
- Ogni concorrente redige il proprio PEF secondo le istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza. Gli schemi di cui ai numeri 1) - 5) del Prospetto 3, Annesso 1, sono redatti per l'intero lotto di gara, mentre con riferimento a ciascun collegamento è redatto anche uno

² Attualmente pari al 24%.

³ Attualmente pari al 28,82% in virtù di un'aliquota IRAP attualmente pari a 4,82%.

specifico conto economico (schema 1). Il PEF 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 con esplicitazione delle relative formule di calcolo, inclusi i *driver* per l'allocazione dei costi comuni e generali.

3. L'economicità del corrispettivo risultante dal PEF dei concorrenti, è verificata attraverso l'osservazione delle condizioni di cui allo schema 4. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA inserisce negli schemi di PEF adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta (come, ad esempio, gli indici: DSCR, LLCR), avendo cura di determinare in modo univoco la loro specificazione.
4. L'EA disciplina la predisposizione da parte dell'IN, al termine di ciascun periodo regolatorio, di un PEF secondo gli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario nei termini di cui alla Misura 18.

Misura 12 – Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte non può essere inferiore a 110 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dall'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità del programma di esercizio e della valutazione di eventuali investimenti, ivi inclusa, se del caso, l'acquisizione del naviglio.
2. L'EA può prevedere un termine per la presentazione delle offerte inferiore alle previsioni di cui al punto 1, e comunque nel rispetto dei limiti previsti per legge, qualora lo stesso EA metta a disposizione dei partecipanti le navi necessarie all'esecuzione del servizio.

Misura 13 – Criteri di nomina delle commissioni giudicatrici

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 trasporto marittimo.
3. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito *web* dedicata alla gara i *curricula* comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.
4. Per il primo triennio successivo alla stipula della data del CdS, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.
5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo azioni dissuasive e adeguate per le finalità di cui all'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse.
6. 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. n.50/2017. In tal caso, le disposizioni contenute nella presente Misura in merito agli 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.

Misura 14 – Trasferimento del personale

1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) rispetto a quelli afferenti al CdS 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.

2. Ai fini della predisposizione della clausola sociale da parte dell'EA, il GU trasmette a quest'ultimo l'elenco del proprio personale, indicando le informazioni di cui al Prospetto 2b dell'Annesso 1 (cfr. "Trasferimento del personale"). Il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato negli schemi di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 1, Prospetto 6 (cfr. Schema 3 - "Elenco personale"), redatti secondo i criteri della Misura 4.
3. Nella clausola sociale è previsto il riassorbimento del personale da parte dell'IN affidataria sulla base del fabbisogno organizzativo richiesto dall'esecuzione del nuovo contratto.
4. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, relative a 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'IN affidataria e le organizzazioni sindacali di categoria.
5. Ogni operatore economico partecipante alla gara 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.
6. La disciplina della clausola sociale è riportata nel CdS sottoscritto con l'IN affidataria, che specifica altresì i diritti e gli obblighi relativi al personale trasferito dal GU; a tale fine, la documentazione di gara e il CdS devono:
 - a) specificare che l'inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto;
 - b) prevedere apposite e congrue penali e clausole risolutive.

Titolo III – SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Misura 15 – Schema dei contratti di servizio e contenuto minimo

1. L'EA predispone il CdS allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento sulla base dello schema di contratto di cui al Prospetto 5 dell'Annesso 1, definito tenendo conto della normativa attualmente vigente, nonché delle Misure dall'Autorità adottate con delibera ART n. 96/2018 in materia di condizioni minime di qualità e relativo sistema di penali, e in relazione alla forma di affidamento scelta (appalto o concessione).

Misura 16 – Durata del contratto di servizio

1. In caso di affidamento in concessione, l'EA fissa la durata del CdS per un periodo, di norma, non superiore a 5 anni estendibile, nel rispetto del principio di proporzionalità, alla durata necessaria al recupero degli investimenti da parte del concessionario, ai sensi dell'art. 168 del d.lgs. n. 50/2016. La durata non può in ogni caso eccedere il periodo massimo di 12 anni.
2. In caso di affidamento in appalto la durata del contratto non può eccedere i 9 anni.

Misura 17 – Monitoraggio delle prestazioni contrattuali

1. L'EA definisce un adeguato sistema di monitoraggio quali-quantitativo delle prestazioni contrattuali, con specificazione di responsabilità, modalità e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione di documenti, dati e informazioni, relativi agli aspetti di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa del CdS, inclusi gli obiettivi di efficacia ed efficienza contrattuali, monitorati dall'IN e verificati dall'EA.
2. Al fine di garantire il monitoraggio continuo delle prestazioni e degli obiettivi contrattuali, l'EA disciplina inoltre nel CdS:
 - a) la tipologia di informazioni che l'IN deve rendere disponibili all'EA specificandone le modalità e le tempistiche di messa a disposizione, anche in forma continua e/o in tempo reale, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - b) la tipologia di report/prospetti consuntivi dell'andamento delle prestazioni che l'IN deve trasmettere all'EA, specificandone le modalità e le tempistiche di predisposizione, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - c) gli eventuali obblighi dell'IN relativi all'effettuazione di indagini periodiche sulla domanda e/o sulla qualità del servizio, garantendo la terzietà del soggetto incaricato delle indagini, comprese le modalità di pubblicazione dei relativi esiti e di coinvolgimento degli utenti, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi";
 - d) lo svolgimento delle attività di verifica di propria competenza, in termini di modalità di esecuzione delle ispezioni, frequenza delle stesse, dimensione del campione controllato, eventuali obblighi di comunicazione all'IN, procedure di verifica dei dati/informazioni trasmessi dall'IN ed eventuale contraddittorio.
3. Le informazioni di cui al precedente punto 2 rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione del CdS, sono pubblicate e rese accessibili/riutilizzabili nell'ambito di uno specifico "Piano di Accesso al dato" definito dall'EA come parte integrante del CdS, secondo quanto disposto con delibera ART n. 96/2018; per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta l'ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale, secondo quanto disposto nel medesimo atto di regolazione.

Misura 18 – Verifica dell’equilibrio economico-finanziario nell’affidamento in concessione

1. Il PEF oggetto di aggiudicazione assicura l’equilibrio economico-finanziario del contratto e la sostenibilità della gestione durante tutto il periodo di validità del contratto. L’EA suddivide tale periodo in periodi regolatori della durata massima di 5 anni.
2. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l’EA verifica che le compensazioni corrisposte, sulla base del PEF adottato all’inizio del periodo regolatorio, siano congrue rispetto a quanto determinato dall’aggiornamento del PEF, contenente voci di costo e ricavo rilevate a consuntivo e stimate sulla base di previsioni aggiornate.
3. Allo scopo di effettuare la verifica di cui al precedente punto 2, l’EA fissa un termine per la predisposizione da parte della IN di un PEF aggiornato, sulla base degli schemi di cui al Prospetto 3 dell’Annesso 1, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente al fine di rilevare eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni. Si è in presenza di una sovra-compensazione quando il corrispettivo risultante dal PEF aggiornato è inferiore a quello determinato sulla base del PEF precedente. Al contrario si ha una sotto-compensazione quando il corrispettivo aggiornato risulta superiore a quello precedente.
4. La verifica di cui al punto 2 determina conseguenze sia sul periodo regolatorio oggetto di verifica, sia su quello successivo. L’EA, infatti, in relazione ai risultati della verifica di cui al punto 2, e fatte salve le previsioni contenute nella Misura 19, procede:
 - a) in caso di sovra-compensazione: al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica di cui al precedente punto 2, e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolatorio;
 - b) in caso di sotto-compensazione: all’aumento del corrispettivo, qualora tale possibilità sia prevista dal CdS, oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente alle minori somme erogate, a valere esclusivamente per il successivo periodo regolatorio, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.
5. L’EA procede alle variazioni di cui al precedente punto 4, lettera b), solo in caso di sotto-compensazione dovuta alla variazione di voci del PEF associate a rischi non allocati alla IN.

Misura 19 – Obiettivi di efficacia e di efficienza e sistema incentivante

1. L’EA, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, definisce nella documentazione di gara meccanismi incentivanti finalizzati al perseguimento di obiettivi di efficacia ed efficienza attraverso il miglioramento delle prestazioni offerte in sede di gara dall’aggiudicatario.
2. Gli incrementi di efficacia ed efficienza di cui al punto 1 non sono ad ogni modo ottenibili a scapito della qualità del servizio.
3. L’EA, nell’ambito dei meccanismi incentivanti di cui al precedente punto 1, e in sede di verifica dell’equilibrio economico-finanziario di cui alla Misura 18, rileva la variazione delle voci di costo e di ricavo inerenti a un rischio allocato all’IN, previamente individuate dall’EA sulla base di quanto disposto alla Misura 9.
4. L’EA, verificata la diminuzione dei costi e/o l’aumento dei ricavi di cui al punto precedente e riconosce all’IN una premialità, quale quota “una tantum” sottratta al recupero delle somme di cui al punto 4, lettera a) della Misura 18 e trattenuta dall’IN stesso.
5. L’EA riconosce la premialità di cui al punto precedente in relazione alle migliori prestazioni raggiunte dall’IN rispetto a quanto offerto in sede di gara, con riferimento alle condizioni minime di qualità, di cui alla delibera ART n. 96/2018, e a eventuali ulteriori indicatori di qualità predefiniti dallo stesso EA all’interno della documentazione di gara.
6. Nei casi di cui al precedente punto 4, l’EA riconosce, un premio $X_{C,R}$ calcolato sulla base della seguente formula:

$$X_{C,R} = \alpha_Q \cdot \Delta I_{C,R}$$

dove:

α_Q = coefficiente definito dall'EA con valori tra 0 e 1, rappresentativo della quota riconosciuta all'IN in relazione agli incrementi di qualità di cui al punto 5, verificati a consuntivo;

$\Delta I_{C,R}$ = risparmio effettivo ottenuto dalla IN in termini di riduzione dei costi e aumento di ricavi rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, calcolato come differenza tra ΔR e ΔC , corrispondenti rispettivamente alle variazioni della somma delle voci di ricavo e delle voci di costo oggetto del meccanismo incentivante come rilevate nel PEF definito al termine del periodo regolatorio oggetto di verifica, e il PEF, relativo al periodo regolatorio precedente:

$$\Delta I_{C,R} = \Delta R - \Delta C \quad \text{con } \Delta I_{C,R} > 0$$

7. Il sistema incentivante di cui ai punti precedenti si applica in caso di affidamenti in concessione, ferma restando la possibilità per l'EA, di definire obiettivi di efficacia ed efficienza nonché adeguati sistemi incentivanti anche nel caso di affidamenti in appalto.