

QUADRO SINOTTICO DI APPLICAZIONE DELLO SCHEMA DI ATTO

MODALITA' AFFIDAMENTO			Elementi di regolazione	Fase	Misura	Annessi
GARA	DIRETTO	IN HOUSE				
●	●	●	Lotti di affidamento (cfr. delibera 48/2017)	FASE PROPEDEUTICA	2	
●	●	●	Redazione della RdA		2	
∅	∅	∅	Contenuto dei contratti di servizio		2	Annesso 2
●	●		Disciplina beni strumentali e materiale rotabile		3 ÷ 10	
●	●	●	Contabilità regolatoria e separazione contabile		11 - 12	Annesso 3
O	O	O	Individuazione/allocazione dei rischi (Matrice)		13	Annesso 4
O			PEF simulato per affidamenti con gara		14	Annesso 5
	O	O	PEF simulato per affidamenti diretti o <i>in house</i>		15	Annesso 5
∅	∅	∅	Determinazione obiettivi di efficienza ed efficacia		16	Annesso 7
∅	∅	∅	Margine di utile ragionevole (WACC)		17	
∅	∅	∅	Informazioni a disposizione dei vettori interessati	PARTECIPAZIONE ALLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO	18	Annesso 6
●			Requisiti di partecipazione		19	
●			Criteri di aggiudicazione		20	
●			Trasferimento del personale		21	
O			PEF-contendente		22	Annessi 4 e 5
●			Termini di presentazione delle offerte		23	
●			Commissioni giudicatrici		24	
●	●	●	Monitoraggio delle prestazioni		25	
O	O	O	Verifica dell'equilibrio economico-finanziario		26	
∅	∅	∅	Aggiornamento delle tariffe		27	
●	●	●	Revisione e modifiche contrattuali		28	

LEGENDA

- : la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- ∅: la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta (appalto - concessione)
- O: la misura regolatoria si applica solo alla concessione

Prospetto 1 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO FERROVIARIO

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
0 - Premesse	Premesse	Presupposti normativi e giuridici e regolamentari del CdS.	
1 - contenuti tecnico operativi	Oggetto	Descrizione dei servizi, delle attività a essi connesse e strumentali e dell'ambito territoriale di applicazione con rimando al Programma di esercizio. Esplicita indicazione dell'eventuale diritto di esclusiva, delle modalità di finanziamento, con particolare riferimento alle modalità di riscossione dei proventi da traffico (gestione gross cost vs. net cost). Possono essere allegate le risultanze degli studi compiuti per la definizione dei servizi in affidamento, quali ad esempio: i flussi di passeggeri per direttrice, le reti di trasporto e relative interconnessione (grafi), ecc..	Delibera ART 48/2017
	Durata	La durata è individuata, nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento (art. 4, par. 3 e 4, e art. 5, par. 3bis, 4ter e 6, del regolamento (CE) 1370/2007; art. 18, comma 1, del d.lgs. 422/1997,) in relazione a: - i rischi allocati alle parti contrattuali (cfr. matrice dei rischi); - gli investimenti previsti dal CdS, al fine di consentirne il recupero in funzione delle relative modalità di ammortamento adottate (cfr. PEF); - l'esigenza di limitare il più possibile l'estensione del CdS, escludendo vantaggi ingiustificati all'affidatario e massimizzando i potenziali benefici di natura economica e tecnologica derivanti dal confronto concorrenziale. La durata tiene inoltre conto di eventuali disposizioni in materia di cui a leggi regionali vigenti.	
	Proroga / Rinnovo	La possibilità di proroga è individuata nel rispetto dei termini massimi previsti dall'art. 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007), specificando il termine finale di cessazione della stessa. La possibilità di estensione della durata del CdS, in caso di provvedimento di emergenza finalizzato a garantire la continuità di servizio, non può essere superiore a 2 anni (art. 5, par. 5 del regolamento (CE) 1370/2007) e deve essere motivata nell'ambito della relazione ex art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012.	
	Programma di Esercizio	Il programma di esercizio, possibile oggetto di specifico allegato al CdS e ivi richiamato, descrive almeno linee, periodicità, orari e fermate obbligatorie, produzione chilometrica annua, posti offerti, posti offerti*km, tipologia materiale rotabile impiegato in linea (caratteristiche generali), ore annue di servizio commerciale. Il programma di esercizio definisce inoltre la previsione del numero di rotabili della composizione programmata (es. 1loc + n. vetture per tipologia oppure il numero di elementi in composizione costituenti il treno, se trattasi di elementi a composizione bloccata). L'EA definisce nel CdS le modalità di autorizzazione e comunicazione al pubblico del programma di esercizio preventivamente alla sua adozione (cfr. " Trasparenza e Piano di Accesso al Dato ").	
	Modifiche temporanee al servizio o soppressioni	Possibili cause di interruzione/modifica temporanea del servizio, disciplinandone ove possibile le modalità di gestione. Nel caso di modifiche temporanee (durata massima da definire), definizione dell'informativa immediata ai referenti del contratto stesso e agli utenti. In caso di soppressioni, previsione di un servizio sostitutivo da effettuarsi entro un determinato periodo di tempo definiti attraverso la predisposizione di un “Piano d’intervento” relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse ai sensi della delibera 16/2018.	Delibera ART 16/2018
	Modifiche permanenti	Definizione delle condizioni al cui verificarsi, ferma restando la verifica dell’equilibrio economico del CdS, si rende necessaria una revisione contrattuale e/o rinegoziazione delle clausole vigenti, con riferimento a parametri di natura quantitativa (programma di esercizio), qualitativa (prestazioni minime dell’IA) ed economica (PEF). Per ogni parametro, è definita la soglia di riferimento (franchigia): 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 tali soglie. 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. Definizione delle procedure e tempistiche per la richiesta di modifica del programma di esercizio da parte dell'IA. Tali procedure possono essere oggetto di allegato al CdS. Definizione delle condizioni e 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.	
	Materiale rotabile e manutenzione	Caratteristiche del parco mezzi: tipologia, quantità, anzianità, sistemi in dotazione (wi-fi, videosorveglianza, indicatore fermata, ecc.), accessibilità PMR, classe ambientale, ecc. Programma di manutenzione programmata. L’onere per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, è a carico dell'IA, secondo gli standard qualitativi e di innovazione tecnologica definiti dall'EA, ove questi non ricorrano alla locazione senza conducente Il parco veicolare può essere oggetto di allegato. Tutti i veicoli devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda. L'EA definisce nel CdS le informazioni che l'IA deve periodicamente trasmettere all'EA ai fini dell'aggiornamento del parco veicolare, con riferimento almeno ai seguenti dati: - ad inizio annualità, disponibilità di rotabili, manutenzione programmata sui rotabili ed eventuale periodo di fuori esercizio; - nel corso dell’annualità, comunicazioni specifiche per l’eventuale immissione, la dismissione e/o il trasferimento di rotabili; - a termine annualità, quote di ammortamento accantonate per le diverse tipologie di investimento (acquisto materiale nuovo, manutenzione ciclica, manutenzione incrementativa, ecc.).	
	Rendicontazione dei servizi	Disciplina del sistema di monitoraggio del servizio svolto, con definizione di modalità, responsabilità e tempi di rilevazione, reportistica da produrre di natura economica, tecnico-gestionale, qualitativa. Il CdS disciplina le modalità di accesso da parte dell'EA al sistema informatico per il monitoraggio automatico. La rendicontazione deve consentire all'EA di determinare, con cadenza almeno trimestrale, il consuntivo delle corse effettivamente svolte dall'IA (come da relativa dichiarazione), identificando: - la differenza rispetto alle corse programmate, al netto di eventuali corse aggiuntive (autorizzate) e sopresse; - la differenza rispetto alle corse certificate dal sistema di monitoraggio automatizzato (ove presente) - le prestazioni qualitative del servizio in termini almeno di regolarità e puntualità, sulla base di parametri di valutazione predefiniti dall'EA nel CdS (vd. anche sezione 3)	Delibera ART 16/2018
	Obblighi del gestore alla scadenza del contratto	Obblighi del gestore uscente alla scadenza del periodo di vigenza contrattuale nei confronti dell'EA e/o del nuovo gestore, tra cui obblighi informativi, messa a disposizione di asset strategici (es. materiale rotabile, beni immobili, punti vendita, emettitrici), titolo di subentro (locazione o cessione della proprietà), condizioni operative di subentro del nuovo gestore (es. titoli di viaggio emessi con validità oltre la data di subentro), eventuale clausola sociale. Certificazioni (di qualità, sicurezza, ambientali o altro tipo) che devono essere mantenute per i beni oggetto di subentro al termine dell'affidamento. Destinazione ed eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell’IA , compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale. I beni strumentali allo svolgimento del servizio (in particolare se essenziali/indispensabili) possono essere oggetto di allegato, nel quale l’EA indica il valore di subentro di ciascun bene. Elenco dei beni essenziali o indispensabili in proprietà dell'IA a fine affidamento, che sono messi a disposizione del nuovo gestore con l’obbligo di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.	

Prospetto 1 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO FERROVIARIO

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
2 - contenuti economici	Corrispettivi	Corrispettivo riconosciuto dall'EA al IA, a fronte dell'erogazione di servizi connotati da OSP, determinato in modo da assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle parti. Disciplina del metodo di calcolo e di verifica periodica, almeno al termine di ogni periodo regolatorio. Per i servizi ferroviari, si adottano i criteri di contabilità regolatoria e gli schemi di rendicontazione di cui alla delibera 66/2018	Delibera ART 48/2017 Delibera ART 120/2018
	Modalità e tempi di pagamento	Modalità e tempistiche per il pagamento dei corrispettivi: composizione rate, saldo, rispetto degli standard di qualità, definizione penali e detrazioni.	
	Interessi di mora	Interessi da riconoscere in caso di ritardato pagamento. Gli interessi moratori nelle transazioni commerciali sono dovuti dal debitore per il ritardo nel pagamento del proprio debito (debitore in mora) sulla base di un contratto stipulato con un fornitore di beni o servizi.	
	Canone ed altri costi di infrastruttura	Cfr. criteri di contabilità regolatoria e schemi di rendicontazione di cui alla delibera 66/2018	Delibera ART 120/2018
	Politica Tariffaria e misure antievasione	Quadro tariffario vigente, compresi eventuali aumenti concordati/deliberati/programmati, agevolazioni e riduzioni tariffarie per specifiche categorie di utenza; meccanismi di aggiornamento previsti; modalità aggiornamento delle tariffe; condizioni e modalità di ripartizione tariffaria in presenza di bigliettazione integrata. Tali informazioni possono essere oggetto di specifico allegato. Descrizione delle modalità di contrasto dell'evasione tariffaria e relativi obiettivi di recupero.	
	Matrice dei rischi e misure di mitigazione	Matrice determinata dall'EA, contenente l'allocazione dei rischi tra le parti, nonché eventuali misure di mitigazione previste per attenuare l'impatto al verificarsi dell'evento cui è associato il rischio. Descrizione nel CdS e relativo (eventuale) allegato.	
	Obiettivi di efficacia e efficienza e meccanismi incentivanti	Obiettivi di miglioramento del servizio, economici, di sistema, di sostenibilità, stabiliti dall'EA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantificabili, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del CdS. L'EA definisce inoltre il sistema di incentivi e penali legati al raggiungimento degli stessi obiettivi.	Delibera ART 16/2018 Delibera ART 120/2018
	Equilibrio economico-finanziario e rimodulazione del PEF	Il Piano economico finanziario (PEF), oggetto di possibile allegato, deve dimostrare la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, nonché il rendimento per l'intero periodo di vigenza contrattuale. Il CdS prevede il processo di verifica ed eventuale rideterminazione dell'equilibrio economico-finanziario ad ogni periodo regolatorio, nel rispetto di quanto stabilito dalla delibera ART n. 66/2018 al fine di rilevare eventuali sovracompensazioni e sottocompensazioni e determinare le modalità di recupero delle sovracompensazioni, al netto dei meccanismi incentivanti e della revisione della politica tariffaria o del programma di esercizio in caso di sottocompensazioni. Termine individuato dall'EA per la predisposizione da parte della IA di un PEF aggiornato.	Delibera ART 120/2018
	Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc..	Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile - Piano RMR (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica - Piano ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc.), ove presenti, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 27, comma 11-quinquies, del d.l. 50/2017, tenendo conto degli eventuali investimenti attuati direttamente dall'EA (o da altri enti territoriali) in materiale rotabile messo a disposizione dell'IA, nonché degli eventuali investimenti previsti a carico dell'IA nell'ambito dell'attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile e/o ai sensi della procedura di affidamento (e.g. criteri di aggiudicazione e contenuti dell'offerta tecnica dell'IA). Rispetto del principio per il quale l'EA paga solo per gli investimenti realmente effettuati e non per quelli programmati. I Piani sono possibile oggetto di specifico allegato.	
	Altri ricavi	Disciplina della facoltà per l'affidatario di realizzare iniziative di valorizzazione commerciale del materiale rotabile, delle infrastrutture o altro, con riserva a favore dell'EA di spazi per divulgazione informazioni (es. promozione del territorio o con carattere di urgenza).	

Prospetto 1 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO FERROVIARIO

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
3 - contenuti qualitativi	Politica della qualità Carta dei Servizi e modalità di coinvolgimento degli utenti	Disciplina dell'obbligo dell'IA di redigere e pubblicizzare la "Carta della qualità dei servizi" (possibile schema allegato al CdS) d'intesa con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli standard di qualità e di quantità delle prestazioni erogate, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclami, osservazioni o proposte e quelle per adire a vie riconciliative. L'EA monitora il rispetto dei parametri stabiliti nella Carta, mediante istituzione di una sessione (almeno) annuale di verifica con l'IA, le associazioni dei consumatori, nella quale si analizzano reclami, proposte ed osservazioni, identificando le modalità di modifica degli standard in maniera migliorativa (cfr. art. 2, comma 461, lettera a), della legge 244/2007).	Delibera ART 16/2018
	Condizioni Minime di Qualità dei servizi (CMQ)	Fattori di qualità e relativi indicatori, disciplinando modi, responsabilità e tempi di rilevazione e definendo i livelli e le condizioni minime (CMQ) in conformità alla delibera 16/2018, nonché le penali per mancato adempimento o le premialità. Ai sensi della delibera, le CMQ riguardano in particolare: - l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità); - l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza); - i canali di vendita (accessibilità commerciale), nel rispetto anche di quanto previsto dall'art. 1, comma 167, della legge 124/2017; - la pulizia dei veicoli - sicurezza del viaggio e del viaggiatore, garantita attraverso l'adozione del “Piano Operativo di sicurezza e controlleria” previsto ai sensi dell'art. 14 della delibera ART 16/2018; - l'accessibilità, anche delle PMR. Le CMQ (e relative penali/premi) sono possibile oggetto di specifico allegato al CdS. Previsione che livelli qualitativi e quantitativi dei servizi siano sottoposti ad una valutazione periodica, ad intervalli coincidenti con i periodi regolatori. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri ed indicatori qualitativi e quantitativi del servizio erogato fissati nel CdS, da effettuarsi con la partecipazione delle associazioni dei consumatori.	Delibera ART 16/2018
	Diritti minimi degli utenti	Modalità di gestione dei reclami, con particolare riferimento ai diritti di rimborso o indennizzo da parte degli utenti, nel rispetto del Regolamento CE) N. 1371/2007 (artt. 16, 17 e 27), come riportate nella Carta dei servizi (vd. sopra), nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 244/2007 e all'art. 1, commi 168 e 169, della legge 124/2017. Disciplina degli obblighi dell'IA verso le persone a mobilità ridotta, nel rispetto del Regolamento CE) N. 1371/2007 (Capo V°).	Delibera ART 106/2018
	Monitoraggio dei servizi	Monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficacia e dell'efficienza del servizio, inclusa la disciplina del conteggio passeggeri con modalità manuali o automatiche ai sensi dell'art 27 comma 11-ter del d.l. 50/2017. Determinazione delle modalità e cadenza delle operazioni di monitoraggio ivi comprese le indagini di customer satisfaction (in capo all'affidatario) e verifica (in capo all'EA) in conformità con quanto disciplinato dalla del. ART n. 16/2018. Obbligo dell'affidatario a partecipare alle consultazioni organizzate dall'EA in fase di progettazione delle specifiche di indagine e analisi delle risultanze delle rilevazioni e di pianificazione delle azioni conseguenti	Delibera ART 16/2018
	Sistema dei premi e delle penalità - sistema di riduzione/mitigazione delle medesime	Sistema di premi e penali connesso agli adempimenti contrattuali, comprese le prestazioni di servizio minime (indicatori e raggiungimento dei livelli soglia-obiettivo fissati). Possono essere stabilite modalità di mitigazione delle penali.	Delibera ART 16/2018 Delibera 120/2018
	Comitato Tecnico di Gestione del Contratto	Composizione: numero pari di rappresentanti dell'IA, tra cui il direttore o il responsabile dell'esercizio, e dello stesso EA, cui spetta la nomina del presidente del Comitato. Funzioni: assistenza alle parti nell'applicazione permanente del CdS, con particolare riferimento alle seguenti tematiche: a) adempimento delle clausole contrattuali; b) monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di prestazione definiti nel contratto medesimo; c) verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, compreso lo stato di attuazione degli eventuali investimenti previsti; d) prevenzione e soluzione delle controversie, compresa l'eventuale definizione delle penali applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto comunque già previsto e specificato nel CdS. Definizione delle modalità di funzionamento (e.g. convocazione delle riunioni, partecipazione dei rappresentanti e relativi oneri, poteri decisionali e attuativi, redazione e condivisione dei verbali), prevedendo la possibilità di avvalersi della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, nominati di comune accordo tra le parti.	

Prospetto 1 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO FERROVIARIO

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
4 - Clausole Generali	Subaffidamento e divieto di cessione	Elencazione dei servizi da subaffidare, definizione della procedura (autorizzazione da parte dell'EA) e fissazione della quota ammissibile (percentuale su importo contratto). Requisiti del subaffidatario. Eventuale divieto di cessione a Terzi del servizio affidato. L'EA definisce nel CdS le condizioni di subaffidamento, specificando che: - l'IA conserva la titolarità e la responsabilità del servizio ferroviario, sia nei confronti dell'EA sia nei confronti dell'utenza, fermo restando l'estraneità del EA al rapporto tra l'IA e l'Impresa subaffidataria; - l'Impresa subaffidataria garantisce il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti all'IA dal CdS; - le eventuali variazioni di produzione dell'Impresa subaffidataria rispetto al programma di esercizio sono valutate dell'EA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative mancate compensazioni); - le eventuali insufficienze in materia di qualità del servizio conseguite dall'Impresa subaffidataria sono valutate dal EA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative penalità).	
	Trasparenza e Piano di Accesso al Dato	Modalità di pubblicazione e utilizzo dei dati/informazioni, nel rispetto di uno specifico Piano di accesso al dato, possibile oggetto di allegato, definito attraverso la consultazione dei principali <i>stakeholders</i> (far cui le associazioni dei consumatori), che permetta la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati di gestione. La disponibilità dei dati (in formato editabile) è subordinata al rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale.	Delibera ART 16/2018
	Controversie tra le Parti	Individuazione del Foro competente e modalità per tentativo di conciliazione tra le parti.	
	Garanzie	Disciplina di cauzione e copertura assicurativa (tipologia e percentuale rispetto a valore annuo) prestata dall'IA a garanzia degli impegni assunti e del risarcimento di eventuali danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.	
	Penali per inadempienze contrattuali	Importi e modalità di pagamento delle penali in caso di mancata osservanza del contratto. Costituisce inadempienza contrattuale la mancata o parziale realizzazione di specifici progetti di rilevanza tecnica/economica e/o investimenti, proposti dall'IA in sede di gara e oggetto di valutazione (punteggio) nell'ambito dell'offerta tecnica. Al fine di assicurare il perseguimento degli obiettivi di gara, l'EA specifica nel CdS l'obbligo in capo all'IA di costituire apposite garanzie finanziarie, da incamerare a cura dell'EA in caso di mancata o parziale realizzazione di quanto proposto nelle relative modalità e tempistiche.	
	Modalità di Risoluzione del contratto	Inadempimenti che, se non risolti nei tempi stabiliti, possono dare luogo alla risoluzione del CdS, anche con riferimento alla delibera ART n. 16/2018 Misura 4.	Delibera ART 16/2018
	Gestione del personale	Obblighi dell'IA in merito alla presenza, requisiti, qualifica, norme comportamentali del personale addetto verso l'utenza, ai contratti di lavoro applicati (nazionale e integrativi), verifiche/azioni dell'EA in caso di inadempimento. Il personale dell'IA è riportato in un elenco, periodicamente aggiornato (secondo schema possibile oggetto di allegato al CdS). L'inadempimento degli obblighi previsti (compresa la clausola sociale) in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto e deve prevedere apposite e congrue penali e clausole risolutive.	
	Altre clausole previste dalla normativa	Esempio: Codice Etico, Riservatezza, Sistemi di gestione della qualità aziendale, dell'ambiente, della salute e sicurezza del lavoro (eventuali certificazioni).	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
0 - Premesse	Premesse	Presupposti normativi e giuridici e regolamentari del CdS.	
1 - contenuti tecnico operativi	Oggetto	Descrizione dei servizi, delle attività a essi connesse e strumentali e dell'ambito territoriale di applicazione con rimando al Programma di esercizio. Esplicita indicazione dell'eventuale diritto di esclusiva, delle modalità di finanziamento, con particolare riferimento alle modalità di riscossione dei proventi da traffico (gestione gross cost vs. net cost), ai sensi di quanto in materia disposto dalla delibera 48/2017. Possono essere allegate le risultanze degli studi compiuti per la definizione dei servizi in affidamento, quali ad esempio: i flussi di passeggeri per direttrice, le reti di trasporto e relative interconnessione (grafi), ecc.	Delibera ART 48/2017
	Durata	La durata è individuata, nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento (art. 4, par. 3 e 4, e art. 5, par. 3bis, 4ter e 6, del regolamento (CE) 1370/2007; art. 18, comma 1, del d.lgs. 422/1997,) in relazione a: - i rischi allocati alle parti contrattuali (cfr. matrice dei rischi); - gli investimenti previsti dal CdS, al fine di consentirne il recupero in funzione delle relative modalità di ammortamento adottate (cfr. PEF); - l'esigenza di limitare il più possibile l'estensione del CdS, escludendo vantaggi ingiustificati all'affidatario e massimizzando i potenziali benefici di natura economica e tecnologica derivanti dal confronto concorrenziale. La durata tiene inoltre conto di eventuali disposizioni in materia di cui a leggi regionali vigenti.	
	Proroga	La possibilità di proroga è individuata nel rispetto dei termini massimi previsti dall'art. 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007), specificando il termine finale di cessazione della stessa. La possibilità di estensione della durata del CdS, in caso di provvedimento di emergenza finalizzato a garantire la continuità di servizio, non può essere superiore a 2 anni (art. 5, par. 5 del regolamento (CE) 1370/2007) e deve essere motivata nell'ambito della relazione ex art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012.	
	Programma di Esercizio	Il programma di esercizio, possibile oggetto di specifico allegato al CdS e ivi richiamato, descrive almeno linee, periodicità, orari e fermate obbligatorie, produzione chilometrica annua, posti offerti, posti offerti*km, tipologia materiale rotabile impiegato in linea (caratteristiche generali). L'EA definisce nel CdS le modalità di autorizzazione e comunicazione al pubblico del programma di esercizio preventivamente alla sua adozione (cfr. "Trasparenza e Piano di Accesso al Dato").	
	Modifiche temporanee al servizio o soppressioni	Possibili cause di interruzione/modifica temporanea del servizio, disciplinandone ove possibile le modalità di gestione. Nel caso di modifiche temporanee (durata massima da definire), definizione dell'informativa immediata ai referenti del contratto stesso e agli utenti. In caso di soppressioni, previsione di un servizio sostitutivo da effettuarsi entro un determinato periodo di tempo.	
	Modifiche permanenti	Definizione delle condizioni al cui verificarsi, ferma restando la verifica dell'equilibrio economico del CdS, si rende necessaria una revisione contrattuale e/o rinegoziazione delle clausole vigenti, con riferimento a parametri di natura quantitativa (programma di esercizio), qualitativa (prestazioni minime dell'IA) ed economica (PEF). Per ogni parametro, è definita la soglia di riferimento (franchigia): 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 tali soglie. 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. Definizione delle procedure e tempistiche per la richiesta di modifica del programma di esercizio da parte dell'IA. Tali procedure possono essere oggetto di allegato al CdS. Definizione delle condizioni e 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.	
	Parco mezzi e manutenzione	Caratteristiche del parco mezzi: tipologia, quantità, anzianità, sistemi in dotazione (wi-fi, videosorveglianza, indicatore fermata, ecc.), accessibilità PMR, classe ambientale, ecc. Programma di manutenzione programmata. L'onere per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, è a carico dell'IA, secondo gli standard qualitativi e di innovazione tecnologica definiti dall'EA, ove questi non ricorrano alla locazione senza conducente. Il parco veicolare può essere oggetto di allegato. I veicoli aventi più di 8 posti, alimentati a benzina o gasolio, devono possedere caratteristiche antinquinamento pari o superiori a Euro 2. Tutti i veicoli devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, nonché di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I mezzi immatricolati devono essere dotati di sistemi di bigliettazione elettronica. L'EA definisce nel CdS le informazioni che l'IA deve periodicamente trasmettere all'EA ai fini dell'aggiornamento del parco veicolare.	
	Rendicontazione dei servizi	Disciplina del sistema di monitoraggio del servizio svolto, con definizione di modalità, responsabilità e tempi di rilevazione, reportistica da produrre di natura economica, tecnico-gestionale, qualitativa. Il CdS disciplina le modalità di accesso da parte dell'EA al sistema informatico per il monitoraggio automatico. La rendicontazione deve consentire all'EA di determinare, con cadenza almeno trimestrale, il consuntivo delle corse effettivamente svolte dall'IA (come da relativa dichiarazione), identificando: - la differenza rispetto alle corse programmate, al netto di eventuali corse aggiuntive (autorizzate) e sopprese; - la differenza rispetto alle corse certificate dal sistema AVM (ove presente) - le prestazioni qualitative del servizio in termini almeno di regolarità e puntualità, sulla base di parametri di valutazione predefiniti dall'EA nel CdS (vd. anche sezione 3)	
	Obblighi del gestore alla scadenza del contratto	Obblighi del GU alla scadenza del periodo di vigenza contrattuale nei confronti dell'EA e/o dell'IA, tra cui obblighi informativi, messa a disposizione di asset strategici (es. materiale rotabile, beni immobili, paline di fermata, punti vendita, emettitrici), titolo di subentro (locazione o cessione della proprietà), condizioni operative di subentro dell'IA (es. titoli di viaggio emessi con validità oltre la data di subentro), eventuale clausola sociale. Certificazioni (di qualità, sicurezza, ambientali o altro tipo) che devono essere mantenute per i beni oggetto di subentro al termine dell'affidamento. Destinazione ed eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA , compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale. I beni strumentali allo svolgimento del servizio (in particolare se essenziali/indispensabili) possono essere oggetto di allegato, nel quale l'EA indica il valore di subentro di ciascun bene.	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
2 - contenuti economici	Corrispettivi	Corrispettivo riconosciuto dall'EA al IA, a fronte dell'erogazione di servizi connotati da OSP, determinato in modo da assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle parti. Disciplina del metodo di calcolo e di verifica periodica, almeno al termine di ogni periodo regolatorio.	Delibera ART 48/2017
	Modalità e tempi di pagamento	Modalità e tempistiche per il pagamento dei corrispettivi: composizione rate, saldo, rispetto degli standard di qualità, definizione penali e detrazioni.	
	Interessi di mora	Interessi da riconoscere in caso di ritardato pagamento. Gli interessi moratori nelle transazioni commerciali sono dovuti dal debitore per il ritardo nel pagamento del proprio debito (debitore in mora) sulla base di un contratto stipulato con un fornitore di beni o servizi.	
	Canoni ed altri costi di infrastruttura	In caso di beni/infrastrutture in locazione, disciplina di canoni e modalità di locazione, comprese le modalità di mantenimento in buono stato dei medesimi beni.	
	Politica tariffaria e misure antievasione	Quadro tariffario vigente, compresi eventuali aumenti concordati/deliberati/programmati, agevolazioni e riduzioni tariffarie per specifiche categorie di utenza; meccanismi di aggiornamento previsti; modalità aggiornamento delle tariffe; condizioni e modalità di ripartizione tariffaria in presenza di bigliettazione integrata. Tali informazioni possono essere oggetto di specifico allegato al CdS. Descrizione delle modalità di contrasto dell'evasione tariffaria e i relativi obiettivi di recupero. Definizione dell'organizzazione delle modalità e dei canali di vendita, oggetto di eventuale allegato.	
	Matrice dei rischi e misure di mitigazione	Matrice determinata dall'EA, contenente l'allocazione dei rischi tra le parti, nonché eventuali misure di mitigazione previste per attenuare l'impatto al verificarsi dell'evento cui è associato il rischio. Descrizione nel CdS e relativo (eventuale) allegato.	
	Obiettivi di efficacia e efficienza e meccanismi incentivanti	Obiettivi di miglioramento del servizio (economici, di sistema, di sostenibilità, ecc.) stabiliti dall'EA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantificabili, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del CdS; L'EA definisce inoltre il sistema di incentivi e penali legati al raggiungimento degli stessi obiettivi.	
	Equilibrio economico-finanziario e rimodulazione del PEF	Il Piano economico finanziario (PEF), oggetto di possibile allegato, deve dimostrare la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economico e sostenibilità finanziaria, nonché il rendimento per l'intero periodo di vigenza contrattuale. Il CdS prevede il processo di verifica ed eventuale rideterminazione dell'equilibrio economico-finanziario ad ogni periodo regolatorio, al fine di rilevare eventuali sovracompensazioni e sottocompensazioni e determinare le modalità di recupero delle sovracompensazioni, al netto dei meccanismi incentivanti e della revisione della politica tariffaria o del programma di esercizio in caso di sottocompensazioni. Termine individuato dall'EA per la predisposizione da parte della IA di un PEF aggiornato.	
	Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc..	Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile - Piano RMR (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica - Piano ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, Automatic Vehicle Monitoring, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc.), ove presenti, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 27, comma 11-quinquies, del d.l. 50/2017, tenendo conto degli eventuali investimenti attuati direttamente dall'EA (o da altri enti territoriali) in materiale rotabile messo a disposizione dell'IA, nonché degli eventuali investimenti previsti a carico dell'IA nell'ambito dell'attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile e/o ai sensi della procedura di affidamento (e.g. criteri di aggiudicazione e contenuti dell'offerta tecnica dell'IA). Rispetto del principio per il quale l'EA paga solo per gli investimenti realmente effettuati e non per quelli programmati. I Piani sono possibile oggetto di specifico allegato.	
	Altri ricavi	Disciplina della facoltà per l'affidatario di realizzare iniziative di valorizzazione commerciale del materiale rotabile, delle infrastrutture o altro, con riserva a favore dell'EA di spazi per divulgazione informazioni (es. promozione del territorio o con carattere di urgenza).	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
3 - contenuti qualitativi	Politica della qualità Carta dei Servizi e modalità di coinvolgimento degli utenti	Disciplina dell'obbligo dell'IA di redigere e pubblicizzare la "Carta della qualità dei servizi" (possibile schema allegato al CdS) d'intesa con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli standard di qualità e di quantità delle prestazioni erogate, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclami, osservazioni o proposte degli utenti e quelle per adire a vie riconciliative. L'EA monitora il rispetto dei parametri stabiliti nella Carta, mediante istituzione di una sessione (almeno) annuale di verifica con l'IA e le associazioni dei consumatori, nella quale si analizzano reclami, proposte ed osservazioni, identificando le modalità di modifica degli standard in maniera migliorativa (cfr. art. 2, comma 461, lettera a), della legge 244/2007).	
	Condizioni Minime di Qualità dei servizi (CMQ)	Fattori di qualità e relativi indicatori, disciplinando modi, responsabilità e tempi di rilevazione e definendo i livelli e le condizioni minime (CMQ), nonché le penali per mancato adempimento o le premialità. Ai sensi della delibera, le CMQ riguardano in particolare: - l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità); - l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza); - i canali di vendita (accessibilità commerciale), nel rispetto anche di quanto previsto dall'art. 1, comma 167, della legge 124/2017; - la pulizia dei veicoli; - sicurezza del viaggio e del viaggiatore (<i>infra</i>); - l'accessibilità, anche delle PMR. Le CMQ (e relative penali/premi) sono possibile oggetto di specifico allegato al CdS. Previsione che livelli qualitativi e quantitativi dei servizi siano sottoposti ad una valutazione periodica, ad intervalli coincidenti con i periodi regolatori. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri ed indicatori qualitativi e quantitativi del servizio erogato fissati nel CdS, da effettuarsi con la partecipazione delle associazioni dei consumatori. La condizione minima di “sicurezza del viaggio e del viaggiatore” è garantita dall'adozione di un “Piano Operativo di sicurezza e controlleria”, predisposto dall'IA e approvato dall'EA, con orizzonte programmatico proporzionale alla durata del CdS, che prevede specifici obiettivi di monitoraggio, con riferimento in particolare al contenimento degli eventi criminosi a bordo veicolo (atti di vandalismo, furti, borseggi, rapine, disturbi e molestie) e degli eventi incidentali dovuti a comportamenti dell'utente, del personale di bordo e di terra non corretti.	
	Diritti minimi degli utenti	Modalità di gestione dei reclami, con particolare riferimento ai diritti di rimborso o indennizzo da parte degli utenti, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 181/2011 (artt. 26 e 27), come riportate nella Carta dei servizi (vd. sopra), nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 244/2007 e all'art. 1, commi 168 e 169, della legge 124/2017. Disciplina degli obblighi dell'IA verso le persone a mobilità ridotta, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 181/2011.	
	Monitoraggio dei servizi	Modalità di monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficacia, dell'efficienza e di altre eventuali prestazioni di servizio pre-definiti dall'EA, inclusa la disciplina del conteggio passeggeri con modalità manuali o automatiche ai sensi dell'art 27 comma 11-ter del d.l. 50/2017. Modalità e cadenza delle operazioni di monitoraggio (in capo all'IA) e verifica (in capo all'EA). Il sistema di monitoraggio (indicatori) è possibile oggetto di specifico allegato al CdS.	
	Sistema dei premi e delle penalità - sistema di riduzione/mitigazione delle medesime	Sistema di premi e penali connesso agli adempimenti contrattuali, comprese le prestazioni di servizio minime (indicatori e raggiungimento dei livelli soglia-obiettivo fissati); possono essere stabilite modalità di mitigazione delle penali.	
	Comitato tecnico di gestione	Composizione: numero pari di rappresentanti dell'IA, tra cui il direttore o il responsabile dell'esercizio, e dello stesso EA, cui spetta la nomina del presidente del Comitato. Funzioni: assistenza alle parti nell'applicazione permanente del CdS, con particolare riferimento alle seguenti tematiche: a) adempimento delle clausole contrattuali; b) monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di prestazione definiti nel contratto medesimo; c) verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, compreso lo stato di attuazione degli eventuali investimenti previsti; d) prevenzione e soluzione delle controversie, compresa l'eventuale definizione delle penali applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto comunque già previsto e specificato nel CdS. Definizione delle modalità di funzionamento (e.g. convocazione delle riunioni, partecipazione dei rappresentanti e relativi oneri, poteri decisionali e attuativi, redazione e condivisione dei verbali), prevedendo la possibilità di avvalersi della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, nominati di comune accordo tra le parti.	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI REGOLATORI
4 - Clausole Generali	Subaffidamento e divieto di cessione	Elencazione dei servizi da subaffidare, definizione della procedura (autorizzazione da parte dell'EA) e fissazione della quota ammissibile (percentuale su importo contratto). Requisiti del subaffidatario. Eventuale divieto di cessione a Terzi del servizio affidato. L'EA definisce nel CdS le condizioni di subaffidamento, specificando che: - l'IA conserva la titolarità e la responsabilità del servizio ferroviario, sia nei confronti dell'EA sia nei confronti dell'utenza, fermo restando l'estraneità del EA al rapporto tra l'IA e l'Impresa subaffidataria; - l'Impresa subaffidataria garantisce il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti all'IA dal CdS; - le eventuali variazioni di produzione dell'Impresa subaffidataria rispetto al programma di esercizio sono valutate dell'EA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative mancate compensazioni); - le eventuali insufficienze in materia di qualità del servizio conseguite dall'Impresa subaffidataria sono valutate dal EA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative penalità).	
	Trasparenza e Piano di accesso al dato	Modalità di pubblicazione e utilizzo dei dati/informazioni, nel rispetto di uno specifico Piano di accesso al dato, possibile oggetto di allegato, definito attraverso la consultazione dei principali <i>stakeholders</i> (far cui le associazioni dei consumatori), che permetta la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati di gestione. La disponibilità dei dati (in formato editabile) è subordinata al rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale.	
	Controversie tra le parti	Individuazione del Foro competente e modalità per tentativo di conciliazione tra le parti.	
	Garanzie	Disciplina di cauzione e copertura assicurativa (tipologia e percentuale rispetto a valore annuo) prestata dall'IA a garanzia degli impegni assunti e del risarcimento di eventuali danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.	
	Penali per inadempienze contrattuali	Importi e modalità di pagamento delle penali in caso di mancata osservanza del contratto. Costituisce inadempienza contrattuale la mancata o parziale realizzazione di specifici progetti di rilevanza tecnica/economica e/o investimenti, proposti dall'IA in sede di gara e oggetto di valutazione (punteggio) nell'ambito dell'offerta tecnica. Al fine di assicurare il perseguimento degli obiettivi di gara, l'EA specifica nel CdS l'obbligo in capo all'IA di costituire apposite garanzie finanziarie, da incamerare a cura dell'EA in caso di mancata o parziale realizzazione di quanto proposto nelle relative modalità e tempistiche.	
	Modalità di risoluzione del contratto	Inadempimenti che, se non risolti nei tempi stabiliti, possono dare luogo alla risoluzione del CdS.	
	Gestione del personale	Obblighi dell'IA in merito alla presenza, requisiti, qualifica, norme comportamentali del personale addetto verso l'utenza, ai contratti di lavoro applicati (nazionale e integrativi), verifiche/azioni dell'EA in caso di inadempimento. Il personale dell'IA è riportato in un elenco, periodicamente aggiornato (secondo schema possibile oggetto di allegato al CdS). L'inadempimento degli obblighi previsti (compresa la clausola sociale) in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto e deve prevedere apposite e congrue penali e clausole risolutive.	
	Altre clausole previste dalla normativa	Esempio: Codice Etico, Riservatezza, Sistemi di gestione della qualità aziendale, dell'ambiente, della salute e sicurezza del lavoro (eventuali certificazioni).	

INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI
ai sensi degli articoli 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679 del 27 aprile 2016

Si informa che i dati personali acquisiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti (titolare del trattamento) saranno utilizzati per lo svolgimento delle attività a essa demandate dall'art. 37, comma 3, lettere b) e d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

Il trattamento dei dati è strettamente funzionale allo svolgimento di tali attività e sarà effettuato, anche tramite strumenti informatici, nei modi e nei limiti, anche temporali, necessari al perseguimento della suddetta finalità o comunque connessi all'esercizio dei propri pubblici poteri, ivi incluse finalità di archiviazione, ricerca storica e analisi per scopi statistici.

I dati potranno essere comunicati a soggetti pubblici sulla base delle disposizioni di legge o regolamento e a coloro che vi abbiano interesse in applicazione della disciplina sull'accesso ai documenti amministrativi. I medesimi dati potranno essere diffusi sul sito istituzionale dell'Autorità (www.autorita-trasporti.it) nei limiti consentiti dalla normativa vigente.

L'interessato può esercitare i diritti di cui agli articoli 15 e ss. del Regolamento (UE) 2016/679/UE del 27 aprile 2016, rivolgendo un'istanza all'Autorità di regolazione dei trasporti (Via Nizza n. 230 - 10126 Torino; pec: pec@pec.autorita-trasporti.it). In particolare, l'interessato ha diritto di chiedere, nei casi previsti, l'accesso ai propri dati personali e la rettifica o la cancellazione degli stessi o la limitazione del trattamento; nonché di opporsi per motivi legittimi al trattamento dei dati personali che lo riguardano.

Il Responsabile della protezione dati è contattabile all'indirizzo privacy@autorita-trasporti.it.

L'interessato che ritenga che il trattamento dei propri dati personali avvenga in violazione di quanto previsto dal Regolamento (UE) 2016/679/UE ha il diritto di proporre reclamo al Garante per la protezione dei dati personali, quale autorità di controllo, o di adire le opportune sedi giudiziarie.

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE				
CONTO ECONOMICO - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO				
IMPRESA		Totale da Contratto/i di Servizio TPL	Altre attività commerciali non OSP	TOTALE
ANNO				
1.1	Ricavi da servizi di trasporto			
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL			
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche			
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)			
1	Totale RICAVI			
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			
2.2	Costi per servizi di terzi			
2.3	Costi per godimento beni di terzi			
2.4	Costo del personale			
2.5	Oneri diversi			
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)			
2	Totale COSTI*			
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)			
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati			
4.2	Altri ammortamenti			
4.3	Svalutazioni			
4.4	Accantonamenti			
4	Voci senza manifestazione finanziaria			
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE									
CONTO ECONOMICO - SCHEMA SEMPLIFICATO									
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE							
IMPRESA		Trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO						Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO		AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)		
1.1	Ricavi da traffico								
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL								
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche								
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)								
1	Totale RICAVI								
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci								
2.2	Costi per servizi di terzi								
2.3	Costi per godimento beni di terzi								
2.4	Costo del personale								
2.5	Oneri diversi								
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)								
2	Totale COSTI*								
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)								
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati								
4.2	Altri ammortamenti								
4.3	Svalutazioni								
4.4	Accantonamenti								
4	Voci senza manifestazione finanziaria								
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)								

* L'IA ripartisce i soli ricavi sulla base delle entrate effettive e alloca i costi in base alle percentuali di ripartizione dei primi (driver automatico unico), venendo meno di conseguenza la necessità di implementare sistemi di contabilità analitica di particolare complessità, in relazione alle dimensioni aziendali delle stesse IA soggette alla Co.Reg. semplificata.

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE										
CONTO ECONOMICO - SCHEMA ORDINARIO										
CONTRATTO DI SERVIZIO				ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA				Trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO				Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE	
ANNO				AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM			METROPOLITANA
1.1	Ricavi da traffico									
1.1.1	di cui: ricavi da vendita biglietti aziendali									
1.1.2	di cui: ricavi da vendita abbonamenti aziendali									
1.1.3	di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio integrati									
1.1.4	di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie									
1.1.5	di cui: altro									
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL									
1.2.1	di cui: per remunerazione servizio di trasporto									
1.2.2	di cui: per gestione infrastruttura									
1.2.3	di cui: per monitoraggio livelli di servizio ex art. 2, co. 461, L. 244/2007									
1.2.4	di cui: altro									
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche									
1.3.1	di cui: per oneri CCNL, indennità malattia, ecc.									
1.3.2	di cui: a destinazione vincolata (manutenzione rotabili, sicurezza, ecc.)									
1.3.3	di cui: altro									
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)									
1.4.1	di cui: per locazioni immobiliari a terzi per fini commerciali									
1.4.2	di cui: per affitto a terzi di spazi pubblicitari									
1.4.3	di cui: per attività di marketing (vendita gadget, libri...)									
1.4.4	di cui: per sfruttamenti commerciali atipici (ristorazione itinerante...)									
1.4.5	di cui: per noleggio a terzi di materiale rotabile									
1.4.6	di cui: altro (sanzioni utenti...)									
1	Totale RICAVI									
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci									
2.1.1	di cui: carburante e altre spese di trazione									
2.1.2	di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile									
2.1.3	di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura									
2.1.4	di cui: altro									
2.2	Costi per servizi di terzi									
2.2.1	di cui: per canoni di accesso e utilizzo infrastruttura									
2.2.2	di cui: per manutenzione del materiale rotabile									
2.2.3	di cui: per manutenzione dell'infrastruttura									

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE									
CONTO ECONOMICO - SCHEMA ORDINARIO									
CONTRATTO DI SERVIZIO			ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA			Trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO					Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO			AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA		
2.2.4	di cui: per polizze assicurative (RCA, RCT, incendio e furto...)								
2.2.5	di cui: per utenze (acqua/fogna, elettricità, telefonia...)								
2.2.6	di cui: per prestazioni professionali (studi legali, studi tecnici...)								
2.2.7	di cui: per servizi informatici								
2.2.8	di cui: altro								
2.3	Costi per godimento beni di terzi								
2.3.1	di cui: per locazioni immobiliari								
2.3.2	di cui: per noleggio/leasing di materiale rotabile								
2.3.3	di cui: altro								
2.4	Costo del personale								
2.4.1	di cui: addetti alla guida e movimento								
2.4.2	di cui: addetti alla vendita e controllo biglietti								
2.4.3	di cui: addetti alla manutenzione (incluso pulizie)								
2.4.4	di cui: altri addetti (amministrazione, sistemi informativi...)								
2.5	Oneri diversi								
2.5.1	di cui: per indennizzi/rimborsi corrisposti agli utenti								
2.5.2	di cui: per sanzioni o penali, in applicazione del CdS								
2.5.3	di cui: altro (IMU...)								
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)								
2	Totale COSTI								
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)								
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati								
4.1.1	di cui: per materiale rotabile								
4.1.2	di cui: per infrastruttura								
4.1.3	di cui: per investimenti immobiliari								
4.1.4	di cui: altro								
4.2	Altri ammortamenti								
4.2	Svalutazioni e perdite (riprese) di valore								
4.3	Accantonamenti								
4	Voci senza manifestazione finanziaria								
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)								

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE				
STATO PATRIMONIALE - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO				
IMPRESA		Totale da Contratto/i di Servizio TPL	Altre attività commerciali non OSP	TOTALE
ANNO				
	ATTIVITA'			
1.1	Immobilizzazioni materiali			
1.2	Immobilizzazioni immateriali			
1.3	Immobilizzazioni finanziarie			
1.4	Altre attività non correnti			
1	Totale attività NON CORRENTI			
2.1	Attivo circolante			
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			
2.3	Altre attività correnti			
2	Totale attività CORRENTI			
3	Ratei e risconti attivi			
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'			
	PASSIVITA'			
5.1	Fondi per rischi e oneri			
5.2	TFR e altri benefici ai dipendenti			
5.3	Finanziamenti a medio/lungo termine			
5.4	Debiti operativi a medio/lungo termine			
5.5	Altre passività non correnti			
5	Totale passività NON CORRENTI			
6.1	Finanziamenti a b/t e quota corrente finanziamenti m/l			
6.2	Debiti operativi a breve termine			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

STATO PATRIMONIALE - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO

IMPRESA			Totale da Contratto/i di Servizio TPL	Altre attività commerciali non OSP	TOTALE
ANNO					
6.3	Altre passività correnti				
6	Totale passività CORRENTI				
7	Ratei e risconti passivi				
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'				

9 = 4 - 8	CAPITALE IMPIEGATO			
9.1	di cui: capitale sociale			
9.2	di cui: riserve			
9.3	di cui: utili (perdite) portati a nuovo			
9.4	di cui: risultato di esercizio			
9.5	di cui: altro			
10 = 9	PATRIMONIO NETTO			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE				
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA SEMPLIFICATO				
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi di trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO	Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO				
	ATTIVITA'			
1.1	Immobilizzazioni materiali			
1.2	Immobilizzazioni immateriali			
1.3	Immobilizzazioni finanziarie			
1.4	Altre attività non correnti			
1	Totale attività NON CORRENTI			
2.1	Attivo circolante			
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			
2.3	Altre attività correnti			
2	Totale attività CORRENTI			
3	Ratei e risconti attivi			
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'			
	PASSIVITA'			
5.1	Fondi per rischi e oneri			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE				
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA SEMPLIFICATO				
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi di trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO	Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO				
5.2	TFR e altri benefici ai dipendenti			
5.3	Finanziamenti a medio/lungo termine			
5.4	Debiti operativi a medio/lungo termine			
5.5	Altre passività non correnti			
5	Totale passività NON CORRENTI			
6.1	Finanziamenti a b/t e quota corrente finanziamenti m/l			
6.2	Debiti operativi a breve termine			
6.3	Altre passività correnti			
6	Totale passività CORRENTI			
7	Ratei e risconti passivi			
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'			
9 = 4 - 8	CAPITALE IMPIEGATO			
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2 + 1.3)			
12	Capitale circolante netto (2.1 - 6.1 - 6.2)			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE				
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA SEMPLIFICATO				
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi di trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO	Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO				
13	Poste rettificative (5.1 + 5.2)			
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro			
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14			
	WACC per la remunerazione del CIN regolatorio			

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

STATO PATRIMONIALE - SCHEMA ORDINARIO

CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA		Trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO						Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio
ANNO		AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	TOTALE

	ATTIVITA'							
1.1	Immobilizzazioni materiali							
1.1.1	<i>di cui: per materiale rotabile</i>							
1.1.2	<i>di cui: per infrastruttura</i>							
1.1.3	<i>di cui: per investimenti immobiliari</i>							
1.1.4	<i>di cui: altro</i>							
1.2	Immobilizzazioni immateriali							
1.2.1	<i>di cui: per brevetti, licenze e marchi</i>							
1.2.2	<i>di cui: per avviamento</i>							
1.2.3	<i>di cui: altro</i>							
1.3	Immobilizzazioni finanziarie							
1.3.1	<i>di cui: per partecipazioni societarie</i>							
1.3.2	<i>di cui: per attività finanziarie a medio/lungo termine</i>							
1.3.3	<i>di cui: per crediti commerciali non correnti</i>							
1.3.4	<i>di cui: altro</i>							
1.4	Altre attività non correnti							
1	Totale attività NON CORRENTI							
2.1	Attivo circolante							
2.1.1	<i>di cui: per rimanenze</i>							
2.1.2	<i>di cui: per attività finanziarie a breve termine</i>							
2.1.3	<i>di cui: per crediti commerciali correnti</i>							
2.1.4	<i>di cui: per crediti tributari e previdenziali</i>							
2.1.5	<i>di cui: altro</i>							
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti							
2.3	Altre attività correnti							
2	Totale attività CORRENTI							
3	Ratei e risconti attivi							
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'							

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE									
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA ORDINARIO									
CONTRATTO DI SERVIZIO			ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA			Trasporto di persone con OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO					Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio	TOTALE
ANNO			AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA		
	PASSIVITA'								
5.1	Fondi per rischi e oneri								
5.2	TFR e altri benefici ai dipendenti								
5.3	Finanziamenti a medio/lungo termine								
5.3.1	di cui: per mutui e obbligazioni								
5.3.2	di cui: altro								
5.4	Debiti operativi a medio/lungo termine								
5.4.1	di cui: per debiti commerciali non correnti								
5.4.2	di cui: altro								
5.5	Altre passività non correnti								
5	Totale passività NON CORRENTI								
6.1	Finanziamenti a b/t e quota corrente finanziamenti m/l								
6.2	Debiti operativi a breve termine								
6.2.1	di cui: per debiti commerciali correnti								
6.2.2	di cui: per debiti tributari e previdenziali								
6.2.3	di cui: altro								
6.3	Altre passività correnti								
6	Totale passività CORRENTI								
7	Ratei e risconti passivi								
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'								
9 = 4 - 8	CAPITALE IMPIEGATO								
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2 + 1.3)								
12	Capitale circolante netto (2.1 - 6.1 - 6.2)								
13	Poste rettificative (5.1 + 5.2)								
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro								
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14								
	WACC per la remunerazione del CIN regolatorio								

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE									
DATI TECNICI dei servizi TPL									
CONTRATTO DI SERVIZIO			ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA								ANNO	
#		Unità di misura	AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI
1	Dati generali								
1.1	Modalità di trasporto previste dal contratto di servizio	si/no							
1.2	Estensione della rete stradale, ferroviaria, navigabile	km							
1.3	Fermate totali	nr.							
	di cui: fermate attrezzate (tettoia, posti a sedere...)	nr.							
	di cui: fermate dotate di display informativi	nr.							
1.4	Depositi (incluse le officine)	nr.							
1.5	Superficie totale dei depositi	mq							
	di cui: superficie scoperta	mq							
2	Parco rotabili								
2.1	Bus a 2 assi (1 modulo)	nr.							
2.2	Bus a 3 assi (1 modulo)	nr.							
2.3	Bus snodato a 3 assi (2 moduli)	nr.							
2.4	Bus a 2 assi + rimorchio a 2 assi (2 moduli)	nr.							
2.5	Età media vetture autobus/filobus	anni							
2.6	Tram a 1 cassa	nr.							
2.7	Tram a 2 casse	nr.							
2.8	Tram con 3 o più casse	nr.							
2.9	Età media vetture tram	anni							
2.10	Metropolitana a 1 vettura	nr.							
2.11	Metropolitana a 2 vetture	nr.							
2.12	Metropolitana a 3 vetture	nr.							
2.13	Metropolitana a 4 o più vetture	nr.							
2.14	Età media vetture metropolitana	anni							
2.15	Altro	nr.							

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE									
DATI TECNICI dei servizi TPL									
CONTRATTO DI SERVIZIO			ENTE AFFIDANTE						
IMPRESA								ANNO	
#		Unità di misura	AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI
3	Caratteristiche del servizio								
3.1	Totale addetti	nr.							
	di cui: addetti alla guida e al movimento	nr.							
	di cui: addetti alla manutenzione	nr.							
	di cui: addetti ad altre mansioni	nr.							
3.2	Passeggeri trasportati	nr.							
3.3	Produzione servizio (escluso affidamenti a terzi)	vetture*km							
3.4	Produzione servizio tramite affidamenti a terzi	vetture*km							
3.5	Indicatore di domanda	pax*km							
3.6	Indicatore di offerta	posti*km							
3.7	Velocità commerciale (a consuntivo)	km/h							
3.8	Totale titoli di viaggio venduti	nr.							
	di cui: biglietti aziendali singoli e giornalieri	nr.							
	di cui: abbonamenti aziendali settimanali e mensili	nr.							
	di cui: abbonamenti aziendali annuali	nr.							
	di cui: titoli di viaggio integrati	nr.							
3.9	Consumo carburante*	TEP							
3.10	Consumo energia elettrica	kWh							

* Si riportano le equivalenze fissate dalla circolare MISE del 18/12/2014:
 Gasolio 1 tonnellata = 1,017 TEP
 GPL 1 tonnellata = 1,099 TEP
 Benzina 1 tonnellata = 0,88 TEP
 Metano 1 metro cubo = 0,82 TEP

<i>Elenco del personale in servizio</i>	<i>CdS 1</i>			<i>CdS 2</i>			<i>CdS x</i>		
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>...</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>...</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>...</i>
Nr. matricola									
Data di assunzione									
Sede di lavoro									
Categoria di attività									
Livello professionale/area professionale									
Figura professionale/qualifica									
Eventuali inidoneità									
Abilitazioni possedute									
Parametro/posizione retributiva									
Tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro)									
Tempo pieno/parziale (indicare percentuale)									
Scadenza (se applicabile)									
Trattamento economico: costo complessivo annuo									
Ore anno servizio effettivo									

MATRICE DEI RISCHI - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE

Identificazione del rischio ⁽¹⁾			Allocazione (2)		Risk Assessmen t (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA				
Operativo ⁽⁵⁾	Domanda	Contrazione della domanda di servizio (6)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Surplus programmatorio (7)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatorio (8)	X					Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X				Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X				Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X					Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X					
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X					Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X				Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X				Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X					Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X					Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socio-ambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X				Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X					Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

- (1) Il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.
- (2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante;
IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario.
- (3) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.
- (4) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione, come descritto nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e nel CdS di riferimento).
- (5) Cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domando o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico ").
- (6) Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica); in caso di contratti *gross cost* tale rischio permane in capo all'EA.
- (7) Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva.
- (8) Sottodimensionamento dell'offerta programmata dall'EA, in relazione alla domanda effettiva.
- (9) A titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVM e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/a bordo, *performance* infrastrutturale (con possibili ricadute sulla velocità commerciale delle linee, rispetto a quanto previsto dal CdS).
- (10) A titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni.

Schema 1 - Conto Economico Regulatorio

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete *).

Schema 1 - Conto Economico Regulatorio		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Ricavi da traffico				
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio				
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP				
2	Effetti positivi di rete indotti *				
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
3.b	Costi per servizi di terzi				
3.c	Costi per godimento beni di terzi				
3.d	Costo del personale				
3.d.i	di cui: personale operativo **				
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
3.f	Oneri diversi di gestione				
3	Totale costi operativi ***				
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)				
5	Totale ammortamenti				
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)				
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP ****				

Note:

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

** Per i servizi di trasporto su strada si intendono gli addetti al servizio di guida e circolazione; per i servizi di trasporto ferroviari regionali si intendono gli addetti al servizio di manovra, condotta e scorta.

*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati. al netto dei costi capitalizzati.

**** In relazione agli accantonamenti e rischi [voce A12) -A13)], sono rilevanti ai fini della contabilizzazione dei costi operativi solo gli utilizzi dei relativi fondi di cui alla voce del Passivo B4) dello Stato Patrimoniale di cui all'art. 2424 del codice civile.

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regulatorio

L'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regulatorio su cui applicare il WACC per il calcolo dell'utile ragionevole.

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regulatorio		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Immobilizzazioni immateriali				
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria				
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)</i>				
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario</i>				
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato *</i>				
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>				
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>				
1	Totale immobilizzazioni				
2.a	Rimanenze				
2.b	Crediti				
2.b.i	<i>di cui: commerciali **</i>				
2.b.ii	<i>di cui: altri crediti</i>				
2	Totale attivo circolante				
3.a	Debiti				
3.a.i	<i>di cui: debiti verso fornitori</i>				
3	Totale debiti				
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regulatorio				

Note:

* Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16 (da indicare separatamente).

** In coerenza con altri provvedimenti dell'Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato

L'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile.

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N	Rif. incorciati
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP					Schema 1
B	Effetti positivi di rete indotti *					Schema 1
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE					
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP					Schema 1: 3+5
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio					Schema 2: 4
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)					Valore ART
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)					
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE					
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)					
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE					
M	VAN L		=VAN(F; L: Anno 1 - Anno N)			
N	VAN H		=VAN(F; H: Anno 1 - Anno N)			
O	VAN I		=VAN(F; I: Anno 1 - Anno N)			
P	COMPENSAZIONE COSTANTE		=RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF			
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE					
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO						
G	M = N		=SE(M = N; "SI"; "NO")			
H	VAN Q = 0		=SE(VAN(F; Q: Anno 1 - Anno N)=0; "SI"; "NO")			
I	WACC = TIR					

Note:

** Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

** Condizione di equilibrio:

G) il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC

Conseguentemente, il valore attuale netto (VAN) dei RICAVI deve risultare pari al valore attuale netto (VAN) dei COSTI.

H) Il valore attuale netto (VAN) delle poste figurative deve risultare pari a zero (da verificarsi in caso di compensazione costante).

I) Il Tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto (CIN) corrisponde, in fase di elaborazione del piano, con il Tasso Interno di rendimento (TIR) dei flussi operativi pre-tax (WACC=TIR).

Schema 4 - Rendiconto Finanziario

L'obiettivo dello schema 4 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.

Schema 4 - Rendiconto Finanziario		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Incassi da tariffa				
1.b	Incassi da corrispettivo				
1.c	Altri incassi				
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo				
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi				
1.f	Pagamenti al personale				
1.g	Altri pagamenti				
1.h	Imposte pagate sul reddito				
1	Flusso di cassa dell'attività operativa				
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali				
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali				
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali				
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali				
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento				
3.a	Incremento mezzi di terzi				
3.b	Decremento mezzi di terzi				
3.c	Incremento mezzi propri				
3.d	Decremento mezzi propri				
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria				
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità Liquide				

Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF

1. Caratteristiche e finalità degli schemi di PEF

Nel caso di affidamenti diretti o *in house*, il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del contratto di servizio (CdS) da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento. Per gli affidamenti con gara, il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare il citato equilibrio economico-finanziario del CdS e consentire altresì il confronto con le offerte presentate da ciascun partecipante alla gara (PG). In fase di esecuzione del CdS, il PEF simulato costituisce, per l'EA, uno strumento di monitoraggio della gestione dell'affidamento, inclusi i miglioramenti dell'efficienza e dell'efficacia del servizio. Con l'utilizzo del PEF di gara, redatto secondo le istruzioni fornite dall'EA basate sulle presenti Indicazioni metodologiche, ciascun PG dimostra la sostenibilità economica-finanziaria della propria offerta, la solidità finanziaria in caso di realizzazione di investimenti nonché fornisce l'indicazione delle relative modalità di finanziamento.

Gli Schemi 1-3 ("Conto Economico Regolatorio", "Stato Patrimoniale Regolatorio", "Piano Finanziario Regolatorio Simulato", rispettivamente) sono utilizzati sia dall'EA per la definizione del corrispettivo a base d'asta, sia dal PG per il calcolo dell'offerta economica; quest'ultimo utilizza altresì lo Schema 4 ("Rendiconto Finanziario Regolatorio"). Gli schemi 1-3 costituiscono il PEF simulato, mentre gli schemi 1-4 compongono il PEF di gara. Tali schemi sono articolati per tutti gli anni di durata dell'affidamento, per ciascun lotto di affidamento e per ciascuna modalità di trasporto, in coerenza con quanto indicato alla Misura 22, punto 5¹. La finalità dello Schema 1 è quella di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete²). Lo Schema 2 ha l'obiettivo di determinare il capitale investito netto (CIN) regolatorio su cui applicare il WACC, fornito dall'Autorità, per il calcolo dell'utile ragionevole. La finalità dello Schema 3 è la determinazione dell'effetto finanziario netto derivante da entrate e uscite riconducibili alle voci di costo e di ricavo. Infine, lo Schema 4, in capo al PG, ha la finalità di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria nel periodo di vigenza del CdS, in particolare in caso di realizzazione di investimenti.

2. Modalità di redazione del PEF

Fase 1 – Le voci di costo

L'individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento degli obblighi definiti nel CdS in base a quanto indicato nell'art. 4, par. 1, lett. c) del reg. n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

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

¹ In relazione ai servizi ferroviari, ove l'oggetto dell'affidamento non competitivo comprendesse lo svolgimento temporaneo dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari fino all'affidamento degli stessi con procedure a evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 34-*octies* del d.l. 179/2012, alla luce dei principi di trasparenza e efficienza sottostanti la Misura 14 e l'intero Titolo II, comprensivo delle Misure di contabilità regolatoria, è necessario anche in tal caso presentare un PEF distinto.

² Si rimanda al p. 2, par. 2 dell'Allegato al Regolamento n. 1370/2007 nonché agli orientamenti interpretativi dello stesso (§§ 2.4.1 e 2.4.2).

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

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (al netto di B11);
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e svalutazioni (limitatamente agli ammortamenti, voci B10) a) e b));
- B11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B12) accantonamenti per rischi (limitatamente alla quota di utilizzo dei relativi fondi se pertinenti);
- B13) altri accantonamenti (limitatamente alla quota di utilizzo dei relativi fondi);
- B14) oneri diversi di gestione.

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS/IAFR procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1:

- Materie prime sussidiarie e di consumo;
- Costi del personale;
- Altri costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione);
- Ammortamenti;
- Accantonamenti e svalutazioni.

I costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli OSP del CdS e, in caso di costi afferenti a funzioni comuni, alla parte adeguata dei costi condivisi allocata in base a specifici *driver* di riferimento³. Utilizzando a) intervalli di valore delle voci di costo di "un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste"⁴ o, in loro assenza, b) valori di appropriati *benchmark* nazionali o internazionali, i costi sono stimati per tutta la durata dell'affidamento in modo da riflettere un regime di recupero di efficienza progressivo nel tempo. In riferimento alla scelta dei *benchmark*, il modello di costo standard di cui al DM 157/2018 può essere utilizzato per desumere molti dei valori delle voci di costo del PEF, secondo quanto indicato dalle Misure 14 e 15 che, a loro volta, richiamano il testo del d.m. 157/2018. In relazione ai soli servizi ferroviari, lo sviluppo del PEF durante il periodo di affidamento e per i vari periodi regolatori deve tener conto della Delibera 120/2018 con riferimento ai parametri di recupero di efficienza per il solo costo operativo per treno-km⁵.

Le voci di costo sono indicate tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per l'intera durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nel Documento di Economia e Finanza.

Sebbene costituiscano oneri "passanti", i costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria sono stimati moltiplicando il costo chilometrico, come desumibile dai dati forniti dal gestore dell'infrastruttura, per le corrispondenti produzioni chilometriche. A ciò, si aggiunge la stima del costo per l'accesso agli impianti di manutenzione e depositi per il materiale rotabile, sulla base di appropriati *benchmark* di mercato o evidenze della storia aziendale.

L'utile ragionevole si calcola applicando al CIN Regolatorio il WACC; quest'ultimo contiene al suo interno una componente rappresentativa degli oneri finanziari e delle imposte essendo calcolato al lordo delle stesse.

Fase 2 – Le voci di ricavo e gli effetti di rete

³ Individuazione dei *driver* per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità. Per i servizi ferroviari, si rinvia alla Delibera 120/2018, e per i servizi su strada si veda la Misura 12 del presente atto di regolazione.

⁴ Trattasi del riferimento al IV criterio della "Sentenza Altmark" (Causa C-80-00) della Corte di Giustizia.

⁵ Il principio di efficienza dei costi principio costituisce, altresì, riferimento giuscontabile imprescindibile delle amministrazioni pubbliche nelle attività di contrattazione con i terzi.

Ai fini della valorizzazione delle voci di ricavo nei PEF, si valutano le diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento. La stima dei ricavi da traffico (di cui alla voce A1) del conto economico del bilancio dell'art. 2425 del CC) è condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati, nonché alle azioni del gestore volte a contrastare il fenomeno dell'evasione/elusione⁶. Pertanto, devono essere esplicitate le ipotesi di scenario in base alle quali si prevede l'evoluzione del numero di passeggeri per tutto il periodo di affidamento e la variazione dei ricavi sulla base delle ipotesi tariffarie assunte. Inoltre, in aggiunta alle voci riconducibili ad attività quali, ad esempio, vendita di spazi pubblicitari e vendita di cibi e bevande (di cui alla voce di costo A5) di cui all'art. 2425 del CC), vanno considerati anche gli eventuali *"effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)"*.

Fase 3 – L'attivo e il passivo

Compilando lo Schema 2 finalizzato alla determinazione del CIN Regolatorio, quale componente essenziale ai fini del calcolo dell'utile ragionevole, si aggiunge un utile ragionevole che tiene conto *"dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica"* (Allegato al reg. n. 1370/2007). Rilevano le voci di stato patrimoniale del bilancio (art. 2424 del CC), quali, per l'Attivo, le voci "BI) Immobilizzazioni immateriali", "BII) Immobilizzazioni materiali", "CI) Rimanenze", e "CII) Crediti"; e per il Passivo la voce "D) Debiti". Lo Schema 2 prevede la disaggregazione della voce dell'Attivo "BII) Immobilizzazioni materiali" in "di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)" (voce BII) 1)), "di cui: impianti e macchinario" (voce BII) 2)), e "di cui: attrezzature industriali e commerciali" (voce BII) 3)). Analogamente, anche per la voce dell'Attivo "CII) Crediti" sono previste due sotto-voci "di cui: commerciali" (voce CII) 1))⁷, e "di cui: altri crediti" (voce CII) 5-quater)). Infine, la sotto-voce del Passivo "D) Debiti" corrisponde a "debiti verso fornitori" di cui alla voce D7).

Fase 4 – Flussi di cassa

Nel rendiconto finanziario devono risultare, *"l'ammontare e la composizione delle disponibilità liquide [...] e i flussi finanziari dell'esercizio derivanti dall'attività operativa, da quella di investimento, da quella di finanziamento, ivi comprese, le operazioni con soci"* (art. 2425-ter del CC) che nel caso del PEF di gara saranno rilevati per evidenziare le variazioni nel corso dell'intero periodo contrattuale. Tenuto conto delle finalità e delle modalità di redazione del PEF di gara, con riferimento alla determinazione del risultato d'esercizio attraverso l'applicazione del WACC, si è scelto il "metodo diretto" che appare maggiormente adeguato alle valutazioni richieste ai PG in sede di presentazione dell'offerta (principi contabili OIC n. 10).

3. Lettura modulare degli schemi di PEF

Predisponendo lo Schema 1 secondo quanto previsto nelle Fasi 1 e 2, §3 delle Indicazioni metodologiche, le voci di costo relative alla gestione caratteristica per l'assolvimento degli OSP, corrispondono alla somma di *"3: Totale costi operativi"*, e *"5: Totale ammortamenti"*. Al fine della determinazione dell'utile ragionevole, in esito alla compilazione dello Schema 2 secondo quanto previsto nella Fase 3, §3, il CIN è identificato dalla voce *"4: Capitale Investito Netto Regolatorio"*. La determinazione della compensazione avviene con lo Schema 3, in quanto rileva l'aspetto finanziario relativo alle voci calcolate con l'utilizzo degli Schemi 1 e 2, con riferimento alle seguenti voci: A) quota di costi operativi non coperti dai ricavi per l'assolvimento degli OSP (*"D: Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP"*), corrispondente alla somma di *"3: Totale costi operativi"* e *"5: Totale ammortamenti"*; B) quota di ricavi generati dall'adempimento degli OSP (*"1: Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP"*) ed eventuali *"2: Effetti positivi di rete indotti"*; e C) il

⁶ L'EA può prevedere altresì una compensazione a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie per specifiche categorie di utenza, da includere nella voce *"1.a Ricavi da traffico"* (Schema 1).

⁷ In coerenza con la prassi regolatoria dell'Autorità, tali crediti sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi di cui alle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1.

CIN Regulatorio (“4: *Capitale Investito Netto Regulatorio*”), che moltiplicato per il WACC determina l’utile ragionevole (G: *Remunerazione del capitale investito*”. Al fine di garantire l’equilibrio economico-finanziario del CdS, tenuto conto dell’allocazione dei rischi e nell’ottica di perseguire l’efficienza delle gestioni e la riduzione della spesa pubblica, le voci dello Schema 3 determinano la compensazione per l’assolvimento degli OSP di cui alla voce “I: *Effetto Finanziario Netto*”, nel caso di determinazione di una rata variabile della compensazione; o “P: *Compensazione costante*”, nel caso di rata costante⁸, verificando altresì l’economicità del corrispettivo posto a base d’asta con il rispetto delle condizioni di equilibrio economico di cui alle note dello Schema 3. In aggiunta, nel determinare la base d’asta, l’EA tiene conto di ulteriori corrispettivi non legati all’assolvimento degli OSP⁹.

4. Valori dal PEF, del costo standard (DM 157/2018) e parametri di efficienza (delibera ART n. 120/2018)

L’art. 27, comma 8-bis del d.l. n. 50/2017 prevede che i “costi standard [...] sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d’asta, [...], con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell’efficienza del settore.” (sottolineatura aggiunta). Ne deriva che, il costo standard non debba essere applicato *tout court* dall’EA, ma adattato, sulla base di comprovate ed oggettive evidenze, alla specificità dei servizi oggetto di affidamento, nonché agli obiettivi di efficientamento che l’ente si propone, come peraltro rilevato anche nella sentenza del TAR Lazio n. 2732/2019 del 1° marzo 2019.

Si segnala che tale impostazione è in linea con quanto affermato nella Relazione Istruttoria della delibera 120/2018, laddove nel comparare la metodologia del costo standard con quella del costo efficiente (sebbene riferita a un settore diverso da quello della gomma) si afferma che mentre il primo applica una metodologia di regressione lineare volta alla stima di un costo medio, il costo operativo efficiente applica una metodologia più articolata di *benchmarking* che identifica il costo sulla cosiddetta frontiera di costo efficiente, maggiormente funzionale all’individuazione di obiettivi “dinamici” di efficientamento nel tempo (vd. Fase 2 del §2).

L’EA determina la compensazione contrattuale o a base d’asta attraverso il PEF simulato. La compensazione così calcolata è confrontata, attraverso la riclassificazione delle voci del PEF, con il valore ottenuto dall’applicazione del costo standard relativo alla specifica modalità, al fine di evidenziare e giustificare eventuali differenze tra le due grandezze (vd. Fase 2 del §2).

Al fine di confrontare per i servizi ferroviari, il valore del costo operativo efficiente risultante dagli schemi di PEF, con l’analogo valore di cui alla delibera 120/2018, si procede a: 1) Sottrarre dalla voce “3: *Totale costi operativi*”, i costi di accesso all’infrastruttura¹⁰; 2) Dividere il valore di cui al punto 1) per i treni-km oggetto di affidamento; 3) Calcolare il costo efficiente tenendo in considerazione la percentuale di recupero di efficienza di cui alla delibera 120/2018. Il confronto si realizza comparando il punto 2) con gli esiti di cui punto 3).

Al fine di confrontare, sia per i servizi ferroviari che su strada, il valore del costo standard, con l’analogo valore di cui agli schemi di PEF, si procede a: 1) Aggiungere alla voce “6: *Ricavo operativo netto (EBIT)*”, la voce “G: *Remunerazione del capitale investito*”; 2) Dividere il valore di cui sopra per i bus-km o treni-km oggetto di affidamento. Il confronto si realizza comparando il valore del costo standard con gli esiti di cui punto 2).

⁸ È facoltà dell’EA la scelta dell’utilizzo di una compensazione a rata costante o variabile.

⁹ Ad esempio, le compensazioni per agevolazioni tariffarie riconosciute all’IA se non già previste all’interno della voce “Ricavi tariffari”.

¹⁰ A tale fine, la citata voce è da esplicitare nello Schema 1 come un “di cui” della voce “3.c: *Costi per godimento di beni di terzi*”.

SET INFORMATIVO MINIMO

Tabella 1 - Informazioni da fornire ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007 (avviso di pre-informazione)

Informazione	Descrizione
Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi	Volume di produzione, espresso in bus*km/treni*km. Ore di servizio offerte al pubblico Valore stimato dell'introito tariffario, se disponibile (IVA esclusa). Valore del corrispettivo a base d'asta (IVA esclusa). Specificazione di eventuali esoneri/agevolazioni tariffarie, se definiti.
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti Descrizione sintetica degli OSP previsti dal CdS (esercizio; personale di servizio; materiale rotabile; sistemi di monitoraggio/controllo; tariffe ed eventuali obblighi di integrazione tariffaria; qualità [<i>infra</i>]; informazione e rendicontazione all'EA) e indicazione dell'eventuale quota parte del corrispettivo dedicato (compensazioni).
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili) e eventuali ulteriori informazioni (se disponibili).
Obiettivi di efficacia ed efficienza	Se previsti e disponibili alla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, descrizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza, inclusa qualità e degli standard qualitativi minimi del servizio previsti dall'EA in coerenza con quanto disposto dall'Autorità in materia ¹ , con riguardo a: - prestazioni di servizio (regolarità, puntualità, velocità commerciale, affidabilità), - comunicazione e informazione all'utenza, - accessibilità commerciale, - condizioni socio-ambientali e di sicurezza (riduzione dell'inquinamento, età dei rotabili, accessibilità a bordo e a terra, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza a bordo e a terra, comportamento del personale, trattamento di reclami), - modalità e responsabilità di monitoraggio, indicatori, sistema di penali e premiante.
Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale	A titolo esemplificativo: - piano regionale dei trasporti; - piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); - programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale; - piano generale traffico urbano (PGTU); - piano urbano di mobilità (PUM).
Informazioni sui beni strumentali	Modalità di subentro, se già previste alla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, per il materiale rotabile; Modalità di subentro, se già previste alla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione).

Tabella 2 - Informazioni da fornire nel bando di gara o nella lettera di invito (oltre alle informazioni di cui alla Tabella 1)

Informazione	Descrizione	Note
Corrispettivi e compensazioni	Corrispettivo a base d'asta per ciascuna modalità/tipologia di servizio oggetto di affidamento, distinto nelle seguenti componenti (ove previste) a copertura degli obblighi di servizio pubblico: • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili; • corrispettivo ovvero finanziamenti pubblici a copertura per l'acquisto del materiale rotabile o altre dotazioni tecnologiche (e.g. conta-passeggeri); • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture; • corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie; • costi di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio; • compensazioni (vd. Tabella 1).	
Struttura tariffaria	Sistema tariffario corrente e di progetto. Specificazione delle agevolazioni ed esenzioni previste e delle relative modalità di riconoscimento. Regole e procedure di <i>clearing</i> in caso di integrazione tariffaria. Regole e procedure di gestione dei titoli di viaggio in fase di subentro del VA: validità dei titoli di viaggio del GU, modalità di sostituzione degli stessi, compensazioni agli utenti.	L'EA specifica il soggetto che detiene la titolarità tariffaria.

Tabella 3 - Informazioni da fornire nel disciplinare di gara e *data room* (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	Note
Caratteristiche infrastrutturali, socio-economiche, demografiche e comportamentali del bacino di mobilità	Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta. Dati descrittivi della domanda di mobilità potenziale² (es. orografia, urbanizzazione e articolazione produttiva del territorio, popolazione residente e crescita negli anni, programmazione orari scuole e uffici, reddito pro-capite, ecc.), con eventuale rinvio a studi e modelli di stima della domanda del territorio interessato (indagini origine-destinazione) e specificazione delle variabili esplicative utilizzate. Piani delle merci/logistica, se disponibili. Informazioni/dati su qualità ambientale del territorio.	Rinvio, ove possibile, ai documenti già disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'EA. Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).
Servizi di trasporto programmati	Orario dei servizi programmati (Programma di Esercizio Annuale): - per i servizi su gomma, descrizione tabellare e geografica delle linee, percorsi, fermate, orari, frequenze/intervalli di esercizio, tempi di percorrenza; - per il servizio ferroviario, elenco tratte servite, cadenzamento/orari, frequenze, tempi di percorrenza, elenco treni e composizione (se non elemento di offerta). Velocità commerciale per linea e/o tipologia omogenea di servizio, con particolare riferimento al TPL su	L'EA deve specificare che i <i>data base</i> dell'offerta del PG devono essere omogenei a quelli utilizzati per le informazioni

Informazione	Descrizione	Note
	strada (i.e. TPL urbano, suburbano, extraurbano; per tipologia di mezzo/linea: metropolitana, tram, filobus o linee a “percorso vincolato”, linee “navetta”, <i>bus rapid transit</i>) – media relativa all’ultimo anno. Eventuali vincoli al servizio dovuti a esigenze di inter-modalità e inter-operabilità e/o ad esigenze di programmazione.	fornite/da fornire al pubblico.
<i>Performance</i> qualitativa per linea o gruppi di linee e indici della qualità erogata dei servizi	Per i servizi ferroviari e (se disponibili) per i servizi automobilistici: indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile (1) e delle infrastrutture, non dipendenti da altri aspetti del progetto di mobilità, relativi agli ultimi 3 anni (e.g. num. guasti/10.000 km per linea). Per i servizi ferroviari: standard di puntualità per linea e corsa relativa alle sole cause riconducibili al gestore della rete (ad es. Puntualità RFI), consuntivo degli ultimi 3 anni. Valore degli indicatori di qualità erogata (tipologie predefinite dall’EA) relativi agli ultimi 3 anni.	(1) informazioni da fornire solo in caso di messa a disposizione o trasferimento del materiale rotabile dal GU, o di gara a doppio oggetto Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).
Domanda di trasporto	Per ogni modalità/tipologia di trasporto: - passeggeri saliti/discesi per linea/corsa/direttrice/fermata, in relazione alla disponibilità di dati dell’EA, con relativa distribuzione per fascia oraria, giorno della settimana (festivo/feriale), eventuale stagionalità; rilevazioni o stime riferite agli ultimi 3 anni. Ove i dati non siano disponibili nel dettaglio indicato, il n. dei passeggeri rilevato o stimato va fornito almeno a livello di linee principali, direttrici di collegamento (ferroviarie e su strada, aggregazione di più linee), e suddivise per tipologia in caso di trasporto su strada (TPL urbano, suburbano, extraurbano). Stima della domanda di trasporto (c.s.) per eventuali nuovi servizi programmati.	L’EA specifica nella documentazione di gara la metodologia di rilevazione e/o i criteri di stima dei dati. Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).
Ricavi (2)	Ricavi tariffari complessivi e per linea: dati derivanti da osservazioni dirette o stime; eventuali ulteriori disaggregazioni, se disponibili. Quantità di titoli venduti per tipologia del titolo di viaggio (es. biglietto ordinario, abbonamento, ecc.) aggregati almeno a livello di linee ferroviarie principali, direttrici di collegamento (ferroviarie e su strada, aggregazione di più linee), suddivise per tipologia in caso di trasporto su strada (c.s.). Rilevazioni o stime riferite agli ultimi 3 anni; i dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell’intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali.	(2) Informazioni da fornire, obbligatoriamente, in caso di stipula di CdS <i>net cost</i> o per gara flessibile
Informazioni sulle reti	Per il servizio di trasporto su strada: grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate. Per il servizio di trasporto per ferrovia: informazioni contenute nell’Accordo Quadro (AQ) tra gestore dell’infrastruttura (GI) e Regione ³ , in merito a: accesso, pedaggi, stazioni (biglietterie, spazi commerciali).	

Informazione	Descrizione	Note
Informazioni sui beni immobili essenziali/indispensabili (stazioni ferroviarie, fermate TPL, autostazioni, depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	Caratteristiche fisiche e funzionali: - ubicazione, dimensione, capacità, condizioni di agibilità; - caratteristiche principali: presenza di attrezzature/impianti, dotazioni infrastrutturali (e.g. sale attesa, biglietterie e sistemi tecnologici applicati alla bigliettazione, pensiline, bacheche informative, paline, sistemi tecnologici per la gestione e il controllo della flotta) e funzionali (e.g. assistenza PMR, videosorveglianza, info-mobilità); - condizioni di messa a norma, certificati di sicurezza e altre certificazioni disponibili, relazione di stato; - manutenzioni effettuate sulla struttura e relativi cespiti. Aspetti economici e contrattuali: - investimenti effettuati e/o eventualmente previsti dalla procedura di affidamento, e relative modalità di finanziamento; - valore ammortizzato, periodo di ammortamento residuo, criteri di ammortamento utilizzati/da utilizzare; - costi/modalità di subentro: accesso, utilizzo e manutenzione; - condizioni di trasferimento dei contratti vigenti (contratti di locazione/acquisto, modalità di finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti incluse quelle per la manutenzione). Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).	
Materiale rotabile	Informazioni generali sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio (in funzione del volume di produzione programmato): - tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc.) per consentire il servizio in situazione di viabilità particolare (sezioni stradali strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione; - quantità richieste per ciascuna tipologia; - dotazioni accessorie necessarie per ciascuna tipologia (pedane disabili, aria condizionata, sistemi informativi audio-video, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM/AVL, sistemi di sicurezza a bordo, altre dotazioni ITS); - dettagli sui finanziamenti erogati e disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione; - eventuali servizi di bordo/terra richiesti dal CdS. Informazioni specifiche sul materiale rotabile qualificato come bene indispensabile e oggetto di cessione/disponibilità: - tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione, allestimento) e quantità; - dotazioni accessorie presenti per ciascuna tipologia (c.s.); - prestazioni medie in base agli indicatori utilizzati dal GU che esprimono il livello di affidabilità/disponibilità del materiale rotabile, come il parametro MTBF (<i>Mean Time Between Failures</i>), laddove previsto e/o altri indicatori utilizzati nell'ambito del CdS vigente; - costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio; - valore dell'eventuale finanziamento, data di <i>revamping</i> (eventuale) e valore di bilancio risultante; - contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing, entità dell'eventuale contributo pubblico (es. fonte: UE, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale; - valore ammortizzato, periodo di ammortamento residuo, criteri di ammortamento utilizzati; - costi/modalità di subentro: titolo di acquisizione/cessione, utilizzo e manutenzione; - interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati e relativi costi; - eventuali certificazioni (qualità, sicurezza, ambiente o altro tipo) da mantenere.	

Informazione	Descrizione	Note
Informazioni sui beni commerciali (mobili ed immobili)	Informazioni specifiche su eventuali beni commerciali (mobili ed immobili), non individuati nella classificazione precedente della presente Tabella 3, che il GU o altro soggetto titolare si è reso disponibile a trasferire, con indicazione delle modalità e condizioni di subentro (caratteristiche quali-quantitative e dimensionali, tempistiche, oneri, titolo trasferimento) ⁴ .	
Personale da trasferire ⁵	Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni: - n. matricola; - data di assunzione; - sede di lavoro; - categoria di attività e livello/area professionale⁶; - figura professionale/qualifica; - eventuale inidoneità e/o appartenenza a categorie protette; - abilitazioni possedute; - parametro/posizione retributiva, tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/altro) e di impiego (tempo pieno/parziale, indicare percentuale); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico⁷ (costo complessivo annuo) con suddivisione dell'ammontare rispetto: CCNL nazionale, contrattazione aziendale, trattamento individuale; - ore/anno di servizio effettivo (relativo all'ultimo esercizio utile). Informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto aziendale di II livello (se esistente) o territoriale, oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Nel medesimo elenco debbono essere, altresì, indicati i seguenti dati: importo complessivo del TFR da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, e natura e relativa stima economica del contenzioso in essere (se trasferito) tra GU e dipendenti. Riferimento ai contratti integrativi aziendali (se vigenti). Accordi sottoscritti con le parti sociali sulle modalità di trasferimento del personale (se disponibili).	
Piano di accesso al dato	Specificazione e descrizione dei dati di monitoraggio del servizio (cfr. Misura 25) e degli indicatori di prestazione (cfr. Misura 16), che verranno resi disponibili a terzi con indicazione della modalità/ responsabilità di rilevazione e della modalità di accesso.	

¹ Cfr. Delibera 16/2018 per i servizi ferroviari.

² Cfr. Misura 1 della delibera 48/2017.

³ I contenuti dell'AQ sono dettagliati all'interno del PIR (Prospetto Informativo della rete) predisposto annualmente dal GI e riguardano la capacità di rete ed i servizi correlati garantiti senza oneri aggiuntivi rispetto al pedaggio (utilizzo degli scambi e dei raccordi, il controllo e la regolazione della circolazione, l'uso del sistema di alimentazione, le informazioni necessarie per la gestione dei servizi, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/2003), e per la programmazione del servizio. In particolare, l'AQ contiene: la tipologia, il numero e le caratteristiche dei collegamenti (origine – destinazione), il numero delle tracce, le caratteristiche dei treni, il volume del servizio (treni*km), il prezzo (pedaggio), accesso ai sistemi informativi di controllo della circolazione (PICWEB). È previsto inoltre un allegato all'AQ che illustra il servizio programmato nel periodo di valenza dell'AQ, modificabile in funzione di mutate esigenze del trasporto, mediante aggiornamenti da prevedersi con scadenze di norma annuali. La delibera n. 70/2014 dell'Autorità ha inoltre imposto al GI di inserire nel

PIR un nuovo schema di AQ per il TPL, contenente l'identificazione degli impianti necessari per lo svolgimento del servizio ferroviario regionale, in particolare: localizzazione, loro caratteristiche e dotazioni esistenti e relativi piani di sviluppo.

⁴ Nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, non sono oggetto di descrizione informativa gli eventuali ulteriori beni commerciali (con particolare riferimento al materiale rotabile) di cui il GU o altro soggetto titolare non ha esplicitamente dato, nell'ambito della consultazione di cui alla Misura 4, disponibilità di trasferimento a nuova IA. L'eventuale messa a disposizione di beni commerciali da parte del GU o di altro proprietario non costituisce obbligo per il PG di assunzione/rilevazione.

⁵ Le informazioni della presente Sezione sono pubblicate nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali.

⁶ Si fa riferimento alle seguenti categorie di attività definite in maniera uniforme a livello nazionale, quali quelle utilizzate dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL:

- personale di condotta e scorta, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto ferroviario regionale);
- personale di guida, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto esercito tramite veicoli automobilistici o filoviari su strada, tranviari, metropolitani e con funi).

⁷ I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile (di norma quello approvato).

SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI) ¹

NOME	FORMULAZIONE	NOTE
EFFICIENZA OPERATIVA		
Costo operativo per vett-km	costo operativo/vett-km (PEA)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'		
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units. vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/n. addetti operativi	
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/n. addetti totali	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/vett-km totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.
EFFICACIA - REDDITIVITA'		
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/vett-km (cons)	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. In alternativa il numeratore può essere sostituito da "ricavi totali", tenendo conto anche delle altre fonti di introito (sanzioni, ricavi commerciali, ecc.) vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i
EFFICACIA - QUALITA'		
Puntualità ²	n. corse in orario/n. corse effettive	Numero di corse con ritardo in arrivo a capolinea inferiore a 5' in rapporto al numero delle corse effettivamente svolte ³ .
Scostamenti da orario ²	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti.
Regolarità corse ²	n. corse effettive/n. corse programmate	Numero di corse effettivamente svolte in rapporto al numero di corse programmate.
Load factor	pax-km/posti-km	
Sostenibilità ambientale	n. veicoli max standard "Euro" /n. veicoli totali	Valori calcolati dal "parco veicolare" dell'IA, periodicamente aggiornato (vd. Annesso 2)
Efficienza energetica	consumo energetico/posti-km	Valore del "consumo energetico" dato dalla somma delle componenti carburante, energia elettrica, altri consumi di energia, riportate ad unica unità di misura (i.e. Mjoule, Tep) e riferibili all'esercizio
Sicurezza	n. segnalazioni/n. corse effettive	Il parametro "n. segnalazioni" tiene conto degli esiti del monitoraggio effettuato dall'EA nell'ambito del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" (cfr. Annesso 2, Prospetto 1 e 2, sez. CMQ) in relazione alla variazione del numero di eventi criminosi (atti di vandalismo, furti, borseggi, rapine, disturbi e molestie) a bordo veicolo
MONITORAGGIO		
Velocità commerciale (effettiva) ²	vett-km (cons)/h servizio	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti (cfr. Piano RMR e

SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA *(KPI)* ¹

NOME	FORMULAZIONE	NOTE
EFFICIENZA OPERATIVA		
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	Piano ICT in Annesso 2, Prospetti 1 e 2 - "Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc.."). Valore dell’investimento espresso in euro (€).

NOTA

- (1): L'universo temporale di calcolo degli indicatori (ad esempio, mensile, trimestrale, annuale), l'individuazione di fasce orarie (ad esempio ore di punta e di morbida) l'eventuale disaggregazione (per linea, per servizio, per tipologia di materiale rotabile, ecc.) e le eventuali tempistiche di rendicontazione da parte dell'IA, sono definite dall'EA nel CdS in modo da consentire un adeguato dettaglio di controllo e tempestività di intervento. Per ogni indicatore l'EA fornisce: il valore minimo, il valore obiettivo e/o gli incrementi migliorativi previsti per ciascun anno/periodo di validità contrattuale.
- (2): Nel calcolo degli indicatori si tiene conto delle casistiche riconducibili a responsabilità dell'IA, escludendo eventuali influenze sulle prestazioni derivanti da *driver* /fattori esogeni o eventi non riconducibili all'IA. A titoli d'esempio, nel calcolo della velocità commerciale (effettiva) dovranno essere tenuti opportunamente in conto gli effetti (positivi/negativi) derivanti dall'adozione di specifiche politiche di mobilità/viabilità da parte dell'ente competente.
- (3): E' compito dell'EA definire le modalità di declinazione della "puntualità" tenendo conto della tipologia del servizio e delle tecnologie a disposizione. A titolo esemplificativo potranno essere considerate "in orario" le corse con arrivo entro una determinata soglia alla stazione capolinea e/o alle stazioni intermedie (macro-tratte), oppure le corse che mantengono il distanziamento temporale con le corse successive entro determinate soglie.