

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

Sommario

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

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

Definizioni

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

- a) *Autorità (ART)*: Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- b) *Beni acquisiti tramite finanziamento pubblico*: beni strumentali all'effettuazione del servizio di TPL acquistati tramite risorse pubbliche; sono compresi sia i beni finanziati in conto impianti, sia quelli finanziati in conto esercizio (per i quali il corrispettivo contrattuale tiene conto dell'obbligo per l'IA di acquisto/sostituzione di materiale rotabile o di acquisto/realizzazione di infrastrutture).
- c) *Beni mobili*: quali, ad esempio, sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi *Automatic Vehicle Monitoring*, di seguito: AVM) e le relative banche dati, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati di domanda e di bigliettazione, con le relative banche dati e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionale ai servizi oggetto di affidamento.
- d) *Carta (della qualità) dei servizi*: documento con il quale ogni impresa di TPL assume una pluralità di impegni nei confronti della propria utenza riguardo i propri servizi, specificando in particolare le modalità di erogazione, gli standard di qualità e le informazioni agli utenti sulle prestazioni raggiunte e sulle tutele previste, secondo le disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007), al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 e alle disposizioni regionali vigenti in materia, ove presenti.
- e) *Capitale investito netto (CIN)*: capitale apportato dall'Impresa di TPL, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole. Il CIN risulta dalla somma de "*l'attivo immobilizzato netto e il capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose*" (cfr. Allegato 2 al d.m. 157/2018).
- f) *Condizioni minime di qualità*: obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli qualitativi dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le *condizioni minime di qualità* sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera ART n. 16/2018).
- g) *Contratto di Servizio (CdS)*: atto convenzionale e contrattuale di cui all'art. 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del d.l. 201/2011, all'art. 2, lettera i), del regolamento (CE) 1370/2007 e all'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997.
- h) *Debt Service Coverage Ratio (DSCR)*: indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.
- i) *Ente Affidante (EA)*: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'impresa affidataria di servizi di TPL, con compiti di esecuzione, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio (*infra*). In tale occorrenza, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati, a titolo esemplificativo, gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti (e.g. velocità commerciale per linea, tipologia dei veicoli da utilizzare, relativa alimentazione, età media/massima, dotazioni tecnologiche minime), il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, nonché ogni altro aspetto ritenuto rilevante ai fini del CdS.
- j) *Ente strumentale* (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società, anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale, diversi dal gestore del servizio.

- k) *Ente titolare del servizio*: ente pubblico (regione ed enti locali) cui sono conferiti, ai sensi del d.lgs. 422/97, “funzioni e compiti (...) in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati” (cfr. art. 1, comma 1);
- l) *Gestore Uscente (GU)*: operatore economico che fornisce servizi di trasporto pubblico regolati da un CdS in scadenza, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell’EA competente.
- m) *Key Performance Indicator (KPI)*: indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza; per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i *KPI* sono definiti dall’Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018).
- n) *Impresa di TPL*: operatore economico singolo o aggregato, di diritto pubblico o privato, che eroga e fornisce servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (TPL), ed eventuali servizi accessori e di supporto.
- o) ***Impresa Affidataria (IA)*: l’impresa di TPL che stipula un nuovo CdS con l’EA competente, per l’erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento, sia che si tratti di un nuovo gestore che del GU. Con IA aggregata si intende una IA costituita da un’aggregazione di imprese, nelle forme previste dalla normativa vigente, ciascuna delle quali risulti chiaramente identificata in sede di affidamento, escluse le imprese in subappalto.**
- p) *Loan Life Coverage Ratio (LLCR)*: indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento; è pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all’ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.
- q) *Margine di utile ragionevole*: tasso di remunerazione del capitale, come definito al punto 6 dell’Allegato al regolamento (CE) 1370/2007, applicabile a tutte le modalità di affidamento.
- r) *Materiale rotabile*: i mezzi di qualsiasi tipo e trazione utilizzati per trasportare persone ai fini dell’erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento, ivi compresi i ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto.
- s) *Matrice dei rischi*: documento con il quale l’EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione.
- t) *Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)*: l’obbligo definito o individuato da un’autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso (regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)).
- u) *Partecipante alla gara (PG)*: impresa di TPL che, in virtù del possesso dei requisiti definiti dall’EA nella pertinente documentazione di gara, partecipa alla procedura di affidamento.
- v) *Periodo regolatorio*: periodo interno al tempo di vigenza del CdS, di durata compresa tra 3 e 5 anni, ove vengono fissati gli obiettivi di efficacia ed efficienza e al termine del quale si effettua la verifica dell’equilibrio economico-finanziario e del raggiungimento dei predetti obiettivi. L’EA definisce la durata minima del periodo anche in funzione della programmazione degli investimenti previsti dal CdS.
- w) *Piano di accesso al dato*: documento (di cui già al punto 8 della Misura 3 dell’Allegato A alla delibera ART n. 16/2018) definito dall’EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali *stakeholder*, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:
 - a) l’insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell’EA;
 - b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (*real time*) e manuale (“a consuntivo”, rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
 - c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l’EA si fa garante,

favorendo l'“open access” in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in *real-time* nonché la via telematica della richiesta del dato;

d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.

x) *Piano Economico-Finanziario (PEF)*: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).

y) *Portatore di interesse* (o *stakeholder*): soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.

z) *Relazione di Affidamento (RdA)*: documento in cui l'EA descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni. È facoltà dell'EA redigere la RdA congiuntamente alla relazione prevista ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto- legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i., predisponendo un unico documento.

aa) *Reti, impianti e infrastrutture*: a titolo esemplificativo, i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata e i relativi cespiti (paline, pensiline, eventuali arredi), gli impianti di rifornimento (in particolare per combustibili alternativi e/o la trazione elettrica) e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture. Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei convogli, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Per il settore del trasporto su strada, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.

bb) *Revamping*: termine comprensivo delle varie tipologie di interventi sul materiale rotabile (che comportano investimenti da parte dell'EA, IA o soggetti terzi), comprendenti rinnovo degli impianti (e.g. climatizzazione, illuminazione, video comunicazione e sorveglianza), *refurbishing*/ripulitura interna-esterna (e.g. pellicolatura, riverniciatura, sostituzione arredi/selleria/cristalli/dotazioni interne), *restyling* e miglioramento del *layout*, anche di tipo tecnologico (sistemi conta-passeggeri, wi-fi, validatori elettronici) e ristrutturazione, intesa come interventi strutturali sulla cassa (e.g. telaio, finestratura, pavimento, porte, motore, servizi igienici).

cc) *Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)*: servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati su strada (inclusi filobus, tram e metropolitane) e per ferrovia, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.

Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto 1, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:

- *TPL urbano/suburbano*: servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;

- **TPL extraurbano/regionale:** servizi svolti nel territorio di più Comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti.

- dd) **Valore di produzione:** percorrenze previste dal CdS di TPL su strada, espresse in unità di misura del servizio (u.d.m.) quale vett*km (o corsa*km), a sua volta distinguibile nelle seguenti u.d.m. specifiche per modalità di servizio interessato (cfr. d.m. 157/2018, art. 2, comma 1): “bus*km” per servizi automobilistici e di filovia, “treno*km” per servizi con modalità tranviaria e metropolitana (e ferroviaria regionale); nel caso in cui il CdS comprenda anche servizi di trasporto per via navigabile interna, ai sensi della Misura 1, punto 8, dell’Allegato “A” alla delibera, la u.d.m. è espressa in “corsa*miglio”. Ai fini del calcolo del valore complessivo di produzione di un CdS multimodale, sono sommate le differenti u.d.m. per ciascuna modalità di trasporto interessata.
- ee) **Valore di mercato:** prezzo mediamente praticato per i beni della stessa specie o simili, in condizioni di libera concorrenza e al medesimo stadio di commercializzazione.
- ff) **Valore di rimpiazzo:** costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.
- gg) **Valore netto contabile:** costo di acquisto di un bene al netto del relativo fondo di ammortamento e dell’eventuale valore residuo di utilizzo.

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento, secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento, dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione sia per gli affidamenti in appalto sia per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all'Annesso 1.
2. Le Misure del presente atto sono definite con riferimento all'art. 37, comma 2, lettere a), b), c) e f), del d.l. 201/2011, così come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. 50/2017), nonché ai sensi dell'art. 48, comma 7, e tenuto conto dell'art. 27, comma 12-quater, del medesimo d.l. 50/2017.
3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi di TPL, le imprese di TPL affidatarie di contratti di servizio (di seguito: IA) e i gestori uscenti dei servizi interessati (di seguito: GU).
4. Le Misure di cui al presente atto, ad eccezione della Misura 12 per la quale si rimanda a quanto previsto al punto 6, si applicano:
 - a) in caso di affidamento con gara: ai contratti di servizio (di seguito: CdS) per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio e, nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data.
 - b) in caso di affidamento diretto o *in house*: ai CdS per i quali il provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.
 - c) al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione della revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.
5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c).
6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica alle imprese di TPL su strada affidatarie di CdS a partire dal 1° gennaio 2021, dandone conto con la pubblicazione del bilancio relativo al medesimo esercizio.
7. Le Misure di cui al presente atto non si applicano ai contratti di servizio per i quali non è prevista la pubblicazione del predetto avviso di pre-informazione, ai sensi dell'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007.
8. L'EA può estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e ai servizi di trasporto su impianti fissi (funicolari, funivie) l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.

Titolo I – FASI PROPEDEUTICHE AGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI

Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali

Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio

1. L'EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017.
2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA.
3. Prima dell'avvio del servizio oggetto di affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare. Lo schema del CdS è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento quale parte sostanziale e integrante.

Misura 3 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio

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

Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali. Consultazione dei soggetti portatori di interesse

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) non condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla piena disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento; deve inoltre essere assicurato l'accesso ai predetti beni, anche per eventuali attività formative, in tempo utile per il subentro dell'IA, secondo le modalità previste alla Misura 7.
4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.

5. L'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse di cui al punto 7.
6. L'EA, fatti salvi i casi in cui proceda all'affidamento diretto al GU del servizio avente medesimo volume di produzione e medesimo perimetro, esperisce una consultazione, da concludersi entro sessanta giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a:
 - a) l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
 - b) la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
 - c) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
 - d) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori, in caso di procedura di gara;
 - e) l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.
 Resta ferma la facoltà dell'EA di estendere l'oggetto della consultazione a ulteriori elementi della procedura di affidamento e/o caratteristiche dei servizi interessati.
7. La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno:
 - a) il GU e i potenziali operatori interessati,
 - b) i viaggiatori e/o le loro associazioni,
 - c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe.
8. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la predetta consultazione dovrà coinvolgere gli enti titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli.
9. L'EA, nell'ambito della consultazione, definisce il "Piano di accesso al dato" specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai dati, alle informazioni e ai documenti.
10. L'EA pubblica in forma anonima, sul proprio sito istituzionale, le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di consultazione, eventualmente epurate delle parti contenenti dati e informazioni commercialmente sensibili, nel caso il partecipante abbia avanzato richiesta di riservatezza.
11. La predetta procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente, o un'impresa a questi collegata, abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.
12. Qualora, a seguito della procedura di consultazione, l'EA individui beni immobili di natura commerciale, strumentali all'effettuazione del servizio, stabilisce un congruo termine intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire, ove necessario, l'acquisizione in disponibilità da parte dell'IA di tali beni.
13. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.

Misura 5 – Materiale rotabile

1. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:
 - a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;
 - b) livelli prestazionali richiesti;

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

Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico

- 1. Per ciascun bene strumentale all'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento acquisito tramite finanziamento pubblico, nel rispetto delle disposizioni di legge, l'ente che eroga il finanziamento appone il vincolo di destinazione d'uso e ne stabilisce la durata in funzione della vita utile e della quota di risorse pubbliche assegnate rispetto al valore complessivo; tali beni sono trasferiti all'IA secondo le modalità di cui alla Misura 7, fatto salvo quanto disposto dal successivo punto 4.
- 2. Il valore dei beni trasferiti è determinato secondo le modalità previste dalla Misura 9, in caso di subentro, o dalla Misura 10, in caso di locazione. Qualora il contributo pubblico non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA le quote di contributo pubblico, come rilevabili dai libri contabili, tenendo conto dell'eventuale valore residuo del contributo in conto impianti non ancora compensato e soggetto al vincolo originario.
- 3. Il GU o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell'IA dei beni acquistati interamente tramite finanziamento pubblico, configurandosi tale condizione quale vincolo di destinazione d'uso "implicito" per tutto il periodo di vita utile del bene.

4. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente, in disposizioni di legge o nell'atto di finanziamento, che consenta il mantenimento di beni finanziati in capo al GU, in caso di mancato trasferimento all'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo non ammortizzate, limitatamente alla quota imputabile agli anni residui di vita utile, calcolata in modo proporzionale alla durata del vincolo di inalienabilità.
5. Nell'ambito della RdA, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.
6. L'EA specifica nel CdS i beni oggetto di finanziamento pubblico interessati, specificando la durata del vincolo di destinazione d'uso, le modalità di finanziamento, tra cui l'eventuale componente della compensazione destinata al finanziamento del bene, di ammortamento e di rendicontazione a bilancio dell'IA, nonché gli standard manutentivi richiesti e i relativi sistemi di controllo da parte dell'EA sullo stato di conservazione dei beni interessati.

Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili

1. L'EA assicura all'IA l'accesso ai beni essenziali corrispondenti alle reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, nella disponibilità dello stesso EA, di un proprio ente strumentale o di un soggetto terzo, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi.
2. L'EA mette a disposizione dell'IA, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di TPL qualificati come essenziali o indispensabili di cui disponga direttamente o attraverso un proprio ente strumentale.
3. Per quanto attiene all'oggetto del presente provvedimento, le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio sono disciplinate dalle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 (di seguito: d.lgs. 112/2015); in tale ambito, l'EA stipula un accordo quadro con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture, ai sensi dell'art. 23 del predetto decreto; tale accordo quadro è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.
4. In caso di disponibilità dei beni essenziali o indispensabili di proprietà del GU, derivante da atto normativo o previsione del CdS o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, detti beni sono messi a disposizione dell'IA da parte del GU con le seguenti modalità:
 - a) locazione o cessione della proprietà, o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, con obbligo per l'IA di mantenere e rilevare i beni;
 - b) accesso ai beni e relativi servizi; in caso di impianti di servizio ferroviario disciplinati dal d.lgs. 112/2015, si applica quanto previsto dalla normativa vigente e dalla delibera n. 130/2019 del 1 ottobre 2019.

In assenza di vincoli di messa a disposizione, è riconosciuta al proprietario del bene la scelta tra le modalità di cui ai precedenti punti sub. a) e b).

5. Per i beni essenziali e indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU e di cui sia verificata la disponibilità, è garantito il subentro dell'IA per tutta la durata del nuovo affidamento, secondo le medesime modalità di cui al precedente punto 4.
6. L'eventuale messa a disposizione e/o trasferimento all'IA di banche dati, e delle relative licenze d'uso, tiene conto della presenza di informazioni commercialmente sensibili del GU, o di altro precedente titolare, e avviene nel rispetto della normativa in materia di tutela della riservatezza commerciale e industriale.
7. Nell'ambito della RdA, l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni di cui alla presente Misura, specificando gli obblighi di manutenzione (ordinaria, straordinaria, ciclica, incluse le eventuali certificazioni dei beni interessati) e di rendicontazione in capo all'IA, commisurati alle effettive necessità di svolgimento dei servizi e con riferimento al titolo giuridico utilizzato.

8. L'EA specifica nel CdS i predetti obblighi di manutenzione e rendicontazione in capo all'IA, nonché la destinazione d'uso e gli eventuali vincoli, al termine del periodo di affidamento, di tutti i beni messi a disposizione dell'IA ai sensi della presente Misura, compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale.

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

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

Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro dei beni essenziali e indispensabili

1. Il valore di subentro dei beni di proprietà del GU, o di eventuali soggetti terzi, da cedere all'IA è individuato in base al valore di mercato, secondo i criteri di cui alla presente Misura.
2. Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni similari, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.
3. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su strada è determinato dall'EA sulla base dei dati resi disponibili dal soggetto proprietario, con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile (di seguito: VNC), risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato (di seguito: VM), entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di $VNC > VM$. Nel VNC sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi di *revamping* del materiale rotabile successivi all'acquisto o alla disponibilità del bene, eseguiti nel periodo di vigenza contrattuale con oneri a carico del proprietario, al netto degli ammortamenti.
4. Il VM è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:
 - a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;

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

Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'IA di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento specifica i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.

2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del VM determinato ai sensi della precedente Misura 9 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile, pari al valore del WACC pubblicato dall'Autorità. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.
3. Nell'ambito della RdA, l'EA specifica il canone di locazione di ciascun bene individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione del canone in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS.

Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti

Misura 11 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario

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

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

1. L'IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS.
In particolare, con riferimento all'Annesso 3:
 - a) adottano gli "Schemi Semplificati" le singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 50 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 4,5 Mvett*km/anno;
 - b) adottano gli "Schemi per Partizione territoriale" le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4,5 Mvett*km/anno ed è inferiore a 10 Mvett*km/anno;
 - c) adottano gli "Schemi per Modalità di trasporto" le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 10 Mvett*km/anno;
 - d) tutte le IA adottano gli schemi di "Riconciliazione con il bilancio".
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:
 - a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
 - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
 - c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.
3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:
 - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;
 - b) riferibili solo in parte a uno specifico CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver, di cui al successivo punto 6.
4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono le componenti economiche e patrimoniali, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL non soggette a OSP.

5. L'IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, provvede all'allocazione diretta delle componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente di pertinenza di uno specifico CdS e, in caso di adozione degli schemi di cui al precedente punto 1, sub. b) e c), di ciascuna pluralità di servizi di trasporto ivi compresa.
6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di diversi CdS e/o di una pluralità di servizi di trasporto compresi in uno specifico CdS, o di altre attività svolte dall'IA, l'allocazione a ciascun CdS avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di specifici *driver* utilizzati da ciascuna impresa di TPL in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*) e motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa, l'IA potrà utilizzare i *driver* definiti dall'Autorità, di cui all'Annesso 3 (Elenco *driver*); in caso di IA aggregata, i *driver* adottati da ciascuna singola impresa di TPL possono essere differenti.
7. Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IA sono attribuite a uno specifico CdS in maniera oggettiva e analitica, sulla base di specifici *driver* utilizzati da ciascuna impresa di TPL e motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa utilizzando i criteri di ripartizione definiti dall'Autorità all'Annesso 3 (Elenco *driver*); in caso di IA aggregata, i *driver* adottati da ciascuna singola impresa di TPL possono essere tra loro differenti.
8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.
9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 60 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio, specificando il CdS interessato e utilizzando i *format* e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito *web* istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate. In caso di IA aggregata, il soggetto aggregante trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.
10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 2409 bis del Codice Civile, dal revisore legale dei conti, dal collegio sindacale o da una società di revisione, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura, nonché alla procedura interna e relativo piano dei conti adottati dall'IA per ottemperarvi.

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

1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.
2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.
3. L'EA può prevedere nel CdS la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'IA (contratti di tipo *net cost*) o, in alternativa, l'introito in proprio di tali ricavi (contratti di tipo *gross cost*), con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara di competenza del medesimo EA.
4. L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione che

disciplina la procedura di affidamento, e descrive nella matrice dei rischi, eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.

5. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta di concerto con l'IA la congruità dei rischi allocati in capo alle parti contrattuali, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione.
6. La matrice dei rischi redatta dall'EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.

Misura 14 – Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 (di seguito: d.lgs. 422/1997), l'EA predispone, per ciascun lotto di gara, un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5.
2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: d.m. 157/2018) con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.
3. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF.

Misura 15 – Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'Allegato del regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5.
2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.
3. Nell'ambito del predetto PEF simulato, l'EA specifica gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del contratto.
4. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.
5. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza

1. Per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'EA specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento. Tali

obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:

- a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;
 - b) efficienza, con riferimento alla riduzione del costo operativo del servizio derivanti dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF. Per i servizi ferroviari tale sistema è correlato al valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo di cui alla delibera ART n. 120/2018;
 - c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità definite dall'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera d), del d.l. 201/2011. Per i servizi ferroviari si fa riferimento alla delibera ART n. 16/2018 ferma restando la possibilità dell'EA di estenderne anche ai servizi su strada l'applicazione.
2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e *in house* i livelli obiettivo (*target*) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.
 3. Nei casi di affidamenti di servizi ferroviari di cui al presente provvedimento, gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai *KPI* definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.
 4. Il mancato raggiungimento dei predetti obiettivi costituisce inadempimento contrattuale, per il quale l'EA definisce nel CdS le relative penali applicabili. L'EA definisce nel CdS un adeguato sistema di premialità da applicare in caso di raggiungimento di livelli prestazionali superiori a quelli fissati dai predetti obiettivi.

Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole

1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato di cui alle Misure 14 e 15, l'EA prevede il riconoscimento all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall'Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale e aggiornato periodicamente.
2. Il tasso di remunerazione del CIN, è determinato dall'Autorità, in misura differenziata per il trasporto ferroviario e su strada, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital: WACC*), in base alla seguente formula:

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

dove:

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

R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

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

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

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

R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

3. Al termine del periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, il margine di utile ragionevole è aggiornato utilizzando:
 - a) il valore pubblicato dall'Autorità al momento dell'aggiornamento o della revisione, per i CdS affidati direttamente o *in house*;

- b) il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall'Autorità e quello previsto nel contratto, per i CdS affidati mediante procedura di gara.

Titolo II – FASI DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento

Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento

1. L'EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all'Annesso 6, costituenti il set informativo minimo.
2. In fase di pre-informazione l'EA pubblica almeno le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 1.
3. L'EA garantisce la tutela della riservatezza commerciale e industriale delle informazioni di cui alla presente Misura, nel rispetto di quanto disposto dal "Piano di accesso al dato".

Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 19 – Requisiti di partecipazione

1. L'EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.
2. Tra i requisiti di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. 50/2017, l'EA dispone l'obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara.
3. Ove l'EA definisca requisiti ulteriori per la partecipazione alla gara rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:
 - a) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;
 - b) non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.
4. L'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di:
 - a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati;
 - b) temperare l'attribuzione di specifici requisiti in capo alle imprese interessate, in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.
5. Con riferimento ai titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio, quali licenze e certificati di sicurezza, nel rispetto dei principi generali di non discriminazione, parità di trattamento e libertà di stabilimento, l'EA prevede nella documentazione di gara:
 - a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere i richiamati titoli amministrativi in tempo utile per la sottoscrizione del CdS e, in ogni caso, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;

- b) la messa a disposizione dei PG di tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. *data room*) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;
 - c) il possesso da parte dell'IA dei predetti titoli amministrativi in tempo utile per la sottoscrizione del CdS e, in ogni caso, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara.
6. Nell'ambito della RdA, l'EA specifica le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali PG.

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:
 - a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;
 - b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.
2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, in modo da:
 - a) garantire la netta separazione tra la fase di valutazione dell'offerta tecnica e quella di valutazione dell'offerta economica di ciascun PG e che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;
 - b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile previsto dalla procedura di gara.
3. L'EA definisce nella documentazione di gara le modalità di valutazione dei singoli criteri (ed eventuali sub-criteri) sulla base di adeguate motivazioni, stabilendo, ove possibile, algoritmi di calcolo dei punteggi che saranno adottati dalla commissione giudicatrice, di cui alla successiva Misura 24.
4. L'EA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti.

Misura 21 – Trasferimento del personale

1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del GU impiegato nello svolgimento del servizio da affidare, nel rispetto delle regole generali adottate dall'Autorità ai sensi dell'art. 48, comma 7, del d.l. 50/2017, di seguito specificate.
2. L'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno organizzativo di personale che il nuovo servizio richiede. Laddove l'affidamento avvenga previa suddivisione in lotti del servizio oggetto del CdS vigente, le regole generali di cui alla presente Misura si applicano al trasferimento del personale dal GU alle singole imprese affidatarie di ciascun lotto, tenendo conto del criterio di ripartizione del servizio in lotti.
3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito senza soluzione di continuità nell'organico dell'IA. A tale fine:
 - a) l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;

- b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.
- 4. Ogni PG accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.
- 5. La disciplina della clausola sociale è riportata nel CdS sottoscritto con l'IA, che specifica altresì i diritti e gli obblighi relativi al personale trasferito dal GU; a tale fine, la documentazione di gara e il CdS devono prevedere:
 - a) che l'inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto;
 - b) apposite e congrue penali e clausole risolutive.

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

- 1. L'EA disciplina nella documentazione di gara la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 e tenuto conto dell'allocatione dei rischi di cui all'Annesso 4.
- 2. Ogni PG redige, per ciascun lotto di affidamento, il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale ne garantisce la massima riservatezza.
- 3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR, di cui fornisce le modalità di determinazione al fine di garantire univocità di calcolo degli stessi.
- 4. Il PEF di gara è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di *input* di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.
- 5. In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.
- 6. In caso di procedure che prevedano investimenti in beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti di importo complessivo a base d'asta superiori a 10 milioni di euro è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.
- 7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante e sostanziale del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.

Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte

- 1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte, fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2, non può essere inferiore a 110 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità dei servizi oggetto di affidamento e della valutazione degli investimenti.

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

Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice

1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.
2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016 (di seguito: d.lgs. 50/2016) ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL.
3. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito *web* istituzionale dedicata alla gara i *curricula* comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.
4. Almeno per il primo triennio successivo alla data di stipula del CdS, l'IA non può conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.
5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dall'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse e nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 4, come disciplinato nel CdS.
6. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, ai sensi dell'art. 27, comma 12-*quater*, del d.l. 50/2017; in tal caso, le disposizioni della presente Misura contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.

Titolo III – FASE ESECUTIVA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio

1. L'EA definisce nel CdS un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità, strumenti, e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati, informazioni e documenti utili.
2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:
 - a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza, anche ai sensi dell'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007);
 - c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di *Customer Satisfaction*), garantendo il coinvolgimento degli utenti e delle associazioni dei consumatori, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di rimodulazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.
3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di garantire l'invio da parte dell'IA, in tempi adeguati, delle informazioni di sua competenza di cui all'Annesso 6, propedeutiche all'avvio di una nuova procedura di affidamento. L'EA definisce nel CdS le penali applicabili in caso di inadempienza dell'IA.
4. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono resi disponibili dall'IA all'EA in formato elettronico editabile, ove non diversamente previsto nel CdS.
5. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito *web* istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:
 - a) CdS in vigore;
 - b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;
 - c) i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
 - d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.
6. Nell'ambito della procedura di consultazione di cui al punto 5 della Misura 4, l'EA definisce il "Piano di accesso al dato", specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai predetti dati, informazioni e documenti; per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta l'ostensibilità in relazione alla tutela della riservatezza industriale e commerciale delle informazioni.

Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

1. L'EA disciplina all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori.
2. A tale scopo, l'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione, evidenziando l'incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS.
3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA tengono comunque conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo contrattuale.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe

1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del *price-cap*, nel rispetto degli obiettivi di efficacia e di efficienza di cui alla delibera ART n. 120/2018, per i servizi ferroviari, e di cui alla Misura 16 del presente atto, per i servizi su strada, ed è determinato secondo la seguente formula:

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

dove:

t = periodo di riferimento;

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

T_t = tariffa media riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio vigenti, ponderata su: (i) numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia e (ii) coefficiente di utilizzo di ciascuna tipologia di titolo di viaggio interessato;

Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico, determinato secondo le modalità di cui al successivo punto 2.

2. Il valore di Q è calcolato per il periodo di riferimento come media annuale ponderata, sulla base del volume di servizio interessato (treni*km/anno o vett*km/anno), di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita rilevati in ciascun anno dall'ente competente in materia tariffaria; l'ente stabilisce tali indicatori di concerto con ciascun EA interessato dall'applicazione della tariffa T_t, con riferimento a:
 - a) i parametri di qualità previsti dal sistema di monitoraggio del servizio, di cui alla Misura 25;
 - b) le condizioni minime di qualità stabilite per i servizi ferroviari ai sensi della delibera ART n. 16/2018. Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.
3. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento) dall'ente competente.

Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali

1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, sulla base degli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, con riferimento almeno ai seguenti aspetti:
 - a) scostamento % tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato superiore a una specifica soglia;
 - b) modifica permanente del programma di esercizio superiore a una specifica soglia % rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;
 - c) adeguatezza delle prestazioni qualitative del servizio erogato alle esigenze dell'utenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.
2. 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, nel rispetto delle soglie di riferimento previste nel CdS ai sensi del punto precedente.
3. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali.

4. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.