

REVISIONE DELIBERA N. 154/2019 - DOCUMENTO DI RAFFRONTO

Delibera n. 154/2019 (testo consolidato ex delibera n. 113/2021)	Testo revisionato in consultazione (modifiche evidenziate)
Definizioni	Identico
<p>Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:</p> <p>a) <i>Autorità (ART)</i>: Autorità di Regolazione dei Trasporti;</p> <p>b) <i>Beni acquisiti tramite finanziamento pubblico</i>: 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).</p> <p>c) <i>Beni mobili</i>: quali, ad esempio, sistemi <i>hardware</i>, <i>software</i> e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi <i>Automatic Vehicle Monitoring</i>, di seguito: <i>AVM</i>) 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.</p> <p>d) <i>Carta (della qualità) dei servizi</i>: 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.</p> <p>e) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: capitale apportato dall'Impresa di TPL, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento,</p>	<p>- Identico;</p> <p>- Identico;</p> <p>- Identico;</p> <p>c) <i>Beni mobili</i>: quali, ad esempio, sistemi <i>hardware</i>, <i>software</i> e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi <i>Automatic Vehicle Monitoring</i>, 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.</p> <p>- Identico;</p> <p>e) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il</p>

<p>rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole. Il CIN risulta dalla somma de “<i>l’attivo immobilizzato netto e il capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose</i>” (cfr. Allegato 2 al d.m. 157/2018).</p>	<p>capitale apportato dall’impresa per l’esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica il WACC dell’Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.</p>
<p>f) <i>Condizioni minime di qualità</i>: obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi 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 <i>condizioni minime di qualità</i> sono definite dall’Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018 (di seguito: delibera ART n. 16/2018).</p>	<p>f) <i>Condizioni minime di qualità (CMQ)</i>: obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi 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 CMQ sono definite dall’Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018 (di seguito: delibera n. 16/2018); nel settore dei trasporti su strada, le CMQ sono definite dall’Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 22/2023 dell’8 febbraio 2023.</p>
<p>g) <i>Contratto di Servizio (CdS)</i>: 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.</p>	<p>g) <i>Contratto di Servizio (CdS)</i>: 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 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: d.lgs. 422/1997).</p>
<p>h) <i>Debt Service Coverage Ratio (DSCR)</i>: 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.</p>	<p>h) <i>Coverage ratio</i>: rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5);</p>
<p>i) <i>Ente Affidante (EA)</i>: 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</p>	<p>i) <i>Debt Service Coverage Ratio (DSCR)</i>: 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 a servizio del debito in un determinato periodo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.</p>
	<p>j) <i>Ente Affidante (EA)</i>: ente pubblico, o soggetto da esso delegato (anche società a partecipazione pubblica c.d. strumentale), 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</p>

<p>servizio (<i>infra</i>). 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.</p>	<p>stesso. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio (<i>infra</i>). 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.</p>
<p>j) <i>Ente strumentale</i> (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.</p>	<p>k) <i>Ente strumentale</i> (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società di diritto privato a partecipazione pubblica, anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale, diversi dal gestore del servizio.</p>
<p>k) <i>Ente titolare del servizio</i>: 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);</p>	<p>l) - Identico;</p>
<p>l) <i>Gestore Uscente (GU)</i>: 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.</p>	<p>m) <i>Gestore Uscente (GU)</i>: operatore economico che fornisce servizi di TPL regolati da un CdS in scadenza, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.</p>
<p>m) <i>Key Performance Indicator (KPI)</i>: 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 <i>KPI</i> sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018).</p>	<p>n) <i>Key Performance Indicator (KPI)</i>: 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 <i>KPI</i> sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018); per i servizi di trasporto su strada, i <i>KPI</i> sono definiti dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 23/2023 dell'8 febbraio 2023.</p>

<p>n) <i>Impresa di TPL</i>: 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.</p> <p>o) <i>Impresa Affidataria (IA)</i>: 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> <p>p) <i>Loan Life Coverage Ratio (LLCR)</i>: indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento; è pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.</p> <p>q) <i>Margine di utile ragionevole</i>: tasso di remunerazione del capitale, come definito al punto 6 dell'Allegato al regolamento (CE) 1370/2007, applicabile a tutte le modalità di affidamento.</p> <p>r) <i>Materiale rotabile</i>: 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.</p> <p>s) <i>Matrice dei rischi</i>: documento con il quale l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione.</p>	<p>o) <i>Impresa di TPL</i>: operatore economico singolo o aggregato, di diritto pubblico o privato, che eroga e fornisce servizi di TPL di passeggeri su strada e per ferrovia, ed eventuali servizi accessori e di supporto.</p> <p>p) - Identico;</p> <p>q) <i>Load factor</i>: coefficiente di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra passeggeri-km (domanda) e posti-km (offerta), in riferimento alle diverse modalità e tipologie di trasporto.</p> <p>r) - Identico;</p> <p>s) - Identico;</p> <p>t) <i>Materiale rotabile</i>: i mezzi di qualsiasi tipo e trazione utilizzati per trasportare persone ai fini dell'erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento, affidamento (treni, autobus, filobus, tram, metropolitana, ecc.), ivi compresi i ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto.</p> <p>u) - Identico;</p>
--	--

<p>t) <i>Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)</i>: 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)).</p> <p>u) <i>Partecipante alla gara (PG)</i>: impresa di TPL che, in virtù del possesso dei requisiti definiti dall'EA nella pertinente documentazione di gara, partecipa alla procedura di affidamento.</p> <p>v) <i>Periodo regolatorio</i>: periodo interno al tempo di validità 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.</p> <p>w) <i>Piano di accesso al dato</i>: 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 <i>stakeholder</i>, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA; b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (<i>real time</i>) 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'"<i>open access</i>" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in <i>real-time</i> nonché la via telematica della richiesta del dato; d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA. 	<p>v) <i>Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)</i>: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di TPL 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)).</p> <p>w) - Identico;</p> <p>x) - Identico;</p> <p>y) <i>Piano di accesso al dato</i>: 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 <i>stakeholder</i> (vd. Misura 4), individuando almeno i seguenti elementi concernenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA; b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (<i>real time</i>) 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'"<i>open access</i>" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in <i>real-time</i> nonché la via telematica della richiesta del dato; d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.
---	---

<p>x) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i>: 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).</p>	<p>z) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i>: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. In caso di gara, il PEF è predisposto dall'EA al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta (di seguito: PEF simulato) e dal PG con lo scopo di formulare la propria offerta (di seguito: PEF di gara); in esito alla gara, il documento redatto dall'IA rappresenta il PEF del CdS; per PEF consuntivo si intende il documento redatto al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo; allo scopo, il PEF consuntivo contiene i dati rilevati a consuntivo per i periodi passati e previsionali aggiornati per i restanti periodi.</p>
<p>y) <i>Portatore di interesse (o stakeholder)</i>: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.</p>	<p>aa) <i>Portatore di interesse (o stakeholder)</i>: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di TPL.</p>
<p>z) <i>Relazione di Affidamento (RdA)</i>: 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.</p>	<p>bb) <i>Relazione di Affidamento (RdA)</i>: documento in cui l'EA descrive i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla consultazione dei portatori d'interesse di cui alla Misura 4, secondo gli schemi-tipo di cui all'Annesso 8, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta, con riferimento agli affidamenti con gara (Annesso 8a), in house (Annesso 8b) e agli affidamenti diretti di servizio ferroviario (Annesso 8c).</p>
<p>aa) <i>Reti, impianti e infrastrutture</i>: 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</p>	<p>cc) <i>Reti, impianti e infrastrutture</i>: 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</p>

<p>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.</p>	<p>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 TPL 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.</p>
<p>bb) <i>Revamping</i>: 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), <i>refurbishing</i>/ripulitura interna-esterna (e.g. pellicolatura, riverniciatura, sostituzione arredi/selleria/cristalli/dotazioni interne), <i>restyling</i> e miglioramento del <i>layout</i>, 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).</p>	<p>dd) - Identico;</p>
<p>cc) <i>Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)</i>: 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.</p>	<p>ee) 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 con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus, filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito</p>

<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>Revisione della Misura 12 delibera 154/2019 Allegato A alla delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>dd) <i>Valore di produzione</i>: 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.</p>	<p>locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>Revisione della Misura 12 delibera 154/2019 Allegato A alla delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a chiamata, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con veicoli stradali che consentono agli utenti di prenotare viaggi utilizzando comunicazioni elettroniche o di altro tipo. Tali servizi possono prevedere la salita e la discesa dei passeggeri presso le fermate designate dall'operatore su richiesta o le fermate del trasporto pubblico previste.</p> <p>gg) - Identico;</p>
---	---

<p>ee) <i>Valore di mercato</i>: prezzo mediamente praticato per i beni della stessa specie o similari, in condizioni di libera concorrenza e al medesimo stadio di commercializzazione.</p> <p>ff) <i>Valore di rimpiazzo</i>: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.</p> <p>gg) <i>Valore netto contabile</i>: costo di acquisto di un bene al netto del relativo fondo di ammortamento e dell'eventuale valore residuo di utilizzo.</p>	<p>hh) - Identico;</p> <p>ii) - Identico;</p> <p>jj) - Identico;</p>
--	---

Quesiti

Q1. Si richiedono osservazioni sul contenuto delle "Definizioni", con riferimento alle sole modifiche proposte.

(non presente)	Glossario degli acronimi
	<p>a) Cds: Contratto di servizio;</p> <p>b) CMQ: Condizioni minime di qualità;</p> <p>c) d.l.: decreto-legge;</p> <p>d) d.lgs.: decreto legislativo;</p> <p>e) d.m.: decreto ministeriale;</p> <p>f) EA: ente affidante;</p> <p>g) GU: gestore uscente;</p> <p>h) IA: impresa affidataria di Cds;</p> <p>i) ITS: <i>Intelligent Transport Systems</i>;</p> <p>j) KPI: <i>Key Performance Indicators</i>;</p> <p>k) LLCR: <i>Loan Life Coverage Ratio</i>;</p> <p>l) OSP: Obblighi di Servizio Pubblico;</p> <p>m) PAD: Piano di Accesso al Dato;</p> <p>n) PEF: Piano Economico-Finanziario;</p> <p>o) PG: (impresa di TPL) partecipante alla gara;</p> <p>p) PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità;</p> <p>q) PRO: Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori;</p> <p>r) TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri);</p> <p>s) VM: valore di mercato;</p> <p>t) VNC: valore residuo o netto contabile;</p> <p>u) WACC: <i>Weighted Average Cost of Capital</i>.</p>

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione	Identico
<p>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.</p>	<p>1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento, secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento, dei servizi di TPL di passeggeri su strada e per ferrovia. 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.</p>
<p>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.</p>	<p>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 d.l. 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.</p>
<p>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).</p>	<p>3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli EA, le IA e i GU dei servizi di TPL interessati.</p>
<p>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:</p> <p>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.</p> <p>b) in caso di affidamento diretto o <i>in house</i>: 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.</p> <p>c) al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione della revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.</p>	<p>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:</p> <p>a) <i>in caso di affidamento con gara: ai contratti di servizio (di seguito: CdS) per i quali, nel caso di alle procedure aperte, il cui bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio e alle procedure ristrette, le cui lettere di invito sono inviate successivamente a tale data;</i></p> <p>b) <i>alle procedure di affidamento diretto o in house: ai CdS per i quali il cui provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</i></p> <p>c) <i>ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.</i></p>
<p>5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravi</p>	<p>5. - Identico;</p>

<p>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).</p>	
<p>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.</p>	<p>6. - Identico;</p>
<p>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.</p>	<p>7. Le Misure di cui al presente atto non si applicano ai CdS 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.</p>
	<p>8. In caso di proroga di un CdS ai sensi dell'articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, l'EA tiene conto delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, adottando le disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento a:</p> <p>a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4);</p> <p>b) la predisposizione di un PEF per il periodo di affidamento interessato (Misura 15, Annesso 5), oggetto di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS (Misura 26);</p> <p>c) l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16, Annesso 7), oggetto di adeguato monitoraggio e rendicontazione (Misura 25), e la predisposizione del correlato PAD.</p> <p>Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, gli atti amministrativi relativi alla proroga del CdS sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.</p>
<p>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,</p>	<p>9. 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,</p>

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.	funivie) l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana e regionale più estesa, anche: a) ai servizi di TPL per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari), in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa; b) ai servizi di trasporto flessibili, in particolare qualora tali servizi siano oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento di OSP.
Quesiti <ul style="list-style-type: none">Q2. Si richiedono osservazioni sull'ambito applicativo della delibera, con riferimento alle proroghe di CdS vigenti (punto 8) e all'estensione della regolazione ai servizi di trasporto flessibili (punto 9, sub. b).	

TITOLO I - FASI PROPEDEUTICHE AGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI	Identico
Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali	Identico
Misura 2 - Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo del CdS	Identico
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.	1. I lotti di servizi di TPL da affidare sono individuati secondo i criteri di cui alla delibera dell'Autorità 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.	2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi-tipo di cui all'Annesso 8, 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 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione "Pareri". In caso di affidamento diretto o in house di un servizio di TPL per ferrovia, è facoltà dell'EA integrare i contenuti della RdA nel PRO di cui alla Misura 2, punto 7, della delibera n. 120/2018, prevedendone un'unica trasmissione.
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.	3. - Identico;
	4. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento e il CdS stipulato con l'IA sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.
Quesiti	
<ul style="list-style-type: none"> • Q3. Si richiedono osservazioni sui contenuti integrativi/revisionati dell'Annesso 2 (Prospetti 1 e 2). • Q4. Si richiedono osservazioni sui diversi schemi-tipo di RdA, di cui all'Annesso 8. • Q5. Si richiedono osservazioni sull'opportunità di integrare RdA e PRO ex delibera n. 120/2018 (punto 2). 	

Misura 3 - Beni strumentali all'effettuazione del servizio	MISURA INVARIATA
Misura 4 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali. Consultazione dei soggetti portatori di interesse	Identico
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili; d) dominanza. <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) non condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili; d) dominanza. <p>2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di TPL i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) non condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. <p>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.</p> <p>4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di TPL 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.</p> <p>5. In caso di affidamento con gara, 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 6.</p> <p>6. In caso di affidamento con gara, 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</p>

<p>concludersi entro sessanta giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>c) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;</p> <p>d) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori, in caso di procedura di gara;</p> <p>e) l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.</p> <p>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.</p>	<p>consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>c) la definizione degli obiettivi e indicatori di qualità del servizio previsti ai sensi della Misura 16;</p> <p>d) la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori, in caso di procedura di gara;</p> <p>e) l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio;</p> <p>f) il PAD.</p> <p>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.</p> <p>7. In caso di affidamento diretto o <i>in house</i>, l'EA esperisce una consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, con riferimento almeno a:</p> <p>a) la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni, e degli obiettivi e indicatori previsti ai sensi della Misura 16;</p> <p>b) il PAD.</p> <p>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.</p> <p>8. La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno:</p> <p>a) il GU e i potenziali operatori interessati,</p>
<p>7. La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno:</p> <p>a) il GU e i potenziali operatori interessati,</p> <p>b) i viaggiatori e/o le loro associazioni,</p>	<p>8. La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno:</p> <p>a) il GU e i potenziali operatori interessati,</p>

<p>c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe.</p>	<p>b) i viaggiatori e/o le loro associazioni, con specifico riferimento alla definizione delle condizioni di qualità del servizio e del PAD; c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe; d) gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva.</p>
<p>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.</p>	<p>9. - Identico;</p>
<p>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.</p>	<p>10. 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.</p>
<p>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.</p>	<p>10. L'EA pubblica in forma anonima, sul proprio sito web istituzionale, le osservazioni eventualmente pervenute nell'ambito della procedura di consultazione, epurate delle parti contenenti dati e informazioni commercialmente sensibili, nel caso il partecipante abbia avanzato richiesta di riservatezza, adeguatamente motivata.</p>
<p>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.</p>	<p>11. - Identico;</p>
<p>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</p>	<p>12. - Identico;</p>

<p>consentire, ove necessario, l'acquisizione in disponibilità da parte dell'IA di tali beni.</p> <p>13. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.</p>	<p>13. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione. Il PAD redatto dall'EA è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS.</p>
Quesiti	
<ul style="list-style-type: none"> Q6. Si richiedono osservazioni sul distinto perimetro applicativo della consultazione dei soggetti portatori d'interesse, in caso di gara (punto 6) o affidamento diretto/<i>in house</i> (punto 7). 	
Misura 5 – Materiale rotabile	MISURA INVARIATA
Misura 6 - Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico	Identico
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. - Identico;</p> <p>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 stato 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.</p> <p>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, tenuto conto del vincolo di destinazione d'uso di cui al precedente punto 1: in caso di beni interamente acquistati tramite finanziamento, tale condizione si configura quale vincolo di destinazione d'uso "implicito" per tutto il periodo di vita utile del bene; in caso di beni</p>

<p>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.</p> <p>5. Nell'ambito della RdA, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.</p> <p>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.</p>	<p>acquistati parzialmente con finanziamento pubblico, la durata del vincolo è funzione della quota di risorse pubbliche impiegate, rispetto al valore di acquisto del bene.</p> <p>4. - Identico;</p> <p>5. - Identico;</p> <p>6. - Identico;</p>
--	---

Quesiti

- Q7. Si richiedono osservazioni sulle modalità di messa a disposizione dell'IA dei beni acquistati tramite finanziamento pubblico (punto 3).
- Q8. Si richiedono considerazioni sull'opportunità di ampliare la regolazione vigente in caso di finanziamento pubblico, parziale o totale, di interventi di miglioramento di un bene strumentale, al fine di determinare un adeguato vincolo di destinazione d'uso del bene interessato.
- Q9. Si richiedono considerazioni sull'opportunità di disciplinare specificatamente le modalità di allocazione degli eventuali ricavi ottenuti dall'IA dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso.

Misura 7 - Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili	MISURA INVARIATA
Misura 8 - Azioni in capo all'EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali	MISURA INVARIATA
Misura 9 - Criteri per la determinazione del valore di subentro dei beni essenziali e indispensabili	MISURA INVARIATA
Misura 10 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione	MISURA INVARIATA

Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti	Identico
Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario	MISURA INVARIATA
Misura 12 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada	Identico
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:	1. - Identico; 2. - Identico; 3. - Identico;

<p>a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>4. - Identico;</p> <p>5. - Identico;</p> <p>6. - Identico;</p> <p>7. - Identico;</p>
--	---

<p>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.</p>	<p>8. - Identico;</p>
<p>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.</p>	<p>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 o data diversa se comunicata dall'Autorità, 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.</p>
<p>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.</p>	<p>10. - Identico;</p>
	<p>11. Il format "Elenco del personale in servizio" di cui all'Annesso 3/Schemi della delibera deve essere compilato dall'IA una tantum e solo con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato.</p>
<p>Misura 13 - Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti</p>	<p>Identico</p>
<p>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</p>	<p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, nonché per le successive attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico finanziario del CdS, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi</p>

<p>affidamento.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5. Al temine 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.</p> <p>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.</p>	<p>connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.</p> <p>2. - Identico;</p> <p>3. - Identico;</p> <p>4. - Identico;</p> <p>5. - Identico;</p> <p>6. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive le modalità di identificazione, valutazione e allocazione dei rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento e le relative misure di mitigazione. La matrice dei rischi redatta dall'EA è trasmessa all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>
---	--

Quesiti

- Q10. Si richiedono osservazioni sul modello di matrice dei rischi, di cui all'Annesso 4.

Misura 14 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara	Identico
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA predispone, 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.</p> <p>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 d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (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.</p> <p>3. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. 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 simulato.</p>
Misura 15 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house	Identico
<p>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.</p> <p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per</p>	<p>1. - Identico;</p> <p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.</p> <p>5. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.</p>	<p>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.</p> <p>3. - Identico;</p> <p>4. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.</p> <p>5. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.</p>
---	---

Quesiti

- **Q11. Si richiedono osservazioni sugli schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche per la redazione, di cui all'Annesso 5.**

Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza	Misura 16 - Determinazione degli obiettivi del Contratto di Servizio di efficacia, efficienza e sostenibilità
<p>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:</p> <p>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;</p> <p>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</p>	<p>1. L'EA specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso del CdS. 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:</p> <p>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/elusione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;</p> <p>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</p>

<p>percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo di cui alla delibera ART n. 120/2018;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo di cui alla delibera ART n. 120/2018;</p> <p>c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle CMQ 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.</p> <p>d) sostenibilità ambientale, in termini di efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, vibrazioni, soluzioni di <i>waste management</i>;</p> <p>e) sostenibilità sociale, con riferimento alle esigenze di mobilità delle varie tipologie di passeggeri, e in particolare delle PMR, attraverso adeguate condizioni di accessibilità dei mezzi/infrastrutture, delle informazioni e della rete di vendita, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni regolatorie approvate dall'Autorità in materia di diritti degli utenti;</p> <p>f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL.</p> <p>2. Nei casi di affidamenti di servizi di TPL su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite appositi KPI, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e <i>in house</i> i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.</p> <p>3. Nei casi di affidamenti di TPL per ferrovia, gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART-n. 120/2018.</p> <p>4. I KPI adottati sono trasmessi all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive le modalità di scelta dei KPI e i relativi risultati attesi. In caso di affidamento con gara, i KPI possono essere oggetto di offerta migliorativa da parte dei PG, sulla base dei criteri di aggiudicazione stabiliti dall'EA ai sensi della Misura 20.</p>
---	---

	<p>5. L'EA specifica nel CdS:</p> <p>a) i KPI adottati, gli eventuali standard di riferimento e gli obiettivi di miglioramento da perseguire nel corso del periodo di validità contrattuale, tenuto conto dell'allocazione dei rischi definita ai sensi della Misura 13;</p> <p>b) le penali applicabili in caso di mancato raggiungimento dei predetti obiettivi per accertata responsabilità in capo all'IA, che costituisce inadempimento contrattuale;</p> <p>c) il sistema di premialità, da applicare in caso di raggiungimento da parte dell'IA di livelli prestazionali superiori a quelli fissati dai predetti obiettivi;</p> <p>d) le modalità di monitoraggio degli obiettivi e gli obblighi di trasparenza, anche in merito alla rendicontazione degli investimenti, ai sensi della successiva Misura 25;</p> <p>e) le modalità di verifica periodica, tipicamente ad ogni periodo regolatorio, dell'adeguatezza alle esigenze dell'utenza degli indicatori e dei relativi livelli qualitativi e quantitativi del servizio erogato.</p>
--	--

Quesiti

Q12. Si richiedono osservazioni sugli obiettivi di prestazione, con riferimento alle tipologie proposte (punto 1, Annesso 7) e alle relative modalità di trattazione nel CdS (punto 5).

Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole	MISURA INVARIATA
TITOLO II - FASI DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI	Identico
Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento	Identico
Misura 18 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure	MISURA INVARIATA
Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare	Identico
Misura 19 - Requisiti di partecipazione	MISURA INVARIATA
Misura 20 - Criteri di aggiudicazione	Identico
<p>1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>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;</p>	<p>1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia, ed efficienza, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, sostenibilità sociale, innovazione tecnologica e integrazione multimodale individuati, distinguendo i parametri</p>

<p>b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. L'EA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti.</p>	<p>di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;</p> <p>b) – Identico.</p> <p>2. - Identico</p> <p>3. - Identico;</p> <p>4. - Identico;</p> <p>5. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive i criteri di aggiudicazione, anche in relazione agli obiettivi del nuovo affidamento.</p>
---	---

Quesiti

- Q13. Si richiedono osservazioni sui criteri di aggiudicazione che devono essere definiti dall'EA (punto 1), con particolare riferimento alla sostenibilità sociale, l'innovazione tecnologica e l'integrazione multimodale.

Misura 21 - Trasferimento del personale	MISURA INVARIATA
Misura 22 - Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione	MISURA INVARIATA

Misura 23 - Termine per la presentazione delle offerte	MISURA INVARIATA
Misura 24 - Criteri di nomina della commissione giudicatrice	Identico
1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.	1. - Identico;
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.	2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 93 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito: d.lgs. 36/2023) 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.	3. - Identico;
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.	4. - Identico;
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.	5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto da: a) l'art. 93, comma 5, del d.lgs. 36/2023 e l'art. 6, comma 7, del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022) in materia di cause di incompatibilità e inconferibilità della nomina di un componente della commissione; b) l'art. 16 del d.lgs. 36/2023 in materia di conflitti d'interesse; nonché 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	6. - Identico;

<p>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.</p>	
Quesiti	
<ul style="list-style-type: none"> Q14. Si richiedono osservazioni sui criteri di nomina della commissione giudicatrice, con particolare riferimento ad eventuali specificazioni da inserire circa le competenze professionali dei soggetti interessati. 	
TITOLO III - FASE ESECUTIVA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO	TITOLO III - FASE ESECUTIVA E DI MONITORAGGIO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO
Misura 25 - Monitoraggio e rendicontazione del servizio	Identico
<p>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.</p>	<p>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 e documenti utili, nel rispetto di quanto definito dalla normativa vigente in materia di servizi di informazione sulla mobilità.</p>
<p>2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:</p> <p>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;</p> <p>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);</p> <p>c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di <i>Customer Satisfaction</i>), 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.</p>	<p>2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:</p> <p>a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli obiettivi e indicatori previsti dal CdS, ai sensi della Misura 16, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;</p> <p>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);</p> <p>c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di <i>Customer Satisfaction</i>), 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.</p>
<p>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</p>	<p>3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di:</p> <p>a) monitorare il servizio in modo puntuale, a livello per quanto possibile di singola</p>

<p>nuova procedura di affidamento. L'EA definisce nel CdS le penali applicabili in caso di inadempienza dell'IA.</p>	<p>linea/diretrice, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati, il <i>load factor</i> e il <i>coverage ratio</i>;</p> <p>b) 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.</p>
<p>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.</p>	<p>4. - Identico;</p>
<p>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:</p> <p>a) CdS in vigore;</p> <p>b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;</p> <p>c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction;</p> <p>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.</p>	<p>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:</p> <p>a) CdS in vigore;</p> <p>b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;</p> <p>c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction;</p> <p>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS;</p> <p>e) il livello annuale degli investimenti effettuati e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento.</p>
<p>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.</p>	<p>6. Nell'ambito della procedura di consultazione di cui al punto 5 della Misura 4, l'EA definisce il PAD, 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.</p>
	<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16.</p>

Quesiti	
Misura 26 – Verifica dell’equilibrio economico-finanziario	
<p>• Q15. Si richiedono osservazioni sulle modalità di monitoraggio e rendicontazione del servizio, con particolare riferimento alle informazioni da rendere disponibili/pubblicare (punto 5), anche in relazione a quanto disposto dall’art. 30 del d.lgs. 201/2022 (punto 7).</p>	<p>Misura 26 – Verifica dell’equilibrio economico-finanziario e meccanismi incentivanti</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	<p>nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l'EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</p> <p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sotto-compensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</p>
--	--

Quesiti

- Q16. Si richiedono osservazioni sul meccanismo di recupero o integrazione delle sovra o sotto-compensazioni, di cui ai punti 4 e 5.
- Q17. Si richiedono osservazioni e proposte sul meccanismo incentivante previsto (punto 4) e sulla relativa modalità di determinazione da parte dell'EA, anche con riferimento a soluzioni già adottate nell'ambito di CdS vigenti.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe	- Identico;
<p>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:</p> $Tt \leq Tt-1 * [1 + Ft-1 + (Qt - Qt-1)]$ <p>dove:</p> <p>t = periodo di riferimento;</p> <p>F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo interessato;</p> <p>Tt = tariffa media riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio vigenti, ponderata su: (i) numero di titoli</p>	<p>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:</p> $Tt \leq Tt-1 * [1 + Ft-1 + (Qt - Qt-1)]$ <p>dove:</p> <p>t = periodo di riferimento;</p> <p>F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo interessato;</p> <p>Tt = tariffa media riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio vigenti, ponderata su: (i) numero di titoli</p>

<p>di viaggio venduti per ciascuna tipologia e (ii) coefficiente di utilizzo di ciascuna tipologia di titolo di viaggio interessato;</p> <p>Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico, determinato secondo le modalità di cui al successivo punto 2.</p> <p>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 Tt, con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.</p> <p>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.</p>	<p>di viaggio venduti per ciascuna tipologia e (ii) coefficiente di utilizzo di ciascuna tipologia di titolo di viaggio interessato;</p> <p>Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di TPL, determinato secondo le modalità di cui al successivo punto 2.</p> <p>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 Tt, con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) gli obiettivi di efficienza-qualità previsti dal sistema di monitoraggio del servizio, di cui alla Misura 16; b) le condizioni minime di qualità stabilite per i servizi ferroviari ai sensi della delibera ART-n. 16/2018. <p>Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.</p> <p>3. - Identico;</p> <p>4. Fermo restando l'adeguamento periodico al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali), gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL possono prevedere l'aggiornamento delle tariffe dei servizi con metodi diversi da quello di cui al punto 1, qualora la scelta adottata risulti maggiormente funzionale al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio, di cui alla Misura 16. I suddetti enti forniscono adeguata motivazione di tale scelta negli atti amministrativi di propria competenza che disciplinano le modalità di determinazione delle tariffe; ciascun EA interessato riporta nel CdS le modalità di aggiornamento delle tariffe previste.</p>
---	---

Quesiti	
<ul style="list-style-type: none"> Q18. Si richiedono osservazioni e proposte sulle possibili modalità di aggiornamento delle tariffe alternative al <i>price-cap</i> (punto 4), anche con riferimento a metodi/meccanismi già adottati nell'ambito di CdS vigenti. 	
Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali	Identico
<p>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:</p> <p>a) scostamento % tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato superiore a una specifica soglia;</p> <p>b) modifica permanente del programma di esercizio superiore a una specifica soglia % rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;</p> <p>c) adeguatezza delle prestazioni qualitative del servizio erogato alle esigenze dell'utenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. - Identico;</p> <p>2. - Identico;</p> <p>3. - Identico;</p> <p>4. - Identico;</p> <p>5. In caso di affidamento <i>in house</i>, le revisioni e le modifiche del CdS devono essere asseverate secondo le modalità di cui all'art. 17, comma 4, del d.lgs. 201/2022.</p>