

Relazione di Affidamento

– SCHEMA DI RIFERIMENTO PER GLI AFFIDAMENTI DIRETTI DI SERVIZI DI TPL PER FERROVIA –

Premessa

Il presente schema-tipo è finalizzato a supportare gli Enti Affidanti (di seguito: EA) nella predisposizione della Relazione di Affidamento (di seguito: RdA) prevista dalla Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: delibera n. 154/2019), in caso di affidamento diretto di servizi di TPL per ferrovia, agevolando l'adozione di comportamenti uniformi e conformi alla normativa e alla regolazione vigente, con riferimento in particolare:

- alle motivazioni del ricorso all'affidamento diretto, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 5, paragrafo 4bis, del regolamento (CE) 1370/2007 (da applicarsi dal 26 dicembre 2023);
- alla facoltà dell'EA d'integrare i contenuti della RdA all'interno del documento rubricato "*Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori*" (di seguito: PRO), di cui alla Misura 2, punto 7, dell'Allegato A alla delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera n. 120/2018), prevedendone un'unica trasmissione/istruttoria da parte dell'Autorità.

Nel rispetto di quanto disposto dalla citata delibera n. 154/2019, i successivi paragrafi riportano gli elementi di regolazione oggetto di vigilanza preventiva da parte dell'Autorità, anche con riferimento agli aspetti di trasparenza degli affidamenti di servizi di TPL per ferrovia definiti dalla normativa eurounitaria.

1. Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento e fattori di contesto

N.B. Qualora l'EA si avvalga della facoltà d'integrare la RdA nel PRO, in questa sezione occorre indicare anche i fattori di contesto considerati ai fini dell'individuazione degli obiettivi di efficienza e efficacia del CdS (vd. successivo § 5), evidenziando le specificità/criticità che possono portare l'EA a definire valori diversi rispetto a quelli determinati dall'Autorità (indicatori di efficienza operativa e KPI ex delibera n. 120/2018), anche attraverso l'analisi dei dati riferiti a precedenti annualità. Il contesto ambientale all'interno del quale è offerto un servizio ferroviario può essere molto differenziato e incidere in maniera anche significativa sulla dimensione e sulla dinamica dei costi; in tal senso, devono essere considerate alcune variabili di tipo tecnico-ambientale esplorando, attraverso analisi di correlazione, l'impatto sulla quota parte di dimensione dei costi che prescinde dalla capacità gestionale del management e risulta pertanto "esogeno" all'impresa.

Per comodità di individuazione/trattazione, i suddetti aspetti sono riportati in **colore blu**.

1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Sintetica descrizione del quadro vigente, con specifico riferimento alla normativa regionale o altri atti degli Enti locali/territoriali competenti¹, afferenti a:

- a) assetto delle reti, pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico;
- b) *governance* del settore in termini di definizione dei bacini di mobilità, ambiti del servizio pubblico e lotti di affidamento, enti responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi, enti responsabili dell'affidamento, controllo e gestione/stipula dei Contratti di Servizio (di seguito: CdS), con specifico riferimento alle partizioni territoriali: urbano/suburbano, extraurbano, regionale;

¹ Ad esempio, leggi regionali (o delle Province autonome) e atti amministrativi correlati, quali deliberazioni di Giunta/Consiglio o determinazioni degli Uffici. Sono da includere gli atti amministrativi approvati dall'EA in riferimento alla procedura in oggetto, tra cui l'avviso (o gli avvisi) di pre-informazione ex art. 7.2 del regolamento (CE) 1370/2007.

Per tutti gli aspetti sopra elencati, ove già oggetto della Relazione ex Misura 6 e Misura 4, punto 11, dell'Allegato alla delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017 (di seguito: "Relazione dei Lotti"), è sufficiente inserire un rimando alla stessa, senza produrre una nuova trattazione, a meno di elementi di aggiornamento².

Con riferimento alla scelta della modalità di affidamento e al relativo quadro normativo e amministrativo di riferimento, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs.

1.2. Contesto territoriale

Descrizione delle caratteristiche socio-economiche del territorio e delle caratteristiche dell'offerta di trasporto prevista all'interno del bacino di mobilità.

Descrizione degli eventuali fattori di contesto (territoriale) che potrebbero influenzare le prestazioni/obiettivi del servizio oggetto di affidamento, quali ad esempio:

- reddito medio della popolazione e relativa influenza sugli obiettivi di ricavo tariffario,
- concorrenza di altre modalità/tipologie di trasporto,
- delocalizzazione di grandi strutture attrattive di mobilità,
- lavori infrastrutturali significativi che, nel periodo di effettuazione degli stessi, potrebbero ridurre le velocità di percorrenza di singoli tratti e/o modificare alcuni percorsi; relativi eventuali sviluppi di medio-lungo termine.

1.3. Contesto operativo di riferimento

Descrizione dell'attuale assetto in termini di:

- Gestore Uscente (di seguito: GU);
- caratteristiche del vigente CdS: modalità di affidamento (*gara/diretto/in house*), data sottoscrizione e n. riferimento³, durata, scadenza, eventuale regime di proroga, volume di produzione originariamente previsto e attuale, modalità di servizio interessato (treno, autobus, filobus, tram, metro, altro), gestione dei ricavi (*net cost/gross cost*);
- risultati raggiunti dalle "*pregresse gestioni*"⁴ del servizio oggetto di affidamento, con riferimento ai valori *target* e ai valori consuntivi riferiti all'ultimo triennio e relativi almeno alle seguenti variabili: investimenti (in particolare, in materiale rotabile e altri *asset* funzionali all'effettuazione del servizio), volume di produzione e quota di treni-km effettuati fuori dai confini dell'EA, velocità commerciale, lunghezza media della tratta e densità delle stazioni, costi operativi e totali, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, *coverage ratio* e *load factor* (se disponibili, per direttrice/linea), età media del parco rotabile, indicatori di qualità erogata e percepita del servizio (livelli consuntivi degli indicatori di qualità previsti dal CdS⁵), indicatori di prestazione (KPI⁶); tali dati non dovranno risentire degli effetti post-Covid, includendo ove ritenuto opportuno per un corretto dimensionamento anche informazioni relative a gestioni temporalmente precedenti (e.g. anno 2019).

Descrizione degli eventuali altri CdS vigenti di competenza del medesimo EA.

² Si intende anche la Relazione dei lotti redatta da un Soggetto Competente diverso dall'EA.

³ Codice identificativo di cui alla voce "Prog. Contratto" della banca dati dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (Osservatorio TPL).

⁴ Vd. art. 17, comma 2, del d.lgs. 201/2022, ove si specifica di tenere conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30" del medesimo decreto.

⁵ A tale fine, si può fare riferimento ai dati pubblicati ai sensi della Misura 10 della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera n. 16/2018).

⁶ *Key Performance Indicators*, in coerenza con le disposizioni di cui alla delibera n. 120/2018 (Annesso 2).

Descrizione del nuovo assetto, in termini di:

- impresa ferroviaria affidataria (di seguito: IF) e relativa struttura societaria;
- avvio previsto del nuovo CdS, durata/scadenza, eventuali possibilità di proroga ex art. 4.4 del regolamento (CE) 1370/2007, periodi regolatori;
- caratteristiche dei servizi oggetti di affidamento rispetto all'assetto attuale: valore annuale e complessivo del servizio, condizioni tariffarie previste e gestione dei ricavi (*net cost/gross cost*);
- elementi essenziali del Programma di Esercizio (di seguito: PdE), con indicazione del gestore dell'infrastruttura e dell'accordo quadro vigente in forza del quale è assegnata la capacità;
- eventuale integrazione con altri servizi collettivi/condivisi (*sharing mobility*) o innovativi/flessibili (DRT⁷).

Per gli elementi sopra elencati, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs.

2. Disciplina dei beni strumentali

2.1. Infrastrutture e dei beni immobili

Descrizione esaustiva delle caratteristiche della rete, con riferimento alla tipologia di alimentazione (elettrica a 3KVcc, elettrica di diverso voltaggio, *diesel*), allo scartamento, alla presenza di un binario singolo, alla pendenza e tortuosità, alle velocità ammissibili per tratta, alle composizioni ammissibili di materiale rotabile.

Descrizione dei restanti beni immobili (impianti e infrastrutture) strumentali allo svolgimento del servizio; specificazione dei beni immobili indispensabili, dei relativi criteri di qualificazione e delle modalità di messa a disposizione (regime proprietario, modalità di trasferimento, eventuale valore di subentro)⁸.

Individuazione e descrizione dei beni immobili acquisiti tramite finanziamento pubblico per i quali sussiste (in funzione della relativa vita utile) un vincolo di destinazione d'uso e, quindi, un obbligo di trasferimento in capo all'IF; specificazione della modalità di trasferimento, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019.

Descrizione degli investimenti in beni immobili previsti nel periodo di durata dell'affidamento, con indicazione di:

- tipologia e caratteristiche del cespite interessato;
- soggetti su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IF, eventuali altri);
- cronoprogramma degli investimenti previsti.

Evidenziazione di eventuali elementi infrastrutturali ritenuti critici che possono avere un impatto negativo sul raggiungimento dei livelli obiettivo annuali di efficienza/efficacia come definiti nel PRO quali, a titolo esemplificativo, lavori programmati sull'infrastruttura (rete o stazioni) che potrebbero comportare modifiche/interruzioni alla circolazione con conseguente impatto sugli indicatori di efficacia, quali puntualità e regolarità o riduzione del numero dei passeggeri, il cui impatto inciderà sugli indicatori di efficienza, in particolare quelli relativi ai ricavi da traffico.

⁷ Demand Responsive Transport.

⁸ Vd. Misure 7, 9 e 10 della delibera n. 154/2019. Questa parte della RdA può essere omessa in caso di (ri)affidamento al GU del medesimo servizio di TPL.

2.2. Materiale rotabile di nuova acquisizione

Descrizione⁹ del materiale rotabile e relativi *asset* oggetto di nuova acquisizione, specificando:

- investimenti previsti nel periodo di durata dell'affidamento, con indicazione de:
 - tipologia e caratteristiche dei veicoli interessati (e.g. alimentazione, vita utile);
 - soggetto su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IF, eventuali altri);
 - cronoprogramma previsto, sia qualora avviato precedentemente (non ancora "esaurito"), sia qualora avviato nel corso del nuovo CdS, con riferimento all'anno di messa in servizio e numero di rotabili interessati.
- modalità di messa a disposizione e clausole di subentro della nuova IF al termine della vigenza contrattuale (da disciplinare anche nello schema di CdS), nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 7 della delibera n. 154/2019.

Descrizione del materiale rotabile acquisito tramite finanziamento pubblico per il quale sussiste (in funzione della relativa vita utile) un vincolo di destinazione d'uso e, quindi, un obbligo di trasferimento in capo all'IF; specificazione della modalità di trasferimento, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019.

Altre misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato, nel rispetto di quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019.

Evidenziazione dell'impatto che gli investimenti in materiale rotabile potranno avere sulle voci di costo e ricavo. A titolo esemplificativo, in merito ai costi, l'acquisto del materiale rotabile con inclusione di servizi di manutenzione, c.d. *full service*, alla fine del periodo di garanzia comporterà per l'impresa il sostenimento di maggiori costi di manutenzione; in modo particolare, se tali servizi verranno svolti da quest'ultima, potrebbero essere necessari incrementi del personale dedicato alla manutenzione con relativi effetti sul costo del personale. In merito ai ricavi, l'acquisto di nuovo materiale rotabile potrebbe rendere più attrattivo il servizio e avere un impatto positivo sul numero dei passeggeri trasportati, e di conseguenza, sui ricavi da traffico.

2.3. Materiale rotabile esistente

Descrizione esaustiva delle caratteristiche del materiale rotabile esistente e oggetto di utilizzo nell'ambito del CdS¹⁰; specificazione del materiale rotabile indispensabile, dei relativi criteri di qualificazione e delle modalità di messa a disposizione (regime proprietario, modalità di trasferimento, eventuale valore di subentro), nel rispetto di quanto previsto dalle Misure 7 e 9 della delibera n. 154/2019¹¹.

Individuazione e descrizione del materiale rotabile acquisito tramite finanziamento pubblico per il quale sussiste (in funzione della relativa vita utile) un vincolo di destinazione d'uso e, quindi, un obbligo di trasferimento in capo all'IF; specificazione della modalità di trasferimento, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019.

Altre misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato, nel rispetto di quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019¹¹.

Evidenziazione di eventuali caratteristiche del materiale rotabile esistente che possono incidere sul raggiungimento livelli obiettivo annuali di efficienza/efficacia come definiti nel PRO. A titolo esemplificativo, la vetustà del materiale rotabile esistente potrebbe incidere sia sui costi di manutenzione (maggiori importi) che sugli indicatori di puntualità e regolarità (maggiore probabilità di guasti e conseguenti disservizi per gli utenti).

⁹ Vd. informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3 (Sezione "Materiale rotabile"), alla delibera n. 154/2019.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Questa parte della RdA può essere omessa in caso di (ri)affidamento al GU del medesimo servizio di TPL.

Evidenziazione dell'impatto che gli investimenti sul materiale rotabile esistente potranno avere sulle voci di costo e ricavo. A titolo esemplificativo, le attività di *revamping* del materiale rotabile esistente potrebbero rendere più attrattivo il servizio e avere un impatto positivo sul numero dei passeggeri trasportati e, di conseguenza, sui ricavi da traffico.

2.4. Caratteristiche dei beni mobili

Individuazione e descrizione dei beni mobili (sistemi ITS¹²: *hardware/software* e relative banche dati) strumentali allo svolgimento del servizio; specificazione della qualifica dei suddetti beni (indispensabili o commerciali) e relativi criteri di quantificazione e classificazione adottati.

Individuazione e descrizione dei beni mobili acquisiti tramite finanziamento pubblico per i quali sussiste (in funzione della relativa vita utile) un vincolo di destinazione d'uso e, quindi, un obbligo di trasferimento in capo all'IF; specificazione della modalità di trasferimento.

Altre misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio ai beni mobili interessati, nel rispetto di quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019¹¹.

Descrizione degli investimenti in beni mobili previsti nel periodo di durata dell'affidamento, con indicazione de:

- tipologia e caratteristiche degli *asset* interessati;
- soggetti su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IF, eventuali altri) e relative tempistiche.

2.5. Monitoraggio degli investimenti

Descrizione delle modalità di monitoraggio che saranno adottate dall'EA sull'effettiva attuazione degli investimenti programmati, incluso il correlato sistema di penali, in caso di mancato rispetto dei tempi di attuazione predefiniti per responsabilità riconducibili all'IA.

Descrizione degli obblighi di trasparenza in capo all'IA, al fine di rendere pubblico almeno annualmente, con atti e dati comprensibili¹³, il livello di investimenti effettuato in relazione a quanto programmato, nonché di rendere disponibile ogni altra informazione di natura operativa e/o gestionale ritenuta utile dall'EA (vd. anche § 7).

2.6. Motivazioni a sostegno dell'affidamento diretto¹⁴

Confronto dei benefici attesi dall'affidamento diretto rispetto alle "*pregresse gestioni*" (*supra*) ed a forme alternative di ricorso al mercato, con specifico riferimento ai seguenti aspetti:

- caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati (dimensione, domanda, complessità della rete, isolamento dal punto di vista tecnico e geografico, particolari tipologie di servizi che rientrano nel CdS);
- miglioramento atteso della qualità e/o dell'efficienza (puntualità, frequenza, qualità del materiale rotabile e capacità di trasporto di passeggeri), o di entrambi, anche con riferimento ai (minori) costi rispetto al CdS aggiudicato in precedenza.

Individuazione e descrizione di indicatori specifici di prestazione che consentono all'EA di effettuare una valutazione periodica (al massimo ogni 5 anni) dei miglioramenti previsti di cui al punto precedente, comprendente altresì misure effettive e dissuasive da imporre laddove l'IF non soddisfi i requisiti di prestazione.

¹² *Intelligent Transport System*.

¹³ Vd. art. 25, comma 2, del d.lgs. 201/2022.

¹⁴ Obbligatorie a partire dal 26 dicembre 2023.

Individuazione di eventuali altre ragioni per cui, sulla base di dati/informazioni oggettive, si è scelto di non ricorrere al mercato ai fini dell'efficiente gestione del servizio, quali ad esempio: comunicazioni con gli operatori di settore, bandi di gare andate deserte.

3. Esiti della procedura di consultazione

Descrizione della procedura svolta, in termini di:

- periodo/durata;
- soggetti coinvolti nella consultazione: GU, IF, *stakeholder* per tipologia, Enti pubblici, altri;
- oggetto della consultazione, con eventuale *link* a documentazione interessata, nel rispetto di quanto definito dalla Misura 4, punto 7, della delibera n. 154/2019;
- sintesi dei contributi pervenuti dagli *stakeholder* e dei riscontri/valutazioni dell'EA.

4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Individuazione e descrizione del perimetro del personale impiegato nei servizi di TPL oggetto di affidamento, in termini (almeno) di: n. di dipendenti e relativa qualifica/mansione.

Descrizione delle eventuali variazioni/*turnover* del personale previsto nel corso del periodo di validità del nuovo affidamento, in relazione ad esempio ad eventuali modifiche del volume di produzione o della configurazione del servizio.

5. Obiettivi del CdS

N.B. Qualora l'EA si avvalga della facoltà d'integrare la RdA nel PRO, in questa sezione occorre mettere in evidenza le assunzioni fatte dall'EA per ogni KPI interessato, a partire da quello principale relativo al "costo operativo per treno/km". Per ogni periodo regolatorio definito nella vigenza del futuro CdS, deve essere definito il previsto andamento dei KPI e il relativo piano di monitoraggio degli obiettivi. Per ogni KPI devono essere definiti valori-obiettivo per ogni periodo regolatorio e individuato, per i soli indicatori sotto la responsabilità dell'IF (piena o parziale) un meccanismo di penalità, descritto in RdA e previsto nel futuro CdS

Per comodità di individuazione/trattazione, i suddetti aspetti sono riportati in *colore blu*.

Descrizione degli obiettivi definiti dall'EA, che l'IA è tenuta a perseguire nel corso del CdS, ai sensi della Misura 16 della delibera n. 154/2019.

Descrizione delle modalità di monitoraggio che saranno adottate dall'EA al fine di garantire il raggiungimento e il rispetto nel tempo degli obiettivi definiti; definizione del correlato sistema di penali, in caso di mancato conseguimento degli obiettivi per responsabilità riconducibili all'IA.

Per quanto sopra, ove già oggetto di trattazione nella documentazione di affidamento (schema di CdS), è sufficiente inserire un rimando alla stessa, senza ulteriore descrizione, con riferimento in particolare a:

- le "condizioni minime di qualità" (CMQ) del servizio di TPL interessato, previste dall'EA nel CdS in coerenza con la delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018;
- gli indicatori quali-quantitativi (KPI), corrispondenti al set minimo definito dall'Autorità nell'Annesso 2 dell'Allegato A alla delibera n. 120/2018.

Le parti della documentazione di affidamento interessate, sopra richiamate, sono trasmesse all'Autorità contestualmente alla RdA (in allegato).

Descrizione delle certificazioni afferenti alla sfera della qualità dei servizi offerti di cui l'IA deve essere in possesso e garantire il mantenimento o di cui è previsto/richiesto dall'EA il conseguimento nel corso del periodo di validità contrattuale¹⁵.

6. Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione

N.B. Qualora l'EA si avvalga della facoltà d'integrare la RdA nel PRO, in questa sezione sono descritte le assunzioni alla base dello sviluppo delle voci di costo e di ricavo del PEF, durante tutto il periodo di affidamento, tenendo conto dei fattori di contesto descritti al § 1 e con riferimento agli elementi riportati in *colore blu*.

Descrizione delle *assumptions* adottate dall'EA per la predisposizione del Piano Economico-Finanziario simulato (di seguito: PEF), secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 (allegati alla RdA) e le finalità di cui alla Misura 15 della delibera n. 154/2019, con riferimento all'intera durata del nuovo affidamento e ai seguenti aspetti:

- il volume di produzione di riferimento, incluse le percorrenze "a vuoto";
- la velocità commerciale;
- la produttività del personale di guida (h di servizio/anno);
- i *driver* di calcolo del costo della manutenzione (attrezzatura, ricambi e personale);
- il rapporto tra personale di guida e altro personale non di guida (inclusi profili dirigenziali);
- i fattori di produttività del personale non di guida;
- i ricavi previsti, distinguendo:
 - ricavi da compensazione degli OSP, con riferimento agli importi iscritti nel bilancio pluriennale dell'EA e le assunzioni per i periodi successivi;
 - *ricavi da traffico, esplicitando le assunzioni per le tre componenti che concorrono a determinare tale voce:*
 - *n. passeggeri trasportati: al riguardo occorre illustrare le ipotesi di variazione in relazione all'analisi della domanda effettuate e le relative metodologie di stima/previsione adottate; dati e previsioni devono essere articolati almeno per tipologia di linea/direttrici di viaggio;*
 - *n. passeggeri paganti, ossia stima dell'evasione/elusione tariffaria nel tempo;*
 - *tariffe: descrizione del sistema tariffario vigente e delle modalità di adeguamento/aggiornamento previste dall'EA nell'ambito del CdS¹⁶;*
 - *ricavi da altre attività (vendita di spazi pubblicitari e attività di marketing, locazione immobili, noleggio materiale rotabile, ecc.), descrivendo il relativo andamento nel tempo e i fattori determinanti.*
- i costi previsti, distinguendo:
 - *costi operativi, tenuto conto delle ipotesi di interventi aziendali sui processi produttivi: produzione (condotta, scorta e gestione equipaggi, accesso infrastruttura, gestione circolazione, manovra, pulizia materiale rotabile, staff), manutenzione, commercializzazione, ecc.;*
 - *costo del personale, tenuto conto delle ipotesi di rinnovi contrattuali, evoluzione del n. di addetti (assunzioni/prepensionamenti, turnover), esternalizzazioni/internalizzazioni, ecc.*
 - *altri costi, quali ad esempio carburante ed energia, servizi di terzi, godimento di beni di terzi;*

¹⁵ A titolo d'esempio: UNI EN ISO 9001:2015 – Sistema di Gestione per la Qualità, UNI EN ISO 14001:2015 – Sistema di Gestione Ambientale, UNI EN 13816:2002 – Trasporto pubblico di passeggeri - Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio, UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 – Tecnologie informatiche - Tecniche per la sicurezza - Sistemi di gestione per la sicurezza delle informazioni.

¹⁶ Ai sensi della Misura 27 della delibera n. 154/2019.

- gli investimenti in beni strumentali allo svolgimento del servizio (vd. § 2), i relativi criteri di ammortamento, riportando le aliquote applicate e i riferimenti a principi/metodi contabili, e le modalità di remunerazione del capitale interessato¹⁷;
- eventuali fattori straordinari considerati.

Descrizione dei criteri di quantificazione delle dinamiche inflattive/di mercato e del correlato incremento dell'indice dei prezzi stimato nel periodo di validità del nuovo affidamento¹⁸.

Riferimento all'attestazione dell'IF che i costi esposti nel PEF sono "pertinenti" al perimetro dei servizi oggetto del CdS e non ad altri servizi svolti in regime di mercato o oggetto di altri CdS, anche con differenti EA. In caso di costi afferenti a funzioni comuni o a più CdS, devono essere esplicitati i coefficienti di ripartizione.

Descrizione delle modalità di confronto degli esiti del PEF con il "costo standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, tenuto conto delle caratteristiche/peculiarità del servizio oggetto di affidamento, oltre che dei criteri sopra menzionati.

Descrizione delle modalità previste dall'EA ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, nonché di adeguamento (qualora necessario) del PEF e dei correlati obiettivi.

7. Piano di Accesso al Dato

Descrizione del Piano di Accesso al Dato (PAD, allegato alla RdA), predisposto dall'EA e parte integrante del nuovo CdS, in relazione ai seguenti aspetti:

- l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - il servizio erogato e le eventuali variazioni rispetto al PdE;
 - la frequentazione dei passeggeri per corsa/linea;
 - i ricavi tariffari, ove possibile per corsa/linea;
 - il consuntivo degli investimenti effettuati (vd. § 2);
 - i livelli di qualità raggiunti e i valori dei KPI consuntivati/rilevati, sulla base degli indicatori previsti nel CdS (vd. § 5);
- il fornitore dei suddetti dati elementari (IF, altro), soggetto a obbligo di trasmissione/messa a disposizione;
- la modalità di rilevazione e trasmissione di ciascun dato, distinta in automatica (*real time*) e manuale/a consuntivo, con relativo intervallo temporale di rendicontazione;
- i dati da mettere a disposizione di Terzi¹⁹ (*open access* con messa a disposizione di dati in formato editabile, tramite APP/sito *web*, su richiesta), con riferimento sia alle informazioni disponibili in *real time*, sia a quelle fornite a consuntivo.

8. Allocazione dei rischi

Descrizione delle modalità adottate dall'EA a fini di identificazione, valutazione e allocazione dei rischi (tra EA e IF) connessi all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento.

In coerenza con le disposizioni della Misura 13 e dell'Annesso 4 alla delibera n. 154/2019, l'allocazione dei rischi a ciascuno dei soggetti deve basarsi su un'adeguata e coerente ripartizione dello stesso tra i

¹⁷ In coerenza con la regolazione di riferimento in materia (da ultima, la delibera n. 49/2023 del 10 marzo 2023).

¹⁸ Si raccomanda di utilizzare nel PEF, come riferimento per la dinamica inflattiva, il valore di inflazione programmata risultante dalle rilevazioni ufficiali e riferite all'ultimo anno disponibile, al fine di evitare che le variazioni di costo derivanti da scostamenti tra il tasso di inflazione a base del PEF e quello effettivo siano compensate da maggiori costi riconosciuti (minore efficienza) dall'EA, che se ne assumerebbe così in maniera impropria il relativo rischio.

¹⁹ Nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali (*privacy*) e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale, di cui l'EA è garante.

contraenti, nonché attraverso la previsione di meccanismi che permettano di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento.

In particolare, tale ripartizione deve evidenziare i rischi che sono interamente o in parte riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di adeguate motivazioni. Qualora l'EA decida di allocare rischi ad entrambe le parti, deve essere specificata la quota di responsabilità associata a ciascuno dei soggetti, al fine di rappresentare la dinamica di andamento delle voci di ricavo e costo coinvolte.

ALLEGATI alla RdA

1. Matrice dei rischi (Annesso 4 alla delibera n. 154/2019);
2. Schemi di PEF predisposti dall'EA (Annesso 5 alla delibera n. 154/2019);
3. Obiettivi quali-quantitativi (KPI), corrispondenti al set minimo definito dall'Autorità nell'Annesso 2 dell'Allegato A alla delibera n. 120/2018 e CMQ di cui alla delibera n. 16/2018; confronto dei KPI e delle CMQ con la gestione pregressa.
4. Piano di Accesso al Dato (PAD).