

## Relazione di Affidamento – SCHEMA DI RIFERIMENTO PER GLI AFFIDAMENTI *IN HOUSE*<sup>1</sup> –

### Premessa

Il presente schema-tipo è definito in coerenza con le disposizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022 n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022), al fine di orientare l'azione degli Enti Affidanti (di seguito: EA) verso comportamenti uniformi e conformi alla normativa e alla regolazione vigente, nonché supportare i medesimi EA nella predisposizione della "*qualificata motivazione*", prevista nel caso di procedure di affidamento *in house* di servizi di TPL, di importo superiore alle soglie di rilevanza europea<sup>2</sup>.

Nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: 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 di cui al citato art. 17 del d.lgs. 201/2022.

### 1. Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento

#### 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 competenti<sup>3</sup>, 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;

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 aggiornamento<sup>4</sup>.

Con riferimento alla scelta della modalità di affidamento e al relativo quadro normativo e amministrativo di riferimento, è possibile riportare, anche in forma sintetica, il contenuto della 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 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. riferimento<sup>5</sup>, 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*);

<sup>1</sup> Lo schema è adottabile, con le dovute specificazioni, anche nei casi residuali di affidamento diretto c.d. "sottosoglia" di servizi di TPL su strada, ex art. 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) 1370/2007.

<sup>2</sup> Vd. art. 17, comma 2, del d.lgs. 201/2022.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Si intende anche la Relazione dei lotti redatta da un Soggetto Competente diverso dall'EA.

<sup>5</sup> Codice identificativo di cui alla voce "Prog. Contratto" della banca dati dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (Osservatorio TPL).

- risultati raggiunti dalle “*pregresse gestioni*”<sup>6</sup> 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, velocità commerciale, 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; 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.

Individuazione delle imprese di TPL attive a livello locale/nazionale e potenzialmente interessate all’affidamento in oggetto, con descrizione delle condizioni tecnico-gestionali ed economiche dei relativi CdS eserciti (in esito procedure di affidamento bandite dall’EA e/o da altri Soggetti Competenti).

### 1.3. Oggetto dell’affidamento

Descrizione del nuovo assetto, in termini di:

- impresa affidataria selezionata (di seguito: IA), con riferimento a:
  - struttura societaria;
  - sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo e nazionale per l’affidamento a società *in house*<sup>7</sup>;
  - descrizione e quantificazione dell’attività svolta nei confronti dell’EA, con indicazione dell’eventuale produzione ulteriore di servizi di TPL in affidamento;
- 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: n. di lotti, modalità di servizio interessato, eventuali servizi innovativi/flessibili (DRT<sup>8</sup>), eventuale integrazione con altri servizi collettivi/condivisi (*sharing mobility*), valore annuale e complessivo del servizio, gestione dei ricavi (*net cost/gross cost*).

Descrizione delle eventuali clausole di flessibilità previste nel CdS, in funzione dei risultati effettivamente raggiunti, al fine di adottare forme di rimodulazione e riorganizzazione periodica dei collegamenti di linea e/o di individuare soluzioni alternative (e.g. servizi DRT), per il miglior soddisfacimento delle esigenze di mobilità collettiva.

Per tutti gli aspetti sopra elencati (§§ 1.2 e 1.3), è possibile riportare, anche in forma sintetica, il contenuto della 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 decreto.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Vd. art. 5, par. 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e art. 17, comma 1, del d.lgs. 201/2022. Sul tema, vd. anche il § 2.5.1 della Comunicazione della Commissione Europea n. 2023/C 222/01 del 26/06/2023 recante “*orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 [...]*”.

<sup>8</sup> *Demand Responsive Transport*.

#### 1.4. Motivazioni a sostegno dell'affidamento in house<sup>9</sup>

Confronto delle "pregresse gestioni" (*supra*) con i risultati attesi dal nuovo affidamento, sulla base degli indicatori applicabili identificati.

Confronto dei benefici attesi dall'affidamento *in house* rispetto a forme alternative di ricorso al mercato (gare, PPP<sup>10</sup>), sulla base degli indicatori applicabili, delle innovazioni/miglioramenti rispetto alle condizioni minime di qualità e ai KPI quali-quantitativi stabiliti dall'ART di cui si è tenuto conto e con specifico riferimento ai seguenti aspetti:

- qualità del servizio oggetto di affidamento, inclusa la tutela dell'ambiente e l'accessibilità sociale e commerciale (vd. anche successivo § 6);
- costi del servizio per gli utenti;
- investimenti (vd. § 3);
- impatto sulla finanza pubblica, costi a carico dell'EA;
- obiettivi di universalità e socialità.

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, eventualmente riportando, in sintesi, anche quanto già descritto nella "motivazione qualificata" ex art. 17 del d.lgs. 201/2022, se applicabile.

## 2. Esiti della procedura di consultazione

Descrizione della procedura svolta, in termini di:

- periodo/durata;
- soggetti coinvolti nella consultazione: GU, *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;
- esiti della consultazione: sintesi dei contributi pervenuti dagli *stakeholder* e dei riscontri/valutazioni dell'EA.

## 3. Disciplina dei beni strumentali

### 3.1. Materiale rotabile di nuova acquisizione

Descrizione<sup>11</sup> 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. età, alimentazione, vita utile);
  - soggetto su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IA<sup>12</sup>, eventuali altri) e relative tempistiche;
- modalità di messa a disposizione e clausole di subentro della nuova IA 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

<sup>9</sup> Vd. anche lo schema-tipo "Motivazione qualificata richiesta dall'art. 17, comma 2, in caso di affidamenti diretti a società in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici [...]", elaborato da Presidenza del Consiglio dei Ministri, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) e Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), disponibile al seguente [link](#).

<sup>10</sup> Partenariato pubblico-privato, società mista.

<sup>11</sup> Vd. informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3 (Sezione "Materiale rotabile"), della delibera n. 154/2019.

<sup>12</sup> Impresa Affidataria.

capo all'IA; 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.

### 3.2. *Materiale rotabile esistente*

Individuazione del materiale rotabile (treno, autobus, filobus, tram, metro, altri) strumentale allo svolgimento del servizio e della relativa modalità di quantificazione.

Individuazione e descrizione<sup>13</sup> del materiale rotabile indispensabile, e dei relativi criteri di qualificazione, per il quale l'EA garantisce piena disponibilità e accesso in tempo utile per il subentro dell'IA<sup>14</sup>, specificando la relativa modalità di messa a disposizione, nel rispetto della Misura 7, nonché i criteri adottati per la determinazione del valore di subentro, nel rispetto della Misura 9 della delibera n. 154/2019<sup>15</sup>.

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'IA; specificazione della modalità di trasferimento, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019.

Individuazione e descrizione del materiale rotabile "disponibile", ossia avente caratteristiche di bene commerciale, ma ritenuto dall'EA qualitativamente idoneo allo svolgimento del servizio oggetto di affidamento e per il quale è accertata la disponibilità del GU (o altro soggetto titolare) al trasferimento in capo all'IA; specificazione delle condizioni/modalità di trasferimento (cessione/vendita, locazione, *leasing*, altro) e delle relative valorizzazioni; specificazione dei termini<sup>16</sup> atti a consentire l'acquisizione da parte dell'IA di tali beni<sup>14</sup>.

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<sup>14</sup>.

### 3.3. *Beni immobili*

Individuazione dei beni immobili (reti, impianti e infrastrutture) strumentali allo svolgimento del servizio e della relativa modalità di quantificazione.

Individuazione e descrizione dei beni immobili qualificati come essenziali allo svolgimento del servizio, con specificazione dei relativi criteri adottati; per tali beni l'EA garantisce piena disponibilità e accesso in tempo utile per il subentro dell'IA nell'ambito del nuovo CdS, specificando la relativa modalità di messa a disposizione, nel rispetto della Misura 7 della delibera n. 154/2019, nonché i criteri adottati per la determinazione del valore di subentro o di eventuale locazione, ai sensi rispettivamente delle Misure 9 e 10 del medesimo schema di atto<sup>14</sup>.

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'IA; specificazione della modalità di trasferimento, nel rispetto di quanto disposto dalla Misura 6 della delibera n. 154/2019.

Individuazione e descrizione degli eventuali beni immobili "disponibili", ossia qualificati come commerciali, ma ritenuti strumentalmente idonei dall'EA e per i quali è accertata la disponibilità del GU o

<sup>13</sup> Vd. informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3 (Sezione "Materiale rotabile"), alla delibera n. 154/2019.

<sup>14</sup> N.B. La messa a disposizione di un bene indispensabile/essenziale (di proprietà di terzi) non implica necessariamente un obbligo di subentro in capo all'IA, fatti salvi i beni oggetto di contribuzione pubblica, per i quali permane un vincolo di destinazione d'uso in relazione al periodo di vita utile (vd. Misura 6, *infra*).

<sup>15</sup> Questa parte della RdA può essere omessa in caso di (ri)affidamento *in house* al GU del medesimo servizio di TPL.

<sup>16</sup> Tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso.

altro soggetto titolare di trasferimento in capo all'IA; specificazione delle condizioni/modalità di trasferimento (cessione/vendita, locazione, altro) e dei termini atti a consentire l'acquisizione in disponibilità da parte dell'IA di tali beni<sup>15</sup>.

Altre misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio ai beni immobili interessati, nel rispetto di quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019<sup>15</sup>.

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

- tipologia e caratteristiche dei cespiti interessati;
- soggetti su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IA, eventuali altri) e relative tempistiche.

### 3.4. Beni mobili

Individuazione e descrizione dei beni mobili (sistemi ITS<sup>17</sup>: *hardware/software* e relative banche dati) strumentali allo svolgimento del servizio.

Qualificazione dei suddetti beni come indispensabili o commerciali, con specificazione dei relativi criteri adottati e altre informazioni utili (e.g. vita utile); in caso di beni indispensabili, l'EA garantisce piena disponibilità e accesso in tempo utile per il subentro dell'IA nell'ambito del nuovo CdS, specificando la relativa modalità di messa a disposizione e i criteri adottati per la determinazione del valore di subentro, ai sensi rispettivamente delle Misure 7 e 9 dello delibera n. 154/2019<sup>15</sup>.

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'IA; 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 ai beni mobili interessati, nel rispetto di quanto previsto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019<sup>15</sup>.

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

- tipologia e caratteristiche dei cespiti interessati;
- soggetti su cui è posto a carico l'investimento previsto (EA, IA, eventuali altri) e relative tempistiche.

### 3.5. 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 comprensibili<sup>18</sup>, 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 § 8).

## 4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Individuazione e descrizione del perimetro del personale attualmente 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, anche in relazione ad eventuali modifiche del volume di produzione o della configurazione del servizio.

<sup>17</sup> *Intelligent Transport System*.

<sup>18</sup> Vd. art. 25, comma 2, del d.lgs. 201/2022.

## 5. Obiettivi del CdS

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 regolazione applicabile<sup>19</sup>;
- gli indicatori quali-quantitativi (KPI), corrispondenti al set minimo definito dall'Autorità<sup>20</sup>.

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

Descrizione delle innovazioni/miglioramenti rispetto alle CMQ e ai KPI quali-quantitativi stabiliti dall'ART, con specifico riferimento agli indicatori considerati ai fini della "qualificata motivazione" dell'affidamento *in house*. Specificazione delle modalità con cui sono state definite le procedure, i valori di riferimento (livelli massimi e minimi), gli orizzonti temporali di conseguimento dei risultati attesi<sup>21</sup>.

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 contrattuale<sup>22</sup>.

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

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:

<sup>19</sup> Di cui alla delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, per il servizio di TPL ferroviario, e in esito al procedimento avviato con delibera n. 22/2023 dell'8 febbraio 2023, per il servizio di TPL su strada.

<sup>20</sup> Di cui all'Annesso 2 dell'Allegato A alla delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018, per i servizi di TPL per ferrovia, e all'Annesso 7 della delibera n. 154/2019, per i servizi di TPL su strada.

<sup>21</sup> Sezione coordinata con i contenuti del § 1.4.

<sup>22</sup> 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.

- 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 CdS<sup>23</sup>;
- ricavi da compensazioni per agevolazioni/esenzioni tariffarie non coperte dal corrispettivo;
- 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, eventuale accesso infrastrutture, 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;
- gli investimenti in beni strumentali allo svolgimento del servizio (vd. § 3), i relativi criteri di ammortamento, riportando le aliquote applicate e i riferimenti a principi/metodi contabili, e le modalità di remunerazione del capitale interessato<sup>24</sup>;
- 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 affidamento<sup>25</sup>.

Descrizione delle modalità di confronto degli esiti del PEF con il "costo standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, ove applicabile, con riferimento a ciascuna modalità di servizio interessato e tenuto conto delle relative caratteristiche/peculiarità, 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. §3);
  - i livelli di qualità raggiunti e i valori dei KPI consuntivati/rilevati, sulla base degli indicatori previsti nel CdS (vd. § 6);
- il fornitore dei suddetti dati elementari (IA, altro), soggetto a obbligo di trasmissione/messa a disposizione;

<sup>23</sup> Ai sensi della Misura 27 della delibera n. 154/2019.

<sup>24</sup> In coerenza con la regolazione di riferimento in materia (da ultima, la delibera n. 49/2023 del 10 marzo 2023).

<sup>25</sup> 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.

- 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 Terzi<sup>26</sup> e le relative modalità di accesso (*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 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'IA, 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 di efficienza operativa, produttività, redditività, efficacia, qualità e monitoraggio (CMQ e set KPI servizi di TPL su strada e per ferrovia di cui all'Annesso 7 alla delibera n. 154/2019); confronto dei medesimi obiettivi (KPI) e CMQ con la gestione pregressa;
4. Piano di Accesso al Dato (PAD).

---

<sup>26</sup> Nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali (*privacy*) e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale, di cui l'EA è garante.