



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 2 ottobre 2026

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Delibera ART n. 101/2026 - Avvio del procedimento per la predisposizione, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. a) e f) del d.l. 201/2011, di Linee guida nel settore dei servizi di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 1, comma 6 della Legge 190/2025 (legge per la concorrenza 2025)

“Linee guida per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada - Documento di consultazione”

Osservazioni e proposte AGENS



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

1. PREMESSA

Agens desidera preliminarmente manifestare all'Autorità il proprio apprezzamento per il lavoro svolto e, in particolare, per l'opportunità di confronto e di interlocuzione offerta agli *stakeholders* dalla consultazione in oggetto.

Nel trasmettere il presente contributo, l'Associazione fa altresì presente che resta ferma ed impregiudicata la facoltà delle aziende associate di presentare, nell'ambito della consultazione avviata con la Delibera n. 101/2026, osservazioni distinte ed autonome.

2. OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI MODIFICA

ALLEGATO "B" ALLA DELIBERA N. 101/2026 – LINEE GUIDA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO SU STRADA				
ID	Punto delle Linee Guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
1	Premessa pag. 10	" Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici il compito di promuovere lo scorporo di lotti o servizi parziali dai contratti di servizio vigenti, al fine di assoggettarli a procedure di gara."	"Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici ~~il compito~~ la facoltà di promuovere, ove consentito dalle previsioni dei contratti di servizio, lo scorporo di lotti o servizi parziali dai contratti di servizio vigenti, al fine di assoggettarli a procedure di gara. La facoltà di promuovere lo scorporo di lotti o di servizi parziali può essere esercitata tenendo conto delle previsioni del contratto di servizio in vigore e fermo l’equilibrio economico dello stesso.	Appare opportuno precisare che la previsione di cui all’art. 9, comma 5-bis, delinea una mera facoltà in capo agli EA. E’ inoltre opportuno precisare che occorre tenere conto delle previsioni contrattuali in essere e della necessità di garantire l’equilibrio economico della gestione nelle determinazioni da assumere.



2	Finalità dell'intervento e ambito applicativo Punto 7	<i>Pertanto, l'ambito oggettivo delle Linee guida è relativo ai servizi di trasporto pubblico regionale, per espressa previsione legislativa, ma le indicazioni contenute sono riferibili anche al trasporto pubblico locale. Pertanto, l'ambito applicativo delle presenti Linee guida non differisce rispetto a quello delle sopraelencate delibere che ne costituiscono la sostanza.</i>	–	Sebbene le Linee Guida dovrebbero avere contenuto interpretativo e di chiarimento rispetto alle misure già in vigore, si ritiene necessario che venga precisato il regime temporale di applicazione delle stesse, anche al fine di assicurare coerenza tra le scelte eventualmente già maturate dagli organi competenti e i procedimenti in corso di svolgimento, e le prescrizioni che saranno adottate all'esito della consultazione. A tal fine, al fine di salvaguardare il principio di certezza dei rapporti giuridici, le stesse non dovrebbero trovare applicazione per i contratti in essere e per i procedimenti già avviati.
3	Titolo II – “Pianificazione dei servizi” Punto 9 e nota 7 a piè di pagina.	<i>Il SC, ovvero il soggetto che ha competenza in materia di pianificazione delle reti di trasporto, deve essere distinto dall'EA, che è il soggetto a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'IA. [...]</i>	<i>Il SC, ovvero il soggetto che ha competenza in materia di pianificazione delle reti di trasporto, <u>deve-può</u> essere distinto dall'EA, che è il soggetto a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'IA. [...]</i>	Lo stesso punto 9 prevede che il soggetto competente possa coincidere con la Regione o altro soggetto da essa delegato, pertanto con soggetti qualificabili come Enti Affidanti. La nota 7 sembra invece introdurre l'obbligo di distinzione tra soggetto competente ed ente affidante, in contrasto con quanto previsto dal testo oggetto di nota.
4	Titolo II “Pianificazione dei servizi” Punto 17	"Con particolare riferimento ai dati relativi ai servizi svolti nell'ambito dei CdS vigenti, il SC richiede al Gestore Uscente (di seguito: GU) i dati necessari con congruo anticipo, in particolare nel caso in cui l'EA sia un ente diverso dal SC	"Con particolare riferimento ai dati relativi ai servizi svolti nell'ambito dei CdS vigenti, il SC richiede al Gestore Uscente (di seguito: GU) i dati necessari, purché nella disponibilità del medesimo ovvero quelli già disciplinati dal contratto di servizio , con congruo anticipo,	Occorre specificare che gli obblighi informativi e di trasmissione in capo al GU riguardano informazioni e dati nella sua disponibilità, non potendo tradursi tale onere nel demandare attività di costruzione di dati non disponibili e di informazioni non censite, salvo che la



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali"	in particolare nel caso in cui l'EA sia un ente diverso dal SC stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali".	disponibilità delle stessa non sia già disciplinata dal contratto di servizio
5	Punto 25	<i>Nel considerare l'offerta di servizi di TPL erogata nello scenario attuale, il SC valuta l'opportunità di promuovere l'adozione di misure per coordinare eventuali servizi sostitutivi e/o integrativi dei servizi ferroviari – in particolare nel caso in cui questi siano di competenza di un altro ente – con i servizi automobilistici di propria competenza svolti nel bacino di mobilità, anche valutando di richiedere un trasferimento di competenza su tali servizi, ove ritenuto opportuno.</i>	–	In coerenza con quanto segnalato in precedenza, si rappresenta la necessità di precisare l'applicativo soggettivo e temporale rispetto a tale misura, a tal fine si suggerisce di specificare che il punto in consultazione è riferibile ai nuovi affidamenti, in quanto una applicazione retroattiva di tale misura metterebbe in discussione gli attuali CdS non solo del settore autolinee TPL, anche CdS ferroviari, basati su valutazioni sia di gestione del servizio sia economiche, da parte degli EA, diverse da tale misura. Una eventuale applicazione retroattiva, oltre a collidere con il principio di certezza dei rapporti giuridici, creerebbe delle forti criticità di natura gestoria-economica totalmente a carico dell'impresa che svolge il servizio.
6	Titolo III – "Progettazione dei servizi" Punto 29	<i>29. Allo scopo, nel definire l'offerta programmata il SC minimizza la sovrapposizione tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, dal punto di vista pianificatorio tramite l'individuazione di nodi d'interscambio in funzione della</i>	<i>29. Allo scopo, nel definire l'offerta programmata il SC minimizza la sovrapposizione tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, dal punto di vista pianificatorio tramite l'individuazione di nodi d'interscambio (fisici e di coordinamento</i>	L'efficacia di un nodo di interscambio non dipende solo dalla localizzazione fisica ma necessariamente anche dal coordinamento degli orari dei servizi ivi presenti, affinché si realizzino le opportune coincidenze.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>gerarchizzazione della rete e dal punto di vista infrastrutturale con la realizzazione di nuovi hub intermodali, nel rispetto degli obiettivi in materia ambientale e con la finalità di ridurre le esternalità negative.</i>	<i><u>orario</u>) in funzione della gerarchizzazione della rete e dal punto di vista infrastrutturale con la realizzazione di nuovi hub intermodali, nel rispetto degli obiettivi in materia ambientale e con la finalità di ridurre le esternalità negative.</i>	
7	Titolo III – “Progettazione dei servizi” Punto 29	<i>Allo scopo, nel definire l’offerta programmata il SC minimizza la sovrapposizione tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, dal punto di vista pianificatorio tramite l’individuazione di nodi d’interscambio in funzione della gerarchizzazione della rete e dal punto di vista infrastrutturale con la realizzazione di nuovi hub intermodali, nel rispetto degli obiettivi in materia ambientale e con la finalità di ridurre le esternalità negative.</i>	–	In considerazione della realizzazione degli hub intermodali e dei relativi benefici che deriverebbero in termini di shift modale, in quanto gli hub intermodali si pongono l’obiettivo di trarre vantaggi in termini di sostenibilità (riduzione di CO2) e di efficienza del viaggio (orari integrati e biglietto unico) sarebbe utile specificare che l’EA debba produrre una pianificazione dell’offerta integrata tra i vari sistemi di trasporto svolti dai diversi operatori nello stesso bacino di riferimento. A tal fine, risulterebbe necessario che gli EA sviluppino dei sistemi integrati di raccolta dei dati statici e dinamici, per favorire il flusso informativo tra i vettori.
8	Titolo III – “Progettazione dei servizi” Punto 31	<i>Determinato l’Ambito di servizio pubblico – ovvero l’offerta di servizi adeguata a soddisfare le esigenze di domanda di spostamenti espresse dal bacino di mobilità – il SC individua quali di questi servizi debbano essere soggetti a OSP, in quanto non vi sarebbero operatori</i>	<i>Determinato l’Ambito di servizio pubblico – ovvero l’offerta di servizi adeguata a soddisfare le esigenze di domanda di spostamenti espresse dal bacino di mobilità – il SC individua quali di questi servizi debbano essere soggetti a OSP, in quanto non vi sarebbero operatori disposti a</i>	Considerato che la disposizione concerne l’istruttoria prodromica ad individuare OSP, anche mediante affidamenti competitivi (e quindi ad una competizione per il mercato), si propone di utilizzare formula alternativa rispetto a quella del “fallimento del mercato”,



		disposti a svolgerli in regime di mercato alle condizioni individuate dal SC. Al riguardo, nell'individuare il perimetro dei servizi OSP, il SC tiene conto anche della disponibilità degli operatori ad adottare tariffe non superiori a quelle adeguate a consentire l'accesso ai servizi da parte degli utenti, in particolare quelli ritenuti meritevoli di tutela (quali, ad esempio, gli utenti pendolari per studio e lavoro). Laddove il SC lo ritenga opportuno, può preventivamente consultare gli operatori del mercato al fine di appurare l'eventuale interesse a svolgere i servizi alle condizioni individuate. Sui servizi dell'Ambito per i quali il SC rileva il fallimento di mercato, totale o parziale, ovvero l'assenza di interesse a effettuare i servizi o a effettuarli alle condizioni individuate (ad esempio, con riferimento alle tariffe massime), è possibile valutare l'imposizione di OSP.	svolgerli in regime di <u>libero</u> mercato alle condizioni individuate dal SC. Al riguardo, nell'individuare il perimetro dei servizi OSP, il SC tiene conto anche della disponibilità degli operatori ad adottare tariffe non superiori a quelle adeguate a consentire l'accesso ai servizi da parte degli utenti, in particolare quelli ritenuti meritevoli di tutela (quali, ad esempio, gli utenti pendolari per studio e lavoro). Laddove il SC lo ritenga opportuno, può preventivamente consultare gli operatori del mercato al fine di appurare l'eventuale interesse a svolgere i servizi alle condizioni individuate. Sui servizi dell'Ambito per i quali il SC rileva <u>l'inadeguatezza dei livelli conseguibili dal libero</u> mercato, ~~totale o parziale~~, ovvero l'assenza di interesse a effettuare i servizi o a effettuarli alle condizioni individuate (ad esempio, con riferimento alle tariffe massime), è possibile valutare l'imposizione di OSP.	onde non favorire equivoci rispetto ai presupposti di affidamenti non competitivi.
9	Titolo III – “Progettazione dei servizi” Punto 32.ii	32. [...] ii. preferire l'alternativa più sostenibile, dal punto di vista ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; [...]	32. [...] ii. preferire l'alternativa più <u>efficace trasportisticamente e</u> sostenibile, dal punto di vista ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; [...]	Si ritiene opportuno che il criterio di scelta debba coniugare l'efficacia trasportistica e la sostenibilità ambientale, affinché il servizio presenti un'effettiva utilità per i viaggiatori
10	Titolo III – “Progettazione dei	33. A titolo esemplificativo e non esaustivo, gli OSP per i servizi di TPL	33. A titolo esemplificativo e non esaustivo, gli OSP per i servizi di TPL <u>si basano su</u>	L'universalità, non solo tariffaria, è una caratteristica essenziale dei servizi pubblici,



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

	servizi” Punto 33	<i>comprendono la definizione delle relazioni da servire, le frequenze, orari e periodicità del servizio, con particolare attenzione ai giorni e orari nei quali si concentra maggiormente l’utenza che si sposta per ragioni di lavoro o di studio (ad esempio, nelle fasce orarie di punta dei giorni feriali); gli OSP comprendono altresì le CMQ, l’utilizzo di un determinato materiale rotabile, la garanzia della disponibilità di posti a sedere e l’accessibilità ai mezzi per specifiche categorie di utenza, l’applicazione di tariffe non superiori a livelli massimi prestabiliti e/o di tariffe agevolate, rispetto agli stessi livelli massimi, oppure il riconoscimento di esenzioni per determinate categorie di utenza, anche al fine di soddisfare adeguatamente le esigenze di domanda espresse da specifiche categorie di utenza debole.</i>	<u>principi di universalità e</u> <i>comprendono la definizione delle relazioni da servire, le frequenze, orari e periodicità del servizio, con particolare attenzione ai giorni e orari nei quali si concentra maggiormente l’utenza che si sposta per ragioni di lavoro o di studio (ad esempio, nelle fasce orarie di punta dei giorni feriali); gli OSP comprendono altresì le CMQ, l’utilizzo di un determinato materiale rotabile, la garanzia della disponibilità di posti a sedere e l’accessibilità ai mezzi per specifiche categorie di utenza, l’applicazione di tariffe non superiori a livelli massimi prestabiliti e/o di tariffe agevolate, rispetto agli stessi livelli massimi, oppure il riconoscimento di esenzioni per determinate categorie di utenza, anche al fine di soddisfare adeguatamente le esigenze di domanda espresse da specifiche categorie di utenza debole.</i>	pertanto si ritiene opportuno venga ribadita nell'esposizione.
11	Titolo III – “Progettazione dei servizi” Punto 41	<i>41. Le tariffe sono aggiornate a intervalli regolari, che si ritiene utile individuare in non meno di tre anni, il livello di aggiornamento terrà conto dell’inflazione reale consuntivata negli anni precedenti, di possibili eventi</i>	<i>41. Le tariffe sono aggiornate a intervalli regolari, che si ritiene utile individuare in non meno di tre anni, fatta salva la possibilità per l'EA di procedere ad una revisione tariffaria ad intervallo inferiore, qualora necessario in particolare per preservare</i>	Si ritiene utile l'esposizione da parte dell'Autorità delle ragioni che inducano a ritenere in almeno tre anni il periodo di vigenza di una data tariffa. Posto questo, la clausola dovrebbe prevedere intervalli inferiori determinati da situazioni contingenti che



		<i>congiunturali che possano aver determinato variazione non prevedibili dei costi, oltre che delle scelte che il SC intende adottare in tema di politica sociale e accessibilità dei servizi. [...]</i>	<u>l'equilibrio economico - finanziario del CdS.</u> <u>In ogni caso,</u> <i>il livello di aggiornamento terrà conto dell'inflazione reale consuntivata negli anni precedenti, di possibili eventi congiunturali che possano aver determinato variazione non prevedibili dei costi, oltre che delle scelte che il SC intende adottare in tema di politica sociale e accessibilità dei servizi. [...]</i>	<i>possano minare la sostenibilità del contratto, dato che tali eventi sono già in parte contemplati dalla medesima disposizione ("eventi congiunturali che possano aver determinato variazione non prevedibili dei costi").</i>
12	Titolo IV – “Definizione dei lotti di affidamento” Punto 43	<i>43. Al fine di individuare i lotti di affidamento il SC utilizza i seguenti criteri: i. aspetti trasportistici, tenendo conto delle caratteristiche dell'offerta di trasporto dell'Ambito di servizio e della domanda di spostamenti, nonché dell'organizzazione del servizio (ad esempio, localizzazione di depositi e officine considerata la relativa disponibilità); ii. economicità, individuando la dimensione ottima minima di produzione del servizio che consente il conseguimento di economie di scala e di densità; iii. contendibilità, sulla base dell'analisi del mercato finalizzata a rilevare gli operatori potenzialmente interessati e</i>	<i>43. Al fine di individuare i lotti di affidamento il SC utilizza i seguenti criteri: i. aspetti trasportistici, tenendo conto delle caratteristiche dell'offerta di trasporto dell'Ambito di servizio e della domanda di spostamenti, nonché dell'organizzazione del servizio (ad esempio, localizzazione di depositi e officine considerata la relativa disponibilità); ii. economicità, individuando la dimensione ottima minima di produzione del servizio che consente il conseguimento di economie di scala e di densità; iii. contendibilità, sulla base dell'analisi del mercato finalizzata a rilevare gli operatori potenzialmente interessati e adeguati a partecipare alla procedura di affidamento, valutando la sussistenza di eventuali barriere all'ingresso (ad esempio, in relazione alla</i>	<i>Le caratteristiche territoriali di un lotto possono costituire una significativa barriera all'ingresso per nuovi operatori, laddove non siano state debitamente considerate nella sua definizione.</i>



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>adeguati a partecipare alla procedura di affidamento, valutando la sussistenza di eventuali barriere all'ingresso (ad esempio, in relazione alla disponibilità dei beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio, alla dimensione della produzione dei servizi, al numero massimo di lotti aggiudicabili o al sovradimensionamento dei requisiti di partecipazione);</i> <i>iv. organizzazione amministrativa, valutando le eventuali economie e i benefici che il SC potrebbe ottenere (ad esempio, in caso di più lotti risulta minore il rischio di cattura del regolatore da parte dell'operatore, è possibile confrontare l'efficienza delle diverse gestioni, mentre un numero minore di lotti riduce gli oneri amministrativi di predisposizione delle procedure di affidamento).</i>	<i>disponibilità dei beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio, alla dimensione della produzione dei servizi, al numero massimo di lotti aggiudicabili o al sovradimensionamento dei requisiti di partecipazione);</i> <i>iv. organizzazione amministrativa, valutando le eventuali economie e i benefici che il SC potrebbe ottenere (ad esempio, in caso di più lotti risulta minore il rischio di cattura del regolatore da parte dell'operatore, è possibile confrontare l'efficienza delle diverse gestioni, mentre un numero minore di lotti riduce gli oneri amministrativi di predisposizione delle procedure di affidamento).</i> <u>v. aspetti geografici, orografici e di estensione territoriale, laddove rilevanti per l'effettiva contendibilità.</u>	
13	Titolo IV – “Definizione dei lotti di affidamento” Punto 49	<i>49. Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, il SC individua, di norma, lotti mono-modali. Nel caso in cui il SC individui lotti che contengono servizi svolti con modalità diverse, dovranno essere effettuate approfondite analisi di contendibilità, finalizzate a rilevare la</i>	<i>49. Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, salvo il caso di servizi relativi ad aree urbane e metropolitane, il SC individua, di norma, lotti mono-modali. Nel caso in cui il SC individui lotti che contengono servizi svolti con modalità diverse, il SC potrà valutare:</i>	Si ritiene che la scelta del lotto mono-modale o plurimodale in particolari contesti (urbani e metropolitani) debba essere anche -e soprattutto- valutata sotto il profilo tecnico ed economico, al fine di valorizzare elementi determinanti quali la forte integrazione e sinergia tra servizi che l'eventuale presenza di



		<i>presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del know how necessario per tutte le modalità previste e/o prevedere sin da subito la possibilità del ricorso all'avvalimento e al subaffidamento da parte della futura IA.</i>	- <u>le economie, anche di carattere operativo e gestionale, derivanti dall'integrazione dei vari servizi svolti in modalità differenti;</u> - <u>la necessità di gestione unitaria in virtù, ad esempio, del sistema di tariffazione e bigliettazione adottato;</u> - <u>la complessità tecnologica e le caratteristiche geografico-urbanistiche dei servizi;</u> - <i>approfondite analisi di contendibilità, finalizzate a rilevare la presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del know how necessario per tutte le modalità previste e/o prevedere sin da subito la possibilità del ricorso all'avvalimento e al subaffidamento da parte della futura IA.</i>	più operatori potrebbe far venire meno, a discapito della qualità dell'offerta ai viaggiatori.
14	Titolo IV – “Definizione dei lotti di affidamento” Punto 50	n.a.	<u>50bis. Lo svolgimento della consultazione deve prevedere una preliminare esplicitazione da parte dell'EA delle condizioni di contesto, delle scelte e degli obiettivi che intende perseguire, nonché i temi oggetto di consultazione, al fine di conseguire il più ampio coinvolgimento possibile e di facilitare la partecipazione dei soggetti portatori di interesse.</u>	La consultazione non può ridursi ad un mero adempimento formale ma deve conseguire un miglioramento della procedura, per favorire il maggior coinvolgimento possibile e superare eventuali barriere all'ingresso. In tal senso, consultazioni limitate ad una mera raccolta documentale, senza una preventiva esposizione da parte del SC, svuotano l'utilità dello strumento.
15	Titolo IV – “Definizione dei lotti di affidamento”	<i>Nell'ambito di tale consultazione, da non confondere con quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 (infra), il SC può</i>	<i>Nell'ambito di tale consultazione, da non confondere con quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019, da condursi in un</i>	Considerato che l'indagine di cui alla misura 4 della delibera ART 154/2019, come puntualmente indicato nella pertinente



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

	Punto 51	<i>coinvolgere i soggetti portatori di interesse...</i>	<u>momento successivo ed in stretta contiguità con la stesura della RDA alla quale è funzionale (infra), il SC può coinvolgere i soggetti portatori di interesse...</u>	disposizione è funzionale a definire il quadro regolatorio dell'affidamento posto a base della gara e, quindi, compendiato nella RDA (anche per quanto attiene alla identificazione dei beni essenziali ed indispensabili, così come del personale interessato dalla clausola sociale, elementi che concorrono alla determinazione del PEFS e dei PEF), appare ragionevole che detta indagine sia in rapporto di stretta contiguità e consequenzialità temporale con la definizione e pubblicazione della RDA. In tal senso, depone anche il comma 6 della Misura 4, nonché la collegata sottolineatura espressa dal § 93 del documento in esame (in merito alla necessità che la detta indagine si concluda entro 60 gg. o comunque in un termine utile rispetto alla pubblicazione degli atti di gara, ed abbia una durata comunque adeguata, tendenzialmente non inferiore ai 30 giorni). In tal quadro, si propone: – di esplicitare che l'indagine di cui alla Misura 4 della delibera 154/2019 debba seguire alla consultazione di cui al § 51 ed alla conseguente pubblicazione della RDL; – nonché di chiarire, nell'ambito delle linee guida, la necessità che, a beneficio della competizione, la RDA supponga una indagine
--	----------	---	--	--



				di cui alla misura 4 debitamente aggiornata ed esponga, quindi, dati attuali.
16	Titolo IV – “Definizione dei lotti di affidamento” Punto 54	<i>54. A seguito della decisione di procedere all'affidamento del servizio e dopo averne definito le caratteristiche principali, l'EA è tenuto a pubblicare l'avviso di preinformazione, di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o dall'aggiudicazione del contratto, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. L'obbligo di pubblicazione dell'avviso si applica anche agli affidamenti soggetti alle direttive sugli appalti. Il citato articolo 7, paragrafo 2, mira a consentire agli operatori economici di attivarsi in tempo utile una volta che è stata resa nota la modalità di affidamento cui l'EA intende ricorrere (gara, in house o diretto); di conseguenza la mancata pubblicazione dell'avviso stesso può causare l'annullamento del bando di gara, se la relativa assenza abbia sensibilmente svantaggiato i potenziali concorrenti rispetto al GU, che possiede una approfondita conoscenza di tutti gli</i>	<i>54. A seguito della decisione di procedere all'affidamento del servizio e dopo averne definito le caratteristiche principali, l'EA è tenuto a pubblicare l'avviso di preinformazione, di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o dall'aggiudicazione del contratto, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. <u>Nell'avviso l'EA deve riportare le informazioni minime disciplinate all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e all'annesso 6, Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019.</u> L'obbligo di pubblicazione dell'avviso si applica anche agli affidamenti soggetti alle direttive sugli appalti. Il citato articolo 7, paragrafo 2, mira a consentire agli operatori economici di attivarsi in tempo utile una volta che è stata resa nota la modalità di affidamento cui l'EA intende ricorrere (gara, in house o diretto); di conseguenza la mancata pubblicazione dell'avviso stesso può causare l'annullamento del bando di gara, se la relativa assenza abbia sensibilmente</i>	Si ritiene opportuno indicare le informazioni minime che l'EA deve riportare nell'avviso di preinformazione, così come disciplinato all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e all'annesso 6, Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019.



		<i>elementi che caratterizzano il servizio da affidare.</i>	<i>svantaggiato i potenziali concorrenti rispetto al GU, che possiede una approfondita conoscenza di tutti gli elementi che caratterizzano il servizio da affidare.</i>	
17	Titolo IV “Definizione lotti di affidamento” Punto 61	“Le valutazioni che dovranno essere illustrate nella relazione ex art. 14, possiedono un grado di maturità che appartiene ad una fase non più solo preliminare, ma che si colloca a ridosso dell’istruttoria prevista dalla delibera n. 48/2017 con la quale si rilevano possibili sovrapposizioni almeno rispetto ai dati che devono essere analizzati sia per la scelta della modalità di affidamento, e che confluiscono nella RdL, sia per il corretto dimensionamento dell’offerta rispetto alle esigenze di domanda (effettiva, potenziale e debole), da cui discende la definizione dei lotti di affidamento ai sensi della Misura 6, punto 2, della delibera. Sebbene i due adempimenti ricadano nella medesima fase della definizione della procedura di affidamento, considerato che la scelta della modalità di affidamento, di norma, è propedeutica alla redazione della RdL, influenzandone i contenuti relativi alla definizione dei lotti, la pubblicazione	Sostituire con: ““Le valutazioni che dovranno essere illustrate nella relazione ex art. 14, possiedono un grado di maturità che appartiene ad una fase non più solo preliminare, ma che si colloca a ridosso dell’istruttoria prevista dalla delibera n. 48/2017 con la quale si rilevano possibili sovrapposizioni almeno rispetto ai dati che devono essere analizzati sia per la scelta della modalità di affidamento, e che confluiscono nella RdL, sia per il corretto dimensionamento dell’offerta rispetto alle esigenze di domanda (effettiva, potenziale e debole), da cui discende la definizione dei lotti di affidamento ai sensi della Misura 6, punto 2, della delibera. Pertanto, la relazione ex art. 14 dovrebbe essere adottata successivamente alla RdL, quando le predette informazioni risultino sufficientemente consolidate. Nei casi in cui le relative risultanze della relazione ex art. 14 abbiano influenza nella determinazione dei contenuti della RdL, i due adempimenti	L’anticipazione dell’adozione della Relazione ex art. 14 ad una fase antecedente alla predisposizione della RdL, oltre a costituire un rilevante elemento di innovazione rispetto alla regolazione attualmente in essere, mal si concilia con i contenuti, le informazioni e i dati richiesti dalla Relazione stessa, che presuppongono che vi siano delle risultanze sufficientemente compiute in termini di servizi da affidare, risorse disponibili, tariffe, elementi attinenti l’efficienza e parametri qualitativi. Per tali ragioni, la Relazione ex art. 14 dovrebbe seguire la RdL ovvero, nei casi in cui le relative risultanze abbiano influenza nella determinazione dei contenuti della RdL, quantomeno essere adottata insieme alla stessa.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		della relazione ex art. 14 dovrà avvenire, preferibilmente, in tempi antecedenti alla trasmissione della RdL all'Autorità, ai sensi della citata Misura."	possono essere adottati nello stesso contesto temporale".	
18	Titolo V – "Affidamento del servizio" Punto 74	<i>74. Con lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati, qualora il nuovo affidamento preveda investimenti a carico dell'IA per l'acquisizione di beni strumentali caratterizzati da rischio tecnologico (materiale rotabile, infrastrutture, anche di ricarica elettrica, SW/HW, ecc.), al fine di favorire lo svecchiamento/il rinnovo del parco rotabile, l'EA può valutare d'inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole che disciplinano la messa a disposizione da parte del GU e l'obbligo di subentro da parte del successivo affidatario dei beni interessati, così favorendo la contendibilità del successivo affidamento. [...]</i>	<i>74. Con lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati, qualora il nuovo affidamento preveda investimenti a carico dell'IA per l'acquisizione di beni strumentali caratterizzati da rischio tecnologico (materiale rotabile, infrastrutture, anche di ricarica elettrica, SW/HW, ecc.), al fine di favorire lo svecchiamento/il rinnovo del parco rotabile, l'EA può valutare d'inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole che disciplinano la messa a disposizione da parte del GU e l'obbligo di subentro da parte del successivo affidatario dei beni interessati, così favorendo la contendibilità del successivo affidamento, fermo restando quanto già previsto al precedente punto 67 per i beni finanziati con risorse pubbliche" [...]</i>	Per maggiore chiarezza nella portata della misura, si ritiene utile specificare che i beni oggetto di finanziamento pubblico, acquistati dall'IA, sono soggetti al trasferimento al nuovo gestore.
19	Titolo V – "Affidamento del servizio" Punto 74	<i>74. Con lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati, qualora il nuovo</i>	<i>74. Con lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati, qualora il nuovo affidamento</i>	La crescente diffusione di modelli FaaS e tecnologie innovative richiede criteri uniformi per la contabilizzazione e la valutazione dei beni, al fine di evitare asimmetrie informative.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>affidamento preveda investimenti a carico dell'IA per l'acquisizione di beni strumentali caratterizzati da rischio tecnologico (materiale rotabile, infrastrutture, anche di ricarica elettrica, SW/HW, ecc.), al fine di favorire lo svecchiamento/il rinnovo del parco rotabile, l'EA può valutare d'inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole che disciplinano la messa a disposizione da parte del GU e l'obbligo di subentro da parte del successivo affidatario dei beni interessati, così favorendo la contendibilità del successivo affidamento. [...]</i>	<i>preveda investimenti a carico dell'IA per l'acquisizione di beni strumentali caratterizzati da rischio tecnologico (materiale rotabile, infrastrutture, anche di ricarica elettrica, SW/HW, ecc.), al fine di favorire lo svecchiamento/il rinnovo del parco rotabile, l'EA può valutare d'inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole che disciplinano la messa a disposizione da parte del GU e l'obbligo di subentro da parte del successivo affidatario dei beni interessati, così favorendo la contendibilità del successivo affidamento. <u>Nel PEFS devono essere esplicitati i criteri di contabilizzazione dei beni caratterizzati da rischio tecnologico, inclusi i canoni FaaS, la vita utile economica, il valore di subentro e gli impatti sulla sostenibilità del contratto.</u> [...]</i>	
20	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punti 81-87	Titolo V Definizione degli obiettivi di efficacia/efficienza Definizione del sistema di qualità e del PAD	Il Piano di Accesso al Dato è richiamato nella Delibera n. 154/2019, nella Delibera n. 53/2024 e nel presente documento di consultazione.	Considerato che il Piano di Accesso al Dato è disciplinato da una pluralità di provvedimenti regolatori (Delibere ART n. 154/2019 e n. 53/2024), si propone di raccogliere nella nuova delibera in consultazione una definizione unitaria e completa del PAD, individuandone in modo organico finalità, contenuti minimi, modalità di aggiornamento e obblighi di accesso ai dati, al fine di evitare



				sovrapposizioni interpretative e garantire uniformità applicativa.
21	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 81	<i>81. Le CMQ dei servizi di TPL sono disciplinate dalla delibera n. 53/2024. Al fine di garantire standard prestazionali elevati in termini di qualità, la delibera individua diversi obblighi da prevedere in sede di CdS, tra cui: fattori di qualità, indicatori di qualità, standard (livelli) minimi degli indicatori e criteri per la loro definizione, criteri di definizione delle penali, obblighi di monitoraggio del servizio e di trasparenza, specifici Piani attraverso i quali declinare gli aspetti progettuali e operativi utili al raggiungimento degli obiettivi nell’ambito della durata contrattuale. In considerazione della loro vocazione “minima”, l’EA può prevedere nel CdS aspetti migliorativi rispetto a quelli previsti dalla delibera, in termini di: target maggiormente stringenti (a titolo esemplificativo e non esaustivo: intervalli di calcolo, soglie applicate, tempistiche realizzative); indicatori aggiuntivi, non sostitutivi di quelli di cui alla delibera, per il monitoraggio di aspetti qualitativi non previsti dalla regolazione, ma ritenuti</i>	<i>81. Le CMQ dei servizi di TPL sono disciplinate dalla delibera n. 53/2024. Al fine di garantire standard prestazionali elevati in termini di qualità, la delibera individua diversi obblighi da prevedere in sede di CdS, tra cui: fattori di qualità, indicatori di qualità, standard (livelli) minimi degli indicatori e criteri per la loro definizione, criteri di definizione delle penali, obblighi di monitoraggio del servizio e di trasparenza, specifici Piani attraverso i quali declinare gli aspetti progettuali e operativi utili al raggiungimento degli obiettivi nell’ambito della durata contrattuale. In considerazione della loro vocazione “minima”, l’EA può prevedere nel CdS aspetti migliorativi rispetto a quelli previsti dalla delibera, in termini di: target maggiormente stringenti (a titolo esemplificativo e non esaustivo: intervalli di calcolo, soglie applicate, tempistiche realizzative); indicatori aggiuntivi, non sostitutivi di quelli di cui alla delibera, per il monitoraggio di aspetti qualitativi non previsti dalla regolazione, ma ritenuti dall’EA importanti per la specificità del servizio e in coerenza con gli OSP previsti.</i>	Anche al fine di preservare l'equilibrio economico-finanziario dei contratti, gli eventuali indicatori aggiuntivi introdotti dall’EA non devono sovrapporsi a quelli previsti dall’Autorità, né comportare ulteriori penalizzazioni riferite ai medesimi fenomeni prestazionali. Essi possono essere previsti esclusivamente per disciplinare e monitorare aspetti qualitativi ulteriori rispetto a quelli già oggetto della regolazione dell’Autorità e non sufficientemente presidiati dal sistema delle CMQ. L'introduzione di indicatori aggiuntivi può generare costi significativi, è pertanto necessario valutarne l'impatto economico per evitare duplicazioni e garantire l'equilibrio del CdS.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>dall'EA importanti per la specificità del servizio e in coerenza con gli OSP previsti. L'EA è tenuto comunque a vincolare il CdS a un sistema di monitoraggio calibrato sulle CMQ e sui KPI definiti dall'Autorità.</i>	<i>L'EA è tenuto comunque a vincolare il CdS a un sistema di monitoraggio calibrato sulle CMQ e sui KPI definiti dall'Autorità.</i> <u>Gli indicatori aggiuntivi eventualmente introdotti dall'EA devono riferirsi a profili qualitativi ulteriori e differenti da quelli già disciplinati dall'Autorità e non possono determinare duplicazioni dei meccanismi di monitoraggio e penalizzazione, che si tradurrebbero in un aggravio ingiustificato per l'impresa affidataria e non in un effettivo sistema di miglioramento delle performance del servizio; gli stessi indicatori, inoltre dovrebbero essere accompagnati da idonee valutazioni sugli impatti sui costi operativi e sul PEFS</u>	
22	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 84	<i>84. Il PAD sancisce la titolarità dell'EA sui flussi informativi tecnici, gestionali ed economici, e ne disciplina la condivisione verso terzi in logica open access, anche per favorire l'innovazione e l'integrazione multimodale, assicurando al contempo la tutela dei dati personali e la riservatezza commerciale e industriale dell'impresa. In tale ambito, anche al fine di promuovere lo sviluppo di sistemi innovativi di mobilità in ottica MaaS, e di ampliare i canali attraverso i quali gli utenti</i>	<i>84. Il PAD sancisce la titolarità dell'EA sui flussi informativi tecnici, gestionali ed economici, e ne disciplina la condivisione verso terzi in logica open access, anche per favorire l'innovazione e l'integrazione multimodale, assicurando al contempo la tutela dei dati personali e la riservatezza commerciale e industriale dell'impresa. In tale ambito, anche al fine di promuovere lo sviluppo di sistemi innovativi di mobilità in ottica MaaS, e di ampliare i canali attraverso i quali gli utenti possono accedere al servizio</i>	Si propone di eliminare i riferimenti relativi alla fornitura a terzi delle fonti e dei valori che portano alla quantificazione dei consuntivi degli indicatori, in quanto in esplicita contraddizione con il principio di tutela della riservatezza commerciale e industriale dell'impresa. Tali informazioni sono riferibili unicamente al rapporto contrattuale tra IA ed EA, pertanto solo quest'ultimo è titolato ad avere accesso alle fonti e ai valori che portano alla quantificazione dei consuntivi degli indicatori.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		possono accedere al servizio e ai relativi titoli di viaggi, l'EA definisce nel CdS obblighi, e relative penali, atti a garantire il corretto afflusso informativo verso il National Access Point (NAP), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, in coerenza con le strutture di coordinamento definite a tal proposito a livello regionale. La disciplina contenuta nel PAD deve essere tale da garantire a terzi anche di conoscere le fonti e i valori che hanno portato alla quantificazione dei consuntivi degli indicatori (ad esempio, garantendo la pubblicazione nella Carta della Qualità, o in altro documento da rendere accessibile a terzi, il valore del numeratore e del denominatore dei vari indicatori). Nel PAD sono altresì disciplinati obblighi di fornitura delle informazioni (dati, indicatori ecc..) accessibili a terzi, che consentano di conoscere i risultati qualitativi che abilitano eventuali misure di ristoro, previsti dal CdS o da altra disposizione dell'EA, nei confronti degli utenti	e ai relativi titoli di viaggi, l'EA definisce nel CdS obblighi, e relative penali, atti a garantire il corretto afflusso informativo verso il National Access Point (NAP), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, in coerenza con le strutture di coordinamento definite a tal proposito a livello regionale. ~~La disciplina contenuta nel PAD deve essere tale da garantire a terzi anche di conoscere le fonti e i valori che hanno portato alla quantificazione dei consuntivi degli indicatori (ad esempio, garantendo la pubblicazione nella Carta della Qualità, o in altro documento da rendere accessibile a terzi, il valore del numeratore e del denominatore dei vari indicatori). Nel PAD sono altresì disciplinati obblighi di fornitura delle informazioni (dati, indicatori ecc..) accessibili a terzi, che consentano di conoscere i risultati qualitativi che abilitano eventuali misure di ristoro, previsti dal CdS o da altra disposizione dell'EA, nei confronti degli utenti.~~	Ai fini dell'abilitazione di eventuali misure di ristoro è sufficiente la pubblicazione dei consuntivi -già verificati dall'EA-previsti dalla normativa applicabile, mentre ulteriori elementi costituirebbero unicamente un elemento di complessità per i viaggiatori, tale da scoraggiarli a richiedere i ristori di cui avrebbero diritto.
23	Titolo V – “Affidamento del	87. In sede di gara i PG potranno presentare proposte che prevedono,	87. In sede di gara i PG potranno presentare proposte, congrue e non aleatorie , che	Eventuali proposte di incrementi qualitativi devono essere fondate su elementi concreti e



	servizio” Punto 87	<i>rispetto a quanto richiesto dal bando, un incremento della qualità dei servizi (ad esempio, in termini di servizi aggiuntivi, materiale rotabile e relative performance, ecc.) che potranno essere tenute in conto in sede di valutazione delle offerte, secondo i criteri di aggiudicazione predefiniti dall’EA (infra).</i>	<i>prevedono, rispetto a quanto richiesto dal bando, un incremento della qualità dei servizi (ad esempio, in termini di servizi aggiuntivi, materiale rotabile e relative performance, ecc.) che potranno essere tenute in conto in sede di valutazione delle offerte, secondo i criteri di aggiudicazione predefiniti dall’EA (infra).</i>	dimostrabili, coerenti con il contesto e con l'offerta nel suo complesso.
24	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 89	n.a.	<u>89bis. Lo svolgimento della consultazione deve prevedere una preliminare esplicitazione da parte dell’EA delle condizioni di contesto, delle scelte e degli obiettivi che intende perseguire, nonché i temi oggetto di consultazione, al fine di conseguire il più ampio coinvolgimento possibile e di facilitare la partecipazione dei soggetti portatori di interesse.</u>	La consultazione non può ridursi ad un mero adempimento formale ma deve conseguire un miglioramento della procedura, per favorire il maggior coinvolgimento possibile e superare eventuali barriere all'ingresso. In tal senso, consultazioni limitate ad una mera raccolta documentale, senza una preventiva esposizione da parte del SC, svuotano l'utilità dello strumento.
25	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 90	<i>90. In caso di gara, la consultazione è finalizzata al confronto con gli stakeholder in merito ai seguenti aspetti della procedura di affidamento: a) i beni strumentali (supra); b) gli obiettivi e gli standard di qualità del servizio (da individuarsi in coerenza con la delibera n. 53/2024 supra), con riferimento in particolare a quanto di interesse dei viaggiatori/utenti; c) il PAD, di cui deve essere fornito un</i>	<i>90. In caso di gara, la consultazione è finalizzata al confronto con gli stakeholder in merito ai seguenti aspetti della procedura di affidamento: a) i beni strumentali (supra); b) gli obiettivi e gli standard di qualità del servizio (da individuarsi in coerenza con la delibera n. 53/2024 supra), con riferimento in particolare a quanto di interesse dei viaggiatori/utenti; c) il PAD, di cui deve essere fornito un</i>	Si riscontra come sempre più frequentemente gli EA impongano limiti di aggiudicazione, in caso di gare con più lotti, nei confronti dei concorrenti, introducendo limiti stringenti talvolta di difficile comprensione (e forse anche attuazione) nei confronti dei concorrenti plurisoggettivi. Poiché tali vincoli hanno un impatto rilevante sul disegno complessivo della gara, si ritiene opportuno che l'EA sottoponga il tema all'interesse degli stakeholder durante la



		<i>apposito schema di riferimento;</i> <i>d) i termini di applicazione e gli adempimenti relativi alla clausola sociale che disciplina il settore (ex art. 48, comma 7 del d.l. 50/2017), ossia l'individuazione da parte del GU del personale alle proprie dipendenze che sarà oggetto di trasferimento all'IA;</i> <i>e) eventuali requisiti di partecipazione, che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto a quanto previsto dalla normativa di riferimento;</i> <i>f) eventuali altri aspetti ritenuti rilevanti dall'EA.</i>	<i>apposito schema di riferimento;</i> <i>d) i termini di applicazione e gli adempimenti relativi alla clausola sociale che disciplina il settore (ex art. 48, comma 7 del d.l. 50/2017), ossia l'individuazione da parte del GU del personale alle proprie dipendenze che sarà oggetto di trasferimento all'IA;</i> <i>e) eventuali requisiti di partecipazione, che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto a quanto previsto dalla normativa di riferimento;</i> <i>f) eventuali altri aspetti ritenuti rilevanti dall'EA, <u>inclusa la volontà dell'EA medesima, previa idonea motivazione di tale scelta e descrizione degli effetti attesi, di introdurre in caso di gara suddivisa in più lotti, vincoli/limiti di aggiudicazione di un determinato numero di lotti a un singolo PG.</u></i>	procedura di consultazione, al fine di reperire osservazioni e suggerimenti in merito, e che in ogni caso l'introduzione eventuale di tali clausole sia specificamente motivata e che siano descritti i benefici attesi.
26	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 99	<i>In esito al processo di identificazione/valutazione dei rischi, l'EA definisce la forma di affidamento da adottare, configurandosi un regime concessorio qualora anche solo quota-parte dei rischi operativi individuati risulti in capo all'IA. In tale ambito, si rileva che i costi di produzione (e i conseguenti</i>	<i>In esito al processo di identificazione/valutazione dei rischi, l'EA definisce la forma di affidamento da adottare, configurandosi un regime concessorio qualora ~~anche solo quota-parte~~ dei rischi operativi individuati risulti in capo all'IA <u>il trasferimento del rischio operativo nelle modalità previste dalla legislazione in</u></i>	Si propone di qualificare in termini di concessione il regime di affidamento del servizio ricorrendo alla formula di cui al D.Lgs 36/2023 (formule diverse potendo risultare equivoche/inadeguate, a maggior ragione a fronte di un pertinente dibattito notoriamente aperto e complesso).



		<i>rischi operativi lato “offerta”) possono essere condizionati da significative variazioni anche di tipo “indiretto”, ossia correlate non all’andamento del mercato di uno specifico fattore, ma al conseguimento da parte dell’IA di obiettivi di efficacia/efficienza e/o di standard di qualità contrattualmente predefiniti dall’EA e accettati dalle parti in sede di affidamento (supra). Pertanto, l’assenza di un rischio operativo lato “domanda”, ossia di effetti sull’IA derivanti dalla variazione dei ricavi da traffico (il c.d. CdS gross cost), non costituisce automaticamente condizione di affidamento in regime di appalto.</i>	~~<i>materia di contratti pubblici. In tale ambito, si rileva che i costi di produzione (e i conseguenti rischi operativi lato “offerta”) possono essere condizionati da significative variazioni anche di tipo “indiretto”, ossia correlate non all’andamento del mercato di uno specifico fattore, ma al conseguimento da parte dell’IA di obiettivi di efficacia/efficienza e/o di standard di qualità contrattualmente predefiniti dall’EA e accettati dalle parti in sede di affidamento (supra). Pertanto, l’assenza di un rischio operativo lato “domanda”, ossia di effetti sull’IA derivanti dalla variazione dei ricavi da traffico (il c.d. CdS gross cost), non costituisce automaticamente condizione di affidamento in regime di appalto.</i>~~	Inoltre, nella misura in cui le Linee Guida ritengano utile richiamare la distinzione tra appalto e concessione, si chiede che il relativo documento sia integrato con l’indicazione da parte di codesta rispettabile Autorità di quali siano le concrete conseguenze, a riguardo della regolazione e della gestione dell’affidamento, del fatto di ricadere nell’uno o nell’altro regime.
27	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 119	119.L’EA pubblica la RdA sul proprio sito web istituzionale contestualmente alla trasmissione all’Autorità dandone evidenza nella documentazione attraverso l’inserimento del “link” alla sezione del citato sito web dell’EA nel quale la documentazione è resa disponibile. Al fine di garantire adeguata trasparenza, è opportuno che l’EA individui sul proprio sito web una sezione dedicata ai servizi di trasporto ferroviario,	119.L’EA pubblica la RdA sul proprio sito web istituzionale contestualmente alla trasmissione all’Autorità dandone evidenza nella documentazione attraverso l’inserimento del “link” alla sezione del citato sito web dell’EA nel quale la documentazione è resa disponibile. Al fine di garantire adeguata trasparenza, è opportuno che l’EA individui sul proprio sito web una sezione dedicata ai servizi di ~~trasporto ferroviario~~ trasporto pubblico su	Correzione di un refuso e precisazione in merito all'ordine della documentazione sul sito dell'EA



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

		<i>facilmente individuabile e accessibile a tutte le tipologie di utente, nella quale pubblicare tutti gli atti e documenti sottesi alla regolazione (ad es. RdL, RdA, consultazioni, CdS, documenti relativi alla qualità di cui alla delibera n. 53/2024, ecc..) da mantenere periodicamente aggiornata.</i>	<i><u>strada</u>, facilmente individuabile e accessibile a tutte le tipologie di utente, nella quale pubblicare <u>-in ordine cronologico-</u> tutti gli atti e documenti sottesi alla regolazione (ad es. RdL, RdA, consultazioni, CdS, documenti relativi alla qualità di cui alla delibera n. 53/2024, ecc..) da mantenere periodicamente aggiornata.</i>	
28	Titolo V – “Affidamento del servizio” Punto 128	<i>... in sede di offerta, acquisisce l'accettazione dell'obbligo di assunzione del personale oggetto di trasferimento da parte dei concorrenti, a pena di esclusione dalla procedura di affidamento...</i>	<i>... in sede di offerta, acquisisce l'accettazione <u>degli obblighi derivanti da</u> <u>dalla clausola sociale</u> ~~assunzione del personale oggetto di trasferimento da parte dei concorrenti, a~~ pena di esclusione dalla procedura di affidamento...</i>	La formula “accettazione dell’obbligo di assunzione del personale oggetto di trasferimento” non risulta univoca e, inoltre pare divergente da quella di cui alla misura 21 della delibera 154/2019: la quale ultima indica che il PG “accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall’EA nella relativa documentazione”. D’altra parte, i contenuti della clausola sociale non si esauriscono nella garanzia (alle dette condizioni/con i detti contrappesi) di stabilità occupazionale, ma concernono anche le condizioni di trattamento economico e normativo da applicare al personale interessato e, sotto tale profilo, la formula qui proposta (o altra analoga) appare più completa.
29	Titolo V – “Affidamento del	<i>129. Nell’ambito delle attività istruttorie finalizzate all’individuazione del personale da trasferire, l’EA stabilisce i</i>	<i>129. Nell’ambito delle attività istruttorie finalizzate all’individuazione del personale da trasferire, l’EA stabilisce i relativi criteri di</i>	Non sembra configurabile l'ipotesi nella quale tutto il personale rientrando nel perimetro di gara non sia oggetto di trasferimento all'IA: in



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

	servizio” Punto 129	<i>relativi criteri di individuazione anche mediante coinvolgimento delle OO.SS.; tale coinvolgimento sarà necessario, in particolare, nel caso in cui una parte o tutto il personale alle dipendenze del GU manifesti la volontà di non essere trasferito in base alla norma di legge a tutela dei lavoratori. In tal caso l’EA acquisirà negli opportuni tavoli di confronto, da avviare con congruo anticipo rispetto alla definizione della documentazione di gara, la comunicazione delle OO.SS. e provvederà all’individuazione del solo personale interessato all’applicazione della clausola sociale.</i>	<i>individuazione anche mediante coinvolgimento delle OO.SS.; tale coinvolgimento sarà necessario, in particolare, nel caso in cui una parte <u>e tutto il personale alle dipendenze del GU</u> manifesti la volontà di non essere trasferito in base alla norma di legge a tutela dei lavoratori. In tal caso l’EA acquisirà negli opportuni tavoli di confronto, da avviare con congruo anticipo rispetto alla definizione della documentazione di gara, la comunicazione delle OO.SS. e provvederà all’individuazione del solo personale interessato all’applicazione della clausola sociale; <u>inoltre, in caso di trasferimento parziale del personale, l’EA dovrà prevedere un congruo tempo di subentro per l’IA, al fine di permettere a quest’ultima di reperire tutto il personale necessario all’esecuzione del servizio oggetto del CdS.</u></i>	tal caso, in assenza di un elemento essenziale (e attualmente difficilmente reperibile nel TPL diverso dal trasporto ferroviario) per la produzione del servizio, l’EA dovrebbe rivedere il proprio disegno della gara. In ogni caso, tale ipotesi pare difficilmente realizzabile, in particolare nel contesto italiano, dove molto spesso le dimensioni del GU equivalgono a quelle del lotto messo a gara: il GU non avrebbe pertanto modo di re-impiegare altrove il personale, evidentemente ridondante. Qualora invece parte del personale non accetti il trasferimento, e fermo restando le scelte che potrà adottare il GU in tal caso, si ritiene opportuno precisare che l’EA debba concedere un tempo congruo all’IA per reperire e formare, laddove necessario, il personale mancante, al pari di quanto previsto dal punto 72 per il reperimento dei beni commerciali. Si segnala, infine, che la comunicazione delle OO.SS. potrebbe essere inidonea a rappresentare la volontà dei singoli lavoratori ad aderire alle tutele derivanti dall’applicazione della clausola sociale.
30	Titolo VI – “Esecuzione e	<i>131. [...] Nel CdS devono essere previsti, nei casi di mancata o incompleta trasmissione dei dati, opportune penali,</i>	<i>131. [...] Nel CdS devono essere previsti, nei casi di mancata o incompleta trasmissione dei dati, opportune penali, nonché le</i>	Le Linee Guida prevedono espressamente modifiche periodiche del PAD, ma non ne disciplinano il procedimento tecnico ed



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

monitoraggio” Punti 131 e 132	<i>nonché le modalità di verifica periodica dei contenuti del PAD, al fine di individuare eventuali modifiche in relazione alle caratteristiche del servizio e/o di specifiche esigenze di mobilità dell’utenza, anche di carattere informativo.</i> <i>132. [...] A tale scopo, l’EA definisce la periodicità di verifica, nell’arco di validità del CdS, dell’adeguatezza dei KPI e delle CMQ adottati, in funzione di eventuali modifiche delle caratteristiche del servizio e/o di specifiche esigenze di mobilità dell’utenza, anche di carattere informativo. [...]</i>	<i>modalità di verifica periodica dei contenuti del PAD, al fine di individuare eventuali modifiche in relazione alle caratteristiche del servizio e/o di specifiche esigenze di mobilità dell’utenza, anche di carattere informativo.</i> <u>Le modifiche al PAD in corso di contratto devono essere gestite mediante una procedura formalizzata che definisca almeno i soggetti responsabili, le specifiche tecniche e funzionali, i tempi di adeguamento, il periodo transitorio e l’eventuale aggiornamento degli obblighi contrattuali.</u> <u>L’applicazione di penali connesse a nuovi flussi, requisiti di trasmissione o criteri di valorizzazione dei KPI decorre dall’esito positivo delle verifiche tecniche e dalla conclusione del periodo transitorio previsto, fatti salvi ritardi o mancati adeguamenti imputabili all’IA.</u>	economico. La possibilità di modificare periodicamente il PAD è necessaria per accompagnare l’evoluzione normativa e tecnologica del servizio, ma può comportare nuovi sviluppi software, adeguamenti degli apparati, modifiche alle integrazioni e ulteriori costi operativi. È quindi opportuno disciplinare preventivamente il processo di modifica, il periodo di adeguamento e l’allocazione dei relativi impatti, evitando che nuove richieste introdotte durante il contratto si traducano automaticamente in inadempimenti dell’IA.
----------------------------------	---	--	--

Si resta a disposizione di codesta Autorità e con l’occasione si porgono distinti saluti.

AGENS