

Roma, 15 settembre 2026

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

**“Linee guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario –
Documento di consultazione” e “Linee guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada –
Documento di consultazione” - ASSTRA**

PREMESSA

- **Valutazioni di carattere generale**

In via preliminare e a titolo di premessa, ASSTRA desidera esprimere apprezzamento per il percorso di confronto sviluppato dall’Autorità e per la costante apertura a un dialogo costruttivo con i soggetti coinvolti nel corso dell’elaborazione delle Linee guida poste in consultazione.

Particolarmente apprezzabile è l’obiettivo di favorire una maggiore uniformità applicativa delle misure regolatorie e di supportare gli Enti affidanti nell’interpretazione delle disposizioni vigenti, anche alla luce delle esperienze maturate e delle criticità emerse nella pratica applicativa.

Ciò premesso, pur riconoscendo l’utilità dei chiarimenti e delle indicazioni interpretative fornite dall’Autorità in merito agli adempimenti e ai processi analitici relativi alle fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico oggetto degli Allegati A (Linee guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario) e B (Linee guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada) alla Delibera ART n. 101/2026, la scrivente evidenzia alcune criticità nell’impostazione generale

dei documenti posti in consultazione e formula di seguito le proprie osservazioni, nell'ottica di contribuire al loro ulteriore perfezionamento e alla loro concreta applicabilità.

Infatti, una lettura complessiva dei predetti Allegati evidenzia come, in diversi passaggi che saranno puntualmente richiamati nel prosieguo del presente documento, le Linee guida sembrano introdurre elementi innovativi, ulteriori adempimenti procedurali, nonché specificazioni suscettibili di incidere in maniera sostanziale sul quadro regolatorio di riferimento.

Tale impostazione appare meritevole di approfondimento, in quanto le Linee guida, per loro natura, dovrebbero assolvere prevalentemente alla funzione di chiarire, e di conseguenza agevolare, l'applicazione delle disposizioni già contenute negli atti regolatori adottati dall'Autorità, senza determinare o prevedere l'introduzione di prescrizioni ulteriori o di nuovi istituti che non trovino un espresso fondamento nelle Delibere di riferimento.

In questa prospettiva, si ritiene opportuno che venga preservata una chiara distinzione tra il contenuto propriamente regolatorio, che trova la propria fonte negli atti deliberativi dell'Autorità, e la funzione interpretativa e applicativa delle Linee guida, al fine di garantire la certezza giuridica degli obblighi in capo agli enti affidanti e agli operatori del settore, nonché piena coerenza con il quadro normativo e regolatorio vigente.

In considerazione di quanto premesso e delle suddette discrasie riscontrate in alcuni passaggi, la scrivente Associazione ritiene opportuno che sia meglio chiarito e specificato il rapporto tra la Delibera 101/2026 e la Delibera 154/2019, nonché il coordinamento con le ulteriori delibere richiamate nel testo delle Linee Guida.

Inoltre, si ravvisa l'opportunità di evidenziare come possano emergere profili di criticità con riferimento all'estensione delle citate Linee Guida all'ambito del trasporto pubblico locale.

Come rilevato dalla stessa Autorità (cfr. TITOLO I "Introduzione alle Linee Guida", punto 7, pag. 14, Allegato A e TITOLO I "Introduzione alle Linee Guida", punto 7, pag. 12 Allegato B del documento di consultazione), il legislatore ha espressamente attribuito all'ART il compito di adottare Linee guida con riferimento al settore del trasporto pubblico regionale.

In tale contesto, la scrivente Associazione osserva che l'estensione delle Linee guida al settore del trasporto pubblico locale, pur trovando una propria motivazione nell'applicabilità delle delibere dell'Autorità ivi richiamate e prese come riferimento per la redazione delle Linee guida, potrebbe tuttavia sollevare alcune perplessità sulla portata delle medesime.

In particolare, pur ribadendo l'assenza di un valore normativo autonomo delle Linee guida, queste sono destinate a costituire un parametro interpretativo di riferimento per gli enti affidanti e per gli operatori del settore. Ne consegue che l'eventuale mancato rispetto delle indicazioni in esse contenute potrebbe determinare incertezze applicative, esponendo gli enti affidanti a dubbi circa la correttezza delle valutazioni sottese all'adempimento degli obblighi procedurali e delle attività istruttorie richieste dal quadro regolatorio vigente.

OSSERVAZIONI

- **Chiarimenti sull'attuazione dell'articolo 9 della legge n. 118 del 5 agosto 2022 (Premesse, pag. 12, Allegato A e Premesse, pag. 10, Allegato B)**

Nelle premesse dell'Allegato A e B (rispettivamente pag. 12 dell'Allegato A e pag. 10 dell'Allegato B) l'Autorità afferma che: *“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.”*.

Sul punto appare opportuno formulare alcune precisazioni.

In primo luogo, si evidenzia che, la dizione dell'art. 9, comma 5-bis della L. n. 118/2022 configura la promozione dello scorporo di lotti o di servizi parziali dai contratti di servizio vigenti come una mera facoltà in capo alle amministrazioni aggiudicatrici, facoltà esercitabile esclusivamente nei limiti in cui sia prevista e consentita dalle disposizioni dei contratti di servizio vigenti.

La formulazione utilizzata dall'Autorità non sembra chiarire opportunamente la natura meramente facoltativa dell'esercizio di tale “compito”, che deve comunque avvenire nel rispetto delle previsioni pattuite nel contratto di servizio. Al contrario, il tenore letterale della previsione adottata dall'Autorità rischierebbe di indurre a interpretare la locuzione “compito” come un obbligo, con una portata innovativa ed estensiva rispetto al quadro normativo vigente, che, si ribadisce, riconosce alle amministrazioni una mera facoltà, subordinata alle condizioni previste dai singoli contratti di servizio.

Tale precisazione assume particolare rilievo in considerazione degli effetti che il ricorso allo scorporo di lotti o servizi parziali può determinare. Infatti, la sottrazione di lotti o servizi parziali dal perimetro dell'affidamento può modificare l'originario equilibrio economico e finanziario, incidendo sulla struttura dei costi e dei ricavi e, più in generale, sulle condizioni poste a base del contratto. Ne consegue che la possibilità di procedere allo scorporo dovrebbe essere prevista *ex ante* sin dai primi atti regolatori e disciplinata puntualmente nel contratto di servizio, prevedendone condizioni, modalità, termini ed effetti economico-finanziari. In particolare, si ritiene che l'eventuale esercizio di tale facoltà possa avvenire solo ove sia salvaguardato e garantito (oltre che, come già evidenziato, l'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio) anche il ragionevole margine di utile previsto negli atti di gara.

In aggiunta e via generale, si evidenzia che già la mera facoltà di poter procedere dello scorporo di lotti o di servizi parziali dai contratti di servizio vigenti (introdotta, come riportato anche dalla stessa Autorità, dal nuovo comma 5-bis dell'art. 9 della l. n. 118/2022) presenta diversi profili di criticità considerato che incide sul concetto di unitarietà della rete previsto anche a livello comunitario (Regolamento (CE) 1370/2007) e che, allo stato, già numerose previsioni di leggi regionali impongono di subaffidare determinate quote di servizio.

Inoltre, non appare inconferente sottolineare che un eccessivo ricorso alla facoltà di scorporo, potrebbe potenzialmente determinare aggravii a carico della finanza pubblica, qualora al settore pubblico fossero lasciati i lotti caratterizzati da una minore redditività.

La scrivente Associazione ben comprende le esigenze di concorrenzialità sollecitate dell'AGCM e che hanno ispirato il legislatore nella scrittura della norma in oggetto. Tuttavia, ritiene che i meccanismi di scorporo possano risultare maggiormente coerenti con modelli contrattuali di tipo *gross cost*, mentre presentano maggiori elementi di criticità nell'ambito di contratti di tipo *net cost* sui quali ultimi è fondata la normativa europea e nazionale.

Le criticità e le perplessità sopra evidenziate risultano ulteriormente accentuate qualora lo scorporo venga applicato al settore ferroviario, caratterizzato da peculiari complessità di natura operativa, gestionale e regolatoria. Con specifico riferimento a quest'ultimo profilo, si evidenzia, inoltre, come il quadro normativo del settore ferroviario potrebbe potenzialmente divenire ancora più articolato alla luce delle previsioni contenute nella Delibera ART n. 49/2026, recante la *“Revisione delle misure di regolazione sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”*. Tale provvedimento è richiamato nelle Premesse dell'Allegato A alla Delibera n. 101/2026 e, come precisato dalla stessa ART, il procedimento avviato con la Delibera n. 49/2026 risulta, allo stato, ancora in corso. Tuttavia, in considerazione della particolare rilevanza del processo di revisione avviato dall'Autorità, soprattutto con riferimento ai limiti di capacità infrastrutturale assegnabile su base annuale, su base pluriennale mediante Accordo Quadro, nonché ai criteri di priorità da adottare nell'assegnazione della capacità, la scrivente Associazione ha già espresso la propria preoccupazione in merito ai possibili effetti che tale revisione potrebbe produrre sullo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario sottoposti ad OSP. Con riferimento alle criticità connesse alle modifiche regolatorie prospettate dalla citata Delibera n. 49/2026, la scrivente Associazione rinvia alle osservazioni già trasmesse all'ART nell'ambito della consultazione pubblica relativa al citato provvedimento, conclusasi il 19 giugno 2026.

In sintesi, e alla luce delle considerazioni sopra esposte, la scrivente Associazione ritiene opportuno che l'Autorità chiarisca la natura meramente facoltativa della possibilità, riconosciuta alle amministrazioni aggiudicatrici dall'art. 9, comma 5-bis, della L. n. 118/2022, di procedere allo scorporo di lotti o di servizi parziali. Oltre a ciò, al fine di evitare un'interpretazione estensiva della disposizione richiamata e il conseguente eccessivo ricorso a tale facoltà, si ritiene auspicabile che l'Autorità chiarisca, in via interpretativa, che lo scorporo di lotti o di servizi parziali possa essere esercitato esclusivamente nel rispetto delle seguenti condizioni:

- sia già previsto e consentito sin dai primi atti regolari e puntualmente disciplinato nel Contratto di servizio;
- sia valutata e rappresentata la convenienza economica;
- sia salvaguardato il ragionevole margine di utile previsto negli atti di gara, oltre che l'equilibrio economico-finanziario del contratto;
- sia inserita nella matrice dei rischi a completo carico della stazione appaltante.

Infine, in considerazione della specificità della disciplina di settore e in coerenza con la terminologia impiegata dal regolamento (CE) n. 1370/2007, appare preferibile utilizzare l'espressione *"procedure competitive"* in luogo di *"procedure di gara"*, in quanto maggiormente aderente al lessico proprio della normativa europea di riferimento.

- **Scansione temporale degli adempimenti propedeutici all'affidamento e coerenza con il quadro regolatorio vigente (TITOLO IV “Definizione lotti di affidamento”, punti 47 e 60, pagg. 25 e 27, Allegato A; TITOLO IV “Definizione lotti di affidamento”, punti 46 e 61, pagg. 22 e 26, Allegato B)**

La scrivente Associazione apprezza l'obiettivo perseguito dall'Autorità di fornire indicazioni utili a chiarire la sequenza degli adempimenti che caratterizzano le fasi preliminari dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, vista la loro complessità e stratificazione in virtù di normative differenziate (Misure regolatorie dell'Autorità e D.lgs. n. 201/2022).

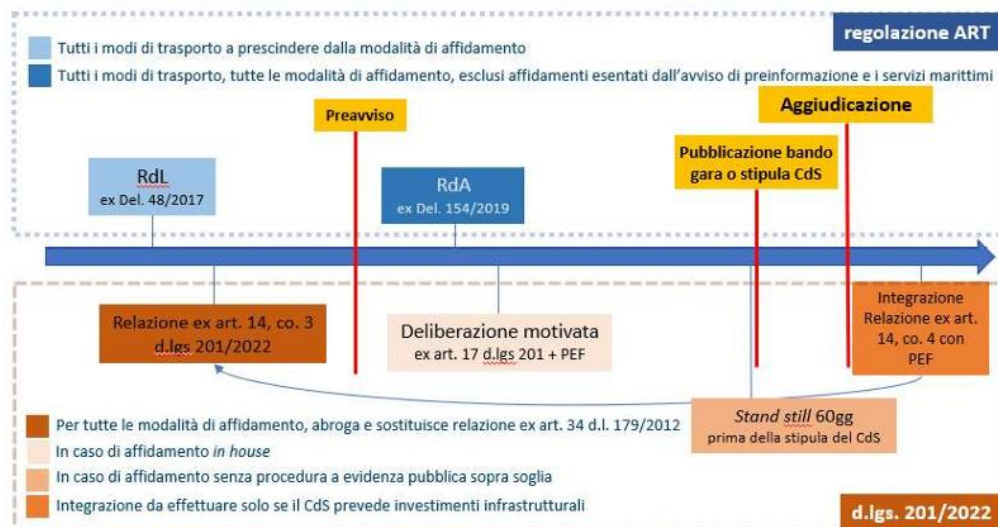
Tuttavia, con riferimento a quanto previsto al punto 60 dell'Allegato A e al punto 61 dell'Allegato B, si osserva che le Linee guida sembrano configurare una scansione temporale delle attività istruttorie non pienamente coerente con quella delineata dall'attuale quadro normativo e regolatorio.

In particolare, i passaggi richiamati sembrano presupporre che, già nell'ambito della relazione ex art. 14 d.lgs. n. 201/2022, siano sviluppate valutazioni che appaiono strettamente connesse alla successiva scelta della modalità di affidamento e alle attività istruttorie ad essa correlate. Tale impostazione rischia, tuttavia, di sovrapporsi alla logica procedimentale sottesa alla disciplina vigente, nella quale la definizione dei lotti costituisce un momento preliminare e autonomo rispetto alla scelta della modalità di affidamento.

La configurazione dei lotti risponde, infatti, all'esigenza di individuare ambiti di servizio caratterizzati da adeguata coerenza territoriale, funzionale ed economica, all'interno dei quali il servizio possa essere organizzato ed erogato in modo efficiente ed efficace. Solo una volta definito tale assetto risulta possibile valutare compiutamente quale modalità di affidamento sia maggiormente idonea a perseguire gli obiettivi di interesse pubblico individuati dall'ente affidante.

L'anticipazione di valutazioni strettamente collegate alla scelta della modalità di affidamento all'interno di una fase istruttoria precedente rischia, pertanto, di alterare la sequenza logico-procedimentale oggi prevista dalla regolazione vigente e rappresentata dalla stessa Autorità nei cronoprogrammi annessi agli Allegati A e B, nonché nello schema inserito nella Relazione illustrativa della Delibera n. 189/2024 che si inserisce nel procedimento, avviato e concluso dall'ART, di revisione della Delibera n. 154/2019 (quest'ultimo, ai fini di una maggiore chiarezza e completezza, viene riportato di seguito).

ALLEGATO 2: Adempimenti normativi e regolatori degli EA nel TPL su strada



Sotto tale profilo, si ritiene opportuno evidenziare come le Linee guida oggetto di consultazione dovrebbero mantenere una funzione essenzialmente interpretativa delle disposizioni già contenute negli atti regolatori dell'Autorità. Esse appaiono, infatti, finalizzate a favorire una più uniforme comprensione degli obblighi e delle metodologie richieste agli enti affidanti, senza incidere sulla struttura degli adempimenti, sulla loro successione temporale o sui contenuti sostanziali già definiti dalle Delibere vigenti.

Pertanto, laddove le indicazioni contenute nei richiamati punti 60 dell'Allegato A e 61 dell'Allegato B dovessero essere interpretate come volte ad anticipare talune valutazioni o a modificare la sequenza delle attività istruttorie prevista dall'attuale quadro regolatorio, esse rischierebbero di assumere una portata innovativa che eccede la funzione propria delle Linee guida.

Si evidenzia, inoltre, che tale impostazione non sembra limitarsi ai soli punti 60 dell'Allegato A e 61 dell'Allegato B, ma appare sottesa anche ad ulteriori passaggi delle Linee guida oggetto di consultazione. A titolo esemplificativo, analoghe indicazioni sembrano rinvenirsi nei punti 47 dell'Allegato A e 46 dell'Allegato B, nei quali emerge una ricostruzione del percorso istruttorio che pare presupporre un livello di definizione e maturazione delle valutazioni funzionali alla scelta della modalità di affidamento già in una fase antecedente rispetto a quella delineata dall'attuale quadro regolatorio.

- **Acquisizione dei dati dal Gestore uscente (TITOLO II “Pianificazione dei servizi”, punto 17, pagg. 16-17, Allegato A; TITOLO II “Pianificazione dei servizi”, punto 17, pagg. 14 e 15, Allegato B; Annesso A.2 – Sezione 5, Annesso B.2 – Sezione 5)**

Con riferimento a quanto previsto dal punto 17 degli Allegati A e B e dai successivi punti relativi all'acquisizione dei dati e alla predisposizione delle *Data Room*, la scrivente Associazione ritiene di dover sottolineare alcune criticità ritenute particolarmente rilevanti.

In primo luogo, appare necessario sottolineare che gli obblighi gravanti sul Gestore uscente, ivi inclusi quelli di trasmissione dei dati, trovano il proprio fondamento primario nel Contratto di Servizio. Ne consegue che il Soggetto Competente può legittimamente richiedere al Gestore uscente esclusivamente quanto previsto dal Contratto di Servizio, compresi informazioni, dati e flussi informativi espressamente previsti dal quadro contrattuale.

In aggiunta, appare opportuno distinguere chiaramente l'ipotesi del rifiuto ingiustificato alla trasmissione di dati effettivamente disponibili da quella, del tutto differente, dell'oggettiva indisponibilità delle informazioni richieste. In applicazione di un principio generale di ragionevolezza non dovrebbe essere imputata all'operatore alcuna responsabilità per la mancata produzione di dati che non siano stati contrattualmente richiesti o che non risultino oggettivamente disponibili.

Tale chiarimento appare particolarmente rilevante anche con riferimento al tema delle penali e delle eventuali conseguenze derivanti dalla mancata trasmissione dei dati richiesti. Sul punto, si osserva che la formulazione delle Linee guida rischia di portare ad un'eccessiva estensione dell'alveo dei comportamenti qualificabili come ostruzionistici e, di conseguenza, dei presupposti per l'attivazione dei poteri di vigilanza dell'Autorità. Pertanto, appare opportuno precisare che il regime delle responsabilità e delle eventuali penalità deve trovare fondamento esclusivamente nelle previsioni del Contratto di Servizio e nelle disposizioni regolatorie vigenti. Non sembrano, pertanto, compatibili con il principio di certezza dei rapporti giuridici interpretazioni che consentano, direttamente o indirettamente, di ampliare il perimetro delle penalità applicabili o di introdurre forme di responsabilità ulteriori rispetto a quelle espressamente previste dai Contratti di servizio.

In tale contesto, appare altresì opportuno precisare che, con riferimento ai dati ulteriori rispetto a quelli espressamente previsti dagli obblighi informativi derivanti dal Contratto di Servizio, dalla regolazione vigente o da specifici adempimenti normativi, l'eventuale attività di elaborazione, riclassificazione o ricostruzione delle informazioni richiesta al Gestore uscente non può comportare l'assunzione di responsabilità in ordine alla completezza, precisione o correttezza del dato risultante. Si tratta, infatti, di informazioni che non sempre sono disponibili nella forma richiesta e che possono richiedere valutazioni, criteri di imputazione, aggregazioni o disaggregazioni effettuate sulla base di assunzioni tecniche e organizzative non univoche. Pertanto, la trasmissione di tali dati dovrebbe avvenire secondo criteri di ragionevole diligenza e trasparenza metodologica, senza che possano derivarne responsabilità, contestazioni o penalizzazioni in capo al Gestore uscente per eventuali inesattezze, differenze interpretative o successive contestazioni formulate da terzi nell'ambito della procedura di affidamento.

Inoltre, al fine di evidenziare un ulteriore aspetto di potenziale criticità, si rappresenta che le informazioni richieste per la *Data Room* o per le analisi di domanda non si limitano sempre a dati pubblici o aggregati sul servizio erogato, ma rischiano di coinvolgere anche algoritmi aziendali, modelli organizzativi ed efficienze interne che costituiscono il *know-how* industriale e commerciale riservato dell'impresa.

Ulteriore profilo di attenzione riguarda l'impatto organizzativo ed economico derivante dall'implementazione e dalla gestione dei sistemi di raccolta, conservazione e condivisione dei dati previsti dalle Linee guida. Occorre, infatti, considerare che, soprattutto nel caso delle aziende di piccole e medie dimensioni, la realizzazione e il costante aggiornamento di strutture organizzative dedicate, sistemi informativi evoluti e *Data Room* permanenti possono comportare oneri amministrativi e gestionali particolarmente rilevanti, che in taluni casi rischiano di risultare sproporzionati rispetto alle finalità perseguite.

Considerazione analoghe sono vevoli anche per le previsioni contenute negli Annessi A.2 e B.2, dove si richiamano i dati distinti per linee/direttrici. Si ritiene opportuno anche in tale contesto ribadire che tali dati possono essere forniti solo ove disponibili.

- **Progettazione dei servizi (TITOLO III “Progettazione dei servizi” pagg. 19-23; TITOLO III “Progettazione dei servizi”, pagg. 17-21, Allegato B);**

È opportuno segnalare come la progettazione del servizio richieda un significativo impegno da parte del SC, che deve ricostruirla in modo sufficientemente analitico, sulla base di un quadro di domanda (effettiva, potenziale e debole) molto complesso da definire e con diversi elementi conoscitivi non completi o indicativi (es. analisi della domanda potenziale; disponibilità a pagare) e di un modello previsionale comunque di simulazione (es. nuova domanda effettivamente intercettabile per fascia oraria; assegnazione domanda a linee/corse; ecc...). Da tale attività, il SC simulerà un Programma di Esercizio utile per la definizione del fabbisogno di mezzi (distinti per dimensione) e autisti.

Questa impostazione rischia, laddove i dati posti a base delle simulazioni non siano robusti, di presentare, ai fini dell'affidamento dei servizi, una progettazione dei servizi potenzialmente inadeguata all'esigenze effettive della domanda, del territorio e della rete progettata, considerandone anche la rigidità o la limitata flessibilità. Tali simulazioni potrebbero considerare, ai fini della copertura dei costi, anche stime ottimistiche di crescita della domanda e quindi dei ricavi, che potrebbero non trovare riscontro nella realtà. Tale effetto riguarda principalmente i contratti di servizio *net cost*.

Andrebbe pertanto considerata, tenuto conto di una realtà complessa e con profili di aleatorietà, l'esigenza di un percorso strutturale che consenta di sviluppare nel tempo conoscenze, esperienze sul campo e capacità professionali idonee a migliorare la qualità e la completezza delle analisi e simulazioni e di costituire, presso i SC, nuclei di programmazione trasportistico-aziendale analitica.

Laddove tale percorso non sia ancora concluso, si ritiene opportuno che il SC tenga conto, nel monitoraggio delle CMQ e dei KPI, la possibilità di uno scostamento dagli obiettivi definiti nel contratto di servizio dovuti ad un'inadeguatezza del Programma di esercizio rispetto all'effettivo fabbisogno di mobilità e quindi non imputabili all'operato dell'IA.

- **Previsione di consultazione pubblica distinta da quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 (TITOLO IV “Definizione lotti di affidamento” e TITOLO V “Affidamento del servizio”, punti 50 e 81, pagg. 25 e 29, Allegato A; TITOLO IV “Affidamento del servizio” e TITOLO V “Affidamento del servizio”, punti 51 e 74, pagg. 23 e 28 Allegato B)**

Si rileva, inoltre, come le Linee guida introducano riferimenti a ulteriori momenti di consultazione che non trovano corrispondenza negli atti regolatori.

In particolare, ai punti 50 dell'Allegato A e 51 dell'Allegato B viene prevista una consultazione finalizzata ad acquisire elementi in materia di dimensionamento dei lotti, contendibilità, disponibilità dei beni e barriere all'ingresso, specificando espressamente che tale consultazione è distinta da quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019. Analogo richiamo è contenuto ai punti 81 dell'Allegato A e 74 dell'Allegato B con riferimento ai beni strumentali caratterizzati da rischio tecnologico.

Alla luce della natura delle presenti Linee guida, volte a fornire chiarimenti interpretativi e indicazioni applicative rispetto al quadro regolatorio vigente, non appare chiaro il fondamento dell'inserimento di tali ulteriori fasi consultive, che non risultano previste né dalla delibera n. 48/2017 né dalla delibera n. 154/2019.

La previsione di ulteriori momenti procedurali sembra infatti eccedere la funzione propria delle Linee guida, introducendo elementi suscettibili di incidere sull'iter istruttorio degli affidamenti in assenza di una corrispondente previsione negli atti regolatori di riferimento.

PROPOSTE DI MODIFICA ALLEGATO A “Linee Guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario”

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Premessa pag. 12	" 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."	Modificare:" Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici la facoltà di promuovere, ove consentito dalle previsioni dei contratti di servizio, lo scorporo di lotti o servizi parziali, anche mediante procedure competitive. La facoltà di promuovere lo scorporo di lotti o di servizi parziali può essere esercitata esclusivamente nel rispetto delle seguenti condizioni: • sia già prevista e consentita sin dai primi atti regolatori e puntualmente disciplinata nel Contratto di servizio; • sia valutata e rappresentata, la convenienza economica; • sia salvaguardato il ragionevole margine di utile previsto negli atti di gara, oltre che l’equilibrio economico-finanziario del contratto;	La formulazione attuale potrebbe essere interpretata come un obbligo generalizzato delle amministrazioni aggiudicatrici di promuovere lo scorporo di lotti o servizi parziali. Pertanto, si ritiene opportuno che l’Autorità chiarisca la natura meramente facoltativa della possibilità di promuovere tale scorporo (in conformità al tenore letterale dell’art. 9, comma 5-bis, della L. n. 118/2022). Oltre a ciò, al fine di evitare un’interpretazione estensiva della disposizione richiamata e il conseguente eccessivo ricorso a tale facoltà, si ritiene auspicabile che l’Autorità chiarisca, in via interpretativa, che lo scorporo di lotti o di servizi parziali possa essere esercitato esclusivamente nel rispetto delle seguenti condizioni: • sia già prevista e consentita sin dai primi atti regolatori e puntualmente disciplinata nel Contratto di servizio; • sia valutata e rappresentata, la convenienza economica; • sia salvaguardato il ragionevole margine di utile previsto negli atti di

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
		sia inserita nella matrice dei rischi a completo carico della stazione appaltante;	gara, oltre che l'equilibrio economico-finanziario del contratto; sia inserita nella matrice dei rischi a completo carico della stazione appaltante. Utilizzare il termine "procedure competitive", coerente con il Reg. CE 1370/2007.
Titolo II "Pianificazione dei servizi" Punto 17 (pagg. 16-17)	"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 stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali"	Integrare dopo il primo periodo: " Gli obblighi di trasmissione dati devono trovare fondamento nel CdS e devono riguardare esclusivamente dati disponibili presso il Gestore Uscente. Qualora, al fine di agevolare la predisposizione della documentazione di gara, vengano richiesti e forniti dati ulteriori rispetto a quelli previsti dal Contratto di Servizio, elaborati, ricostruiti o riclassificati dal Gestore Uscente, la relativa trasmissione non può comportare l'assunzione di responsabilità in ordine alla completezza, accuratezza o correttezza di tali informazioni, né può costituire presupposto per l'applicazione di penali, contestazioni o altre conseguenze pregiudizievoli a carico del Gestore stesso."	Specificare chiaramente che gli obblighi gravanti sul Gestore uscente, ivi inclusi quelli di trasmissione dei dati, trovano il proprio fondamento primario nel Contratto di Servizio. Di conseguenza, non dovrebbe essere imputata all'operatore alcuna responsabilità per la mancata produzione di dati che non siano stati contrattualmente richiesti o che non risultino oggettivamente disponibili. Si richiede di chiarire che, qualora il Gestore uscente fornisca dati ulteriori rispetto a quelli previsti dal Contratto di Servizio o da specifici obblighi normativi, in un'ottica di collaborazione alla procedura di affidamento, tale attività non comporta l'assunzione di responsabilità sulla completezza, precisione o correttezza delle informazioni elaborate e trasmesse, né può costituire presupposto per contestazioni, penalità o altre conseguenze pregiudizievoli a suo carico.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Titolo II “Pianificazione dei servizi” Punto 17 (pag. 17)	"[...] un eventuale rifiuto ingiustificato da parte dell'IA a fornire tali dati o attività meramente dilatorie o attività meramente dilatorie possono configurarsi come comportamenti ostruzionistici e determinare l'attivazione di poteri di vigilanza. Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri asset del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC"	Sostituire e integrare con: " [...] un eventuale rifiuto ingiustificato da parte dell'IA a fornire tali dati o attività meramente dilatorie o attività meramente dilatorie possono configurarsi come comportamenti ostruzionistici e determinare l'attivazione di poteri di vigilanza. Non costituisce comportamento ostruzionistico l'impossibilità oggettiva di fornire dati non disponibili o non previsti dagli obblighi contrattuali."	Occorre distinguere il rifiuto ingiustificato dall'oggettiva indisponibilità dei dati. Come già evidenziato, non dovrebbe essere imputata all'operatore alcuna responsabilità per la mancata produzione di dati che non siano stati contrattualmente richiesti o che non risultino oggettivamente disponibili.
Titolo II “Pianificazione dei servizi” Punto 17 (pag. 16-17)	[...] Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri <i>asset</i> del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC.	Integrare con: “Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri <i>asset</i> del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC. Il SC adotta tutte le misure necessarie a tutelare la riservatezza dei dati commercialmente sensibili ”.	In conformità con la normativa di riferimento, si ritiene opportuno precisare che il SC è comunque tenuto a garantire la riservatezza dei dati commercialmente sensibili richiesti al GU e/o agli eventuali gestori delle infrastrutture.
Titolo III “Progettazione dei servizi” Punto 32 (pag. 21)	Al fine di individuare i servizi dell'Ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il SC applica, almeno, i seguenti criteri: i. evitare le sovrapposizioni di servizi, anche se effettuati con modalità diverse, che collegano la medesima	Modificare: “Al fine di individuare i servizi dell'Ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il SC applica, almeno, i seguenti criteri: i. evitare le sovrapposizioni di servizi, anche se effettuati con modalità diverse, che collegano la	La redditività non deve essere considerata con riferimento alle singole linee ma con riferimento alla rete dei servizi nel suo complesso, di cui deve essere preservata l'unitarietà. Pertanto, valutazioni circa l'inclusione nel perimetro OSP delle singole linee deve essere sorretta dalla logica di garantire l'unitarietà della rete, i livelli

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	relazione O/D negli stessi orari, tenendo comunque in considerazione le specificità di ciascun modo di trasporto; ii. preferire l'alternativa più sostenibile, dal punto di vista ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; iii. valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi oggetto ad OSP secondo quando definito infra (39).	medesima relazione O/D negli stessi orari, tenendo comunque in considerazione le specificità di ciascun modo di trasporto; ii. preferire l'alternativa più sostenibile, dal punto di vista economico e ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; iii. valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la qualora ciò risulti compatibile con la garanzia di sostenibilità economico-finanziaria dei servizi oggetto ad OSP secondo quando definito infra (39) e con i livelli dei servizi essenziali".	qualitativi e quantitativi dei servizi essenziali e l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio soggetti ad OSP. In un contesto caratterizzato dalla strutturale insufficienza delle risorse pubbliche disponibili, spesso non adeguate a sostenere livelli di servizio pienamente rispondenti alla domanda di mobilità, l'inclusione di linee economicamente remunerative nei contratti di servizio assoggettati a obblighi di servizio pubblico (OSP) costituisce un elemento essenziale per garantire l'equilibrio economico-finanziario della gestione. Tale impostazione, oltre a contribuire alla sostenibilità complessiva del sistema, è coerente con il principio di unitarietà e integrazione della rete di trasporto previsto a livello comunitario (Regolamento (CE) 1370/2007).
Titolo III "Progettazione dei servizi" Punto 37 (pag. 22)	[...] Pertanto, il test di proporzionalità (rischio di incorrere in errore manifesto) si ritiene superato quando può dimostrarsi che la rinuncia al meccanismo del finanziamento incrociato e il ricorso a forme di prelievo o maggiorazioni di oneri sui servizi remunerativi precedentemente	Eliminare: ~~"Pertanto, il test di proporzionalità (rischio di incorrere in errore manifesto) si ritiene superato quando può dimostrarsi che la rinuncia al meccanismo del finanziamento incrociato e il ricorso a forme di prelievo o maggiorazioni di oneri~~	Si richiamano le considerazioni già espresse circa l'importanza delle "sovvenzioni incrociate" tra servizi redditizi e non remunerativi ai fini del mantenimento dell'equilibrio economico della gestione e dell'attuale perimetro dei servizi OSP. Si propone la soppressione dell'ultimo periodo relativo al "test di proporzionalità", in

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	assoggettati a un regime OSP genera maggiori risorse finanziarie per il sistema nel suo complesso.	~~sui servizi remunerativi precedentemente assoggettati a un regime OSP genera maggiori risorse finanziarie per il sistema nel suo complesso.”~~	quanto, allo stato attuale, non risultano disponibili criteri e parametri idonei a consentirne un'applicazione concreta e attendibile, con particolare riferimento alla stima delle elasticità della domanda dei servizi OSP e non OSP rispetto agli effetti delle misure ipotizzate
Titolo IV “Definizione dei Lotti di Affidamento” Punto 42 (pag. 24)	“Il SC individua i lotti dei servizi da affidare suddividendo il perimetro dei servizi, inclusi nell’Ambito di servizio pubblico, sui quali ha stabilito di imporre OSP. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità, a meno di particolari condizioni dettate dal contesto territoriale, socioeconomico e organizzativo e in presenza di adeguate motivazioni a supporto: tale casistica si configura infatti come eccezione. I lotti non possono essere ottenuti come aggregazioni di servizi che ricadono in Ambiti di servizio pubblico diversi, qualora il SC ne abbia individuato più di uno”	Modificare e integrare con: “Il SC individua i lotti dei servizi da affidare suddividendo il perimetro dei servizi, inclusi nell’Ambito di servizio pubblico, sui quali ha stabilito di imporre OSP. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità, a meno di particolari condizioni dettate dal contesto territoriale, socioeconomico e organizzativo, nonché da economie di scala e da altre ragioni di efficienza economica e in presenza di adeguate motivazioni a supporto: tale casistica si configura infatti come eccezione. I lotti non possono essere ottenuti come aggregazioni di servizi che ricadono in Ambiti di servizio pubblico diversi, qualora il SC ne abbia individuato più di uno.”	Il processo di definizione dei Lotti richiede una valutazione sull’organizzazione del servizio di trasporto, sulla gestione dei rapporti con l’utenza, sulle condizioni economiche e del territorio, nonché sulla presenza nel mercato di operatori, singolarmente o in raggruppamenti, in grado di competere. Come previsto dalla normativa di settore e dalle misure regolatorie, la possibilità di un lotto unico, coincidente con un bacino di mobilità, può essere la soluzione più idonea individuata dal soggetto competente, nel rispetto di tali condizioni.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Titolo IV “Definizione dei Lotti di Affidamento” Punto 48 (pag. 25)	“Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, il SC individua, di norma, lotti mono-modalità. 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 presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del <i>know how</i> 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.”	Modificare e integrare con: “Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, il SC individua, di norma, lotti mono-modalità. ~~Nel caso in cui il SC individui lotti che contengono servizi svolti con modalità diverse~~ in ragione delle esigenze della rete e al fine di garantirne l'unitarietà, dovranno essere effettuate approfondite analisi di contendibilità, finalizzate a rilevare la presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del <i>know how</i> 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”.	La scelta circa la definizione del lotto non dipende dal mercato ma deve essere fondata sulle esigenze della rete. Gli istituti dell'avvalimento o subaffidamento e le forme di aggregazione consentono di tutelare la contendibilità anche nel caso di lotti multimodali. Del resto, si segnala la presenza consolidata nel mercato di operatori multimodali.
Titolo IV “Definizione lotti di affidamento” Punto 50 (pag. 25)	Nell'ambito di tale consultazione, da non confondere con quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 (infra), il SC può coinvolgere i soggetti portatori di interesse (tra i quali, almeno: i GU dei servizi che afferiscono al bacino di mobilità di competenza del SC, i potenziali operatori interessati, i viaggiatori e/o le loro associazioni, gli EA dei CdS vigenti e futuri, e gli	Sostituire con: "Ai fini dell'acquisizione delle informazioni utili per la definizione dei lotti e per la valutazione della contendibilità, il SC può utilizzare le informazioni già disponibili ovvero quelle raccolte nell'ambito delle attività e delle consultazioni previste dalla regolazione vigente”.	Le Linee guida hanno natura interpretativa e applicativa della regolazione vigente. La previsione di una consultazione ulteriore e distinta rispetto a quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 introduce un nuovo adempimento procedimentale non espressamente previsto dal quadro regolatorio vigente, con il rischio di aggravare il procedimento di affidamento senza una specifica base regolatoria.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	eventuali gestori di infrastrutture) per ottenere elementi utili in materia di dimensionamento dei lotti, di scenari alternativi da considerare, di contendibilità in termini di interesse degli operatori a partecipare alla procedura, di presenza di eventuali barriere all'ingresso, di disponibilità dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (materiale rotabile, depositi, officine, infrastrutture) anche di proprietà di soggetti terzi che possano essere utilizzati per l'erogazione del servizio, di raccolta di dati e informazioni che non sono nella disponibilità del SC, di aspetti riguardanti le fonti di finanziamento per la copertura dei servizi. La raccolta delle informazioni di maggior dettaglio, necessarie per la predisposizione a cura dell'EA della documentazione di affidamento di cui alla delibera n. 154/2019, è collocata in una fase di consultazione successiva; tuttavia, qualora il SC si configuri anche come EA dei servizi, e nel caso in cui si approssimi l'avvio della procedura di affidamento, è possibile effettuare un'unica consultazione fermo restando l'ordine sequenziale degli adempimenti nei confronti dell'Autorità.		

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Titolo IV “Definizione lotti di affidamento” Punto 57 (pag. 27)	“[...] l’applicazione delle disposizioni dell’art. 14, come anticipato in premessa, è stata estesa anche a tali servizi attraverso l’introduzione di un espresso richiamo operato dall’art. 48, comma 4-bis del d.l. 4 aprile 2017, n. 50 agli articoli 14, commi 2 (e artt. 3, 17, 30, 31 e 31-bis) del d.lgs. n. 201/2022”	Sostituire con “[...] l’applicazione delle disposizioni dell’art. 14, come anticipato in premessa, è stata estesa anche a tali servizi attraverso l’introduzione di un espresso richiamo operato dall’art. 48, comma 4-bis del d.l. 4 aprile 2017, n. 50 agli articoli 14, commi 2 (e commi 3, 17, 30, 31 e 31-bis) del d.lgs. n. 201/2022”	Correzione di un refuso che potrebbe ingenerare dubbi interpretativi.
Titolo IV “Definizione lotti di affidamento” Punto 60 (pagg. 27-28)	“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	Sostituire con: "La relazione ex art. 14 e la RdL costituiscono adempimenti distinti, seppur coordinati. La definizione dei lotti, coerenza con il quadro regolatorio vigente, deve intendersi come una fase preliminare autonoma rispetto alla scelta della modalità di affidamento e deve avvenire nel rispetto della sequenza procedimentale delineata negli atti deliberatori"	La formulazione delle Linee Guida rischia di sovrapporsi alla logica procedimentale sottesa alla disciplina vigente, nella quale la definizione dei lotti costituisce un momento preliminare e autonomo rispetto alla scelta della modalità di affidamento.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	norma, è propedeutica alla redazione della RdL, influenzandone i contenuti relativi alla definizione dei lotti, la pubblicazione della relazione ex art. 14 dovrà avvenire, preferibilmente, in tempi antecedenti alla trasmissione della RdL all'Autorità, ai sensi della citata Misura."		
Titolo V "Affidamento del servizio" Punto 80 (pag. 32)	"...l'EA può valutare di inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole..."	Sostituire con: "L'EA può valutare, previa adeguata motivazione e tenendo conto della natura dell'investimento, della fonte di finanziamento, del livello di ammortamento e della tutela degli investimenti privati, l'eventuale introduzione di clausole concernenti la messa a disposizione e il subentro nei beni strumentali."	Occorre evitare meccanismi generalizzati che potrebbero ridurre gli incentivi agli investimenti privati e generare incertezza sul recupero del capitale investito.
Titolo V "Affidamento del servizio" Punto 95 (pag. 33)	L'EA monitora la qualità del servizio mediante meccanismi basati su modalità automatiche di rilevamento dei dati e con un sistema di penali e premialità tra loro proporzionate, [...]	Modificare e integrare con: "L'EA monitora la qualità del servizio mediante i meccanismi disciplinati nel CdS basati, ove previsto, su modalità automatiche di rilevamento dei dati e con un sistema di penali e premialità tra loro proporzionate[...]",	Come più volte evidenziato, le Linee guida hanno natura esclusivamente interpretativa e applicativa della regolazione vigente e non dovrebbero introdurre elementi innovativi rispetto al quadro regolatorio esistente. Nelle delibere richiamate nelle stesse Linee guida non è previsto un obbligo di monitoraggio della qualità del servizio mediante sistemi automatici di rilevazione dei dati, strumenti che, peraltro, non risultano applicabili a tutti gli indicatori di qualità. La regolazione vigente demanda in ogni caso la

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
			definizione delle modalità di monitoraggio della qualità al Contratto di Servizio. Le modifiche proposte appaiono pertanto necessarie per assicurare la piena coerenza delle Linee guida con il vigente quadro regolatorio.
Titolo V “Affidamento del servizio” Punto 102 (pag. 35)	“... e) eventuali requisiti di partecipazione, che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto a quanto previsto dalla normativa di riferimento ...”	“... e) eventuali requisiti di partecipazione, ~~che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto in base a quanto previsto dalla normativa di riferimento~~ ...”	Si ritiene che debba essere eliminato il riferimento ai “requisiti ultronei”, in conformità alla misura 4 della Delibera n. 154/2019 che non prevede alcuna specifica. Del resto, i requisiti di partecipazione sono oggetto della disciplina di cui alla normativa di riferimento (Codice degli Appalti).
Titolo VI “Esecuzione e monitoraggio” Punto 145 (pag. 43)	“Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, l’IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria, trasmettendoli all’EA secondo le tempistiche e modalità disciplinate nel CdS. Nell’Annesso 3 della medesima delibera sono individuati l’elenco dei <i>driver</i> da utilizzare nell’allocazione indiretta di componenti economiche o patrimoniali parzialmente riferibili ad uno specifico CdS e gli schemi di rendicontazione contabile”.	“Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, l’IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria, trasmettendoli all’EA secondo le tempistiche e modalità disciplinate nel CdS. Nell’Annesso 3 della medesima delibera sono individuati l’elenco dei <i>driver utilizzabili</i> nell’allocazione indiretta di componenti economiche o patrimoniali parzialmente riferibili ad uno specifico CdS e gli schemi di rendicontazione contabile”.	La Misura 12 della Del. n. 154/2019 consente l’utilizzo di driver scelti dall’operatore per l’allocazione di componenti economiche indirette e riporta un elenco di <i>driver</i> proposti con funzione residuale o indicativa. I <i>driver</i> in elenco non sono pertanto necessariamente da utilizzare, ma solamente utilizzabili.

PROPOSTE DI MODIFICA ALLEGATO B “Linee Guida per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico su strada”

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
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."	Modificare:" Nel medesimo art. 9 è introdotto il nuovo comma 5-bis, che attribuisce alle amministrazioni aggiudicatrici la facoltà di promuovere, ove consentito dalle previsioni dei contratti di servizio, lo scorporo di lotti o servizi parziali, anche mediante procedure competitive. La facoltà di promuovere lo scorporo di lotti o di servizi parziali può essere esercitata esclusivamente nel rispetto delle seguenti condizioni: • sia già prevista e consentita sin dai primi atti regolari e puntualmente disciplinata nel Contratto di servizio; • sia valutata e rappresentata, la convenienza economica • sia salvaguardato il ragionevole margine di utile	La formulazione attuale potrebbe essere interpretata come un obbligo generalizzato delle amministrazioni aggiudicatrici di promuovere lo scorporo di lotti o servizi parziali. Pertanto, si ritiene opportuno che l’Autorità chiarisca la natura meramente facoltativa della possibilità di promuovere tale scorporo (in conformità al tenore letterale dell’art. 9, comma 5-bis, della L. n. 118/2022). Oltre a ciò, al fine di evitare un’interpretazione estensiva della disposizione richiamata e il conseguente eccessivo ricorso a tale facoltà, si ritiene auspicabile che l’Autorità chiarisca, in via interpretativa, che lo scorporo di lotti o di servizi parziali possa essere esercitato esclusivamente nel rispetto delle seguenti condizioni: • sia già prevista e consentita sin dai primi atti regolari e puntualmente disciplinata nel Contratto di servizio;

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
		previsto negli atti di gara, oltre che l'equilibrio economico-finanziario del contratto; sia inserita nella matrice dei rischi a completo carico della stazione appaltante.	- sia valutata e rappresentata, la convenienza economica - sia salvaguardato il ragionevole margine di utile previsto negli atti di gara, oltre che l'equilibrio economico-finanziario del contratto; sia inserita nella matrice dei rischi a completo carico della stazione appaltante. Utilizzare il termine "procedure competitive", coerente con il Reg. CE 1370/2007.
Titolo II "Pianificazione dei servizi" Punto 17 (pagg. 14-15)	"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 stesso e soprattutto laddove nel CdS non siano adeguatamente specificati gli obblighi di trasmissione dei dati con le relative tempistiche e penali"	Integrare dopo il primo periodo: " Gli obblighi di trasmissione dati devono trovare fondamento nel CdS e devono riguardare esclusivamente dati disponibili presso il Gestore Uscente. Qualora, al fine di agevolare la predisposizione della documentazione di gara, vengano richiesti e forniti dati ulteriori rispetto a quelli previsti dal Contratto di Servizio, elaborati, ricostruiti o riclassificati dal Gestore Uscente, la relativa trasmissione non può comportare l'assunzione di responsabilità in ordine alla completezza, accuratezza o correttezza di tali informazioni, né può costituire presupposto per l'applicazione di penali, contestazioni o altre conseguenze	Specificare chiaramente che gli obblighi gravanti sul Gestore uscente, ivi inclusi quelli di trasmissione dei dati, trovano il proprio fondamento primario nel Contratto di Servizio. Di conseguenza, non dovrebbe essere imputata all'operatore alcuna responsabilità per la mancata produzione di dati che non siano stati contrattualmente richiesti o che non risultino oggettivamente disponibili. Si richiede di chiarire che, qualora il Gestore uscente fornisca dati ulteriori rispetto a quelli previsti dal Contratto di Servizio o da specifici obblighi normativi, in un'ottica di collaborazione alla procedura di affidamento, tale attività non comporta l'assunzione di responsabilità sulla completezza, precisione o correttezza delle informazioni elaborate e trasmesse, né può costituire presupposto per

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
		pregiudizievoli a carico del Gestore stesso."	contestazioni, penalità o altre conseguenze pregiudizievoli a suo carico.
Titolo II "Pianificazione dei servizi" Punto 17 (pag. 15)	"[...] un eventuale rifiuto ingiustificato da parte dell'IA a fornire tali dati o attività meramente dilatorie o attività meramente dilatorie possono configurarsi come comportamenti ostruzionistici e determinare l'attivazione di poteri di vigilanza. Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri asset del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC"	Sostituire e integrare con: " [...] un eventuale rifiuto ingiustificato da parte dell'IA a fornire tali dati o attività meramente dilatorie o attività ostruzionistici e determinare l'attivazione di poteri di vigilanza. Non costituisce comportamento ostruzionistico l'impossibilità oggettiva di fornire dati non disponibili o non previsti dagli obblighi contrattuali."	Occorre distinguere il rifiuto ingiustificato dall'oggettiva indisponibilità dei dati. Come già evidenziato, non dovrebbe essere imputata all'operatore alcuna responsabilità per la mancata produzione di dati che non siano stati contrattualmente richiesti o che non risultino oggettivamente disponibili.
Titolo II "Pianificazione dei servizi" Punto 17 (pag. 15)	[...] Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri <i>asset</i> del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC.	Integrare con: "Analoghe considerazioni riguardano eventuali dati nelle disponibilità di eventuali gestori delle infrastrutture (tranviarie, di metropolitana o altri <i>asset</i> del TPL) che possono essere utili ai fini delle analisi del SC. Il SC adotta tutte le misure necessarie a tutelare la riservatezza dei dati commercialmente sensibili. "	In conformità con la normativa di riferimento, si ritiene opportuno precisare che il SC è comunque tenuto a garantire la riservatezza dei dati commercialmente sensibili richiesti al GU e/o agli eventuali gestori delle infrastrutture.
Titolo III "Progettazione dei servizi" Punto 32 (pag. 19)	Al fine di individuare i servizi dell'Ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il SC applica, almeno, i seguenti criteri:	Modificare: "Al fine di individuare i servizi dell'Ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il	La redditività non deve essere considerata con riferimento alle singole linee ma con riferimento alla rete dei servizi nel suo complesso, di cui deve essere preservata l'unitarietà. Pertanto, valutazioni circa

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	i. evitare le sovrapposizioni di servizi, anche se effettuati con modalità diverse, che collegano la medesima relazione O/D negli stessi orari, tenendo comunque in considerazione le specificità di ciascun modo di trasporto; ii. preferire l'alternativa più sostenibile, dal punto di vista ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; iii. valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi oggetto ad OSP secondo quando definito infra (39).	SC applica, almeno, i seguenti criteri: i. evitare le sovrapposizioni di servizi, anche se effettuati con modalità diverse, che collegano la medesima relazione O/D negli stessi orari, tenendo comunque in considerazione le specificità di ciascun modo di trasporto; ii. preferire l'alternativa più sostenibile, dal punto di vista economico e ambientale, in un'ottica di OSP multimodali; iii. valutare la redditività delle singole linee dei servizi che compongono l'Ambito di servizio pubblico, in modo tale da considerare la possibilità di espungere quelle a redditività positiva dal perimetro dei servizi OSP e al tempo stesso di assicurare la qualora ciò risulti compatibile con la garanzia di sostenibilità economico-finanziaria dei servizi oggetto ad OSP secondo quando definito infra (39) e con i livelli dei servizi essenziali".	l'inclusione nel perimetro OSP delle singole linee deve essere sorretta dalla logica di garantire l'unitarietà della rete, i livelli qualitativi e quantitativi dei servizi essenziali e l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio soggetti ad OSP. In un contesto caratterizzato dalla strutturale insufficienza delle risorse pubbliche disponibili, spesso non adeguate a sostenere livelli di servizio pienamente rispondenti alla domanda di mobilità, l'inclusione di linee economicamente remunerative nei contratti di servizio assoggettati a obblighi di servizio pubblico (OSP) costituisce un elemento essenziale per garantire l'equilibrio economico-finanziario della gestione. Tale impostazione, oltre a contribuire alla sostenibilità complessiva del sistema, è coerente con il principio di unitarietà e integrazione della rete di trasporto previsto a livello comunitario (Regolamento (CE) 1370/2007).
Titolo III "Progettazione"	[...] Pertanto, il test di proporzionalità (rischio di incorrere in errore		Si richiamano le considerazioni già espresse circa l'importanza delle "sovvenzioni

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
dei servizi” Punto 37 (pag. 20)	manifesto) si ritiene superato quando può dimostrarsi che la rinuncia al meccanismo del finanziamento incrociato e il ricorso a forme di prelievo o maggiorazioni di oneri sui servizi remunerativi precedentemente assoggettati a un regime OSP genera maggiori risorse finanziarie per il sistema nel suo complesso.	Eliminare: “[...] ~~Pertanto, il test di proporzionalità (rischio di incorrere in errore manifesto) si ritiene superato quando può dimostrarsi che la rinuncia al meccanismo del finanziamento incrociato e il ricorso a forme di prelievo o maggiorazioni di oneri sui servizi remunerativi precedentemente assoggettati a un regime OSP genera maggiori risorse finanziarie per il sistema nel suo complesso.~~ ”	incrociate” tra servizi redditizi e non remunerativi ai fini del mantenimento dell’equilibrio economico della gestione e dell’attuale perimetro dei servizi OSP. Si propone la soppressione dell’ultimo periodo relativo al “test di proporzionalità”, in quanto, allo stato attuale, non risultano disponibili criteri e parametri idonei a consentirne un’applicazione concreta e attendibile, con particolare riferimento alla stima delle elasticità della domanda dei servizi OSP e non OSP rispetto agli effetti delle misure ipotizzate.
Titolo IV “Definizione dei Lotti di Affidamento” Punto 42 (pag. 22)	“Il SC individua i lotti dei servizi da affidare suddividendo il perimetro dei servizi, inclusi nell’Ambito di servizio pubblico, sui quali ha stabilito di imporre OSP. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità, a meno di particolari condizioni dettate dal contesto territoriale, socioeconomico e organizzativo e in presenza di adeguate motivazioni a supporto: tale casistica si	Modificare: “Il SC individua i lotti dei servizi da affidare suddividendo il perimetro dei servizi, inclusi nell’Ambito di servizio pubblico, sui quali ha stabilito di imporre OSP. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità, a meno di particolari condizioni dettate dal contesto territoriale, socioeconomico e organizzativo, nonché da economie di scala e da altre ragioni di efficienza economica e in presenza di adeguate motivazioni a	Il processo di definizione dei Lotti richiede una valutazione sull’organizzazione del servizio di trasporto, sulla gestione dei rapporti con l’utenza, sulle condizioni economiche e del territorio, nonché sulla presenza nel mercato di operatori, singolarmente o in raggruppamenti, in grado di competere. Come previsto dalla normativa di settore e dalle misure regolatorie, la possibilità di un lotto unico, coincidente con un bacino di mobilità, può essere la soluzione più idonea individuata dal soggetto competente, nel rispetto di tali condizioni.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	configura infatti come eccezione. I lotti non possono essere ottenuti come aggregazioni di servizi che ricadono in Ambiti di servizio pubblico diversi, qualora il SC ne abbia individuato più di uno”	~~supporto: tale casistica si configura infatti come eccezione.~~ I lotti non possono essere ottenuti come aggregazioni di servizi che ricadono in Ambiti di servizio pubblico diversi, qualora il SC ne abbia individuato più di uno.”	
Titolo IV “Definizione dei Lotti di Affidamento” Punto 49 (pag. 23)	“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 presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del <i>know how</i> 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.”	Modificare e integrare con: “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~~ in ragione delle esigenze della rete e al fine di garantirne l’unitarietà, dovranno essere effettuate approfondite analisi di contendibilità, finalizzate a rilevare la presenza e adeguatezza di imprese che dispongano del <i>know how</i> 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”.	La scelta circa la definizione del lotto non dipende dal mercato ma deve essere fondata sulle esigenze della rete. Gli istituti dell’avvalimento o subaffidamento e le forme di aggregazione consentono di tutelare la contendibilità anche nel caso di lotti multimodali. Del resto, si segnala la presenza consolidata nel mercato di operatori multimodali.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Titolo IV “Definizione lotti di affidamento” Punto 51 (pag. 23)	Nell’ambito di tale consultazione, da non confondere con quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 (infra), il SC può coinvolgere i soggetti portatori di interesse (tra i quali, almeno: i GU dei servizi che afferiscono al bacino di mobilità di competenza del SC, i potenziali operatori interessati, i viaggiatori e/o le loro associazioni, gli EA dei CdS vigenti e futuri, e gli eventuali gestori di infrastrutture) per ottenere elementi utili in materia di dimensionamento dei lotti, di scenari alternativi da considerare, di contendibilità in termini di interesse degli operatori a partecipare alla procedura, di presenza di eventuali barriere all’ingresso, di disponibilità dei beni indispensabili all’effettuazione del servizio (materiale rotabile, depositi, officine, infrastrutture) anche di proprietà di soggetti terzi che possano essere utilizzati per l’erogazione del servizio, di raccolta di dati e informazioni che non sono nella disponibilità del SC, di aspetti riguardanti le fonti di finanziamento per la copertura dei servizi. La raccolta delle informazioni di maggior dettaglio, necessarie per la predisposizione a cura dell’EA della documentazione di affidamento di cui	Sostituire con: "Ai fini dell'acquisizione delle informazioni utili per la definizione dei lotti e per la valutazione della contendibilità, il SC può utilizzare le informazioni già disponibili ovvero quelle raccolte nell'ambito delle attività e delle consultazioni previste dalla regolazione vigente.	Le Linee guida hanno natura interpretativa e applicativa della regolazione vigente. La previsione di una consultazione ulteriore e distinta rispetto a quella disciplinata dalla delibera n. 154/2019 introduce un nuovo adempimento procedimentale non espressamente previsto dal quadro regolatorio vigente, con il rischio di aggravare il procedimento di affidamento senza una specifica base regolatoria.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	alla delibera n. 154/2019, è collocata in una fase di consultazione successiva; tuttavia, qualora il SC si configuri anche come EA dei servizi, e nel caso in cui si approssimi l'avvio della procedura di affidamento, è possibile effettuare un'unica consultazione fermo restando l'ordine sequenziale degli adempimenti nei confronti dell'Autorità.		
Titolo IV "Definizione lotti di affidamento" Punto 58 (pag. 25)	"[...] l'applicazione delle disposizioni dell'art. 14, come anticipato in premessa, è stata estesa anche a tali servizi attraverso l'introduzione di un espresso richiamo operato dall'art. 48, comma 4-bis del d.l. 4 aprile 2017, n. 50 agli articoli 14, commi 2 (e artt. 3, 17, 30, 31 e 31-bis) del d.lgs. n. 201/2022"	Sostituire con "[...] l'applicazione delle disposizioni dell'art. 14, come anticipato in premessa, è stata estesa anche a tali servizi attraverso l'introduzione di un espresso richiamo operato dall'art. 48, comma 4-bis del d.l. 4 aprile 2017, n. 50 agli articoli 14, commi 2 (e commi 3, 17, 30, 31 e 31-bis) del d.lgs. n. 201/2022"	Correzione di un refuso che potrebbe ingenerare dubbi interpretativi.
Titolo IV "Definizione lotti di affidamento" Punto 61 (pag. 26)	"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	Sostituire con: "La relazione ex art. 14 e la RdL costituiscono adempimenti distinti, seppur coordinati. La definizione dei lotti, coerenza con il quadro regolatorio vigente, deve intendersi come una fase preliminare autonoma rispetto alla scelta della modalità di affidamento e deve avvenire nel rispetto della sequenza	La formulazione delle Linee Guida rischia di sovrapporsi alla logica procedimentale sottesa alla disciplina vigente, nella quale la definizione dei lotti costituisce un momento preliminare e autonomo rispetto alla scelta della modalità di affidamento.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
	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 della relazione ex art. 14 dovrà avvenire, preferibilmente, in tempi antecedenti alla trasmissione della RdL all'Autorità, ai sensi della citata Misura."	procedimentale delineata negli atti deliberatori"	
Titolo V "Affidamento del servizio" Punto 74 (pag. 28)	"...l'EA può valutare di inserire nella documentazione di affidamento e nel CdS specifiche clausole..."	Sostituire con: "L'EA può valutare, previa adeguata motivazione e tenendo conto della natura dell'investimento, della fonte di finanziamento, del livello di ammortamento e della tutela degli investimenti privati, l'eventuale introduzione di clausole concernenti la messa a disposizione e il subentro nei beni strumentali."	Occorre evitare meccanismi generalizzati che potrebbero ridurre gli incentivi agli investimenti privati e generare incertezza sul recupero del capitale investito.
Titolo V "Affidamento del		Modificare e integrare con "L'affidamento deve essere	Facendo riferimento a quanto osservato in premessa, si ritiene che l'EA debba

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
servizio” Punto 75 (pag. 28)	“L’affidamento deve essere finalizzato al raggiungimento di adeguate prestazioni del servizio, in termini di efficacia/efficienza e qualità (<i>infra</i>), con particolare riferimento ai risultati riconducibili all’operato dell’IA. A tale scopo, l’EA definisce specifici obiettivi del CdS attraverso le seguenti attività	finalizzato al raggiungimento di adeguate prestazioni del servizio, in termini di efficacia/efficienza e qualità (<i>infra</i>), con particolare riferimento ai risultati riconducibili all’operato dell’IA. A tale scopo, l’EA, considerando le caratteristiche del servizio e gli standard di qualità richiesti. definisce specifici obiettivi del CdS attraverso le seguenti attività	considerare ai fini della definizione degli obiettivi del CdS la circostanza per la quale la progettazione dei servizi si basa spesso su dati non completi o indicativi della domanda.
Titolo V “Affidamento del servizio” Punto 83 (pag. 30)	L’EA monitora la qualità del servizio mediante meccanismi basati su modalità automatiche di rilevamento dei dati e con un sistema di penali e premialità tra loro proporzionate, [...]	Modificare e integrare con “L’EA monitora la qualità del servizio mediante i meccanismi disciplinati nel CdS basati, ove previsto , su modalità automatiche di rilevamento dei dati e con un sistema di penali e premialità tra loro proporzionate”,	Come più volte evidenziato, le Linee guida hanno natura esclusivamente interpretativa e applicativa della regolazione vigente e non dovrebbero introdurre elementi innovativi rispetto al quadro regolatorio esistente. Nelle delibere richiamate nelle stesse Linee guida non è previsto un obbligo di monitoraggio della qualità del servizio mediante sistemi automatici di rilevazione dei dati, strumenti che, peraltro, non risultano applicabili a tutti gli indicatori di qualità. La regolazione vigente demanda in ogni caso la definizione delle modalità di monitoraggio della qualità al Contratto di Servizio. Le modifiche proposte appaiono pertanto necessarie per assicurare la piena coerenza delle Linee guida con il vigente quadro regolatorio.

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
Titolo VI “Esecuzione e monitoraggio” Punto 130 (pag. 39)	“Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, l’IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria, trasmettendoli all’EA secondo le tempistiche e modalità disciplinate nel CdS. Nell’Annesso 3 della medesima delibera sono individuati l’elenco dei <i>driver</i> da utilizzare nell’allocazione indiretta di componenti economiche o patrimoniali parzialmente riferibili ad uno specifico CdS e gli schemi di rendicontazione contabile”.	“Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 12 della delibera n. 154/2019, l’IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria, trasmettendoli all’EA secondo le tempistiche e modalità disciplinate nel CdS. Nell’Annesso 3 della medesima delibera sono individuati l’elenco dei <i>driver</i> utilizzabili nell’allocazione indiretta di componenti economiche o patrimoniali parzialmente riferibili ad uno specifico CdS e gli schemi di rendicontazione contabile”.	La Misura 12 della Del. n. 154/2019 consente l’utilizzo di driver scelti dall’operatore per l’allocazione di componenti economiche indirette e riporta un elenco di <i>driver</i> proposti con funzione residuale o indicativa. I <i>driver</i> in elenco non sono pertanto necessariamente da utilizzare, ma solamente utilizzabili.
Titolo V “Affidamento del servizio” Punto 90 (pag. 31)	“... e) eventuali requisiti di partecipazione, che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto a quanto previsto dalla normativa di riferimento ...”	Modificare “... e) eventuali requisiti di partecipazione, ~~che devono possedere gli operatori interessati, ultronei rispetto in base a quanto previsto dalla normativa di riferimento~~ ...”	Si ritiene che debba essere eliminato il riferimento ai “requisiti ultronei”, in conformità alla misura 4 della Delibera n. 154/2019 che non prevede alcuna specifica. Del resto, i requisiti di partecipazione sono oggetto della disciplina di cui alla normativa di riferimento (Codice degli Appalti). Questa dispone che i requisiti di partecipazione devono rispettare i principi di non discriminazione e di proporzionalità in relazione all’oggetto della gara. Pertanto, devono essere adottati dall’EA al fine di favorire la più ampia partecipazione alla gara, anche a soggetti aggregati in raggruppamenti temporanei o consorzi, che rappresentano strumenti utili a soddisfare esigenze

Punto delle Linee guida	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/motivazioni
			imprenditoriali e organizzative dei potenziali partecipanti.
Titolo V “Affidamento del servizio” Punto 104 (pag. 34)	a) dei costi di riferimento e dei criteri di cui alla delibera n. 91/2026, attraverso l'applicazione dei modelli analitici e in coerenza con i valori di <i>benchmark</i> dei KPI, riportati rispettivamente negli Annessi 1 e 2 della delibera;	Modificare: “a) dei costi di riferimento e dei criteri di cui alla delibera n. 91/2026, attraverso l'applicazione dei modelli analitici e in coerenza con i valori di <i>benchmark</i> dei KPI di più recente pubblicazione, riportati di cui rispettivamente ~~negli~~ agli Annessi 1 e 2 della delibera”;	Al fine di evitare possibili incertezze interpretative, si propone di precisare che i valori benchmark dei KPI da assumere a riferimento sono quelli contenuti nell'ultima pubblicazione disponibile sul sito web dell'Autorità.