



Delibera ART n. 101/26, recante “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)”. Contributo coordinamento interregionale tecnico infrastrutture, mobilità e governo del territorio.

Il coordinamento interregionale tecnico infrastrutture, mobilità e governo del territorio ha condiviso le osservazioni di cui all’allegato, che si ritiene opportuno far precedere dalle seguenti considerazioni di carattere generale.

- L’impostazione della delibera 101 e l’intero sistema di regolazione e di governance del trasporto ferroviario regionale (Delibere nn. 48/2017, 16/2018, 120/2018, 154/2019) rischiano di essere messi a repentaglio dalla proposta di revisione della regolazione in materia di **accesso all'infrastruttura ferroviaria** (delibera 49/2026) che introduce significative limitazioni all'utilizzo dello **strumento dell'accordo quadro**, suscettibili di incidere negativamente sulla capacità delle amministrazioni competenti di programmare e affidare servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico su un orizzonte temporale pluriennale, di approntare le relative previsioni economico/finanziarie e impegnare le corrispondenti risorse, fissare obiettivi di lungo periodo di offerta di servizi. L'accordo quadro costituisce, infatti, uno strumento essenziale di raccordo tra la programmazione dei servizi di trasporto e la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, consentendo di assicurare una ragionevole stabilità delle condizioni di capacità. La condizione di incertezza che si determinerebbe con l'impossibilità di utilizzare efficacemente lo strumento dell'accordo quadro si riflette negativamente sulla predisposizione dei piani economico-finanziari, sulla programmazione degli investimenti in materiale rotabile, sulla definizione dei corrispettivi contrattuali e, più in generale, sulla sostenibilità economica degli affidamenti. Il rischio assume particolare rilevanza in presenza di contratti di servizio che prevedano investimenti significativi, nonché nell'ambito delle procedure di gara ed espongono gli enti affidanti ad elevato rischio di contenzioso con l'impresa.
- Ancora a proposito dell'**accesso all'Infrastruttura ferroviaria** si richiama integralmente quanto già condiviso in sede di Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio in occasione della consultazione sulla Delibera ART n. 49/2026. Infatti, pur nella consapevolezza dell'importanza dei provvedimenti di rango superiore che impongono un accesso equo alla rete ed alle tracce ferroviarie per una più ampia copertura del mercato, occorre considerare la tipologia e l'importanza dei servizi regionali OSP, delle loro caratteristiche di cadenzamento, anche ai fini di un compiuto ed efficace inserimento in un sistema integrato di trasporto. Tali servizi, infatti, devono garantire all'utenza la copertura dell'orario in maniera continuativa e costante e, ai fini di un adeguato governo delle fasi contrattuali di affidamento degli stessi, debbono disporre della garanzia di disponibilità della rete. La richiesta di soppressione del punto 66 (v. documento allegato) va in tal senso.

□ Si auspica che le funzioni individuate dalle Linee guida siano applicate nel **rispetto dell'assetto delle competenze** stabilito dalla legislazione statale e regionale, evitando che la disciplina regolatoria determini, anche indirettamente, una sovrapposizione o una riallocazione di funzioni attribuite dalla legge ai diversi livelli istituzionali. L'impianto delle Linee guida ART appare nel complesso compatibile con il sistema regionale, a condizione che le figure del Soggetto competente (SC), dell'Ente titolare del servizio (ETS) e dell'Ente affidante (EA) siano intese come categorie funzionali, da ricondurre di volta in volta ai soggetti individuati dalla legislazione vigente, e non come categorie suscettibili di modificare la ripartizione delle competenze prevista dalle leggi regionali. Tale precisazione risulta particolarmente necessaria per il TPL su strada, considerato che lo schema ART articola il procedimento nelle fasi di pianificazione, progettazione, definizione dei lotti e affidamento. Ad esempio, le Linee guida utilizzano la figura del Soggetto competente attribuendogli una pluralità di attività che investono pianificazione, analisi della domanda, definizione dell'offerta e successiva costruzione dei lotti. Secondo alcune leggi regionali, ad esempio la L.R. 30/1998 della Regione Emilia-Romagna, le funzioni di programmazione (concernenti l'analisi della domanda e la definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta) e di progettazione sono giuridicamente distinte e non necessariamente concentrate tutte nel medesimo soggetto: infatti, la seconda può essere esercitata dagli enti locali o dalle Agenzie. Le proposte di seguito riportate, quindi, rispondono alle seguenti finalità:

1. la qualifica di EA di un'Agenzia non determina automaticamente la sua qualificazione come SC;
2. le funzioni di programmazione e progettazione restano attribuite ai soggetti individuati dalla legislazione regionale;
3. la RdL non costituisce fonte di nuove competenze, ma è adottata dal soggetto competente secondo l'ordinamento applicabile;
4. la convenzione SC-EA sia richiesta laddove, il SC e l'EA intendano disciplinare parte delle proprie funzioni nell'ottica di semplificare le procedure ed ottimizzare le risorse, ferma restando la ripartizione di ruoli e responsabilità già disciplinata dalla normativa regionale;
5. gli obblighi ART in materia di dati garantiscano alla Regione piena disponibilità delle informazioni necessarie all'esercizio delle proprie competenze;
6. sia assicurata la non duplicazione degli adempimenti già assolti attraverso gli strumenti regionali di programmazione, progettazione, affidamento e controllo.

Allegato A: 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/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Pag. 12 delle premesse	" 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, tenendo conto delle stesse e dell'equilibrio economico del contratto , lo scorporo di lotti o servizi parziali ai contratti di servizio vigenti, al fine di assoggettarli a procedure di gara."	Si segnala l'opportunità di precisare che la previsione di cui all'art. 9, comma 5-bis, delinea una mera facoltà in capo agli EA, da esercitare tenendo conto delle previsioni contrattuali in essere e dell'equilibrio economico del contratto.
Definizioni: SC, ETS ed EA Definizioni lettera: q) Ente Affidante r) Ente Titolare del Servizio (pg 4) ccc) Soggetto Competente	Le Linee guida definiscono separatamente Soggetto competente, Ente titolare ed Ente affidante.	"Le attribuzioni individuate dalle presenti Linee guida sono esercitate nel rispetto della ripartizione delle competenze stabilita dalla legislazione statale e regionale vigente."	Pur essendo il modello ferroviario regionale maggiormente accentrato sulla Regione, si ritiene opportuna una clausola generale che chiarisca la natura funzionale delle categorie ART.
Titolo III "Progettazione dei servizi" - Punto 25	Nel considerare l'offerta di servizi ferroviari erogata nello scenario attuale, il SC pone specifica attenzione ai servizi sostitutivi e/o integrativi dei servizi ferroviari previsti nel/i CdS vigente/i, effettuati in maniera stabile e continuativa con autobus: ai sensi dell'art. 34-octies del d.l. n. 179/2012 tali servizi devono essere espunti dal perimetro di affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale e		Si ritiene necessario che la Misura chiarisca espressamente la propria applicabilità ai soli nuovi affidamenti. L'estensione della disciplina posta in consultazione ai contratti di servizio attualmente vigenti potrebbe, infatti, determinare modifiche sostanziali degli assetti contrattuali in essere e generare contenzioso con l'impresa.

	affidati con gara; al fine di meglio coordinare i servizi automobilistici, si ritiene opportuno che il SC integri e coordini i servizi sostitutivi e/o integrativi dei servizi ferroviari con gli altri servizi automobilistici svolti nel bacino di mobilità, anche valutando di trasferire la competenza ad altro soggetto su tali servizi, ove ritenuto opportuno.		
Punto 32.iii	<i>Al fine di individuare i servizi dell'ambito di servizio pubblico da assoggettare a OSP, il SC applica, almeno, i seguenti criteri: [...]</i> <i>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 soggetti ad OSP secondo quanto definito infra (39)."</i>		L'eventuale esclusione dal perimetro degli OSP delle linee caratterizzate da redditività positiva richiede una valutazione particolarmente rigorosa da parte dell'Ente affidante, in quanto tali servizi possono concorrere in misura significativa all'equilibrio economico complessivo dell'affidamento e alla sostenibilità del sistema di trasporto oggetto di programmazione. Si suggerisce pertanto di specificare espressamente la facoltà dell'ente affidante di prevedere l'inclusione nel perimetro OSP anche di linee profittevoli a tutela della finanza pubblica.
Punti 37 e 38	37: "[...] Qualora il SC ritenga opportuno utilizzare il meccanismo della compensazione incrociata, includendo nel perimetro OSP servizi di trasporto remunerativi che, sulla base della definizione stessa di OSP, sarebbero suscettibili di essere gestiti in regime di libero mercato [...] tiene conto 'dell'obiettivo di garantire un sistema di trasporto coerente, in particolare a livello geografico, e di raccogliere i benefici degli effetti di rete positivi, anziché unicamente limitare l'importo della compensazione'. Pertanto, l'eventuale inclusione di servizi remunerativi, con		L'inclusione nel perimetro degli OSP delle relazioni caratterizzate da maggiore redditività favorisce il raggiungimento della copertura economico/finanziaria dei costi relativi agli OSP e tale possibilità risulta determinante per gli Enti affidanti, pena la necessaria riduzione di servizi programmati e investimenti, con le inevitabili conseguenze in termini di qualità complessiva del servizio. Si richiede che sia esplicitata e confermata la possibilità per gli enti affidanti di operare mediante

	ricavi superiori ai costi sostenuti, nel perimetro OSP deve essere basata su principi di necessità e proporzionalità ‘per non esporsi al rischio di un errore manifesto nella definizione della portata dell'obbligo di servizio pubblico e di un eventuale recupero della compensazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato’. Al tempo stesso, l’obiettivo di ‘raccolgere i benefici degli effetti di rete positivi’ deve portare a valutare la circostanza che i servizi remunerativi che vengano posti al di fuori del perimetro del CdS beneficino di effetti di rete; pertanto, parte dei maggiori ricavi che gli stessi servizi possono generare in virtù di tariffe non OSP e di una gestione secondo criteri di mercato possono essere riversati, a compensazione dei predetti effetti di rete, al finanziamento dei servizi inclusi nel CdS, attraverso specifiche forme di prelievo [...]”. 38: “L’inclusione di servizi remunerativi nel perimetro OSP deve essere adeguatamente motivata nella [...] RdL [...], fornendo evidenza della coerenza della soluzione adottata rispetto alla struttura del sistema di trasporto e delle esternalità di rete generate dall’integrazione tra servizi remunerativi e non remunerativi. In particolare, il SC dà conto degli effetti di rete positivi derivanti dalla loro inclusione nel perimetro OSP e, in ultimo, quantifica la maggiore convenienza economica (riduzione della spesa pubblica) di un tale scenario, con l’evidenza di eventuali vincoli di bilancio o altri impedimenti che		compensazione incrociata tra servizi profittevoli e non.
--	--	--	---

	non consentono di applicare soluzioni differenti”.		
Punto 44	“I criteri di economicità e contendibilità devono essere adeguatamente temperati tra loro nella scelta del disegno dei lotti al fine di perseguire il successo e l’efficacia della procedura di affidamento; qualora dai risultati delle analisi quantitative sviluppate non emerga la preferenza per una specifica configurazione dei lotti, prevale il criterio di contendibilità prediligendo la configurazione che favorisce la più ampia partecipazione da parte degli operatori di mercato, stanti i benefici che si possono ottenere in termini di utilizzo efficiente delle risorse e di efficacia e qualità del servizio per gli utenti nel caso di una gara contendibile”.		La contendibilità della procedura costituisce un elemento rilevante ai fini della definizione del perimetro e della dimensione dei lotti di affidamento. Tuttavia non può non evidenziarsi che, in particolar modo per i servizi ferroviari, non vi è una libertà piena di definizione dei lotti che risentono inevitabilmente delle caratteristiche strutturali del territorio e dell’infrastruttura e che incidono sulla efficienza e qualità dei servizi e sulla loro effettiva operatività, sulla economicità degli stessi e sulla capacità finanziaria disponibile degli Enti affidanti; tali circostanze assumono un rilievo inevitabilmente prevalente. In tale quadro, la contendibilità dovrebbe quindi configurarsi come uno degli elementi della valutazione complessiva demandata all’Ente affidante e non come un obiettivo suscettibile, di per sé, di giustificare una frammentazione del servizio qualora quest’ultima risulti complessivamente meno efficiente o determini maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
Punto 45	“[...] Nel caso in cui sia valutato lo scenario a lotto unico e il SC intenda orientarsi verso tale soluzione, la convenienza della scelta deve emergere chiaramente dalle stime quantitative di confronto tra le diverse configurazioni considerate.		Si chiede di specificare che la convenienza della scelta della configurazione ad uno o più lotti, possa avvenire attraverso una valutazione comparativa dei rispettivi benefici, costi e impatti sulle risorse pubbliche, sull’organizzazione e sulla sostenibilità complessiva del servizio, nonché sugli elementi e le caratteristiche peculiari del territorio e dell’infrastruttura.

Titolo IV, Relazione dei Lotti Punto 51	La RdL è predisposta dal SC e dà conto delle diverse fasi della metodologia, dall'analisi della domanda all'offerta, agli OSP e alla configurazione dei lotti.	<i>“La predisposizione e l'adozione della RdL avvengono nel rispetto delle competenze attribuite dalla legislazione vigente ai soggetti coinvolti nel processo di programmazione e affidamento.”</i>	La RdL deve essere considerata uno strumento regolatorio e documentale e non una fonte autonoma di competenze amministrative.
Titolo IV <i>“Definizione lotti di affidamento”</i> Punto 60	“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 della relazione ex art. 14 dovrà avvenire, preferibilmente, in tempi antecedenti alla trasmissione della RdL all'Autorità, ai sensi della citata Misura.”	“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, una volta che le informazioni e le valutazioni sopra richiamate abbiano raggiunto un adeguato livello di consolidamento. Laddove le risultanze della relazione ex art. 14 siano suscettibili di incidere sulla definizione dei contenuti della RdL, i due adempimenti potranno essere svolti contestualmente.”	La nuova definizione dell'iter delle attività propedeutiche all'affidamento costituisce una novità rispetto al quadro attuale. Si osserva che l'eccessiva anticipazione dell'adozione della relazione ex art. 14 a una fase antecedente alla predisposizione della RdL, appare difficilmente conciliabile con la natura e il grado di approfondimento delle valutazioni richieste dalla relazione stessa. Queste ultime, infatti, presuppongono un quadro istruttorio sufficientemente consolidato in ordine ai servizi da affidare, alle risorse disponibili, all'assetto tariffario, ai livelli di efficienza e agli standard qualitativi. Alla luce di tali considerazioni, si ritiene opportuno che l'adozione della relazione ex art. 14 sia successiva alla RdL.
Titolo V – Affidamento del servizio “Richiesta e assegnazione di capacità ferroviaria tramite Accordo Quadro con il GI”. Punto 66	<i>Visti i vincoli sottesi all'assegnazione della capacità disciplinati nel PIR atti a garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, fermo restando che la capacità richiesta in AQ dovrà essere quella strettamente</i>	Si chiede l'eliminazione del punto 66	Tale richiesta è strettamente connessa anche con gli altri provvedimenti regolatori che afferiscono il tema della capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria disponibile ed in particolare a quanto

	necessaria a soddisfare le esigenze di mobilità come precedentemente individuate, l'EA terrà conto della possibilità di variazione dell'offerta individuata tramite AQ anche mediante adeguata disciplina nel CdS e nella matrice dei rischi.		osservato dalle Regioni in merito alla Delibera ART n. 49/2026.
Titolo V, sistema di qualità e PAD; da punto 93 Titolo VI, monitoraggio	Anche per il ferroviario il PAD è predisposto dall'EA e disciplina disponibilità, rilevazione, accesso e fornitura dei dati.	“La gestione dei flussi informativi da parte dell'EA lascia impregiudicata la piena disponibilità delle informazioni da parte della Regione e degli altri soggetti pubblici competenti, secondo principi di interoperabilità e non duplicazione.”	Salvaguardare la piena disponibilità regionale del patrimonio informativo necessario per programmazione, affidamento e controllo.
Titoli II- Titolo VI e Annessi	Le Linee guida prevedono una sequenza strutturata di attività, RdL, affidamento e monitoraggio.	“Gli adempimenti previsti dalle presenti Linee guida sono attuati secondo criteri di proporzionalità, semplificazione e non duplicazione, valorizzando dati, analisi e atti già disponibili nell'ambito degli strumenti di programmazione e gestione previsti dalla legislazione vigente.”	Evitare duplicazioni documentali e valorizzare gli strumenti di programmazione e monitoraggio già esistenti.

Allegato B – Trasporto pubblico su strada

Definizioni, lett.r) “Ente Affidante”, lett. s) “Ente titolare del servizio” e lett. vv) “Soggetto competente”	L'EA è definito come ente pubblico o soggetto delegato competente a stipulare il CdS, con compiti di esecuzione, monitoraggio, verifica e controllo. Il SC è individuato nei soggetti competenti alla pianificazione delle reti o nei soggetti da questi delegati.	Integrare le definizioni con il seguente periodo: <i>“Le attribuzioni individuate dalle presenti Linee guida in capo al Soggetto competente, all'Ente titolare del servizio e all'Ente affidante sono esercitate nel rispetto della ripartizione delle competenze stabilita dalla legislazione statale e regionale vigente. Qualora le attività riconducibili alle diverse fasi del processo siano attribuite a soggetti distinti, questi assicurano il necessario</i>	Si propone una clausola generale di salvaguardia delle competenze legislative regionali. Le figure di SC, ETS ed EA dovrebbero avere natura funzionale e non determinare una riallocazione delle competenze stabilite dalla legislazione regionale. La L.R. 30/1998 disciplina, infatti, un sistema articolato tra Regione, enti locali e Agenzie.
---	--	--	--

		<i>coordinamento secondo le modalità previste dalla legislazione e dagli atti organizzativi applicabili.”</i>	
Definizione lett. vv) “Soggetto competente” e Titolo II - “Il Soggetto competente e il bacino di mobilità” (punti 9, 12 e nota 7) pg13	Il SC è definito come il soggetto competente alla pianificazione delle reti ai sensi del d.lgs. 422/1997 e del d.l. 50/2017, o eventuale soggetto da questi delegato.	Aggiungere: <i>“L’individuazione di Agenzie della mobilità, Enti di governo o altri organismi quali Soggetti competenti presuppone che agli stessi siano attribuite, in base alla legislazione regionale o agli atti adottati in conformità ad essa, le corrispondenti funzioni di pianificazione. La qualifica di Ente affidante non comporta di per sé l’attribuzione delle funzioni proprie del Soggetto competente.”</i>	Nel modello emiliano-romagnolo l’Agenzia non può essere automaticamente identificata con lo SC per il solo fatto di svolgere le funzioni di EA. Occorre verificare la competenza concretamente attribuita dalla normativa regionale. La precisazione è necessaria per evitare che una categoria regolatoria determini indirettamente uno spostamento delle competenze.
Definizione lett. r) “Ente Affidante” e Titolo V - “Affidamento del servizio” (punti 62-127) pg 27	L’EA può essere un ente pubblico o un soggetto da esso delegato, anche società pubblica strumentale, ed esercita competenze relative al CdS, alla sua esecuzione, monitoraggio, verifica e controllo.	Aggiungere: <i>“Le funzioni dell’Ente affidante possono essere esercitate dalle Agenzie della mobilità o dagli altri organismi individuati dalla legislazione regionale, sulla base delle funzioni ad essi attribuite o delegate dagli enti titolari del servizio.”</i>	La precisazione valorizza i modelli regionali esistenti. Per l’Emilia-Romagna, l’individuazione delle Agenzie come EA presenta un’elevata coerenza con il sistema della L.R. 30/1998, ferma restando la distinzione rispetto alle funzioni di programmazione.
Titolo III – “Definizione dell’offerta in funzione degli esiti dell’analisi della domanda” (punti 23-30), pg 17 in coordinamento con Titolo II (punti 9-22) pg 13-	Le Linee guida distinguono la fase di pianificazione da quella di progettazione, comprendendo in quest’ultima la definizione dell’offerta in funzione della domanda, la determinazione del perimetro dei servizi sottoposti a OSP e delle relative risorse.	Aggiungere: <i>“La definizione dell’offerta è effettuata nel rispetto della distribuzione delle competenze stabilita dalla normativa regionale. Ove la legislazione regionale distingua le funzioni di programmazione dalle funzioni di progettazione del servizio e attribuisca queste ultime a un soggetto diverso da quello competente alla programmazione, le relative attività sono svolte dai soggetti rispettivamente competenti secondo tale disciplina, assicurandone il coordinamento nell’ambito del procedimento previsto dalle presenti Linee guida.”</i>	È il principale punto di coordinamento con la L.R. 30/1998. La disciplina regionale distingue programmazione e progettazione; per il TPL autofilotranviario la concreta progettazione del servizio può spettare agli enti locali o alle Agenzie. Le Linee guida devono quindi consentire modelli nei quali pianificazione strategica e progettazione operativa siano attribuite a soggetti differenti.
Titolo II - “Il Soggetto competente e il bacino di mobilità” (punti 9 e 12) e nota	Le Linee guida prevedono il coinvolgimento dell’EA qualora l’affidamento sia posto in capo a un	Precisare: <i>“Qualora Soggetto competente ed Ente affidante siano soggetti distinti, i rispettivi compiti,</i>	Si condivide la necessità di garantire certezza nella distribuzione delle responsabilità. Occorre tuttavia evitare la

7 sul rapporto tra Soggetto competente ed Ente affidante	soggetto diverso dal SC; la definizione di SC contempla infatti il coinvolgimento degli EA e degli enti locali nell'esercizio delle attività di competenza.	<i>responsabilità e flussi informativi sono disciplinati dalla legislazione regionale e dagli atti organizzativi adottati in attuazione della stessa.</i>	duplicazione di atti convenzionali quando i rapporti tra enti e Agenzie siano già compiutamente regolati dalla normativa regionale, dagli accordi di programma o dagli atti di governance previsti dall'ordinamento regionale.
Definizione lett. pp) "Relazione dei Lotti" e Titolo IV - "Relazione dei lotti" (punto 52) pg 24	La RdL è il documento nel quale il SC motiva, sulla base di dati quantitativi, economicità e contendibilità, la configurazione dei lotti e dà conto dell'analisi della domanda, dell'offerta, dell'ambito di servizio pubblico e del sistema tariffario.	Aggiungere: <i>"Nei sistemi regionali nei quali le competenze rilevanti ai fini della predisposizione della Relazione dei Lotti risultino attribuite a più soggetti, la RdL è adottata dal soggetto cui la legislazione attribuisce la competenza alla determinazione dei lotti, sulla base delle analisi e degli elementi predisposti dagli ulteriori soggetti competenti, secondo forme di coordinamento definite dalla normativa regionale o dagli atti adottati in attuazione della stessa."</i>	Occorre evitare che l'attribuzione della RdL al SC produca implicitamente una nuova attribuzione di competenza amministrativa . La RdL deve costituire lo strumento attraverso cui è documentata la decisione, non il titolo che individua l'autorità competente ad assumerla
Definizione lett. ii) "Piano di accesso al dato (PAD)" e Titolo V - "Definizione del sistema di qualità e del PAD" (punti 81-86) da pg 26	Il PAD è definito dall'EA prima della stipula del CdS e individua dati disponibili, modalità di rilevazione e accesso, fornitore del dato e obblighi di trasmissione all'EA.	Aggiungere: <i>"La titolarità e la gestione dei flussi informativi da parte dell'Ente affidante lasciano impregiudicata la disponibilità dei dati da parte della Regione e degli altri soggetti pubblici competenti per l'esercizio delle rispettive funzioni istituzionali. Il sistema dei flussi informativi è organizzato secondo principi di interoperabilità, unicità della raccolta, condivisione e non duplicazione degli adempimenti informativi."</i>	La configurazione del PAD non deve produrre una centralizzazione esclusiva delle informazioni presso l'EA. Regione ed enti competenti devono poter disporre dei dati necessari alle proprie funzioni di programmazione, vigilanza e controllo.
Titolo VI - "Acquisizione dei dati previsti dalla regolazione per valorizzazione indicatori di efficienza e qualità e costruzione della data-room" (punti 130-134) pg 39	Il Titolo VI disciplina l'acquisizione dei dati necessari alla valorizzazione degli indicatori di efficienza e qualità e alla costruzione della data-room per l'affidamento successivo.	Aggiungere: <i>"La raccolta e la gestione dei dati ai fini del monitoraggio e della costruzione della data-room sono coordinate con i sistemi informativi già previsti a livello regionale e locale,</i>	Si propone un principio di integrazione con i sistemi regionali esistenti, evitando anche dati paralleli e duplicazioni degli obblighi di trasmissione.

		<i>assicurando l'interoperabilità e il riutilizzo dei dati disponibili.”</i>	
Titoli II, III, IV, V e VI (punti 9-135), Annesso B.1 “Cronoprogramma” e Annesso B.2 “Schema tipo della Relazione dei Lotti”	Le Linee guida articolano il processo in pianificazione, analisi della domanda, progettazione, lotti, RdL, affidamento e successivo monitoraggio; sono inoltre previsti un cronoprogramma e uno schema della RdL.	Inserire una clausola generale: <i>“Gli adempimenti previsti dalle presenti Linee guida sono attuati secondo criteri di proporzionalità, semplificazione e non duplicazione. Le analisi, i dati e gli atti già elaborati nell’ambito degli strumenti di programmazione, progettazione e monitoraggio previsti dalla legislazione regionale possono essere utilizzati ai fini degli adempimenti previsti dalle presenti Linee guida, ove contengano gli elementi sostanziali richiesti.”</i>	Si propone l’applicazione del principio one only/non duplicazione, evitando che informazioni e analisi già elaborate nei procedimenti regionali e locali debbano essere nuovamente prodotte esclusivamente ai fini ART.
Allegati A e B		Inserire una clausola generale del seguente tenore: <i>“Le attribuzioni individuate dalle presenti Linee guida in capo al Soggetto competente, all’Ente titolare del servizio e all’Ente affidante sono esercitate nel rispetto della ripartizione delle competenze stabilita dalla legislazione statale e regionale vigente. Qualora, in base a tale disciplina, le attività riconducibili alle diverse fasi del processo siano attribuite a soggetti distinti, questi ultimi assicurano il necessario coordinamento secondo le modalità previste dalla legislazione e dagli atti organizzativi applicabili.”</i>	Con tale precisazione si intende evitare che si possano considerare SC le Agenzie della mobilità, che in alcuni sistemi regionali sono prevalentemente riconducibili EA, pur esercitando anche funzioni programmatiche come i SC.