Autorità di Regolazione dei Trasporti

MATRICE DI VERIFICA DELLA CONFORMITÀ

PROCEDURA DI GARA: Affidamento del servizio di TPL urbano e interurbano della Città Metropolitana di Milano e delle Province di Lodi e Monza e Brianza (lotti 1 – 4).

ENTE AFFIDANTE: Agenzia del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia[1].

ANNO: 2026

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.[2]	Motivazione
		1	2	3		
1	**Relazione dei Lotti (RdL)**					
1.1	economicità della configurazione dei lotti		X			analisi prevalentemente qualitativa
1.2	contendibilità della configurazione dei lotti			X		applicazione *ex ante* del vincolo normativo (6 lotti)
1.3	valutazione di opzioni alternative di finanziamento degli OSP					
1.4	determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe					N.B. affidamento *gross cost*
1.5	analisi domanda effettiva, potenziale e debole			X		incrementare ulteriori strumenti di analisi
1.6	interventi sull'offerta di servizi					
1.7	pubblicazione della RdL					
2	**Efficienza**[3]				X	
2.1	richiesta X_{effi} e parametri (KPI)					
2.2	principi e criteri di redazione del PEFS[4]					
2.3	schemi di PEFS					
2.4	margine di utile ragionevole					
3	**Relazione di Affidamento (RdA)**					
3.1	contesto normativo e amministrativo di riferimento					
3.2	contesto operativo di riferimento		X			informazioni incomplete su limitazioni PdE (primo biennio) e valutazione proposte PG[5]
3.3	procedura di consultazione					
3.4	beni strumentali - materiale rotabile di nuova acquisizione		X			oneri a carico delle IA[6] e tempistiche di disponibilità risorse pubbliche
3.5	beni strumentali - materiale rotabile esistente			X		informazioni risalenti al 30/06/2024 (per gara avviata nel 2026)

[1] Nel seguito del documento: Agenzia.
[2] N.A. = Elemento di regolazione non applicabile.
[3] Elemento di regolazione applicabile ai soli servizi per ferrovia (cfr. delibera n. 120/2018).
[4] PEFS = Piano Economico-Finanziario simulato.
[5] PdE = Programma di Esercizio; PG = operatore economico partecipante alla gara.
[6] IA = Imprese Affidatarie

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.[2]	Motivazione
		1	2	3		
3.6	beni strumentali - beni immobili		X			depositi - ridotta disponibilità e mancato approfondimento esiti delle analisi di mercato fermate - carenza info su messa a disposizione/subentro
3.7	beni strumentali - beni mobili			X		carenza info su messa a disposizione/subentro
3.8	beni strumentali - monitoraggio degli investimenti					
3.9	personale preposto all'erogazione del servizio			X		informazioni risalenti al 30/06/2024 (per gara avviata nel 2026)
3.10	requisiti di partecipazione					
3.11	criteri di aggiudicazione					vd. successivo # 4.7
3.12	obiettivi del Contratto di Servizio[7] (CMQ e KPI[8])					per le CMQ, vd. successivo # 4.5
3.13	schemi e criteri di redazione del PEFS[9]		X			motivazioni compensazione effettiva e adeguamento inflativo annuo
3.14	Piano di Accesso al Dato (PAD)			X		mancata definizione modalità di aggiornamento e penali
3.15	allocazione dei rischi					vd. successivo # 4.3
3.16	pubblicazione della RdA					
4	**Documentazione di gara**					
4.1	bando - disciplinare - capitolato					
4.2	obblighi di contabilità regolatoria					
4.3	allocazione e matrice dei rischi		X			assenza misure mitigazione per incremento prezzi fattori di produzione (carburante ed energia)
4.4	schemi di PEF					
4.5	obiettivi efficacia/efficienza KPI/CMQ			X		incompletezza/carenze formali dell'Allegato 7 al Disciplinare (penali CMQ)
4.6	set informativo					
4.7	criteri di aggiudicazione		X			limitazioni e vincoli non approfonditi/motivati effetto "economico" dei sub-criteri corse/percorrenze aggiuntive
4.8	termine presentazione offerte					

[7] Elemento di regolazione che tiene conto, ove applicabili, de "*i modelli analitici, i parametri e i criteri per la determinazione dei costi di riferimento per i servizi di TPL su strada*" definiti nella delibera n. 91/2026 del 12 giugno 2026.

[8] CMQ = condizioni minime di qualità del servizio (cfr. delibere nn. 16/2018 e 53/2024); KPI = *key performance indicators* (cfr. Annesso 7 alla vigente delibera n. 154/2019).

[9] Vd. precedente nota 6.

Nr.	*Elementi di regolazione*	NCR			N.A.[2]	Motivazione
		1	2	3		
4.9	criteri di nomina della commissione giudicatrice					
5	**Schema di Contratto di Servizio (CdS)**					
5.1	contenuto minimo			X		proroga/prosecuzione del servizio; KPI; diritti minimi degli utenti
5.2	sistema penali					vd. precedente # 4.5
5.3	sistema di monitoraggio					
5.4	sistema di rendicontazione e PAD					vd, precedente # 3.14
5.5	verifica dell'equilibrio economico					
5.6	aggiornamento delle tariffe				X	CdS *gross cost*
5.7	condizioni di revisione e modifiche contrattuali					
	TOTALE		**7**	**8**		
	ESITO VALUTAZIONE	**Conforme**				

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

In relazione alla procedura di gara in oggetto, sulla base della documentazione resa disponibile [10] e pubblicata sul sito dell'Agenzia (*link*), sono state rilevate le seguenti "Non Conformità Regolatorie" (di seguito: NCR), ai sensi dell'art. 5 del Regolamento di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022.

Con riferimento ai contenuti della **RdL** (versione pubblicata sul sito dell'Agenzia, aggiornata al 21/01/2025, *link*)[11], sono state rilevate:

- una **NCR di 2° grado** afferente al # 1.1 della matrice di verifica della conformità (economicità della configurazione dei lotti), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto, evidenziandosi come l'Agenzia abbia correttamente valutato scenari alternativi di configurazione dei lotti, sviluppando tuttavia analisi di natura prevalentemente qualitativa sulla maggiore convenienza economica delle soluzioni prescelte; in tale ambito, il criterio di economicità avrebbe potuto essere meglio applicato, tramite lo sviluppo di analisi quantitative, rendendo disponibili stime di dati tecnico-economici per i lotti degli scenari considerati;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 1.2 della matrice (contendibilità della configurazione dei lotti) riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, evidenziandosi come l'Agenzia abbia assunto gli indirizzi della normativa regionale [12] quali vincoli predefiniti, non sviluppando di conseguenza valutazioni su scenari con più di 6 lotti, sebbene gli elementi esposti risultino coerenti con la metodologia disciplinata dalla delibera n. 48/2017; in tale ambito si evidenzia che, al momento, risultano "in sospeso" le valutazioni dell'Autorità in merito al lotto relativo ai servizi urbani e interurbani dei Comuni di Milano e Monza, stanti le ulteriori valutazioni in corso da parte dell'Agenzia, che dovranno essere trasmesse anche in esito alla prospettata consultazione degli operatori per verificarne l'interesse a partecipare alla relativa gara;
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 1.5 della matrice (analisi domanda effettiva, potenziale e debole), riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, ravvisandosi l'opportunità *pro futuro* che l'Agenzia si doti di strumenti adeguati a svolgere analisi quantitative per la stima della domanda potenziale (i.p. la componente occasionale di natura turistica), sfruttando le opportunità derivanti dai *big data* e dalle evoluzioni tecnologiche, pur evidenziandosi un'approfondita analisi della domanda espressa dal bacino di mobilità, effettuata anche tramite l'utilizzo di più fonti di dati e il supporto di modelli di simulazione trasportistica; in relazione alla domanda debole, si rileva inoltre l'opportunità di analizzarne anche le caratteristiche temporali e socio-economiche con riferimento alla domanda complessiva di mobilità, non limitandosi esclusivamente alla caratterizzazione temporale e socio-economica della domanda espressa dalle aree deboli.

Con riferimento ai contenuti della **RdA** (versione 3.0/aprile 2026, pubblicata sul sito dell'Agenzia in data 20 maggio 2026, *link*)[13], sono state rilevate:

- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.2 della matrice (contesto operativo di riferimento) riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto nel documento; nonostante le integrazioni apportate nell'ultima versione pubblicata dall'Agenzia, la RdA (e la correlata documentazione di gara) non forniscono esaustive informazioni sui servizi oggetto di affidamento (PdE) e sulle variazioni/limitazioni delle percorrenze previste per i primi 2 anni di esercizio; in tale ambito, l'Agenzia ha rimesso agli operatori partecipanti alla gara (di seguito: PG) il compito di "*formulare delle proposte di incremento puntuali per i primi due anni volte ad attuare progressivamente il progetto di rete e il livello di servizio previsto a regime*

[10] Da ultimo trasmessa con nota dell'Agenzia prot. n. 3105 del 18/08/2026, acquisita a prot. ART n. 57977/2026 di pari data.
[11] Vd. anche il relativo Parere n. 7/2024 del 22 febbraio 2024, pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità (*link*).
[12] Cfr. legge regionale Lombardia 4 aprile 2012, n. 6 e s.m.i. (art. 22, comma 4).
[13] Sulla precedente versione della RdA (2.0/dicembre 2025, *link*), l'Autorità ha formulato specifiche "*osservazioni*" ai sensi della Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019, con nota ART prot. n. 11672/2026 del 20/02/2026 (*link*). Le evidenze esposte tengono conto anche delle successive interlocuzioni intercorse con l'Agenzia in merito ai contenuti della RdA (versione 3.0) e della documentazione di gara, di cui alla nota ART prot. n. 49735/2026 del 17/07/2026 e successivo riscontro dell'Agenzia prot. ART n. 54889/2026 del 05/08/2026).

(dal terzo anno)" (RdA, pag. 39), senza ulteriori indicazioni in merito, ad esempio, alle linee/direttrici interessate e ai relativi criteri di valutazione delle proposte progettuali (vd. anche successivo # 4.7);

- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.4 della matrice (materiale rotabile di nuova acquisizione), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto nel documento, alla luce dei seguenti aspetti: da un lato, la procedura in oggetto prevede l'acquisto/messa a disposizione di un significativo numero di autobus autofinanziati dalle IA (ad alimentazione *diesel* Euro 6)[14], a fronte di una durata dell'affidamento di 7 anni che consentirà solo un parziale ammortamento dei relativi investimenti[15]; dall'altro, nonostante le integrazioni apportate (rispetto alla versione precedente), nella RdA e nella documentazione di gara permangono elementi di aleatorietà in merito sia all'ammontare, sia alle tempistiche di disponibilità delle risorse pubbliche previste per l'acquisto in co-finanziamento di nuovi veicoli elettrici nel corso dell'affidamento (cfr. pag. 75 della RdA e § 7.3 del Disciplinare[16]), che possono incidere sul quadro economico dell'affidamento in termini di adozione del "*Piano di rinnovo del Parco mezzi*"", previsto dall'offerta di gara (cfr. § 7.3 e Allegato 13 al Disciplinare), e sostenibilità complessiva dei PEF dei CdS; in tale ambito, peraltro, la RdA (§ 3.7) e la documentazione di gara (art. 20.4 dello schema di CdS) prevedono specifiche penali a carico delle IA in caso di "*mancata o differita realizzazione degli investimenti previsti*", che parrebbero applicabili anche in caso di "*non responsabilità dell'Impresa Affidataria nel ritardo sui tempi di realizzazione degli investimenti"* (art. 20.5 dello schema di CdS);
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.5 della matrice (materiale rotabile esistente), riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, in quanto nella RdA (§ 3.2), e parimenti nella documentazione di gara interessata (cfr. Allegato 9 al Disciplinare di gara), sono esposti dati relativi ai mezzi disponibili/oggetto di subentro aggiornati al 30/06/2024 (con dati contabili al 31/12/2023), a fronte di una gara avviata il 5/05/2026;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.6 della matrice (beni immobili), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto nel documento, dal momento che dalla RdA si evince la disponibilità di un numero di **depositi**/aree attrezzate ampiamente ridotto rispetto allo scenario attuale (nonché limitato ai lotti 1 e 4), non rilevandosi ulteriori informazioni in merito a eventuali azioni adottate dall'Agenzia per favorire la disponibilità di tali beni strumentali[17] e limitare l'insorgere di una potenziale barriera all'ingresso (e.g. indagini di mercato, approfondimenti con gli attuali proprietari per la messa a disposizione temporanea degli *asset* presenti, estensioni delle verifiche a altri enti/soggetti proprietari); con riferimento ai medesimi beni, si rileva inoltre che nella RdA (§ 3.4.1, pag. 84) e nella documentazione di gara (art. 14.4) è definita la disciplina a fine affidamento degli "*impianti di ricarica per veicoli elettrici realizzati nel corso dell'affidamento e con essi tutta l'area di rimessa nella quale tali impianti sono realizzati",* prevedendo che siano sempre messi a disposizione da parte dell'IA, ma con obbligo di subentro dei nuovi affidatari esclusivamente in caso di realizzazione con contributi pubblici; con riferimento agli **impianti di fermata** (RdA, § 3.4.2), la documentazione di gara prevede la proposta dei PG di un "*Piano di riqualificazione e miglioramento degli impianti di fermata*", oggetto di valutazione in sede di offerta (cfr. §§ 7.4 e 23.1 del Disciplinare, art. 15 dello schema di CdS), con applicazione delle relative penali in caso di mancata attuazione, specificando da un lato che gli "*investimenti e i beni eventualmente conferiti saranno integralmente ammortizzati entro la durata dell'affidamento*" (Allegato 12 al Disciplinare, § 4.9) e dall'altro che "*si considerano contributi in conto esercizio tutti gli impianti di*

[14] Peraltro, il quadro definitivo riportato nella RdA registra, rispetto alla precedente versione, una significativa variazione (in aumento) di tale tipologia di veicoli, e dei relativi oneri a carico delle IA, passando da 356 (versione 2.0, pag. 80) a 417 autobus (versione 3.0, pag. 80).

[15] Per tale tipologia di veicoli, la documentazione di gara dispone che, al termine dell'affidamento, ogni IA "*si impegna a mettere a disposizione dell'impresa subentrante tutti i mezzi acquistati in totale autofinanziamento*" (schema CdS, art. 13.16), senza tuttavia prevedere specifico obbligo di subentro/trasferimento in capo al nuovo affidatario.

[16] Ove non solo è prevista la possibilità di una "*eventuale variazione delle risorse pubbliche per gli investimenti (in aumento o diminuzione)*", ma si riscontrano anche differenze nei dati esposti relativi alle risorse disponibili; in particolare, i fondi da PSNMS - DGR 5359/2021 nel periodo 2029-33 risultano complessivamente pari a ca. 20,9 M€ nella RdA e si riducono a ca. 14,7 nel Disciplinare, mentre i fondi da PSNMS - D.M. 71/2021 nel periodo 2024-33, pari a ca. 71,4 M€, assumono una distribuzione tra i lotti significativamente differente tra RdA e Disciplinare.

[17] Come disposto dalla Misura 8 della delibera n. 154/2019.

fermata acquistati nel corso di validità del […] Contratto, essendo destinata all'acquisto degli stessi una quota del corrispettivo […]. Tutti gli impianti di fermata risultano pertanto classificati come beni essenziali al servizio di TPL e come beni contribuiti, con obbligo di subentro, al termine del periodo di affidamento, da parte dell'Ente Affidante o dell'Impresa subentrante, a fronte di corresponsione dell'eventuale valore di subentro" (schema di CdS, art. 15.9): tali affermazioni non paiono né coerenti, né chiare, dal momento che gli investimenti attuati dalle IA parrebbero tutti ammortizzati nel corso dell'affidamento, in assenza quindi di "*valore di subentro*", nonché non risulta definita nella documentazione interessata né la tipologia/quantità dei beni interessati, né "*la quota di corrispettivo*" ad essi destinata, diversamente da quanto previsto dalla Misura 6, punto 8, della delibera n. 154/2019;

- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.7 della matrice (beni mobili), riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, ove si riscontrano per i sistemi tecnologici di bordo (RdA, § 3.5) le medesime incoerenze/carenze informative di cui alla disciplina delle fermate (*supra*), essendo anche in questo caso previsto un piano di miglioramento a carico delle IA oggetto di valutazione in sede di offerta (§ 23.1 del Disciplinare), nonché speculari disposizioni in materia di investimenti e relativi ammortamenti (cfr. § 4.9 dell'Allegato 12 al Disciplinare e art. 16.24 dello schema di CdS);
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.9 della matrice (personale preposto all'erogazione del servizio), riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, in quanto nella RdA (§ 4) sono esposti dati relativi al personale interessato aggiornati al 30/06/2024, a fronte di una gara avviata il 5/05/2026[18];
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 3.13 della matrice (schemi e criteri di redazione del PEFS), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema nella RdA, sebbene l'ultima versione pubblicata del documento sia stata oggetto di specifiche integrazioni in materia, alla luce dei seguenti aspetti: non risultano "*debitamente rappresentate e motivate*" le ragioni che hanno condotto l'Agenzia ad adottare e quantificare la "*compensazione effettiva*" di riferimento del PEFS, in coerenza con quanto disposto dall'Annesso 5b alla delibera n. 154/2019 (cfr. § 5); la previsione che "*per gli anni successivi al terzo il valore della compensazione effettiva sia* […] *incrementata dell'inflazione programmata*" (RdA, pag. 115) non trova adeguata motivazione, risultando non pienamente coerente con le reali dinamiche delle voci che concorrono a formare la compensazione nello schema di PEFS approvato dall'Autorità, e adottato dall'Agenzia, alcune delle quali non sono direttamente correlate all'andamento inflativo (e.g. costo del personale, ammortamento dei beni immateriali);
- una **NCR di 3° grado** afferente al # 3.14 della matrice (PAD), riconducibile a una formale incompletezza dei contenuti del documento, considerato che né nella RdA, né nella documentazione di gara disponibile (i.p. schema di CdS) si riscontra al momento alcuna disposizione in merito alle modalità di adeguamento periodico del PAD e alle penali previste in caso di mancata/ritardata trasmissione o non conformità del dato, pur tenuto conto della mancata pubblicazione/disponibilità dell'Allegato G al CdS dedicato specificatamente a disciplinare il "*Sistema di Monitoraggio Piano di Accesso al Dato*".

Con riferimento alla **documentazione di gara** pubblicata in data 5 maggio 2026 sul sito dell'Agenzia (*link*) e sulla Piattaforma SINTEL (*link*)[19], a integrazione degli elementi già in precedenza emarginati in quanto correlati alla RdA (*supra*), sono state rilevate:

- una **NCR di 2° grado** afferente al # 4.3 della matrice (allocazione e matrice dei rischi), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto, dal momento che nella matrice dei rischi (cfr. Allegato 12 al Disciplinare) per l'evento "*Variazione non prevedibile del prezzo dei fattori impiegati per l'esercizio del servizio (e.g. personale, carburante, energia di trazione)*", allocato in capo all'IA, non è definita alcuna misura di mitigazione (né le relative soglie di applicazione) in caso di variazioni di costo del carburante e

[18] La documentazione di gara (Allegato 8 al Disciplinare), pur riportando che "*(i) dati, raccolti presso gli attuali gestori dei servizi […], sono riferiti alla data del 31 dicembre 2023*", ripropone i medesimi numeri della RdA.

[19] Le evidenze esposte tengono conto anche delle interlocuzioni intercorse con l'Agenzia in merito ai contenuti della documentazione di gara, di cui alla citate note prot. ART n. 49735/2026 del 17/07/2026 (richiesta informazioni/ approfondimenti dell'Autorità) e n. 54889/2026 del 05/08/2026 (riscontro dell'Agenzia).

dell'energia di trazione[20]; in tale ambito, stante l'attuale instabilità del mercato dei carburanti/energia, si ritiene che le condizioni di affidamento, proprio attraverso la matrice dei rischi, debbano *ex ante* garantire la continuità e la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi di TPL interessati, mentre nel caso *di specie* è prevista a tale fine l'indicizzazione annuale del corrispettivo contrattuale sulla base dell'inflazione effettiva e la verifica periodica dell'equilibrio economico del PEF, nell'ambito della quale tuttavia sono esclusi gli incrementi di costo associati ai rischi allocati all'IA (cfr. schema di CdS, art. 21);

- una **NCR di 3° grado** afferente al # 4.5 della matrice (obiettivi efficacia/efficienza - KPI/CMQ), riconducibile a una formale incompletezza del Disciplinare, in relazione ai seguenti contenuti dell'Allegato 7: il perimetro del "*servizio afferente alla domanda di trasporto rilevante*" (§ 2.1), con riferimento alle corse "*con load factor >50%*", la cui modalità d'individuazione non risulta al momento stabilita; l'assenza di definizione delle clausole di esclusione/riduzione delle penali in caso di mancato raggiungimento dei livelli minimi previsti per cause non imputabili alla responsabilità dell'IA (e.g. indicatori "*Conformità del sistema di monitoraggio Real Time"* (AVM_G_RT e AVM_L_RT), § 2.3.4 – 2.3.5; "*Adeguatezza sistema di validazione di bordo"* (VAL_C), § 2.4.2; "*Esternalità ambientali aggregate della flotta*" (IND_CEA), § 2.8.1); il livello minimo dell'indicatore di "*adeguatezza sistema di validazione di bordo*" (VAL_C, § 2.4.2), che rimanda erroneamente a quanto "*individuato nella Delibera ART n. 53/2024*", laddove l'indicatore è stato autonomamente e discrezionalmente definito dall'Agenzia, non essendo contemplato nella delibera citata; l'assenza di definizione di una penale in caso di mancato raggiungimento del livello minimo dell''indicatore di "*efficienza energetica*" (EE, § 2.8.3), giustificata dall'Agenzia in relazione alla "*ridondanza di questo indicatore con il precedente indicatore CEA*" (vd. § 2.8.1), affermazione non condivisibile stante la sostanziale differenza e non sovrapposizione dell'ambito oggettivo e della finalità dell'indicatore interessato;
- una **NCR di 2° grado** afferente al # 4.7 della matrice (criteri di aggiudicazione), riconducibile a un'inadeguata trattazione del tema in oggetto, con riferimento ai seguenti plurimi profili: *in primis*, i §§ 7.1.1 e 7.1.2 del Disciplinare prevedono specifiche limitazioni della procedura di aggiudicazione[21], quali in particolare (i) il divieto di formulare offerte combinate per lotti territorialmente non contigui o per coppie comprendenti il medesimo lotto (cfr. pag. 13) e (ii) l'obbligo di mantenere la medesima forma soggettiva (individuale o aggregata) in caso di partecipazione a più lotti (cfr. pag. 15); tali limitazioni non trovano adeguato approfondimento motivazionale nella documentazione di gara interessata, mentre per contro possono incidere sulla massima partecipazione e contendibilità della gara, impedendo ai PG di formulare offerte combinatorie (e valorizzare le relative economie di scala) svincolate da meri criteri territoriali; *in secundis*, il § 23 e l'Allegato 13 del Disciplinare definiscono i criteri di valutazione dell'offerta tecnica, prevedendo l'adozione *inter alia* del criterio "*B) Miglioramento del livello di servizio offerto*" basato prevalentemente sulla proposta di corse/percorrenze aggiuntive da parte del PG, senza incremento dei corrispettivi a base di gara (cfr. sub-criteri B.2.1 – B.3.1 – B.4.1); tali corse/percorrenze sono oggetto esclusivamente di valutazione di natura "quantitativa" (pagg. 23-26 del citato Allegato 13), senza alcuna ponderazione "qualitativa" in funzione dell'incremento dell'efficacia/efficienza del servizio interessato (e.g. *load factor, coverage ratio*), dell'ottimizzazione dell'offerta su determinate direttrici (e.g. frequenze nell'ora di punta, integrazione multi-modale) o di altri obiettivi di miglioramento di cui alla Misura 16 della delibera n. 154/2019; di conseguenza, lo scenario di valutazione adottato dall'Agenzia si riflette su profili dell'offerta di natura prevalentemente economica, correlati alla mera riduzione del corrispettivo unitario offerto dal PG, come regolamentato dal § 23.2 e dall'Allegato 18 al Disciplinare.

Con riferimento allo **schema di CdS** pubblicato contestualmente alla documentazione di gara (*supra*), a integrazione degli elementi già in precedenza emarginati, è stata rilevata una **NCR di 3° grado** afferente al # 5.1 della matrice (contenuto minimo), riconducibile a formali incompletezze del documento rispetto a quanto

[20] Mentre sono previsti interventi mitigativi da parte dell'EA in caso di incrementi del costo del lavoro derivanti da rinnovi del Contratto Collettivo Nazionale, settore Autoferrotranvieri – Internavigatori (Mobilità TPL).

[21] A suo tempo non oggetto di trattazione nella RdA/versione 2.0 (§ 6), come peraltro nemmeno esposti con adeguato dettaglio/ approfondimento nella RdA/versione 3.0 (*ibidem*).

previsto dal Prospetto 2 dell'Annesso 2 alla delibera n. 154/2019, con riferimento in particolare alla mancata definizione (i) delle eventuali modalità di proroga del CdS[22], (ii) degli indicatori-chiave di prestazione di efficienza/efficacia (KPI) e dei relativi *target* che l'IA deve garantire nel corso dell'affidamento[23], (iii) delle modalità di risoluzione delle controversie, gestione dei reclami e relative tempistiche, obblighi nei confronti delle persone a mobilità ridotta (PMR)[24].

In esito alle valutazioni svolte, la documentazione di affidamento della procedura di gara in oggetto risulta allo stato attuale **CONFORME** agli atti di regolazione adottati dall'Autorità, ai sensi del Regolamento recante "*Attuazione dell'art. 9, comma 3, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) per gli ambiti di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti*", Allegato "A" alla delibera n. 243/2022 del 14 dicembre 2022, pur rilevandosi la necessità di **significativi interventi di allineamento**, anche con riferimento alla documentazione di gara pubblicata dall'Agenzia.

Alla luce di quanto sopra, gli esiti delle valutazioni svolte attraverso la presente matrice di verifica della conformità saranno trasmessi anche alla Regione Lombardia e all'Agenzia, per l'adozione delle azioni correttive ritenute opportune.

[22] All'art. 5.2 dello schema è riportato che "*(a)lla scadenza dell'Affidamento […] l'Impresa Affidataria è tenuta a garantire la prosecuzione del Servizio fino al subentro del Nuovo Aggiudicatario, alle condizioni previste nel presente Contratto*", senza ulteriori approfondimenti/specificazioni in merito.

[23] Riportati esclusivamente nella RdA (§ 7.2 e relativo Allegato KPI), non presenti/menzionati nello schema di CdS in esame.

[24] Tali aspetti possono essere oggetto di trattazione specifica negli allegati al CdS (i.p. Allegato H - Piano operativo per l'accessibilità e Allegato T – Carta dei Servizi), al momento non disponibili.