

1° CORSO

RUOLI E COMPITI NEGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TPL



2°

Modulo

Le Delibere ART 48/2017 e 154/2019



Avv. Bruno Bitetti

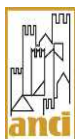
Roma – 17/04/2023



in collaborazione con



Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



Indice di trattazione Del. 47/2018

1. Inquadramento generale
2. Ambito di applicazione
3. Step 1: Bacino di mobilità e definizione della domanda
4. Step 2: Individuazione dei servizi da ricomprendere nell'ambito
5. Step 3: Individuazione degli OSP
6. Step 4: Determinazione delle tariffe
7. Step 5: Identificazione dei lotti
8. Delibera 47/2018 e prassi applicativa

La delibera ART n. 48/2017 – Inquadramento generale

Fondamento giuridico dell'intervento regolatorio:

Art. 37 d.l. 201/2011 (norma istitutiva Autorità di regolazione dei trasporti)

L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

...f) a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi , di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente...

La delibera ART n. 48/2017 – Inquadramento generale

OGGETTO E SCOPO DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

- definisce **la metodologia per l'individuazione degli ambiti** di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento.
- traccia **i criteri che le amministrazioni competenti dovranno utilizzare per l'individuazione di lotti** per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.
- Le misure in oggetto **completano ed integrano quelle sulla redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare** per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale, con cui è stata fornita agli Enti territoriali una cornice di regolazione comune per la preparazione delle procedure di affidamento dei contratti di servizio di trasporto pubblico in esclusiva e per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.
- con la delibera 48/2017 l'ART ha inteso, invece, **incidere sui processi che portano a definire l'assetto e la configurazione delle reti di trasporto e la perimetrazione geografica degli affidamenti**, per loro natura suscettibili di influire sull'efficienza e efficacia dei sistemi di trasporto in generale e sull'efficienza di lungo termine delle gestioni.

Ambito di applicazione

- La delibera prevede modalità e termini di applicazione delle misure differenziati a seconda della modalità di trasporto interessata.
- In particolare, per i **servizi di trasporto ferroviario**, le Misure 1, 2, 3 (escluso punto 3.1) e 4, si applicano ai fini della individuazione degli Ambiti dei servizi locali e regionali e, nei servizi a media e lunga percorrenza, in presenza di relazioni deboli, ed hanno effetto sugli atti adottati successivamente alla loro pubblicazione
- Per i servizi di **trasporto pubblico diversi da quello ferroviario**, invece, le Misure 1, 2, 3 (escluso punto 3.2) e 4 costituiscono un supporto metodologico che l'Autorità mette a disposizione delle amministrazioni pubbliche competenti ai fini della individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli e **riguardano attività di programmazione successive all'entrata in vigore delle stesse.**
- I criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle **tariffe** (Misura 5) e per la determinazione **dei lotti di gara** (Misura 6) si applicano, invece, a **tutte le modalità di trasporto.**

La metodologia operativa

BACINI DI MOBILITA' – AMBITI DI SERVIZIO – LOTTI DI AFFIDAMENTO: DEFINIZIONI

Bacini di mobilità: *si intende una specifica porzione di territorio, senza soluzione di continuità, in cui si determina una situazione di auto-contenimento dei flussi di mobilità, sulla base di procedure di analisi della «domanda potenziale» della popolazione interessata. La perimetrazione territoriale del Bacino avviene pertanto, da parte del soggetto competente, sulla base di una specifica “domanda” di mobilità, che in casi particolari potrà essere caratterizzata da significativa rarefazione e/o riduzione, consentendo di identificare (aree a) “domanda debole”*

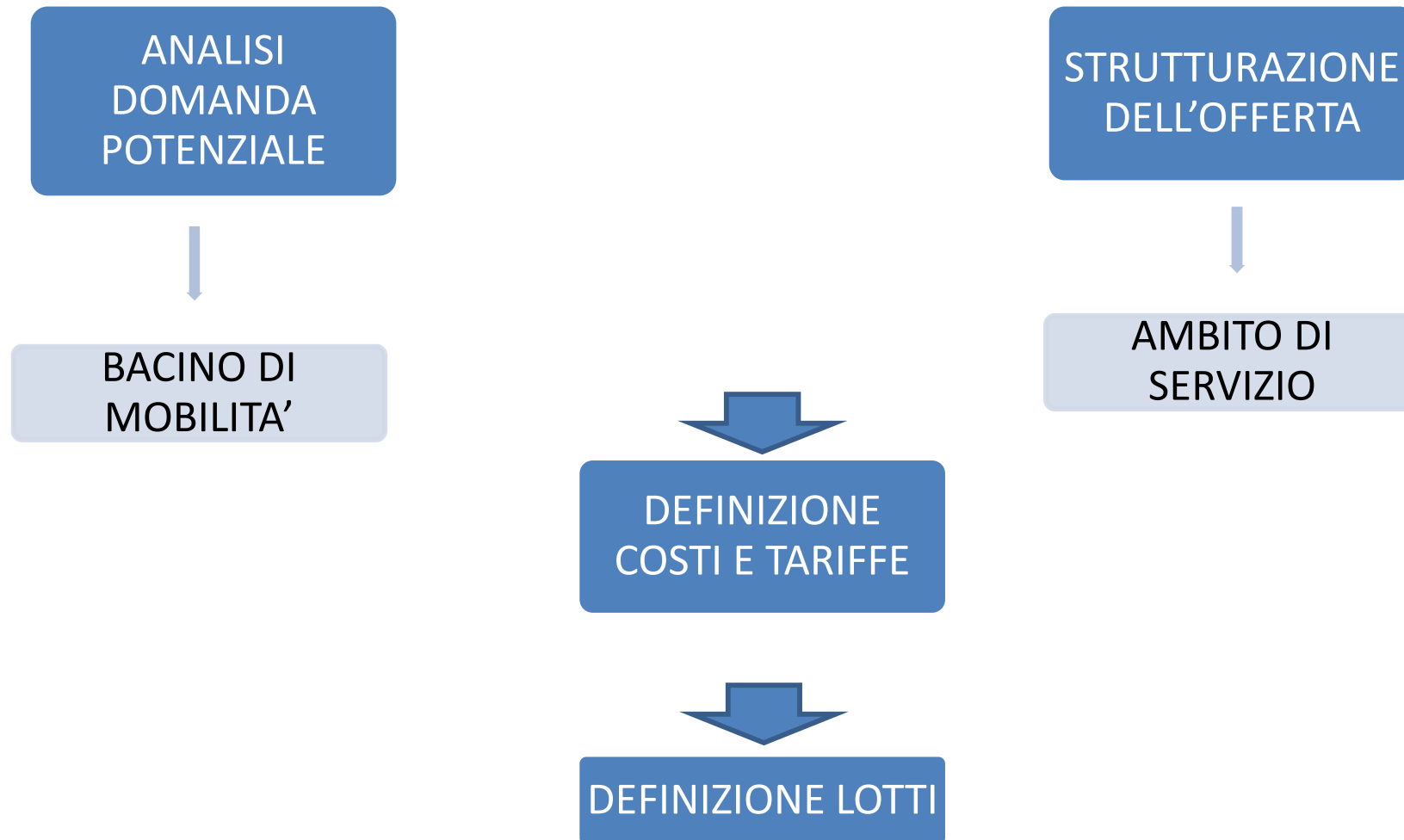
Ambiti di servizio: *si intende uno specifico sistema composito di servizi di trasporto definito dal soggetto competente, funzionali a soddisfare gli OSP e, in generale, le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini afferenti a uno specifico Bacino; il sistema potrà essere composto da diverse modalità e tipologie di trasporto (e relativa remuneratività), anche senza compensazione diretta degli operatori. L'individuazione dell'Ambito avviene quindi, da parte del soggetto competente, sulla base di una specifica “offerta” di servizio, anche mediante la scelta di modalità e tipologie (di linea; non di linea) diverse, con l'obiettivo di ottimizzare l'efficienza, efficacia ed economicità delle soluzioni da adottare, garantendo da un lato la massimizzazione delle condizioni di qualità, sicurezza e innovatività dei servizi interessati, e dall'altro la minimizzazione dei costi (anche in termini di compensazioni pubbliche) e delle esternalità negative, fermo restando l'obiettivo generale di soddisfacimento degli OSP individuati;*

La metodologia operativa

BACINI DI MOBILITA' – AMBITI DI SERVIZIO – LOTTI DI AFFIDAMENTO: DEFINIZIONI

Lotti di affidamento: *si intende una specifica rete di servizi di trasporto, delimitata dal soggetto competente su base geografica e/o modale, analizzando le condizioni di produzione dei servizi e di mercato, in relazione sia alla “dimensione ottima minima” di produzione del servizio, sia alla “contendibilità” del servizio sottoposto ad affidamento, al fine di massimizzare il numero di partecipanti alla procedura*

La metodologia operativa



La metodologia operativa

Pianificazione e programmazione : STEP 1

Partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, l'ART individua sei misure volte ad indirizzare le fasi del processo che il soggetto competente deve seguire – definendo, al contempo, il ruolo e i compiti di quest'ultimo.

STEP 1 – Individuazione del Bacino di mobilità

- Il primo step metodologico prevede la perimetrazione del Bacino di mobilità da parte del soggetto competente.
- Questa prima macrofase del processo si articola in due sotto-fasi, in cui il soggetto competente dovrà individuare rispettivamente **la domanda potenziale e la domanda debole**, sulla base delle prescrizioni contenute nelle Misure 1 e 2

Segue: Pianificazione e programmazione : STEP 1

Definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1)

- L'amministrazione dovrà, anzitutto, rilevare **l'entità della “domanda”**, ovvero delle effettive esigenze di mobilità dei cittadini interessati, sulla cui base valutare le modalità di trasporto più efficaci a costi efficienti da utilizzare.
- La domanda cui fare riferimento è una **“domanda potenziale” riferita a più modalità e tipologie di trasporto, pubblica e/o privata**, rilevata anche nei suoi aspetti socio-economici, comportamentali e demografici, attraverso specifiche indagini sul campo e non solo sulla base di indicatori di “domanda effettiva”, che pure viene considerata in maniera complementare. Giova evidenziare come l'ART affidi agli stessi soggetti competenti la scelta della metodologia di indagine e/o simulazione da adottare, evidenziando l'opportunità che tale scelta sia condivisa dalle associazioni dei consumatori e tenga opportunamente conto anche di elementi utili alla definizione dell'assetto tariffario.

Segue: Pianificazione e programmazione : STEP 1

Definizione della domanda debole (Misura 2)

- Ad integrazione del precedente step, con la misura 2 l'ART individua specifici criteri di carattere “territoriale”, “temporale” e “soggettivi/socio-economici”, che l'amministrazione dovrà utilizzare per identificare all'interno del Bacino la c.d. “domanda debole”.
- Trattasi di specifiche aree condizionate da significative **situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità**, che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa in quanto nessun operatore economico, “*ove considerasse il proprio interesse commerciale*”, servirebbe tale domanda. La misura individua degli specifici criteri di valutazione (densità della popolazione, grado di urbanizzazione, età della popolazione residente e quota altimetrica), con la precisazione che, laddove lo ritenga opportuno, l'amministrazione potrà identificare e applicare eventuali ulteriori criteri

Pianificazione e programmazione : STEP 2

STEP 2 - Individuazione dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3)

- l'amministrazione competente - mediante gli strumenti di pianificazione previsti dalla legislazione vigente (i.e. Piano Regionale dei Trasporti, Documento di programmazione dei servizi minimi, Programma triennale dei servizi, Piani di Bacino, Piani urbani di mobilità) – **deve individuare la configurazione della rete di servizi più idonea al soddisfacimento delle esigenze rilevate, perseguendo la massima efficacia ed efficienza delle scelte trasportistiche e tenendo conto di variabili economiche e tecnico-ambientali.**
- Tali servizi devono essere individuati dall'amministrazione nelle modalità di cui alla misura 3, ossia attraverso l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, l'eliminazione delle sovrapposizioni e la riduzione dei tempi di trasbordo da una modalità all'altra e dei tempi di viaggio complessivi, privilegiando l'interconnessione tra sistemi con minore velocità commerciale e sistemi caratterizzati da maggiori prestazioni (e.g. interscambio in ambito urbano tra linee extraurbane su gomma e metropolitana o linee tranviarie, in ambito extraurbano con servizi ferroviari).

Pianificazione e programmazione : STEP 3

STEP 3 – Individuazione OSP (Misura 4)

- Per ciascuna della modalità/tipologie di servizi di trasporto scelte, il soggetto competente dovrà, poi, individuare i relativi specifici obblighi di servizio pubblico, nonché metodi più efficienti per il loro finanziamento, completando così il processo di definizione dell'Ambito.
- Per ciò che concerne la copertura finanziaria degli OSP individuati, l'Autorità nell'individuare nel finanziamento diretto e in quello incrociato le modalità di finanziamento più diffuse, prevede **altre possibili soluzioni** di copertura dei costi.
 - a) tasse di scopo;
 - b) prelievi o maggiorazioni di oneri dovuti dagli operatori di servizi di trasporto o servizi ad essi complementari autorizzati in regime di mercato, appositamente previste per trasferire gli effetti finanziari di rete positivi ai servizi gravati da obblighi di servizio pubblico.
- Resta fermo che gli obblighi di servizio pubblico possono essere soddisfatti anche al di fuori dei contratti di servizio, attraverso servizi che non richiedono compensazioni, o anche attraverso la compensazione diretta degli utenti, che può sostituire del tutto la compensazione diretta dell'operatore o essere ad essa complementare.
- La misura prevede, altresì, che quando il soggetto competente motivi adeguatamente di non poter ricorrere alle modalità di finanziamento incrociato e/o alternativo ipotizzate, incluso il riconoscimento del diritto di esclusiva, **possono essere inclusi in un contratto di servizio servizi a remuneratività positiva, suscettibili di essere gestiti in regime di libero mercato.**

Pianificazione e programmazione : STEP 3

- I servizi a vocazione commerciale dovrebbero essere inclusi nei contratti di servizio per le finalità prima esplicitate connesse all'efficienza allocativa se opportunamente motivati.
- Autorità competente illustra le diverse opzioni considerate (a livello di finanziamento complessivo e di eventuale compensazione del gestore) e le relative motivazioni, mediante la formalizzazione di **un'apposita relazione**, da predisporre prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti o dell'avvio delle procedure di affidamento e pubblicata sul sito web dell'Ente. Tale relazione è inviata all'Autorità, ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter.
- In merito, l'Autorità nella Relazione illustrativa ha precisato che l'invio della Relazione è una procedura che può valere solo nel caso di servizi ferroviari per i quali è applicabile l'art. 37, comma 1, del decreto legge 1/2012, che conferisce all'Autorità un potere più cogente in materia di Ambiti e di modalità di loro finanziamento.
- **Non è richiesta, invece, nel caso delle altre modalità di trasporto** per le quali vale l'art. 37, c. 3, del decreto legge 201/2011 in base al quale sono le Amministrazioni competenti ad avere la facoltà e non l'obbligo di chiedere un parere all'ART.

STEP 4 - Determinazione e aggiornamento delle tariffe (Misura 5)

- i soggetti competenti sono tenuti a **determinare il sistema tariffario dei servizi correlati all'Ambito, comprensivo delle possibili integrazioni tra più operatori e delle agevolazioni e/o esenzioni previste per determinate categorie di utenti.**
- Come primo passaggio procedurale, la misura 5 richiama la necessità di disporre, ai fini della determinazione delle tariffe all'utenza, di adeguate informazioni relative alla domanda di mobilità, già disciplinate dalla Misura 1.

STEP 5 - Identificazione dei lotti da affidare (Misura 6)

- L'ultimo step consiste nell'individuazione da parte dell'amministrazione del **dimensionamento dell'oggetto degli affidamenti**.
- Ai fini della scelta delimitativa dei lotti la misura 6 prevede che l'amministrazione tenga conto di **due elementi: “dimensione ottima minima” e “contendibilità dell'offerta”**.
- La prima condizione è volta a verificare o a consentire che i futuri gestori possano operare in condizioni di efficienza (di lungo periodo), anche grazie al conseguimento di economie di scala e di densità, mentre la seconda è connessa al numero di potenziali partecipanti alla procedura di affidamento, che più sono numerosi, più possono assicurarne un buon esito.
- In relazione alla seconda condizione l'amministrazione dovrà procedere ad una verifica “ex ante” del mercato potenziale, sì da scongiurare il rischio che la gara venga aggiudicata in presenza di una sola offerta. Tale verifica dovrebbe svolgersi anche attraverso indagini di mercato

Segue: STEP 5 - Identificazione dei lotti da affidare (Misura 6)

- se le esigenze essenziali di mobilità devono essere soddisfatte mediante l'implementazione di **soluzioni trasportistiche afferenti a diverse modalità** (con particolare riferimento alla compresenza di sistemi di linea su “gomma” e su “ferro”), la relativa procedura di affidamento in esclusiva, mediante contratti di servizio, **dovrà individuare più lotti “modali”** (per ciascun sistema previsto).
- È previsto, inoltre, che il bando o la lettera di invito contemplino la possibilità che **i soggetti competenti rivalutino in autotutela la scelta in merito alla definizione dei lotti, nel caso in cui vengano presentate un'unica offerta o manifestazione di interesse valide.**
- Con la precisazione che, in tale ipotesi, l'eventuale esercizio dei poteri in autotutela può avere luogo entro e non oltre l'apertura delle offerte.

Segue: STEP 5 - Identificazione dei lotti da affidare (Misura 6)

- Da ultimo, per la stessa ragione di contendibilità, al punto 5 della Misura in parola, è stabilito che il perimetro geografico del lotto deve comprendere tutti i beni strumentali per l'effettuazione del servizio che rivestono carattere di essenzialità o indispensabilità o localizzazioni adeguate per la costruzione degli stessi

RELAZIONE EX DELIBERA 48/2017 E PRASSI

Quali sono i punti maggiormente attenzionati nella prassi da ART in sede di esame della Relazione?

- verifica dell'analisi della domanda potenziale, raccomandando l'utilizzo di dati di frequentazione dei servizi;
- modalità di definizione dei lotti verificando il rispetto della misura 6 ed esaminando la completezza della relativa istruttoria (confronto tra diversi scenari ipotetici);
- il parere reso ai sensi della predetta misura è stato utilizzato dall'Autorità per «raccomandare» il successivo invio della Relazione di Affidamento ex art. 154/2019 e l'utilizzo di sistemi di monitoraggio tali da garantire l'acquisizione di dati di domanda e di frequentazione dei servizi;
- Uno dei punti di maggiore e più frequente rilievo è la mancata applicazione di sistemi di *price cap* nella definizione delle tariffe

RELAZIONE DELIBERA 48/2017 E PRASSI

UN CASO

ENTE AFFIDANTE REGIONALE: EA definisce e valuta quattro configurazioni alternative di disegno dei lotti. EA preferisce e sceglie la soluzione **più efficiente in termini di risparmio di risorse, corrispondente al costo più basso, tenendo conto anche del valore soglia della dimensione ottima minima di produzione del servizio - pari a 4 milioni di bus-km/anno secondo il citato D.M. n. 157/2018** - oltre il quale le economie di scala iniziano a ridursi. La configurazione individuata consta di **otto lotti, con dimensioni variabili da un minimo di 3 milioni di bus-km/anno a un massimo di 9,8 milioni di bus-km/anno** (in particolare, 4 lotti con dimensione tra 3 e 5 milioni di bus-km/anno e 4 lotti con dimensione tra 5,8 e 9,8 milioni di bus-km/anno). **Tale articolazione, favorendo altresì la contendibilità della gara, è conforme alla Misura 6 della delibera 48/2017.**

Al fine di rendere effettiva la contendibilità delle procedure di affidamento, nella fase di predisposizione dei bandi di gara, **occorrerà, da un lato, definire requisiti di partecipazione che consentano alle imprese potenzialmente interessate la presentazione di offerte per più lotti...**

- In ogni caso, **tali aspetti saranno oggetto di esame da parte dell'Autorità nell'ambito della Relazione di Affidamento di cui alla Misura 2 della delibera 154/2019, che si rimane in attesa di ricevere...**

-si manifesta **l'esigenza di realizzare un adeguato sistema di monitoraggio** dei servizi di trasporto oggetto di affidamento, al fine di misurare, con cadenza sistematica, gli impatti della configurazione dei lotti attraverso un apposito set di indicatori.

-Si ritiene altresì **auspicabile che siano effettuate in futuro indagini specifiche sulla domanda potenziale;**

-Nell'ambito della definizione del sistema di monitoraggio dei Contratti di Servizio segna l'opportunità di prevedere trasmissione dei dati di monitoraggio dei servizi di trasporto interessati.

RELAZIONE DELIBERA 48/2017 E PRASSI

ALTRO EA REGIONALE:

-La metodologia adottata perviene ad una definizione dei lotti attraverso un **approccio logico parzialmente differente** da quello illustrato nella delibera 48/2017. Attraverso “indicatori di fabbisogno” diretti e indiretti della domanda attuale e potenziale, valorizzati a livello comunale e basati su variabili che tengono conto delle caratteristiche socio-economiche dei comuni, della popolazione residente, della presenza di servizi di TPL e di poli di interesse, è stata effettuata una prima ridistribuzione dell’ammontare delle risorse pubbliche a livello comunale. Successivamente, i singoli comuni **sono stati aggregati, in considerazione anche dei dati ed indicatori riferiti alla domanda e delle coppie origine/destinazione. Tale approccio, nonostante la metodologia adottata dalla Regione sia rigorosa, è condizionato dalle risorse finanziarie disponibili negli scenari di confronto...**

-Relativamente al suddetto sistema tariffario, EA pur pianificando una verifica periodica (al termine di ogni periodo regolatorio) dell’adeguatezza delle tariffe, **non esplicita al momento l’adozione della metodologia del price-cap**, come indicato dalla Misura 5, punto 7, della delibera 48/2017 e disciplinato dalla Misura 27 della delibera 154/2019;

-tenuto conto delle rilevate basse performance degli attuali servizi e dell’adozione di un nuovo modello di rete, si raccomanda all’EA **l’implementazione di un adeguato sistema di monitoraggio dei futuri servizi**, anche attraverso la previsione nei relativi CdS di specifici **obblighi in capo all’impresa affidataria relativamente alla trasmissione all’ente affidante di dati**;

-Il suddetto monitoraggio dei servizi dovrà consentire sia di misurare gli impatti e valutare **l’adeguatezza della configurazione dei lotti scelta, sia di verificare i miglioramenti in efficienza e qualità attesi**, attraverso l’utilizzo di specifici indicatori di performance

DELIBERA N. 154/2019

Indice di trattazione Del. 154/2019

- Inquadramento generale e ambito di applicazione
- La Relazione di Affidamento (RdA)
- La Disciplina dei beni strumentali
- Contabilità regolatoria e separazione contabile
- Matrice dei Rischi
- PEF e PEF simulato
- Obiettivi di efficacia ed efficienza
- Set minimo informativo
- Requisiti di partecipazione
- Clausola sociale
- Nomina Commissione
- Fase di esecuzione e revisione

La delibera ART n. 154/2019 – Inquadramento generale

Fondamento giuridico dell'intervento regolatorio:

Art. 37 d.l. 201/2011 (norma istitutiva Autorità di regolazione dei trasporti)

L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

...f) ...a definire gli schemi di bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

La delibera ART n. 154/2019 – Inquadramento generale

- Con la delibera n. 154/2019, l'Autorità ha predisposto un nuovo schema di atto, finalizzato ad aggiornare la disciplina regolatoria originaria in materia di *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*
- Il nuovo atto regolatorio, composto da 28 Misure e 7 Annessi, ha modificato l'articolazione originaria della delibera ART n. 49/2015, prevedendo sia l'adozione di **nuove misure** regolatorie, sia la **revisione/integrazione delle Misure esistenti**.

Segue: La delibera ART n. 154/2019 – Inquadramento generale

Titolo I – Capo I

Disciplina dei beni strumentali

Titolo I – Capo II

Misure a tutela della trasparenza, efficienze e efficacia

(Contabilità regolatoria, criteri di individuazione dei rischi, redazione PEF simulato, determinazione obiettivi efficienza ed efficacia e del margine di utile),

Titolo II

Fasi di affidamento dei servizi

(Informazioni minime, requisiti di partecipazione, criteri di aggiudicazione, trasferimento del personale, PEF, termine per presentazione offerte, criteri di nomina commissione)

Titolo III

Fase di esecuzione del contratto

(Monitoraggio, verifica equilibrio economico finanziario, criteri di aggiornamento delle tariffe, revisione e modifiche contrattuali)

Efficacia nel tempo delle misure – Misura 1

Per tipo di contratto :

le misure si applicano “*sia agli affidamenti in **appalto** sia agli affidamenti in **concessione***”,

Per modalità di affidamento:

Affidamenti con gara

- *nel caso di **procedure aperte**, il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio*
- *nel caso di **procedure ristrette**, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data*

Affidamenti diretti / in house

- *ai CdS per i quali il **provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento** è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio*

Regole comuni:

-Si prevede **in ogni caso** l'applicabilità della delibera “*al **termine del periodo regolatorio** e, in ogni caso, **in occasione della revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF***”

-in ipotesi di procedure di affidamento **in avanzata fase di definizione**, “*l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, **sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione** di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)*”

-Una disciplina specifica è infine prevista per la **Misura 12** (in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile) che si applica “*alle imprese di TPL su strada affidatarie di CdS a partire dal 1 gennaio 2021 (successivamente prorogata), dandone conto con la pubblicazione del bilancio relativo al medesimo esercizio*”.

Ambito di applicazione - esclusioni

- Le Misure regolatorie **non si applicano**, invece, “*ai contratti di servizio per i quali non è prevista la pubblicazione del predetto avviso di pre-informazione, ai sensi dell’articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007*”:
 - *affidamento di emergenza (art. 5, par. 5 Reg. 1370);*
 - *affidamenti di modesta entità (minori di 50.000km/anno)*
- È rimessa alla facoltà dell’EA l’applicazione delle Misure anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri **per via navigabile interna e ai servizi di trasporto su impianti fissi** (funicolari, funivie) laddove tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.

La relazione di affidamento (Misura 2)

- **Una delle principali novità** introdotte dalla nuova delibera consiste nell'obbligo posto in capo all'EA di predisporre la c.d. **“Relazione di Affidamento”** (di seguito RdA) che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, **pubblicata sul sito web** istituzionale dell'EA e contestualmente **trasmessa all'Autorità** ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare **osservazioni entro 45 giorni** dal suo ricevimento.
- È facoltà dell'EA redigere la RdA congiuntamente alla relazione prevista ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto- legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i., predisponendo un unico documento (oggi, sostituita dalla Relazione ex art. 14 D.Lgs. 201/2022).

La relazione di affidamento

La relazione di affidamento ha ad oggetto:

- a) **gli esiti della procedura di consultazione** (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato¹);
- b) **i criteri adottati per definire il PEF simulato;**
- c) **le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo** (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni.

Se redatta unitamente alla Relazione illustrativa ex art. 34 (oggi art. 14 SPL) contiene anche le informazioni sulla scelta della modalità di affidamento, (compatibilità con il quadro normativo comunitario, caratteristiche tecniche ed economiche del servizio, anche con riferimento a tariffa, risorse impiegate, investimenti, aspetti qualitativi, risultati attesi, risultati eventuale gestione precedente), descrizione obblighi di servizio e criteri determinazione compensazione.

Fasi propedeutiche all'affidamento dei servizi – I beni strumentali

- “l’EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017” (misura 2) l’Autorità detta la disciplina dei beni strumentali, ricalcando sostanzialmente le misure già adottate nel 2015, in materia di definizioni di beni essenziali, indispensabili e commerciali ivi contenute (misure 3-4).
- L’unico aspetto innovativo si rinviene nell’obbligo degli enti affidanti di descrivere nella relazione ex art. 34 gli esiti della procedura di consultazione per l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili.
- Nell’indicare gli elementi di cui tener conto nella verifica di indispensabilità del materiale rotabile, viene meno il precedente riferimento ai tempi di avvio del servizio; si tratta di una modifica che va letta in combinato con la scelta innovativa di prevedere espressamente l’obbligo per l’ente affidante di “stabilire un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l’acquisizione da parte dell’IA, ove necessario, del materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio”, indicando altresì i fattori di cui tener conto per la sua individuazione. (misura 5)
- L’EA è tenuto ad imporre sui beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico un vincolo di destinazione. È previsto in ogni caso che “il gestore uscente o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell’IA dei beni acquistati interamente tramite finanziamento pubblico, configurandosi tale condizione quale vincolo di destinazione d’uso “implicito” per tutto il periodo di vita utile del bene”. (misura 6)
- La misura prevede che - qualora vi sia una previsione nel CdS vigente che consenta il mantenimento dei beni finanziati in capo al GU - in caso di mancato trasferimento all’IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo in conto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni.
- Anche le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell’IA, devono essere specificate nella RdA.

Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti – la matrice dei rischi

- L'Autorità espressamente disciplina gli obblighi di **contabilità regolatoria e di separazione contabile** per il trasporto pubblico locale, rinviando - per il settore ferroviario - a quanto già previsto con la delibera n. 120/2018 e prevedendo *ex novo* un'apposita disciplina anche per quello su strada.
- Ed infatti, l'IA è tenuta ad adottare gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, ed allocare, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.
- Nel dettaglio, gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e ciascuna modalità di trasporto esercita (che devono essere compilati ogni anno in riferimento all'esercizio precedente, utilizzando i format messi a disposizione dall'autorità) devono essere forniti **in maniera separata da:**
 - a) **altri CdS** per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
 - b) **altri servizi di interesse economico generale (SIEG)**;
 - c) **altre attività di tipo commerciale** non accessorio.
- Gli schemi, che devono essere redatti secondo i criteri di cui alla misura 12 (cui si rinvia), devono essere accompagnati da una relazione illustrativa dei contenuti, della metodologia e delle scelte di allocazione adottate.
- Gli schemi e la relazione devono essere **certificati da una società di revisione**, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, che attesti la conformità degli stessi ai criteri stabiliti dall'Autorità.

Segue: Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti – la matrice dei rischi

- indicazione da parte dell'Autorità **dei criteri di individuazione ed allocazione dei rischi.**
- La **misura 13** prevede infatti che, ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.
- In ipotesi di **concessione**, sulla base del modello di matrice di cui **all'Annesso 4** (che costituisce parte integrante della documentazione della procedura), l'EA definisce e **alloca i rischi tra ciascuna delle parti** contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.
- Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta di concerto con l'IA la congruità dei rischi allocati in capo alle parti contrattuali, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione.

Il PEF simulato (Misure 14 e 15)

- **DELIBERA ART 154/2019 – DEFINIZIONI LETT. X)**

- *Il Piano economico finanziario è il documento di programmazione della gestione che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere **definito dall'ente affidante (di seguito «PEF simulato»)** o **dall'operatore economico in sede di offerta (di seguito «PEF di gara»)**.*

- **LINEE GUIDA ANAC-RAGIONERIA GENERALE SUI CONTRATTI DI P.P.P. (ALL. 2)**

- *Piano Economico Finanziario (PEF): l'elaborato elettronico, contenente l'esplicitazione dettagliata dei presupposti e delle condizioni di base che determinano l'Equilibrio Economico Finanziario degli investimenti e della connessa Gestione dell'Opera per l'arco temporale di durata della Concessione, asseverato da [•], allegato al Contratto sub [indicare all. n. •], comprendente la relativa relazione illustrativa, nonché i successivi aggiornamenti e/o revisioni a seguito di modifiche al contratto o rinegoziazioni del PEF medesimo*

- **CODICE DEI CONTRATTI – ART. 2 DEFINIZIONI LETT. FFF)**

- *«**equilibrio economico e finanziario**», la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. Per convenienza economica si intende la capacità del progetto di creare valore nell'arco dell'efficacia del contratto e di generare un livello di redditività adeguato per il capitale investito; per sostenibilità finanziaria si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso del finanziamento*

La funzione del PEF simulato

Negli affidamenti diretti o «*in house*»

- il PEF simulato è finalizzato a determinare il **corrispettivo del contratto** di servizio da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.

Negli affidamenti con gara

- il PEF simulato è finalizzato a determinare il **corrispettivo a base d'asta**, verificare l'equilibrio economico-finanziario del contratto e consentire altresì il confronto con le offerte presentate da ciascun partecipante alla gara.

Modalità di predisposizione del PEF simulato

- Il Pef simulato deve essere predisposto dell'ente affidante sia in ipotesi di affidamento diretto ovvero in house, sia in ipotesi di gara e deve essere redatto secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 della delibera ART 154/20219.
- Il PEF simulato deve essere redatto secondo i criteri di cui alle **misure 14 e 15** delle delibera ART 154/2019 e deve specificare gli obiettivi che l'affidatario è tenuto a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del contratto.

PEFS in caso di gara (Misura 14)

- Da determinarsi per ogni lotto di gara
- Deve essere articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento
- Va redatto secondo gli schemi 1-3 e le indicazioni dell'annesso 5
- Va elaborato assumendo con riferimento i parametri di costo standard (DM 157/2018) per la determinazione della base d'asta
- Per i servizi ferroviari si tiene conto dei parametri di efficienza di cui alla delibera ART 120/2018
- La metodologia ed i criteri adottati sono descritti nella RdA

Il PEFS in caso di affidamento diretto/in house (Misura 15)

- Deve essere articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento
- Va redatto secondo gli schemi 1-3 e le indicazioni dell'annesso 5
- Va elaborato assumendo con riferimento i parametri di costo standard (DM 157/2018)
- Per i servizi ferroviari si tiene conto dei parametri di efficienza di cui alla delibera ART 120/2018
- Contiene la specificazione degli obiettivi che l'IA deve perseguire nel corso dell'affidamento, finalizzati ad un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione in corso di durata del contratto
- La metodologia ed i criteri adottati sono descritti nella RdA
- Il PEFS è allegato al contratto di servizio e ne costituisce parte integrante

Il PEF di gara (Misura 22)

- L'OE predispone il PEF, per ogni lotto, secondo le indicazioni dell'EA
- Se è previsto un piano di investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per misurare la sostenibilità finanziaria della proposta definendo le modalità per il loro calcolo
- Il PEF è corredato da una relazione illustrativa che descriva i dati di input del piano, delle ipotesi base della proposta e delle modalità di calcolo utilizzate
- Il PEF di gara è parte integrante del contratto ed è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ogni periodo regolatorio

Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti – gli obiettivi

- In conformità a quanto previsto dall'art. 48 del D.L. 50/2017, la **Misura 16** prevede, in un'ottica di miglioramento progressivo delle prestazioni contrattuali, **l'obbligo dell'EA di individuare e specificare gli obiettivi di efficienza ed efficacia che intende perseguire.**
- A tal fine, con la misura in oggetto viene individuato il processo metodologico che gli EA devono seguire, distinto a seconda delle modalità di affidamento (gara ovvero diretto/in house).
- In particolare, in ipotesi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al **set minimo** individuato **nell'Annesso 7**. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato. Nei casi di affidamenti di **servizi ferroviari** gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.
- Il mancato raggiungimento dei predetti obiettivi costituisce inadempimento contrattuale, per il quale l'EA definisce nel CdS le relative penali applicabili. L'EA definisce, altresì, un adeguato sistema di premialità da applicare in caso di raggiungimento di livelli prestazionali superiori a quelli fissati dai predetti obiettivi.

Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento

Alla misura 18 l'ART individua il **set informativo minimo da mettere a disposizione degli enti affidanti**, analogamente a quanto già disposto nel 2015.

Tuttavia la delibera n. 154 specifica che:

- gli obblighi informativi sussistono anche in caso di affidamento diretto e *in house*;
- in fase di preinformazione ex art. 7 del regolamento 1370/2007, l'EA è tenuto a pubblicare le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 1.

Si tratta, nel dettaglio, delle informazioni relative a:

- a) Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi** (Volume di produzione, espresso in bus*km/treni*km; Ore di servizio offerte al pubblico; Valore stimato dell'introito tariffario, se disponibile (IVA esclusa); Valore del corrispettivo a base d'asta (IVA esclusa); Specificazione di eventuali esoneri/agevolazioni tariffarie, se definiti)
- b) Diritti di esclusiva** (Presenti/Assenti)
- c) Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni** (Presenti/Assenti, Descrizione sintetica degli OSP previsti dal CdS (esercizio; personale di servizio; materiale rotabile; sistemi di monitoraggio/controllo; tariffe ed eventuali obblighi di integrazione tariffaria; qualità informazione e rendicontazione all'EA) e indicazione dell'eventuale quota parte del corrispettivo dedicato (compensazioni).
- d) Informazioni sul personale** (**Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili)** e eventuali ulteriori informazioni (se disponibili).

Segue: Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento

- **e) Obiettivi di efficacia ed efficienza** (**se previsti e disponibili** alla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, inclusa qualità e degli standard qualitativi minimi del servizio previsti dall'EA in coerenza con quanto disposto dall'Autorità in materia, con riguardo a: prestazioni di servizio (regolarità, puntualità, velocità commerciale, affidabilità), comunicazione e informazione all'utenza, accessibilità commerciale, - condizioni socio-ambientali e di sicurezza (riduzione dell'inquinamento, età dei rotabili, accessibilità a bordo e a terra, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza a bordo e a terra, comportamento del personale, trattamento di reclami), modalità e responsabilità di monitoraggio, indicatori, sistema di penali e premiante.
- **f) Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale** (a titolo esemplificativo: piano regionale dei trasporti; piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIIM); programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale; piano generale traffico urbano (PGTU); piano urbano di mobilità (PUM).
- **g) Informazioni sui beni strumentali** (**Modalità di subentro, se già previste alla data di pubblicazione** dell'avviso di pre-informazione, per il materiale rotabile; Modalità di subentro, se già previste alla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione, per gli altri beni strumentali)

Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare – I requisiti di partecipazione

In applicazione dell'art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. n. 50/2017 tra i requisiti di capacità finanziaria è richiesto il **possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta.**

La novità del nuovo atto regolatorio, rispetto a quello precedente, consiste nella specificazione dei criteri che l'EA deve adottare laddove intenda individuare requisiti ulteriori a quelli previsti per legge e della relativa motivazione. (misura 19)

È poi previsto che, nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede:

- a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;
- b) l'obbligo per l'EA, nell'ambito della documentazione di gara, di mettere a disposizione dei PG e dell'IA tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. data room) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;
- c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.

Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare – Trasferimento del personale – Misura 21

- Il nuovo atto regolatorio introduce una disciplina della **c.d. clausola sociale** certamente più dettagliata di quella di cui alla precedente misura 8 Del. 49/2015.
- L'EA deve prevedere nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del gestore uscente impiegato nello svolgimento del servizio da affidare, nel rispetto delle regole generali adottate dall'Autorità ai sensi dell'art. 48, comma 7, del d.l. 50/2017, come specificate nella misura 21.
- Elementi di peculiarità : a) **“assimilabilità” dei servizi rispetto al CdS vigente;**
b) **effettivo fabbisogno.**
- La mancata accettazione (espressa) della clausola sociale è **causa di esclusione dell'offerta** dalla procedura di gara.
- La disciplina della clausola sociale deve essere riportata nel Contratto di servizio, che specifica altresì i diritti e gli obblighi relativi al personale trasferito dal gestore uscente; a tale fine, la documentazione di gara e il CdS devono prevedere:
 - a) che l'inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto rileva come **causa di risoluzione del rapporto;**
 - b) apposite e congrue penali e clausole risolutive.

Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare – Nomina commissione di gara

- Nel riprendere sostanzialmente le disposizioni già previste dalla delibera 49/2015 in materia di nomina delle commissioni di gara, la **misura 24** ha apportato alcune modifiche, anche alla luce dell'innovato quadro legislativo.
- La disciplina regolatoria declina i criteri di nomina attraverso due principali parametri: individuazione dei requisiti dei commissari e condizioni che possono limitare o impedire il conferimento dell'incarico a un commissario.
- A tal riguardo, fermo il rispetto di quanto previsto dagli artt. 77 e 78 del D.Lgs. 50/2016, l'Autorità specifica **i requisiti di professionalità e competenza richiesti**, tra i quali rilevano esperienza non solo di ordine tecnico (in particolare, esperienza in pianificazione delle reti di trasporto e in programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL), ma **anche di natura economica, legati alla particolare procedura di valutazione del PEF**

Misure regolatorie relative alla fase di esecuzione del contratto

In sede di esecuzione l'EA esercita le seguenti attività:

A) Monitoraggio del servizio e relativa rendicontazione, da effettuare secondo le previsioni del Contratto di servizio (**Misura 25**).

A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:

1. la **tipologia di dati, informazioni e documenti** (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;

2. le **modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza**, anche ai sensi dell'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007);

3. **gli obblighi dell'affidatario relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio** (indagini di Customer Satisfaction), garantendo il coinvolgimento degli utenti e delle associazioni dei consumatori, nel rispetto di quanto disposto dalla “Carta della qualità dei servizi”, nei processi di rimodulazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.

segue: Misure regolatorie relative alla fase di esecuzione del contratto

B) Verifica dell'equilibrio economico, da effettuarsi per ciascun periodo regolatorio (Misura 26)

- In tale prospettiva, l'EA è tenuto a definire nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato **al termine di ciascun periodo regolatorio**, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5.
- Pur prevedendo che la misura in oggetto (misura 26) si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione, l'Autorità specifica che, al fine di garantire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo dell'appalto.

La revisione del contratto di servizio

La misura 28 dispone la necessità che l'EA specifichi nel contratto di servizio clausole chiare, precise ed inequivocabili in ordine alle circostanze idonee a dar luogo a modifiche contrattuali, senza alterare la natura del contratto.

- L'aspetto innovativo della misura, si rinviene nel fatto che l'Autorità espressamente **individua alcune cause di revisione**, prevedendo che il CdS specifichi le condizioni di revisione.
- In particolare, si configura come condizione di revisione contrattuale l'insorgere, decorso un biennio dall'entrata in vigore del nuovo schema regolatorio:
 - a) scostamento % tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato superiore a una specifica soglia;
 - b) modifica permanente del programma di esercizio superiore a una specifica soglia % rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;
 - c) adeguatezza delle prestazioni qualitative del servizio erogato alle esigenze dell'utenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.
- Non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF, nel rispetto delle soglie di riferimento previste nel CdS ai sensi del punto precedente.
- Si precisa da ultimo che, fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali.

RELAZIONE EX DELIBERA 154/2019 E PRASSI

Quali sono i punti maggiormente attenzionati nella prassi da ART in sede di esame della Relazione?

- Procedura di consultazione:** auspicio coinvolgimento delle Associazioni consumatori e partecipazione alla procedura;
- Clausole di flessibilità** nel contratto che consentano variazione di servizi in funzione della domanda;
- Attuazione investimenti e monitoraggio:** richiesta di previsione di specifici indici di monitoraggio in sede di rendicontazione e fissazione standard sufficientemente «sfidanti»;
- Rendicontazione:** richiesta dati frequentazioni e load factor;
- PEF:** evidenza criteri di stima per il recupero dei ricavi ante-Covid; definizione di criteri di revisione in caso di mancata disponibilità di risorse pubbliche per investimenti, indicazioni sul criterio di indicizzazione;
- Requisiti di partecipazione:** estensione periodo di riferimento per fatturato e servizi analoghi per tenere conto delle annualità COVID.

DELIBERE ART E LEGGE CONCORRENZA

Il rispetto delle Delibere ART assume maggiore rilevanza con l'approvazione della legge sulla concorrenza (L. 118/2022)

Art. 9 della L. concorrenza prevede:

- 1) Che le Regioni procedano annualmente all'attestazione per tutti gli affidamenti TPL :
 - a) dell'avvenuta pubblicazione dell'avviso di preinformazione, del bando di gara o dell'avvenuto affidamento con una delle modalità consentite dal Regolamento n. 1370
 - b) della conformità delle procedure di gara alle Misure di regolazione adottate da ART ai sensi dell'art. 37 della Legge istitutiva.
- 2) Che il MIT e l'ART verifichino le attestazioni regionali, approvando appositi regolamenti ognuno per le attività di propria competenza.
- 3) In caso di mancata conformità, sono previste le seguenti sanzioni:
 - Responsabilità dirigenziale/disciplinare dirigenti regionali;
 - Potere sostitutivo;
 - Taglio Fondo Nazionale Trasporti (art. 27, comma 2, lett. d).

DELIBERE ART E LEGGE CONCORRENZA

Con delibera 243/2022 ART ha adottato il Regolamento di propria competenza

L'ART verifica per ciascuna procedura di gara analizzata il rispetto delle proprie Delibere applicabili *ratione temporis* secondo i seguenti criteri:

- a) **sussistenza:** riscontro di tutti gli elementi previsti dagli atti di regolazione;
- b) **coerenza:** adeguatezza degli elementi rilevati rispetto agli obiettivi regolatori;
- c) **completezza:** esaustività degli elementi rilevati rispetto agli strumenti regolatori previsti

Per ogni gara l'ART rileva in base ai criteri, le «non conformità» di 1° , 2° o 3° grado. Per conseguire valutazione positiva non devono risultare non conformità di 1° grado e le altre devono essere tali da non compromettere obiettivi regolatori

DELIBERE ART E LEGGE CONCORRENZA



Regolamento
Attuazione art. 9, comma 3, legge 118/2022

ANNESSO 3 – Matrice di verifica della conformità

PROCEDURA DI GARA :

ANNO: _____

Nr.	Elementi di regolazione ¹	NCR			N.A. ²	Motivazione
		1	2	3		
1	Relazione dei Lotti					
1.1	economicità della configurazione dei lotti					
1.2	contendibilità della configurazione dei lotti					
1.3	valutazione di opzioni alternative di finanziamento degli OSP					
1.4	determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe					
1.5	analisi domanda effettiva, potenziale e debole					
1.6	interventi sull'offerta di servizi					
1.7	pubblicazione della Relazione dei Lotti ³					
2	Efficienza ⁴					
2.1	richiesta X_{eff} e parametri (KPI)					
2.2	principi e criteri di redazione del PEFS					
2.3	schemi di PEFS					
2.4	margini di utile ragionevole					
3	Relazione di Affidamento ⁵					
3.1	individuazione e classificazione dei beni strumentali					
3.2	beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico					
3.3	messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili e azioni dell'EA					
3.4	valore di subentro					
3.5	canoni di locazione					
3.6	(*) obiettivi di qualità del servizio					
3.7	trasferimento del personale					
3.8	(*) Piano di Accesso al Dato (PAD)					
3.9	schemi e criteri redazione PEFS ⁶					
3.10	margini di utile ragionevole ⁸					
3.11	requisiti partecipazione					
3.12	(*) pubblicazione della Relazione di Affidamento ⁹					
4	Documentazione di gara					
4.1	(*) bando - disciplinare - capitolato ⁷					
4.2	(*) obblighi di contabilità regolatoria					
4.3	(*) allocazione e matrice dei rischi					
4.4	(*) schemi di PEF					

Reader (64-bit)



Attuazione art. 9, comma 3, legge 118/2022

Nr.	Elementi di regolazione ¹	NCR			N.A. ²	Motivazione
		1	2	3		
4.7	criteri di aggiudicazione ³					
4.8	termini presentazione offerte					
4.9	criteri di nomina della commissione giudicatrice					
5	Schema di Contratto di Servizio					
5.1	contenuto minimo ⁴					
5.2	sistema penali ¹⁰					
5.3	sistema di monitoraggio					
5.4	(*) sistema di rendicontazione e PAD ¹¹					
5.5	verifica dell'equilibrio economico					
5.6	aggiornamento delle tariffe ¹²					
5.7	condizioni di revisione e modifiche contrattuali					
TOTALE						
ESITO VALUTAZIONE		Conforme/Non conforme				

NOTE all'Annesso 3

¹ Al momento della pubblicazione del presente regolamento gli elementi di regolazione elencati nella matrice di verifica della conformità derivano dai seguenti atti regolatori dell'Autorità adottati ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e pro tempore applicabili: delibera 49/2015 del 17 giugno 2015, delibera 48/2017 del 30 marzo 2017, delibera 120/2018 del 29 novembre 2018, delibera 154/2019 del 28 novembre 2019, e tutte le delibere richiamate nelle stesse e ad esse correlate.

² N.A. = elemento di regolazione non applicabile.

³ Verifica che terrà conto delle eventuali successive integrazioni anche alla luce dei correlati "parent" ex delibera 48/2017 e "osservazioni" ex delibera 154/2019 resi dall'Autorità.

⁴ Elemento di regolazione applicabile ai soli servizi per ferrovia (cfr. delibera 120/2018).

⁵ La predisposizione della RdA non è prevista dalla delibera 49/2015, tuttavia alcuni elementi di regolazione contenuti nella RdA sono disciplinati anche nella delibera 49/2015. Gli elementi di regolazione non applicabili sono contrassegnati da (*).

⁶ Per i servizi ferroviari, valutazione correlata anche all'ottemperanza delle osservazioni espresse ai sensi della delibera 120/2018 (vd. Sezione 2 della matrice). In caso di applicazione della delibera 49/2015, si fa riferimento al Prospetto 2 dell'Allegato A.

⁷ Verifica del documento rispetto ai contenuti della RdA, incluse eventuali successive integrazioni, anche alla luce delle "osservazioni" rese dall'Autorità ai sensi della Risoluzione 2, punto 2, della delibera 154/2019.

⁸ Per i servizi ferroviari, i criteri di aggiudicazione, relativamente alla qualità, dovranno essere non inferiori alle "condizioni minime di qualità" di cui alla delibera dell'Autorità n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera 16/2018).

⁹ Cfr. Annesso 2 dell'Allegato A alla delibera 154/2019 e Prospetto 5 dell'Allegato A alla delibera 49/2015.

¹⁰ In caso di servizi per ferrovia, cfr. delibera 16/2018.

¹¹ Verifica di coerenza rispetto al PAD previsto in RdA (vd. Sezione 3 della matrice).

¹² Valutazione correlata agli esiti delle verifiche relative alla delibera 48/2017 (vd. Sezione 1 della matrice).

(*) Elemento di regolazione non applicabile in caso di procedura di gara disciplinata dalla delibera 49/2015.

Grazie per l'attenzione...

