

Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015

Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

INDICE

Titolo I - Bando di gara.....	1
Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara	1
Misura 1 - Beni strumentali per l'effettuazione dei servizi.....	1
Misura 2 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali	1
Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili.....	2
Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali	3
Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore di subentro.....	3
Misura 6 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione	5
Misura 7 - Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile	5
Misura 8 - Trasferimento del personale.....	5
Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare.....	6
Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara	6
Misura 10 - Requisiti di partecipazione.....	6
Misura 11- Criteri di aggiudicazione	6
Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte	6
Misura 12 - Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante.....	6
Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti	7
Misura 14 - Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive	7
Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti.....	7
Misura 16 - Termine per la presentazione delle offerte	8
Titolo II - Schema delle convenzioni	8
Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale	8
Misura 17 - Contenuto minimo delle convenzioni.....	8
Misura 18 - Durata e proroga dei contratti di servizio.....	8
Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza	8
Misura 20 - Modifiche contrattuali	9
Titolo III – Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.....	10
Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse	10
Misura 21 - Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici	10
Glossario	11
Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione	12
Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato.....	17
Prospetto n. 3 - Tipologie di rischio	19
Prospetto n. 4 - Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento <i>in house</i> o diretto.....	20
Prospetto n. 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti	21

Titolo I - Bando di gara

Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara

Misura 1 - Beni strumentali per l'effettuazione dei servizi

1. In relazione all'oggetto della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e ad altre caratteristiche rilevanti del disegno o progetto di gara, gli enti affidanti individuano l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio ai fini della successiva pubblicazione nei documenti di gara.
2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti quattro categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali, per ciascuna delle quali sono fornite di seguito alcune esemplificazioni:
 - a) Reti, impianti e infrastrutture. Sono ricompresi i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata, le fermate attrezzate e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture e diversi da quelli di cui alla successiva lettera c). Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Per il settore del trasporto su gomma, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.
 - b) Materiale rotabile (o carrozzabile). Sono inclusi tutti i mezzi dotati di ruote di qualsiasi tipo per trasportare persone o cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto;
 - c) Altri beni mobili: sistemi *hardware*, *software* e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e della flotta (incluso i sistemi *Automatic Vehicle Monitoring: AVM*), il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionali ai servizi oggetto di gara.

Misura 2 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) non condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla loro piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l'affidamento e deve essere assicurato il subentro del nuovo operatore, secondo le modalità previste alla misura 3.
4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
5. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, da effettuare ai sensi del punto 2, si tiene conto anche:
 - a) delle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
 - b) dei livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
 - c) dei tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato;
 - d) della durata media della vita utile residua del parco rotabili.
6. L'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte degli enti affidanti e delle successive modalità di messa a disposizione tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere entro sessanta giorni o, comunque, in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara. Ove il contratto di servizio con il gestore uscente o atto normativo pertinente non preveda il trasferimento di beni, la consultazione può anche essere finalizzata da parte dell'ente affidante a verificare la disponibilità del gestore uscente a porre a disposizione i beni, sentiti gli altri potenziali concorrenti, sempre che ricorrano caratteri di indispensabilità dei beni. Ove il progetto di gara preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli urbanistici. Resta ferma la facoltà degli enti affidanti di estendere l'oggetto della consultazione a qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, oltre quelli indicati ai periodi precedenti, o ad altri aspetti del disegno o progetto di gara. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il gestore uscente e altri potenziali concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio.
7. La procedura di consultazione di cui al punto 6 non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'ente affidante deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.
8. Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l'illustrazione della procedura di consultazione seguita ai sensi della presente misura e dei suoi esiti, con particolare riferimento alle modalità con le quali è stata verificata la condizione di non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili.

Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili

1. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario o assicurano allo stesso l'accesso alle reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della misura 1, e in quanto essenziali, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi, allegati ai documenti di gara. Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 del decreto legislativo di recepimento approvato, in via definitiva, dal Consiglio dei Ministri in data 11 giugno 2015 e in corso di pubblicazione, gli enti affidanti stipulano un accordo quadro di cui all'articolo 23 del predetto decreto con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle

tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti. L'accordo quadro è allegato ai documenti di gara.

2. Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. L'aggiudicatario ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi in base al titolo di trasferimento utilizzato.
3. In caso di disponibilità, per effetto di atto normativo o previsione del contratto di servizio o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali o indispensabili in proprietà del gestore uscente, detti beni sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.
4. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il gestore uscente, è garantito il subentro del nuovo gestore, per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta della modalità di trasferimento a titolo di cessione o di locazione.
5. Gli enti affidanti definiscono nello schema di contratto di servizio allegato agli atti di gara la disciplina riguardante la messa a disposizione dei beni indispensabili, secondo i criteri di cui alla presente misura, anche tenendo conto degli esiti della consultazione pubblica di cui alla misura 2, punto 6. I beni strumentali all'effettuazione del servizio di trasporto acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio.
6. In virtù di un accordo negoziale o di previsione normativa o contrattuale, al gestore uscente può essere imposto l'obbligo di assicurare la disponibilità del materiale rotabile ferroviario a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale oggetto di offerta e strumentale all'effettuazione del servizio da parte dell'aggiudicatario, ove ritenuto necessario per assicurare il tempestivo avvio del servizio.

Misura 4 - Azioni in capo agli enti affidanti per favorire l'acquisizione o la messa a disposizione di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, nonché di impianti e aree attrezzate per interventi infrastrutturali

1. Compatibilmente ad esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono:
 - a) acquistare, anche attraverso i propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterli a disposizione dell'aggiudicatario;
 - b) fornire una garanzia per il finanziamento dell'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l'effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;
 - c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario in maniera da rendere sostenibile e bancabile il Piano economico-finanziario richiesto ai concorrenti, di cui alla misura 15.
2. Nei casi in cui sia possibile realizzare interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali al servizio oggetto di gara e che presentino costi sostenibili in relazione al Piano economico-finanziario simulato di cui alla misura 13, l'ente affidante mette a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.

Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore di subentro

1. Il valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del gestore da cedere all'eventuale nuovo aggiudicatario è individuato, ai fini della pubblicazione degli atti di gara, in base al valore di mercato secondo i criteri di cui alla presente misura.

2. Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni simili, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.
3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'aggiudicazione in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'aggiudicatario dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.
4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:
 - a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;
 - b) vita residua;
 - c) condizioni d'uso;
 - d) stato di conservazione;
 - e) attitudini prestazionali;
 - f) indicatori di affidabilità e di disponibilità.
6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel contratto di servizio comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.
7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante deve essere asseverata da un professionista iscritto al Ruolo dei Periti Assicurativi ex decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.
8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
9. In caso di beni destinatari di contributo pubblico, qualora quest'ultimo non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Se i beni finanziati non sono trasferiti al nuovo aggiudicatario, i gestori uscenti sono tenuti a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di finanziamento non ancora imputate.
10. Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, di cui alla misura 1, punto 1, lettera d), è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un

revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel contratto di servizio comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.

Misura 6 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'aggiudicatario di beni in locazione, i documenti di gara disciplinano i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.
2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della misura 5 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.

Misura 7 - Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile

1. Gli enti affidanti possono avvalersi, per l'individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, di stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile. Le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto.
2. Nella individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, l'ente affidante tiene conto dell'entità, specificità e complessità del materiale richiesto in sede di gara e, con particolare riferimento al settore ferroviario, dei tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale.

Misura 8 - Trasferimento del personale

1. documenti di gara disciplinano:
 - a) nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e contrattuali, in modo chiaro e dettagliato, le modalità e le condizioni giuridiche ed economiche del trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento;
 - b) le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori sul trattamento di fine rapporto maturato.
2. Ai fini di quanto previsto al punto 1, lettera a), fatta salva l'applicazione della disciplina sul trasferimento d'azienda o di ramo di essa, gli enti affidanti individuano il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del gestore uscente, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui alla misura 2, punto 6.
3. Per l'individuazione del personale da trasferire di cui al punto 2, gli enti affidanti tengono conto:
 - a) dell'allocazione del personale agli specifici centri di costo, indicata nella pertinente documentazione contabile relativa all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile¹;

¹ Di norma l'ultimo esercizio economico-finanziario approvato.

- b) degli esiti della consultazione, prevista nella misura 2, punto 6, sulla disciplina dei beni essenziali e indispensabili al servizio.

Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

1. Gli enti affidanti rendono noto, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1, costituenti il set informativo minimo per le procedure di gara.
2. È fatta salva la possibilità per l'ente affidante di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, anche nell'ambito della procedura di cui alla misura 2, punto 6, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi in merito agli aspetti qualitativi del servizio di trasporto pubblico che intende affidare. Tale consultazione deve essere svolta nel rispetto dei principi ribaditi nella misura 2, punto 7.

Misura 10 - Requisiti di partecipazione

1. Gli enti affidanti che intendono inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti illustrano, nell'ambito di un apposito allegato supplementare alla relazione di cui all'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.

Misura 11- Criteri di aggiudicazione

1. Gli enti affidanti, nella individuazione dei criteri di aggiudicazione, effettuata nel rispetto dei principi europei di trasparenza e di non discriminazione, tengono conto, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 422/1997, anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, (i) agli investimenti sul materiale rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale, (ii) al miglioramento della qualità del servizio erogato e all'utilizzo di appositi strumenti di rendicontazione, (iii) ad eventuali servizi aggiuntivi offerti, (iv) nonché a politiche tariffarie. Inoltre gli enti affidanti favoriscono anche (v) l'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria, (vi) l'applicazione di sistemi di *Intelligent Technology System*, ivi compresa l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica e di altre tecnologie innovative a bordo, e (vii) la previsione di misure a tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

Capo III - Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte

Misura 12 - Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante

1. Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997 e s.m.i. e predispongono un piano economico-finanziario, denominato PEF simulato.
2. Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con le modalità indicate nel Prospetto 2 e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.

3. Il PEF simulato è finalizzato a stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta, la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara e a definire la corretta allocazione dei rischi connessi all'oggetto di affidamento. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di indici di redditività positivi anche nel caso di subentro nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.
4. In sede di pubblicazione del bando di gara è reso noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dalla simulazione del piano economico-finanziario di cui alla presente misura, distinto per tipologia di servizio e nelle sue diverse componenti, nonché la ripartizione dei rischi tra l'ente affidante e il gestore adottata.

Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti

1. Per gli affidamenti *in house* o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici.

Misura 14 - Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, esclusi i casi di affidamento diretto con le modalità di cui all'articolo 5, paragrafi 4 e 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle *performance* aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché, nelle ipotesi di affidamento *in house* ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.
2. Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:
 - a) riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a *benchmark* di imprese efficienti e comparabili;
 - b) incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
 - c) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
 - d) miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
 - e) per i contratti *net cost*, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali in relazione ai fattori controllabili dal gestore;
 - f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni, fermo restando la non derogabilità delle norme e dei regolamenti nazionali e europei in materia di sicurezza dei trasporti.

Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti per il periodo di durata dell'affidamento. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento.
2. Il piano economico-finanziario può essere richiesto in caso facoltativo dagli enti affidanti qualora l'importo complessivo a base d'asta sia inferiore a dieci milioni di euro.
3. Il piano economico-finanziario viene redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza, e si può comporre dei seguenti documenti:
 - a) conto economico;
 - b) stato patrimoniale;
 - c) indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
4. In caso di affidamento plurimodale, ai soli fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel contratto di servizio allegato al bando di gara, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita.

5. Nei casi in cui i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario il piano economico-finanziario per gli affidamenti superiori al valore di cui al precedente punto 2 è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

Misura 16 - Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte non può essere inferiore a centodieci giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, da individuare in funzione della complessità del progetto di mobilità e della valutazione degli investimenti, ivi inclusa l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.
2. L'ente affidante può prevedere un termine inferiore nel caso di messa a disposizione dei beni immobili e del materiale rotabile indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale.

Titolo II - Schema delle convenzioni

Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17 - Contenuto minimo delle convenzioni

1. Lo schema di convenzione o contratto di servizio contiene gli elementi minimi, articolati anche su più allegati, indicati nel Prospetto 5.

Misura 18 - Durata e proroga dei contratti di servizio

1. La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.
2. L'ente affidante, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.
3. Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante, in alternativa alla adozione di provvedimenti di emergenza consistenti nell'aggiudicazione diretta di un nuovo contratto di servizio pubblico o nell'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici, individua un periodo di estensione della durata del contratto non superiore a due anni. A tal fine, nel disporre la proroga della durata del contratto di servizio, l'ente affidante rende conto delle circostanze che giustificano il ricorso al provvedimento di emergenza, fornendone evidenza nella relazione ex articolo 34, comma 20 del decreto legge del 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge del 17 dicembre 2012, n. 221.

Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza

1. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento, rispettivamente, delle tariffe dei servizi e dei corrispettivi o sussidi, applicando il metodo del *price-cap*, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, secondo le modalità indicate al punto 2.

2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo le seguenti formule:

(1)

$$T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

(2)

$$S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t)$$

Dove:

t = 1, 2, ..., n anni di applicazione del meccanismo di aggiornamento. Il parametro n assume valori pari a 3, 5 o 7 anni.

S_t = corrispettivo, sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t.

S_{t-1} = corrispettivo, sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t-1.

P = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di applicazione del meccanismo di aggiornamento.

Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno, in base al sistema di monitoraggio disciplinato nel contratto di servizio.

X_t = recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito dall'ente affidante al tempo t.

T_t = prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t.

3. Nella formula n. 1, di cui al punto 2, nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dal gestore. Tale parametro, ove considerato, dovrebbe essere formulato in maniera che ad un aumento della velocità commerciale, consegua una diminuzione del corrispettivo e, viceversa, nel caso il valore del parametro diminuisca. Alla formula potrebbe inoltre essere aggiunto un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore.
4. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento).

Misura 20 - Modifiche contrattuali

1. I documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale e l'equilibrio economico del contratto.
2. Ferma restando la diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, e tenendo conto di specifici fattori esogeni, la disciplina delle modifiche contrattuali di cui al punto 1 regola la revisione del piano economico-finanziario se presente nei documenti di gara ai sensi della misura 15, laddove necessaria al fine di mantenere l'equilibrio economico del contratto.
3. Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del contratto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.
4. I documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica non temporanea del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

Titolo III – Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21 - Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici

1. Gli enti affidanti adottano misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.
2. Le commissioni aggiudicatrici sono composte da un numero dispari di membri. La selezione dei componenti è rivolta a soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico locale. Successivamente alla nomina e alla costituzione della commissione aggiudicatrice, da effettuare dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle offerte, gli enti affidanti pubblicano nell'apposita sezione del sito internet dedicata alla gara i *curriculum* e la documentazione relativi ai titoli di studio ed alle qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima, richiesti in relazione alla gara e che devono essere posseduti da ciascuno di essi.
3. Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi da quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. Detti componenti sono individuati secondo criteri di rotazione predefiniti.
4. L'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici non può essere conferito a soggetti che:
 - a) rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti;
 - b) operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate;
 - c) prestano servizio, o abbiano prestato servizio nel precedente triennio, presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico;
 - d) abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara.
5. Per l'intera durata dell'affidamento, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice.
6. All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse di cui al punto 4.
7. Gli enti affidanti assicurano una effettiva applicazione dei criteri di cui alla presente misura, prevedendo, in particolare, idonee misure dissuasive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti aggiudicatari che violino il divieto di cui al punto 5, da disciplinare nell'ambito della convenzione, nonché l'esclusione dalle future gare.

Glossario

Ai fini dell'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto si utilizzano le seguenti definizioni:

Bacino o Lotto di gara: ambito geografico che ottimizza il numero di partecipanti ai fini della contendibilità della gara, garantendo l'efficienza e l'efficacia del servizio in relazione alla sussistenza di economie di scala, di densità e di complementarità o di ampiezza.

Bacino di programmazione: livello territoriale, di norma regionale, per l'esercizio delle funzioni di indirizzo, pianificazione, programmazione; costituisce il punto di riferimento della *governance* dei servizi.

Bacino di traffico o di mobilità ottimale: area risultante dall'insieme di più Comuni caratterizzato da una domanda di mobilità i cui i luoghi di origine-destinazione (O/D) sono prevalentemente all'interno dei confini dell'ambito stesso e che può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi per gli utenti.

Convenzione o Contratto di servizio: si intendono, indifferentemente, gli atti convenzionali e contrattuali di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'articolo 2, lettera i), del regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997.

Ente affidante (EA): Regione, ente locale o associazione di enti locali, agenzia della mobilità investita dei compiti di stazione appaltante. L'EA può non coincidere con il titolare del servizio. In questo caso, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, ecc.

Ente strumentale (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società (anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale) diversi dal gestore del servizio.

Portatore di interesse o stakeholder: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.

Valore di rimpiazzo: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.

Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione

Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007²

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Quantitativo e/o valore indicativo per tipologia di servizi	Bus*km/treni*km di servizio di trasporto pubblico di passeggeri e/o del valore stimato, tariffe + corrispettivi, IVA esclusa	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE - Sezione III: Informazioni di carattere giuridico, economico, finanziario e tecnico
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA esclusa, e delle compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA esclusa	
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: <ul style="list-style-type: none"> - 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) 	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE ³
Informazioni sui beni strumentali	- Modalità di subentro, se previste, per il materiale rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione);	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE ⁴
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili) e eventuali ulteriori informazioni (se disponibili)	Avviso pubblicato nel Supplemento alla GUCE - Sezione III: Informazioni di carattere giuridico, economico, finanziario e tecnico

² "Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.
Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5."

³ Da inserire, ad esempio, nella Sezione VI : Altre informazioni

⁴ Idem

Informazioni da fornire nel Bando di gara o nella Lettera di invito

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Corrispettivi e compensazioni	<p>Corrispettivo riconosciuto al precedente gestore ed a base d'asta per ciascuna tipologia di servizi oggetto di affidamento, distinto almeno nelle seguenti componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo ovvero finanziamenti pubblici a copertura degli oneri di investimento (se previsti) riconosciuti a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture ; corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie 	Bando di gara /lettera di invito
Struttura tariffaria	Menù tariffario corrente e di progetto, tra cui, tariffe agevolate ed esenzioni, modalità di riconoscimento delle agevolazioni; regole e procedure di <i>clearing</i> in caso di integrazione tariffaria.	Bando di gara /lettera di invito

Informazioni da fornire nel Disciplinare di gara e Data room (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	Modalità di accesso
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	<p>Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta.</p> <p>Dati descrittivi della domanda (es. popolazione residente e crescita negli anni, abitazioni, attività produttive, programmazione orari scuole e uffici, reddito pro-capite, valore aggiunto a livello territoriale e previsioni), con eventuale rinvio a studi e modelli di stima della domanda del territorio interessato con specificazione delle variabili esplicative utilizzate; Piani delle merci/logistica; dati su inquinamento ambientale.</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto (<i>open data</i>).</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito</p> <p>(rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante)</p>
Servizi	<p>Orario dei servizi programmati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i servizi su gomma, descrizione tabellare e geografica delle linee, percorsi, fermate, orari, cadenze; - per il servizio ferroviario, elenco tratte servite, cadenzamento, elenco treni e composizione (se non elemento di offerta). <p>Solo per i servizi su gomma: velocità commerciale per linea e/o sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) relativa all'ultimo anno.</p> <p>I <i>data base</i> dell'offerta devono essere omogenei a quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.</p>	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)

Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di trasferimento dei rotabili dal gestore <i>incumbent</i>)	Indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile (se ceduto o messo in disponibilità) e delle infrastrutture (non dipendenti da altri aspetti del progetto di mobilità) relativi agli ultimi 3 anni: es. nr guasti/10.000 km per linea. Settore trasporto per ferrovia: Standard di puntualità RFI - B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Indici della qualità erogata dei servizi (in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata secondo tipologie preordinate dall'ente affidante. Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto <i>net cost</i>)	Per ogni modalità di trasporto (dati riferiti agli ultimi 3 anni): flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, singola fermata, per linea/corsa/direttrice, giorno della settimana (festivo / feriale), stagione. Ove i dati non siano disponibili nel dettaglio indicato, il n. dei passeggeri rilevato o stimato va fornito almeno a livello di sub-bacini di mobilità nel caso del trasporto su gomma (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali. Se non disponibili i dati sul numero dei passeggeri, vanno forniti i dati sui ricavi tariffari o la quantità di titoli venduti per tipologia del titolo di viaggio (es. biglietto ordinario, abbonamento, ecc.) aggregati almeno a livello di sub-bacini di mobilità (es. urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovra-provinciali) e di linee ferroviarie principali per un periodo di tre anni. I dati possono essere forniti per un periodo più breve ove nell'intervallo degli ultimi 3 anni non vi siano state modifiche nella struttura tariffaria oppure non si siano verificati eventi di domanda eccezionali Precisare la metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per le eventuali stime; Basi di dati in formato rieditabile e aperto.	Bando di gara /lettera di invito Data room
Informazioni sulle reti	<u>Per il servizio di trasporto su strada</u> : grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate <u>Per il servizio di trasporto per ferrovia</u> : informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Regione ⁵ in merito a: pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)
Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	Caratteristiche fisiche e funzionali: <ul style="list-style-type: none"> - ubicazione; - dimensione; - capacità; 	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)

⁵I contenuti dell'AQ sono dettagliati all'interno del PIR (Prospetto Informativo della rete) predisposto annualmente dal GI e riguardano la capacità di rete ed i servizi correlati garantiti senza oneri aggiuntivi rispetto al pedaggio (utilizzo degli scambi e dei raccordi, il controllo e la regolazione della circolazione, l'uso del sistema di alimentazione, le informazioni necessarie per la gestione dei servizi, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/2003), e per la programmazione del servizio. In particolare, l'AQ contiene: la tipologia, il numero e le caratteristiche dei collegamenti (origine – destinazione), il numero delle tracce, le caratteristiche dei treni, il volume del servizio (treni*km), il prezzo (pedaggio), accesso ai sistemi informativi di controllo della circolazione (PICWEB). È previsto inoltre un allegato all'AQ che illustra il servizio programmato nel periodo di valenza dell'AQ, modificabile in funzione di mutate esigenze del trasporto, mediante aggiornamenti da prevedersi con scadenze di norma annuali.

Con la delibera n. 70/2014 dell'Autorità, che impone al GI di inserire nel PIR un nuovo schema di AQ per il TPL, l'AQ conterrà anche l'identificazione degli impianti necessari per lo svolgimento del servizio ferroviario ed, in particolare: localizzazione, loro caratteristiche e dotazioni esistenti e relativi piani di sviluppo, canoni per l'accesso agli impianti e per i singoli servizi offerti al loro interno.

	<ul style="list-style-type: none"> - agibilità; - attrezzature; - funzionalità; - messa a norma; - certificati di sicurezza e altre certificazioni; - relazione di stato; - manutenzioni effettuate; <p>Investimenti effettuati e modalità di finanziamento; Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti, incluse quelle per la manutenzione) dei contratti che si trasferiscono; Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).</p>	
<p>Materiale rotabile</p>	<p>Informazioni dettagliate sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc.) per consentire il servizio in situazione di viabilità particolare (sezioni stradali strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione; • quantità richieste per ciascuna tipologia; • dotazioni accessorie necessarie (pedane disabili, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • dettagli sui finanziamenti disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione dei costi. <p>Informazioni sul materiale rotabile oggetto di cessione o di messa in disponibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione) e quantità; • dotazioni accessorie presenti (pedane disabili, aria condizionata, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia; • prestazioni medie in base agli indicatori utilizzati dal gestore uscente che esprimono il livello di affidabilità/disponibilità del materiale rotabile, come il parametro MTBF (<i>Mean Time Between Failures</i>), laddove previsto e/o altri indicatori utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere; • costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio; • valore dell'eventuale finanziamento, data di <i>revamping</i> (eventuale) e valore di bilancio risultante; • contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing; • titolo di acquisizione; • entità dell'eventuale contributo pubblico (e fonte: UE, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale; • valore ammortizzato; • periodo di ammortamento residuo; • criteri di ammortamento utilizzati; • interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati. 	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)</p>

<p>Personale da trasferire al nuovo gestore</p>	<p>Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - n. matricola; - data di nascita; - anzianità contributiva; - data di assunzione; - sede di lavoro; - categoria di attività⁶; -livello professionale/area professionale; - figura professionale/qualifica; - eventuale inidoneità; - abilitazioni possedute; - parametro/posizione retributiva; - tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro); - tempo pieno/parziale (indicare percentuale); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico⁷: costo complessivo annuo. <p>Il suddetto elenco contiene anche una informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto aziendale di II livello (se esistente), oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Nel medesimo elenco debbono essere, altresì, indicati i seguenti dati: importo complessivo del TFR da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, e natura e relativa stima economica del contenzioso in essere (se trasferito) tra l'attuale gestore e dipendenti. Contratti integrativi aziendali (se vigenti); Accordi sottoscritti con le parti sociali sulle modalità di trasferimento del personale (se disponibili).</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e data room)</p>
---	---	--

⁶ Si fa riferimento alle seguenti categorie di attività definite in maniera uniforme a livello nazionale, quali quelle utilizzate dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL:

- personale di condotta e scorta, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto ferroviario regionale);
- personale di guida, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale amministrativo (per il trasporto esercito tramite veicoli automobilistici o filoviari su strada, tranviari, metropolitani e con funi).

⁷ I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario utile (di norma quello approvato).

Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato

Predisposizione del conto economico simulato

Fase 1

Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 1370/07. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale
- spese per l'energia
- oneri per le infrastrutture
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri
- costi fissi

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
- B7) per servizi
- B8) per godimento beni di terzi
- B9) per il personale
- B10) ammortamenti e canoni
- B12) accantonamenti per rischi
- B13) altri accantonamenti
- B14) oneri diversi di gestione

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS (*International Accounting Standards*) procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1, e precisamente:

- Materie prime sussidiarie e di consumo
- Costi del personale
- Altri Costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione)
- Ammortamenti
- Accantonamenti e svalutazioni

La voce di costo relativa all'imposta IRAP, se non già considerata nel calcolo dell'equa remunerazione del capitale, è da includere nei costi operativi.

Ciascuna delle suddette categorie di costo può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche contabili del settore o ai criteri contabili nazionali ed internazionali. In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. I costi vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza, con riferimento a un'impresa mediamente efficiente e in relazione agli investimenti da effettuare, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nel Documento di Economia e Finanza.

Per quanto riguarda i costi del personale, la stima è condotta applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL e dai contratti aziendali (se gli stessi vengono trasferiti) moltiplicati per il totale degli addetti previsti in relazione a specifiche ipotesi di produttività. Per i costi esterni, si fissano intervalli di valore corrispondenti a appropriati benchmark.

Per quanto riguarda gli ammortamenti, la stima deve essere basata in prevalenza sulla durata effettiva della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti, nel caso degli autobus assumendo a riferimento i criteri indicati nella norma UNI 11282/2008 e s.m.i.. Rispetto alla durata effettiva di vita

utile sono commisurati gli oneri di manutenzione. Il fabbisogno di tali beni, con particolare riferimento al materiale rotabile e ai beni strumentali eventualmente richiesti per l'effettuazione del servizio, è stimato sulla base del programma di esercizio oggetto di gara, tenendo conto degli orari dei servizi e delle massime uscite necessarie.

Se non già ricompresi nella remunerazione del capitale (come è il caso laddove si adotti una misura del costo del capitale che ponderi sia il costo del capitale di rischio che quello del capitale di terzi, come il parametro del "costo medio ponderato del capitale" o *Weighted Average Cost of Capital* - WACC), devono essere considerati gli oneri finanziari correlati sia all'acquisto di beni strumentali (fabbisogno finanziario), sia anche alle specifiche modalità di pagamento del corrispettivo (fabbisogno corrente).

Fase 2

Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.). Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati. Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP. Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui queste tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).

Fase 3

Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007]. A tale proposito l'ente affidante formula precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi con il gestore per tutta la durata dell'affidamento. Quanto più numerose sono le tipologie di rischio che gravano sull'ente affidante e maggiore la loro entità, tanto minore deve essere la remunerazione del capitale proprio riconosciuta al gestore. La misura dell'utile non deve essere necessariamente positiva o la stessa per tutti gli anni di durata dell'affidamento in considerazione della possibile diversa incidenza del rischio d'impresa nei vari anni, ma anche in virtù della gradualità dei processi di recupero di efficienza che le caratteristiche della gara consentono all'affidatario (oltre che in virtù del progetto industriale dello stesso).

La stima dei valori del conto economico deve essere compatibile con le ipotesi assunte per la predisposizione dello stato patrimoniale, distinto per fonti e impieghi e strutturato secondo il criterio un funzionale al fine di identificare le diverse aree gestionali.

Prospetto n. 3 - Tipologie di rischio

1. Variazioni costi operativi
2. Variazioni costo del personale di cui:
 - al CCNL di settore (che influisce sulle condizioni di lavoro e produttività, in materia di giorni di ferie, durata e nr. pause, orario di lavoro, al nastro continuo, etc.)
 - ai contratti aziendali
3. Variazioni costi dei carburanti
4. Variazioni elementi di ricavo
5. Variazioni costi finanziari:
 - Oneri finanziari
6. Modifiche Legislative incluse quelle relative al regime fiscale delle attività svolte
7. Modifiche Sistema Tariffario
8. Investimenti

Prospetto n. 4 - Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto

Metodologia per il calcolo delle compensazioni per OSP in caso di affidamento non competitivo

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale;
- spese per l'energia;
- oneri per le infrastrutture;
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;
- costi fissi.

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni;
- B11) variazione delle rimanenze;
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS (*International Accounting Standards*) procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1, e precisamente:

- Materie prime sussidiarie e di consumo;
- Costi del personale;
- Altri Costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione);
- Ammortamenti;
- Accantonamenti e svalutazioni.

Fase 2. I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ovvero di quei costi che, pur potendo comparire nel bilancio degli affidatari, non sono e non possono essere ricondotti funzionalmente alla fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Fase 3. Individuazione dei *driver* (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità in merito all'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b) del decreto legge n. 201/2011 ("criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate").

Fase 4. Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti.

Fase 5. Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi. (Prospetto 2 fase 2).

Fase 6. Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio.

Fase 7. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto "*dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica*" [Allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007]. Anche in questo caso, rileva formulare precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi tra gestore e ente affidante per tutta la durata dell'affidamento tenendo conto che l'affidamento *in house* si qualifica come un appalto, essendo i rischi tutti in capo al secondo per la specifica connotazione del "controllo analogo", mentre nell'affidamento diretto i rischi vanno considerati alla luce dell'assenza di un confronto competitivo.

Il risultato delle operazioni di cui sopra corrisponde all'effetto finanziario netto che deve essere compensato all'operatore.

Prospetto n. 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

- a) periodo di validità;
- b) caratteristiche dei servizi offerti e programma di esercizio (in allegato l'Orario dei servizi programmati);
- c) obblighi di servizio pubblico (OSP), con richiamo ai criteri di loro individuazione, e diritti di esclusiva⁸;
- d) standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento⁹;
- e) obblighi verso le persone a mobilità ridotta (comprensivo delle previsioni contenute nelle norme sui diritti dei passeggeri)¹⁰;
- f) modalità di coinvolgimento degli utenti nel monitoraggio e di ridefinizione degli standard e dei livelli di qualità¹¹;
- g) oggetto, forme, strumenti (ed eventuali organi) di controllo, monitoraggio e rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento¹²;
- h) carta della qualità del servizio (comprensiva delle procedure di reclamo, conciliazione e risoluzione delle controversie e degli indennizzi automatici agli utenti, degli obblighi informativi ed adeguate forme di garanzia nei confronti degli utenti)¹³;
- i) promozione di azioni di innovazione tecnologica finalizzate al miglioramento del servizio¹⁴ (come l'adozione di sistemi per la bigliettazione elettronica interoperabile¹⁵);
- j) struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale, disciplina dei canali di distribuzione;
- k) agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze¹⁶ (solo per contratti *net cost*);
- l) condizioni e modalità di ripartizione tariffaria (solo per contratti *net cost*) in presenza di bigliettazione interoperabile per più servizi integrati di TPL afferenti a diverse modalità di trasporto e/o differenti ambiti territoriali;
- m) modalità di contrasto ed obiettivo di recupero dell'evasione tariffaria;
- n) altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti *net cost*)¹⁷;
- o) corrispettivi a copertura delle prestazioni affidate e a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e modalità di determinazione e adeguamento conseguenti al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) e a modifiche della struttura tariffaria¹⁸, nonché modalità di pagamento e tutele in caso di ritardato pagamento¹⁹;
- p) programma degli investimenti (contribuzione pubblica, piano ammortamento, condizioni di riscatto);
- q) piano economico-finanziario (PEF) (allegato), se previsto negli atti di gara;
- r) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati²⁰;
- s) modalità di sub affidamento (ove previsto);
- t) obbligo di manutenzione del materiale rotabile e degli impianti;
- u) disciplina dei beni essenziali e dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (in allegato, gli atti di cui alla

⁸Fermo restando la non considerazione dei contratti di servizio dei servizi di trasporto non soggetti a un regime di esclusiva.

⁹Gli standard quali-quantitativi dei servizi, sia generali che specifici, contenuti nelle Carte della qualità dei servizi coprono almeno tutte i fattori/criteri di qualità indicati nella Carta della mobilità (di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816 così come determinati nella convenzione/contratto di servizio.

¹⁰ Si fa riferimento in particolare ai regolamenti europei relativi ai diritti e agli obblighi dei passeggeri per le varie modalità di trasporto e ai relativi decreti legislativi recanti le discipline sanzionatorie per le violazioni.

¹¹ Si richiama in proposito l'articolo 2, comma 461, della legge n. 244/2007.

¹² Vedi nota precedente.

¹³ Vedi nota precedente.

¹⁴ Ad esempio, per il monitoraggio dell'erogazione del servizio, per la verifica della domanda di mobilità e l'ottimizzazione dell'offerta, per la lotta all'evasione tariffaria, per il miglioramento dell'informazione all'utenza, per il miglioramento dei canali di distribuzione, ecc.

¹⁵ Cfr. l'articolo 8 "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto", comma 1, del decreto legislativo n. 179/2012.

¹⁶ Con indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore.

¹⁷ Qualsiasi altro ricavo generato dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, come ad esempio i ricavi connessi all'attività di biglietteria o alla vendita di cibo o bevande.

¹⁸ Secondo le indicazioni presenti nella misura n. 19.

¹⁹ I corrispettivi vanno suddivisi nelle varie componenti come previste nella base d'asta per ciascuna tipologia di servizio oggetto di affidamento (vedi in proposito quanto riportato nel Prospetto n.1). La suddetta suddivisione del corrispettivo vale anche per i contratti affidati con modalità *in house* e diretta.

²⁰ Per le regioni a statuto ordinario i meccanismi d'incentivazione dell'efficienza tengono conto almeno dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

- misura 3, punto 1 ed, in particolare, per i servizi ferroviari l'Accordo Quadro di cui all'articolo 23 del decreto legislativo di recepimento della direttiva Recast²¹), eventuali canoni di locazione, eventuali valori di subentro;
- v) modalità di gestione delle emergenze²² (comprendente sia modalità di informazione all'utenza che modalità di gestione dell'evento);
 - w) disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga;
 - x) condizioni e modalità per la modifica del contratto e della revisione del PEF²³;
 - y) condizioni e modalità per la risoluzione del contratto;
 - z) modalità di risoluzione delle controversie tra gestore ed ente affidante;
 - aa) obblighi del gestore al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del contratto, ivi inclusa la eventuale previsione in merito all'acquisto da parte dell'ente affidante del materiale rotabile in uso all'aggiudicatario a valore di mercato;
 - bb) garanzie definitive²⁴;
 - cc) sanzioni amministrative (ove previste) e rimedi di carattere civilistico, ivi incluse eventuali clausole penali, in caso di mancata osservanza di clausole contrattuali da parte del gestore o dell'ente affidante; sanzioni amministrative nei confronti del gestore che violi il divieto di conferire, dopo l'aggiudicazione e per l'intera durata del contratto, funzioni o incarichi ai componenti della commissione aggiudicatrice;
 - dd) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
 - ee) ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità della convenzione.

²¹ Vedi misura n. 3, punto 1.

²² Si tratta di eventi straordinari per forza maggiore e calamità naturali che determinano temporanee interruzioni, sospensioni o riduzioni del servizio da parte del gestore.

²³ Vedi misura n.20.

²⁴ Cauzione prestata dal gestore a garanzia degli obblighi contrattuali e coperture assicurative previste dalla normativa vigente, che garantiscano comunque il risarcimento degli eventuali danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.