

**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) 1370/2007 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 e la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara. 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), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.
2. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito il calcolo delle compensazioni è effettuato separatamente per ciascuna modalità e per ogni ambito.

**Misura 14****(Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)**

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, previsti dalla vigente normativa, 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 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;
  - f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni.

#### Misura 15

##### (Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione, obbligatoria o facoltativa, da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario, contenente la proiezione per il periodo di durata dell'affidamento dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, coerente con le assunzioni delle diverse tipologie di rischio. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento. Qualora il bando preveda la titolarità dei beni indispensabili per l'erogazione del servizio, il piano economico-finanziario indica, nella pertinente voce di bilancio, anche gli oneri per la loro acquisizione.
2. Il piano economico-finanziario, redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, si compone dei seguenti documenti:
  - a) il conto economico;
  - b) lo stato patrimoniale;
  - c) gli indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
3. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita e per ogni ambito.
4. Il piano economico-finanziario 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.

**Misura 16****(Termine per la presentazione delle offerte)**

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di ricevimento 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 inclusi l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.

**Titolo II****SCHEMA DELLE CONVENZIONI****Capo I****Criteria 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 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 individua un periodo circoscritto di estensione della durata del contratto, nel rispetto delle condizioni e dei termini di durata fissati dalle norme di riferimento.
4. La proroga può essere altresì disposta come soluzione per promuovere investimenti da parte del gestore del servizio o per stimolare il raggiungimento di determinati livelli di qualità dei servizi individuati previamente nel contratto di servizio. L'estensione del periodo

di validità del contratto di servizio è subordinata a una verifica del raggiungimento di predefiniti obiettivi di *performance* finanziaria, operativa e qualitativa che il gestore del servizio assicura in un determinato periodo intermedio dell'affidamento. In tali casi la proroga, se prevista dal contratto di servizio, non può portare ad una durata dell'affidamento superiore alla durata massima consentita dalle norma di riferimento, fatti salvi i casi di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

### Misura 19

#### (Criteri di aggiornamento delle tariffe 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, applicando il metodo del *price-cap*, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, secondo le modalità indicate al punto 2.
2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo la seguente formula:

$$(1) S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t - \alpha(V_{t-1} - V_t)/V_{t-1})$$

$$(2) T_t = T_{t-1} * [1 + P_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

Dove:

t = 1° anno di regolazione contrattuale

$S_t$  = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t

$S_{t-1}$  = 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 validità del vincolo.

$X_t$  = 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.

$Q_t$  = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

$Q_t$  = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

$V_t$  = velocità commerciale al tempo t da rilevare secondo metodologie oggettive e definita come rapporto tra vetture-km o treni-km offerti al pubblico secondo un algoritmo prestabilito.

$0 \leq \alpha < 1$  = coefficiente di ponderazione della variazione della velocità commerciale dal tempo ( $t-1$ ) al tempo t.

Il parametro  $V_v$ , da considerare dagli enti affidanti come nella formula di cui sopra, anche in relazione alla sua capacità di riflettere esclusivamente le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità dell'ente competente e non influenzabili dal gestore, comporta che, laddove la velocità commerciale aumenti, il corrispettivo debba diminuire e, viceversa, nel caso il parametro diminuisca. Infatti, nel caso di incremento della velocità commerciale, il gestore beneficia di un vantaggio dovuto ai minori costi gestionali correlati alla velocità commerciale (come, ad esempio, il costo dei carburanti, il tempo di guida o l'usura dei mezzi), compensato dalla riduzione del corrispettivo, mentre in caso di riduzione, i maggiori costi che il gestore dovrà sostenere sono compensati da un aumento del corrispettivo.

Il parametro della velocità commerciale può essere preceduto, come nella formula di cui sopra, da un coefficiente, con valore compreso tra zero e uno, volto a stimare la quota della variazione del parametro che è correlata direttamente al peso dei costi variabili sui costi totali del gestore.

Alla formula relativa all'aggiornamento del sussidio può essere inoltre aggiunto un addendo relativo agli investimenti qualora previsti nel periodo di affidamento e un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore (come, ad esempio, i costi di assicurazione in quanto legati a tariffe fissate unilateralmente dal fornitore). In quest'ultimo caso, il riconoscimento di tali costi deve essere motivato adeguatamente e deve essere coerente con le ipotesi esplicitate di ripartizione dei rischi commerciali, operativi e finanziari assunti a base della predisposizione del PEF da parte dell'ente affidante di cui alla misura 12.

3. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati.

#### 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 del contratto.
2. La disciplina delle modifiche contrattuali, in particolare, tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, prevedendo, laddove necessario, una corrispondente revisione del piano economico-finanziario.
3. Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o 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 riprogrammazione non temporanea del servizio, 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. La selezione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici 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 gestione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel controllo e monitoraggio degli stessi e nella relativa pianificazione delle reti di trasporto. Gli enti affidanti pubblicano, tra gli atti di gara, i *curriculum* e la documentazione relativi ai titoli di studio e alle specifiche qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti delle commissioni aggiudicatrici, richiesti in relazione alla gara.
3. Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra i dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi rispetto a quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di specifiche competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. I predetti 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:

1. La *"condivisibilità"* di un bene si riferisce alla possibilità tecnica, organizzativa e commerciale che più operatori utilizzino contestualmente (contemporaneamente o cumulativamente) il bene. La *condivisibilità* può essere *tecnica*, se la fruizione del bene da parte di più soggetti non diminuisce la quantità disponibile per ciascuno in virtù di caratteristiche tecniche, operative o organizzative del bene (assenza di rivalità), se non in condizioni di congestione; (b) la *condivisibilità* può essere *economica* o commerciale se la fruizione del bene da parte di più soggetti non ne diminuisce i guadagni attesi ovvero non ne limita le possibilità di sfruttamento commerciale (profittabilità).
2. La *"non condivisibilità"* di un bene si riferisce ai casi in cui non si verificano le condizioni di cui al punto 1.
3. La *"non sostituibilità"* o *"essenzialità"* di un bene è la situazione in cui lo stesso è: (a) necessario allo svolgimento del servizio e (b) non intercambiabile agevolmente, realmente o potenzialmente, con altri beni per l'effettuazione dello stesso servizio; il grado di sostituibilità del bene va dimostrato con riferimento a caratteri fisici, localizzativi, logistici, tecnici e commerciali rispetto ai quali il mercato non offra alternative equivalenti.
4. La *"non duplicabilità"* di un bene, da valutare dopo aver verificato il requisito di essenzialità, è la condizione di non replicabilità a costi efficienti ovvero a costi *"socialmente sostenibili"*, di cui al parere AGCM<sup>1</sup>; affinché un bene sia considerato non duplicabile, non devono esistere alternative valide da un punto di vista tecnico-funzionale sostenibili economicamente da un operatore efficiente (o "rappresentativo") diverso dal proprietario sia in quanto, per il volume di produzione del servizio oggetto di gara, sussistano condizioni di *sub-additività dei costi*, sia in quanto i costi o i tempi di duplicazione per un'impresa rappresentativa non sono sostenibili per operare in condizioni di efficienza, anche considerando i costi ambientali della possibile duplicazione.
5. La condizione di *sub-additività dei costi* è verificata quando i costi sostenuti da una sola impresa nel produrre l'intera quantità domandata sono inferiori a quelli che sosterebbero due o più imprese contemporaneamente presenti sul mercato.
6. La *"dominanza"* è la condizione soggettiva di effettivo controllo su un bene, misurata ad esempio attraverso la quota di mercato, riferita sia ai mercati in cui l'impresa titolare del bene è attiva, sia al mercato del bene interessato. In caso di affidamenti in esclusiva, la dominanza su tali mercati, atteso il carattere non duplicabile del bene, è sempre verificata.
7. Per *"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.

<sup>1</sup>Segnalazione AS262 - Reperimento del materiale rotabile ferroviario necessario per l'espletamento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi ferroviari di competenza regionale, Boll. AGCM n. 26/2003.

**Prospetto n.1**

**Pre-informazione<sup>2</sup> : Avviso pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea**

Informazione	Descrizione	Titolarità (E=Ente affidante, G=gestore)	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 inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
Diritti di esclusiva	Presenti/Assenti	E	Avviso pubblicato su GUCE
Obblighi di servizio pubblico ed eventuale quantificazione delle compensazioni	Presenti/Assenti; valore dei corrispettivi, IVA inclusa, e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA inclusa	E	Avviso pubblicato su GUCE
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"> <li>- piano regionale dei trasporti;</li> <li>- Piani regionali integrati della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti (PRIM);</li> <li>- programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;</li> <li>- piano generale traffico urbano (PGTU);</li> <li>- piano urbano di mobilità (PUM)</li> </ul>	E; generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'ente affidante	Avviso pubblicato su GUCE
	- Modalità di subentro, se previste, per il materiale		

<sup>2</sup>Regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 7, paragrafo 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."

Informazioni sui beni strumentali	rotabile; - Modalità di subentro, se previste, per gli altri beni strumentali (depositi, rimesse, centri di manutenzione);	E	Avviso pubblicato su GUCE
Informazioni sul personale	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili)	E	Avviso pubblicato su GUCE

## Bando di gara/lettera di invito

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Corrispettivi e compensazioni	<p>Corrispettivo storico 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"> <li>• compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico;</li> <li>• corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili;</li> <li>• corrispettivo a copertura degli oneri di investimento (se previsti);</li> <li>• 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;</li> <li>• corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli qualitativi del servizio;</li> <li>• corrispettivo a copertura degli eventuali investimenti (es. rinnovo flotta) previsti ovvero finanziamenti pubblici riconosciuti.</li> </ul>	E	Bando di gara /lettera di invito
Struttura tariffaria	Menù tariffario storico 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.	E	Bando di gara /lettera di invito
Costi di esercizio	In caso di trasferimento del personale: costo unitario del lavoro (valori corrispondenti a quelli evidenziati nel bilancio del gestore uscente).	G	Bando di gara /lettera di invito (dati di bilancio)

## Disciplinare di gara e Data room (oltre alle informazioni di cui sopra)

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	Descrizione rete viaria, zonizzazioni territoriali, descrizione e grafo della rete ciclo-pedonale, sistema della sosta; 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; Basi di dati in formato rieditabile e aperto ( <i>open data</i> ).	E	Bando di gara /lettera di invito Rinvio ai documenti generalmente disponibili al pubblico sul sito istituzionale dell'Ente affidante
Servizi	Orario dei servizi programmati: 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); Velocità commerciale per linea e/o apposite partizioni omogenee di rete (ultimo anno) (servizio su gomma); I <i>data base</i> dell'offerta devono essere omogenei con quelli utilizzati per le informazioni fornite al pubblico.	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di	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:	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)

trasferimento dei rotabili dal gestore <i>incumbent</i> )	Standard di puntualità RFI - B per linea e corsa; cause attribuibili alla rete; consuntivo degli ultimi 3 anni.		
Indici della qualità erogata e percepita dei servizi (informazioni da fornire solo in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	<p>Monitoraggi degli indicatori di qualità erogata e percepita negli ultimi 3 anni: valori attesi e consuntivati;</p> <p>Risultati delle indagini di qualità percepita (ICS) degli ultimi 3 anni: valori rilevati degli indicatori semplici o ponderati utilizzati; modello di CS utilizzato;</p> <p>Elenco dei reclami degli utenti pervenuti negli ultimi 3 anni suddivisi per disservizi riferiti al servizio erogato, ai mezzi, al personale o alle infrastrutture (biglietterie, depositi, stazioni, fermate, ecc.);</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto.</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara)
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto <i>net cost</i> )	<p>Per ogni modalità di trasporto (dati riferiti agli ultimi 3 anni): flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, singola fermata, per linea/corsa/direttrice e/o unità funzionale di rete, giorno della settimana (festivo / feriale), stagione;</p> <p>Se non disponibili tutti i dati nel dettaglio di cui sopra, il numero 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 e adduttrici);</p> <p>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</p>	E	Bando di gara /lettera di invito Data room

	<p>principali e adduttrici per un periodo di tre anni*;</p> <p>Precisare la metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per le eventuali stime;</p> <p>Basi di dati in formato rieditabile e aperto.</p> <p>* 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</p>		
Ricavi tariffari e stima evasione	<p>- Ricavi tariffari negli ultimi tre anni* distinti tra ricavi "integrati" e "non integrati" almeno a livello di sub-bacini (urbani capoluoghi, extraurbani di provincia nel caso di lotti sovraprovinciali) e per linee ferroviarie principali e adduttrici;</p> <p>- Tasso di evasione a livello di bacino di gara e metodologie di stima negli ultimi tre anni*.</p> <p>* 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.</p>	E/ G	Bando di gara /lettera di invito Data room
Informazioni sulle reti	<p><u>per il servizio di trasporto su strada:</u> grafo, ubicazione e caratteristiche di dettaglio delle fermate</p> <p><u>per il servizio di trasporto per ferrovia:</u> informazioni contenute nell'Accordo quadro tra GI e Regione<sup>3</sup> in merito a:</p>	E	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data

<sup>3</sup> I 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. 388/2003), 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.

	pedaggi, stazioni: biglietterie e spazi commerciali.		room)
Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	<p>Caratteristiche fisiche e funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ubicazione;</li> <li>- dimensione;</li> <li>- capacità;</li> <li>- agibilità;</li> <li>- attrezzature;</li> <li>- funzionalità;</li> <li>- messa a norma;</li> <li>- certificati di sicurezza e altre certificazioni;</li> <li>- relazione di stato;</li> <li>- manutenzioni effettuate;</li> </ul> <p>Investimenti effettuati e modalità di finanziamento;</p> <p>Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere, obbligazioni pendenti, incluse quelle per la manutenzione):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prospetto dei costi e dei canoni relativi a tutti i contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing in essere;</li> <li>- copia dei contratti attivi e passivi in essere, qualora trasferiti;</li> <li>- periodicità delle operazioni di manutenzione ordinaria;</li> </ul> <p>Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro (per immobili di proprietà pubblica).</p>	E, G	Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)
	<p>Informazioni dettagliate sul materiale rotabile richiesto per l'esercizio del servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>		

Con la delibera n. 70/2014 dell'Autorità, che impone al CI 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.

25

<p>Materiale ferroviario, gomma e superficie</p>	<p>strette, necessità di bassi raggi di curvatura), tensione di alimentazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quantità richieste per ciascuna tipologia;</li> <li>• dotazioni accessorie necessarie (pedane disabili, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia;</li> <li>• dettagli sui finanziamenti disponibili: entità, modalità di erogazione, vincoli, allocazione dei costi.</li> </ul> <p>Informazioni sul materiale rotabile oggetto di cessione o di messa in disponibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tipologia dei veicoli (modelli euro, carrozzeria, alimentazione) e quantità;</li> <li>• dotazioni accessorie presenti (pedane disabili, aria condizionata, sistemi conteggio passeggeri, sistemi AVM) per ciascuna tipologia;</li> <li>• prestazioni medie: parametri che caratterizzano la System availability: MTBF (Mean Time Between Failures), MTTR (Mean Time To Repair), MTTR (Mean Time To Restore);</li> <li>• costo di acquisto, anno di acquisto e di entrata in esercizio;</li> <li>• valore dell'eventuale finanziamento, data di <i>revamping</i> (eventuale) e valore di bilancio risultante;</li> <li>• contratti di acquisto e di manutenzione, finanziamento, affitto e leasing;</li> <li>• titolo di acquisizione;</li> <li>• entità dell'eventuale contributo pubblico (e fonte: Unione Europea, Stato, Regione, Enti locali) e quota sul totale;</li> <li>• valore ammortizzato;</li> <li>• periodo di ammortamento residuo;</li> <li>• criteri di ammortamento utilizzati;</li> <li>• interventi di manutenzione ordinaria, ciclica e straordinaria effettuati.</li> </ul>	<p>E, G</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e Data room)</p>
--	--	-----------------	--