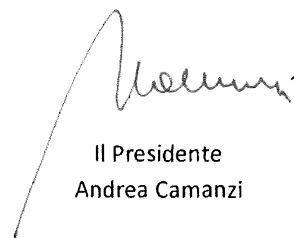


Tutto ciò premesso e considerato, l'Autorità

DELIBERA

1. E' avviato il procedimento di verifica della conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali, approvati con Delibera n. 64/2014, per l'Aeroporto "Costa Smeralda" di Olbia, sulla base della proposta di revisione dei Diritti per il periodo 2015/2018 presentata dal Gestore aeroportuale "Geasar S.p.A." (GEASAR), con avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali prevista da parte del Gestore in data 21 maggio 2015.
2. E' nominato Responsabile del procedimento il Dott. Ing. Roberto Piazza, Direttore dell'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità.
3. E' possibile prendere visione degli atti del procedimento presso l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità, i cui recapiti sono: Via Nizza 230 Torino, CAP 10126, posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono: 011 19212 500.
4. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato, fatti salvi gli esiti della consultazione fra Gestore aeroportuale ed Utenti dell'aeroporto, in 120 giorni a partire dalla data di pubblicazione della presente delibera.
5. Della data di avvio della consultazione fra Gestore Aeroportuale ed Utenti dell'Aeroporto è data immediata comunicazione sul portale web dell'Autorità.

Torino, 21 maggio 2015



Il Presidente
Andrea Camanzi

Delibera n. 49/2015

Misure regolatorie 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 e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento

L'AUTORITA' nella sua riunione del 17 giugno 2015;

VISTO il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;

VISTA la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 marzo 2014;

VISTA la legge 14 novembre 1995, n. 481 recante "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità" (di seguito "legge n. 481/95");

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. ;

VISTO l'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i. (di seguito: "decreto-legge n. 201/2011") che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481/95, l'Autorità di regolazione dei trasporti, (di seguito: "Autorità") e in particolare:

- il comma 2, lettera a), in base al quale l'Autorità *"provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali (...) nonché, in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti"*;
- il comma 2, lettere b) e c), in base al quale l'Autorità provvede a *"definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei*

pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori"; nonché "a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)";

- il comma 2, lettera f), in base al quale l'Autorità provvede a *"definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare nonché a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché, in relazione al trasporto ferroviario regionale, di verificare che nei relativi bandi di gara non sussistono condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile, già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti"*;
- il comma 3, lettera a), in base al quale l'Autorità *"può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici"*;
- il comma 4, riguardante il riparto di competenze, nonché il coordinamento delle rispettive funzioni, tra l'Autorità e le Amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché le Autorità amministrative indipendenti, nei settori interessati dall'attività di regolazione dell'Autorità medesima;

VISTO l'articolo 37, comma 1, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, (di seguito: "decreto-legge n. 1/2012") il quale attribuisce all'Autorità il compito di *"definire, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento"*;

VISTA la sentenza della Corte Costituzionale dell'11 marzo 2013, n. 41;

VISTO il "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse" approvato con delibera del 16 gennaio 2014, n. 5;

VISTO il Protocollo d'intesa stipulato tra l'Autorità e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato in data 6 giugno 2014;

- VISTO** il Protocollo d'intesa stipulato tra l'Autorità e l'Autorità nazionale anticorruzione in data 20 novembre 2014;
- VISTA** la delibera n. 46 del 19 giugno 2014 con la quale è stato avviato il procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, ponendo in consultazione il relativo documento (di seguito: delibera n. 46/2014);
- VISTA** la delibera n. 26 del 12 marzo 2015 con la quale, anche in relazione a quanto emerso dall'analisi dei contributi pervenuti in occasione della consultazione sul menzionato documento, è stato predisposto uno schema di atto di regolazione recante 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, sottoposto a consultazione;
- CONSIDERATE** le osservazioni formulate sul citato schema di atto di regolazione da imprese e loro associazioni rappresentative, associazioni di consumatori, organizzazioni sindacali, istituzioni pubbliche e organismi associativi delle medesime tra cui, in particolare, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani, diffusamente illustrate nell'Allegato B alla presente delibera unitamente alle pertinenti valutazioni;
- CONSIDERATI** i pareri resi, nell'ambito dei Protocolli di cui ai precedenti alinea, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato e dall'Autorità nazionale anticorruzione, con note pervenute, rispettivamente, in data 4 maggio 2015, prot. ART 2008/2015, e 7 maggio 2015, prot. ART 2091/2015;
- CONSIDERATO** che dall'analisi dei contributi acquisiti emerge l'opportunità di modificare e precisare alcune parti dello schema di atto di regolazione posto in consultazione;
- CONSIDERATO** che alcune misure di regolazione trovano applicazione pure ai contratti di servizio affidati con modalità diverse dalla gara nonché a quelli sottoposti a revisione;
- CONSIDERATA** l'opportunità di verificare l'impatto delle misure regolatorie sul settore di riferimento dopo un periodo di osservazione di 36 mesi tramite l'attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione;
- RITENUTO** a conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 46/2014, di approvare gli Allegati A e B alla presente delibera, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale, recanti, rispettivamente, le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto

pubblico locale passeggeri e dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e il documento che ne illustra i contenuti unitamente agli esiti dell'attività procedimentale condotta;

CONSIDERATI altresì gli elementi acquisiti nel corso della predetta attività istruttoria concernenti la tematica della definizione degli ambiti di servizio pubblico e il dimensionamento dei lotti di gara;

RITENUTO opportuno avviare un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, rilevante pure ai fini della determinazione e del dimensionamento dei lotti di gara;

SU proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. Sono approvati gli Allegati A e B alla presente delibera, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale, recanti, rispettivamente, le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e il documento che ne illustra i contenuti unitamente agli esiti dell'attività procedimentale condotta.
2. Le misure di regolazione di cui all'Allegato A si applicano alle gare indette, ai contratti di servizio affidati con modalità diverse dalla gara o sottoposti a revisione successivamente all'entrata in vigore della presente delibera.
3. L'Autorità verifica l'impatto delle misure regolatorie di cui al punto 1 sul settore di riferimento dopo un periodo di osservazione di 36 mesi tramite l'attività di monitoraggio dei nuovi affidamenti e dei contratti di servizio oggetto di revisione.

Articolo 2

1. È avviato il procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37,

comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

2. Il responsabile del procedimento è il Segretario Generale dell'Autorità. Il termine di conclusione del procedimento è fissato alla data del 18 marzo 2016.

Torino, 17 giugno 2015

Il Presidente

Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente

Andrea Camanzi

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

PAGINA BIANCA

INDICE

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	
Misura 2 - Beni essenziali, indispensabili e commerciali	
Misura 3 - Assegnazione dei beni essenziali e indispensabili.....	
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	
Misura 5 - Criteri per la determinazione del valore di subentro.....	
Misura 6 - Criteri per la determinazione dei canoni di locazione	
Misura 7 - Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile	
Misura 8 - Trasferimento del personale.....	
Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare.....	
Misura 9 - Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara	
Misura 10 - Requisiti di partecipazione.....	
Misura 11 - Criteri di aggiudicazione	
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.....	
Misura 13 - Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti	
Misura 14 - Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive	
Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti	
Misura 16 - Termine per la presentazione delle offerte	
Titolo II - Schema delle convenzioni	
Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale	
Misura 17 - Contenuto minimo delle convenzioni	
Misura 18 - Durata e proroga dei contratti di servizio	
Misura 19 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza	
Misura 20 - Modifiche contrattuali	
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	
Glossario	
Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione	
Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato.....	
Prospetto n. 3 - Tipologie di rischio	
Prospetto n. 4 - Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento <i>in house</i> o diretto.....	
Prospetto n. 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti	

PAGINA BIANCA

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.