

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

Sommario

PREMESSA	2
INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI GARA	2
ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	5
PREVISIONI DEL BANDO DI GARA IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI.....	6
DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO	7
REQUISITI DI PARTECIPAZIONE	8
CRITERI DI AGGIUDICAZIONE	9
OBIETTIVI DEL CDS	9
DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO.	10
KPI DI EFFICACIA E EFFICIENZA.....	11
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – SCHEMI E CRITERI DI REDAZIONE.....	12
PIANO DI ACCESSO AL DATO.....	16
ALLOCAZIONE DEI RISCHI - MATRICE DEI RISCHI.....	17

Premessa

La presente relazione è redatta ai sensi del punto 2, misura 2, capo I, Titolo I, della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 154/2019¹.

Lo schema di riferimento per gli affidamenti con gara previsto dall'annesso 8a della Delibera 64/2024 prevede i seguenti contenuti:

- 1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara**
- 2. Esiti della procedura di consultazione**
- 3. Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali**
- 4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio**
- 5. Requisiti di partecipazione**
- 6. Criteri di aggiudicazione**
- 7. Obiettivi del CdS**
- 8. Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione**
- 9. Piano di Accesso al Dato**
- 10. Allocazione dei rischi**

1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara

Attualmente i servizi urbani di trasporto pubblico locale del Comune di Enna a livello regionale risultano affidati con atti impositivi ai sensi dell'Art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

In particolare, l'affidamento attuale prende avvio dalle previsioni della Legge regionale 19/2005 (Art. 27 comma 6):

“Nelle more dell'approvazione del piano di riassetto organizzativo e funzionale del trasporto pubblico locale, al fine di assicurare la continuità del servizio pubblico di autolinee, le concessioni in atto vigenti accordate dalla Regione e dai Comuni ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822 e dalla legge regionale 4 giugno 1964, n. 10, sono trasformate in contratti di affidamento provvisorio della durata di trentasei mesi nel rispetto dei programmi di esercizio in vigore della presente legge”;

Di seguito si riportano gli affidamenti del servizio urbano di Enna effettuati in base alla normativa di cui sopra:

- Contratto Repertorio n° 1001, stipulato in data 27/09/2007 e registrato ad Enna in data 12/10/2007 al n° 450 serie 1, con cui sono state affidate alla Soc. SAIS Autolinee S.p.a., le seguenti autolinee di competenza Comunale:

- 1)- LINEA n° “ 1 “ Spirito Santo – Valverde – Spirito Santo;
- 2)- LINEA n° “ 2 “ Valverde – Ospedale Nuovo – S.Anna – Valverde;
- 3)- LINEA n° “ 3 “ Spirito Santo – S.Lucia – Ferrante – S.Lucia - Spirito Santo;
- 4)- LINEA n° “ 4 “ Navetta Kore Piazza Scelfo – S.Anna – Ferrante – Piazza Scelfo;
- 5)- LINEA n° “ 5 “ Terminal Bus – Enna Bassa – Pergusa;
- 6)- LINEA n° “ 6 “ Terminal Bus – Enna Bassa – Via Toscana;
- 7)- LINEA n° “ 7 “ Piazza Europa – Terminal Bus – S.Anna – Ragioneria / Università;
- 8)- LINEA n° “ 8 “ Terminal Bus – S.Lucia – S.Anna – Ferrante Scuola Media.;

¹ Versione della delibera n. 154/2019 vigente dal 15 maggio 2024, che recepisce le revisioni approvate con:

- delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 “Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'allegato “A” alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020”.

- delibera n. 64/2024 del 15 maggio 2024 “Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023. Conclusione del procedimento”.

- Atto aggiuntivo rep. n. 1091 stipulato ad Enna il 9/11/2009, con cui la durata del contratto di cui sopra è stata prorogata di ulteriori cinque anni dalla data di scadenza dello stesso, fissata per il 27 settembre 2015;
- i contratti n. rep. 1154, stipulato ad Enna il 27/05/2011 e ivi registrato in data 06/06/2011 al n. 99 serie 1, e n. rep. 1171, stipulato ad Enna in data 10/07/2013 e ivi registrato in data 26/07/2013 al n. 47 serie 1, con i quali si è proceduto a modificare il testo dell'art. 4 del contratto rep. 1001 del 27/9/2007, relativamente ai programmi d'esercizio e ai rapporti tra l'Amministrazione ed il gestore del servizio TPL;
- il contratto rep. 1178, stipulato ad Enna in data 20/05/2014 e ivi registrato il 06/06/2014 al n. 54 serie 1, con cui è stato modificato il testo dell'art. 4 del contratto rep. 1001 del 27/09/2007, riducendo ulteriormente i programmi d'esercizio, stante che la Regione Siciliana, con nota prot. 17111 del 10/04/2014 comunicava di avere attuato rispetto all'anno precedente una riduzione dello stanziamento delle somme destinate all'"espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale";
- il contratto rep. 1194, stipulato ad Enna in data 16/05/2016 e ivi registrato il 30/05/2016 al n. 132 serie 1, con cui il servizio è stato ulteriormente prorogato per la durata di 24 mesi;
- il contratto rep. 1198 stipulato ad Enna in data 04/05/2018 e ivi registrato il 17/05/2018 al n. 27 serie 1, con cui il servizio è stato ulteriormente prorogato fino al 02/12/2019;
- il contratto rep. 1222 stipulato ad Enna in data 04/06/2020 ed ivi registrato il 08/06/2020 al n. 1354 serie 1, con cui il servizio è stato ulteriormente prorogato per la durata di **36 mesi**, ai sensi dell'art. 13 L. R. 13/2019;

Successivamente, tale contratto di affidamento di 36 mesi è risultato cessato in virtù della sentenza di incostituzionalità intervenuta rispetto all'Art. 13 della L.R. 13/2019 (sentenza Corte Costituzionale n. 16 del 11 Febbraio 2021).

Pertanto con Delibera della Giunta Comunale n. 323 del 30/11/2022 (Allegato 1), nelle more dell'avvio delle ordinarie procedure di gara per l'affidamento del servizio in questione, è stato dato mandato al Dirigente dell'Area 4 di adottare un "**Atto Impositivo**" con cui venga obbligato alla società Sais Autolinee Spa di provvedere all'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale, garantendo all'utenza il servizio con i percorsi e le modalità di cui alla D.G.C. n. 88/2021 per le linee 1-2-3-5-6-7-8, e con quelli indicati con D.C.C. 24/2018 per la Linea 4, e come meglio indicate e specificate nel piano di esercizio approvato con la citata delibera G.C. .

Con Determinazione n. 237 del 05/12/2022 (Allegato 2) è stato approvato l'atto di imposizione dei servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Enna ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 (articolo 5 comma 5) nei confronti dell'impresa SAIS Autolinee S.p.A. con sede legale in Palermo, via Principe di Paternò, 74/B, codice fiscale/partita I.V.A.: 00626830863.

La Giunta Comunale con la stessa delibera n. 323 del 30/11/2022 ha dato mandato al Dirigente Responsabile affinché predisponga gli atti gestionali necessari all'avvio delle ordinarie **procedure di gara** per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico locale, in conformità con quanto deliberato dalla Corte Costituzionale con Sentenza N. n.16 dell'11.2.2021 nonché dalla Corte dei Conti per la Regione Siciliana con Delibera n. 113/2022/GEST del 15/06/2022.

Tenuto conto di quanto sopra il Comune ha pubblicato l'Avviso di preinformazione previsto dal Regolamento 1370/2007 (Avviso di Pre-Informazione n. 625736-2024 pubblicato su OJ S 202/2024) relativo ai servizi della rete urbana (Allegato 3).

Nel rispetto della Delibera ART 154/2019 come modificata dalla Delibera 64/2024 si è proceduto alla **consultazione dei portatori di interesse**.

Il **22 ottobre 2024** è quindi stato pubblicato l'Avviso sul sito internet del Comune (<https://www.comune.enna.it/novita/notizia/338/Avviso-di-avvio-della-consultazione-per-Affidamento-in-concessione-del-servizio-di-trasporto-pubblico-locale-passeggeri-su-strada-della-Citt--di-Enna>) con il documento di consultazione e con termine della procedura in data **15 novembre 2024** (Allegati 4, 5 e 6).

La documentazione di cui sopra è stata trasmessa anche via mail agli stakeholders individuati (associazioni consumatori, organizzazioni sindacali).

Contesto operativo di riferimento

Con Determinazione n. 237 del 05/12/2022 (Allegato 2) è stato approvato l'atto di imposizione dei servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Enna ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 (articolo 5 comma 5) nei confronti dell'impresa SAIS Autolinee S.p.A. con sede legale in Palermo, via Principe di Paternò, 74/B, codice fiscale/partita I.V.A.: 00626830863,.

Il livello di servizio in essere sul calendario 2024 è il seguente:

LINEA	DENOMINAZIONE	ORE SERVIZIO	KM ANNO	VC
SU1	Sp.Santo - Valverde - Sp.Santo	2.573,22	26.826,56	10,43
SU2	Valverde - Ospedale - Valverde	3.172,03	55.805,15	17,59
SU3	Spirito Santo - Ferrante - Spirito Santo	7.972,23	128.823,75	16,16
SU4	Pisciotta - Piazza Garibaldi - Pisciotta	5.613,66	94.736,60	16,88
SU5	Terminal - Pergusa - Terminal	3.655,33	108.980,26	29,81
SU6	Terminal - Via Toscana - Terminal	86,16	1.376,16	15,97
SU7	P. Europa - Terminal - Enna Bassa - Ragioneria	597,92	9.112,25	15,24
SU8	Terminal - S.Lucia - S.M. Ferrante	333,25	5.375,02	16,13
		24.003,80	431.035,75	17,96

La Tabella seguente riporta i viaggiatori e il load factor per Linea:

LINEA	GIORNO	CORSE	PASS.	PASS/ CORSE	% OCCUP.
SU1	LU-VE	65	168	2,6	3,6%
	SAB	12	32	2,7	3,7%
	DOM	5	1	0,2	0,3%
		82	201	2,5	3,4%
SU2	LU-VE	45	396	8,8	12,2%
	SAB	5	23	4,6	6,4%
	DOM	3	10	3,3	4,6%
		53	429	8,1	11,2%
SU3	LU-VE	115	2.444	21,3	29,5%
	SAB	16	197	12,3	17,1%
	DOM	9	81	9,0	12,5%
		140	2.722	19,4	27,0%
SU4	LU-VE	540	2.158	4,0	5,5%
	SAB	108	76	0,7	1,0%
		648	2.234	3,4	4,8%
SU5	LU-VE	130	718	5,5	7,7%
	SAB	23	170	7,4	10,3%
	DOM	16	67	4,2	5,8%
		169	955	5,7	7,8%
SU6	NON SCOL.	8	27	3,4	4,7%
		8	27	3,4	4,7%
SU7	LU-VE	40	653	16,3	22,6%
		40	653	16,3	22,6%
SU8	LU-VE	20	172	8,6	11,9%
	SAB	2	4	2,0	2,8%
		22	176	8,0	11,1%
		1162	7397	6,4	8,8%

I ricavi da Traffico nel 2023 e nei primi 8 mesi del 2024 sono i seguenti:

2023	Venduto
Totale	337.141,42 €

2024	Venduto
gen-24	36.119,50 €
feb-24	34.427,60 €
mar-24	31.811,10 €
apr-24	35.425,10 €
mag-24	26.160,40 €
giu-24	24.184,70 €
lug-24	20.360,80 €
ago-24	15.590,40 €
Totale	224.079,60 €

Il Sistema Tariffario in essere e che sarà inserito come obbligo nella procedura di affidamento è il seguente:

BIGLIETTO ORDINARIO (valido 60 minuti): € 1,20

BIGLIETTO A BORDO (valido per una corsa): € 1,50

ABBONAMENTI ORDINARI:

MENSILE: € 40,00

TRIMESTRALE: € 90,00

ABBONAMENTI RIDOTTI

MENSILE (under 20 – over 60 – persone con disabilità o a mobilità ridotta – scolastico – universitario): € 35,00

TRIMESTRALE (scolastico, under 20 – over 60): € 80,00

ANNUALE (scolastico dal 15/09 al 30/06): € 210,00

TESSERA ABBONAMENTO (valida 12 mesi) € 1,50

Al momento, l'Amministrazione non prevede adeguamenti nel corso di validità del contratto di Servizio.

2. Esiti della procedura di consultazione

Il **22 ottobre 2024** è quindi stato pubblicato l'Avviso sul sito internet del Comune (<https://www.comune.enna.it/novita/notizia/338/Avviso-di-avvio-della-consultazione-per-Affidamento-in-concessione-del-servizio-di-trasporto-pubblico-locale-passeggeri-su-strada-della-Citt--di-Enna>) con il documento di consultazione e con termine della procedura in data **15 novembre 2024** (Allegati 4, 5 e 6).

La documentazione di cui sopra è stata trasmessa anche via mail agli stakeholders individuati (associazioni consumatori, organizzazioni sindacali). Alla scadenza del 15 novembre 2024, l'Amministrazione non ha ricevuto

alcuna osservazione.

3. Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

Nel mese di settembre 2024 è stata avviata da questa Amministrazione la consultazione rispetto alla messa a disposizione dei beni nei confronti del gestore dei servizi SAIS Autolinee SpA.

Sais Autolinee ha comunicato che gli autobus attualmente in uso per lo svolgimento del servizio urbano sono 12 e hanno le seguenti caratteristiche:

N°	FABBRICA E TIPO	Finanziamento regionale (SI/NO)	Produttore	Alimentazione (Gasolio, Ibrido, Elettrico)	Cl. Immatricolazione	LUNG. Mt.	Massa tonn.	CLASSE AMBIENTAL	N° POSTI (S)	Anno Costruzione	DATA 1^ IMMATR.	DATA Ultima REIMM.	Dispositivi installati Contapasseggeri, oblitteratrici, videosorveglianza)	Pedana disabili	AVM
1	IRISBUS 203 E. 7. 96	NO	IRISBUS ITALIA	GASOLIO	CLASSE I	7,96	13,50	EURO 4	17+30	2008	16/07/2008		OBLITERATRICE	X	X
2	CITARO 628 02	SI	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,35	19,00	EURO 6C	28+79	2018	05/12/2018		OBLIT/CONTAPASS./VIDEO	X	X
3	CITARO 628 02	SI	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,35	19,00	EURO 6C	28+79	2018	05/12/2018		OBLIT/CONTAPASS./VIDEO	X	X
4	CITARO 628 02	SI	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,35	19,00	EURO 6C	28+79	2018	05/12/2018		OBLIT/CONTAPASS./VIDEO	X	X
5	CITARO 628 02	SI	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,35	19,00	EURO 6C	28+79	2018	05/12/2018		OBLIT/CONTAPASS./VIDEO	X	X
6	BUZOLA SPRINTER XXL	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE A2	7,76	5,50	EURO 6	11+9	2020	11/09/2020	02/03/2023	OBLIT/CONTAPASS.	X	X
7	SPRINTER CITY 65	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	7,00	5,65	EURO 5	10+15	2011	11/05/2011	03/05/2024	OBLITERATRICE	X	X
8	SPRINTER CITY 65	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	7,00	5,65	EURO 5	10+15	2013	18/10/2013	03/05/2024	OBLITERATRICE	X	X
9	SPRINTER CITY 65	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	7,68	5,65	EURO 6	14+6	2010	10/09/2010	20/06/2024	OBLITERATRICE	X	X
10	CITARO O.530	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,00	19,00	EURO 5	27+84	2008	24/01/2008	30/01/2024	OBLITERATRICE	X	X
11	CITARO O.530	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,00	19,00	EURO 5	39+54	2009	06/11/2009	29/08/2024	OBLITERATRICE	X	X
12	CITARO O.530	NO	MERCEDES	GASOLIO	CLASSE I	12,00	19,00	EURO 5	32+65	2013	02/12/2013	02/09/2024	OBLITERATRICE	X	X

Applicazione criteri Delibera ART 154/2019:

- La non divisibilità è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (divisibile);
- la non sostituibilità è verificata quando né il mercato primario dei veicoli (nuovi), né quello secondario (usati), garantirebbero una fornitura della dimensione necessaria entro tempistiche compatibili con quelle di gara ovvero quando nessun potenziale concorrente ha, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un parco della dimensione e con le caratteristiche minime previste dalla procedura di gara;
- la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, è verificata in primo luogo quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Nel caso specifico l'Amministrazione ritiene che dato il numero esiguo di autobus necessari e tenuto conto del fatto che n. 4 veicoli in uso all'attuale gestore sono stati acquisiti con contributi pubblici (e quindi con vincolo di reversibilità), gli autobus debbano essere considerati come beni commerciali.

Per quanto riguarda gli autobus con vincolo di reversibilità il valore di subentro sarà determinato in base alla Misura 9 della Delibera ART 154/2019.

Queste sono le informazioni relative al deposito impiegato dall'attuale gestore.

Località	Indirizzo del deposito	Mq coperti	Mq scoperti	Descrizione delle dotazioni presenti	Regime giuridico di utilizzo	Valore annuo del canone di locazione/leasing	Eventuale utilizzo del dep. per altri servizi (in caso indicare quali)	Deposito notturno	Sosta Diurna	Capolinea Attrezzato	Biglietteria	Contributo Pubblico	Atto Contrib. Pub.
Enna Alta	COMUNE ENNA, C.SO SICILIA n. 34	2000	3000	OFFICINA, AUTOLAVAGGIO, LATTONERIA- VERNICIATURA, DEPOSITO RICAMBI, UFFICIO, LOCALE RIUNIONE RSA, IMPIANTO DEPURAZIONE ACQUE REFLUE A CICLO CHIUSO	LOCAZIONE	330.000,00	EXTRAURBANO, NOLEGGIO	SI	SI	La struttura non è Capolinea	in struttura non si effettuano servizi di biglietteria	NO	NO

Ai sensi della regolazione di settore, l'Amministrazione ritiene che non vi siano elementi che facciano ritenere sussistenti le caratteristiche di essenzialità e indispensabilità di cui alla Misura 4 punti 1 e 2 dell'Atto di regolazione ART, essendo presenti forme alternative di aree che possono essere destinate alla

medesima funzione.

Le paline sono n. 114 e sono di proprietà del gestore attuale.

L'amministrazione ritiene che le paline siano configurabili come beni commerciali.

Per quanto riguarda materiale rotabile, deposito e paline, l'attuale gestore ha dichiarato la propria indisponibilità al passaggio all'eventuale subentrante dal momento che sono beni utilizzati promiscuamente sui servizi extraurbani che svolge in Sicilia.

Altri beni

Non sono stati considerati suscettibili di essere qualificati beni essenziali e/o indispensabili ma commerciali i seguenti:

- AVM;
- validatori;
- altri supporti di ITS legati all'esercizio ed all'erogazione del servizio

Per ciascuno dei beni commerciali sopra indicati, saranno indicati, nel capitolato di gara, le quantità da acquistare nel corso dell'affidamento, eventuali obblighi o aspetti migliorativi dell'offerta, specifiche tecnico/funzionali, etc.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, nel capitolato di gara sarà indicato il livello minimo di qualità in termini di età massima, età media e accessibilità PRM, valutando nell'offerta tecnica eventuali offerte migliorative.

4. Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

L'obbligo di trasferimento del personale impiegato dal gestore uscente all'Impresa Affidataria del servizio aggiudicatario è oggi sancito dalla normativa nazionale.

La lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (testo vigente) prevede l'obbligo di «trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente» e sia garantita al personale la contrattazione nazionale e quella integrativa del gestore uscente.

La Delibera ART 154/2019 regola la clausola sociale nel rispetto dei criteri indicati dal citato D.L. 50/2017.

La misura 21 prevede che «l'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del GU impiegato nello svolgimento del servizio da affidare» e che: «l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti (...), da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4».

A settembre 2024 è stata svolta una consultazione specifica con l'attuale gestore per avere le prime indicazioni rispetto al personale assegnato ai servizi oggetto della presente procedura, che riportiamo in allegato (Allegato n. 7).

Nel contratto di servizio sarà previsto l'obbligo di applicazione del contratto collettivo nazionale di settore o equipollente con richiamo esplicito all'articolo 11 del D.Lgs. 36/2023.

5. Requisiti di partecipazione

Possono partecipare alla gara gli operatori economici ai sensi dell'art. 65 del D.Lgs n. 36/2023, che non incorrono nelle cause di esclusione come determinate dagli articoli 94 e 95 del medesimo Decreto Legislativo.

È necessaria l'iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA).

È necessaria l'autorizzazione all'Esercizio della Professione di trasporto di persone su strada (AEP) comprovata dall'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN) come previsto all'articolo 11 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 291 del 25/11/2011 in osservanza al Regolamento (CE) n. 1071/2009 o equivalente titolo emesso in ambito comunitario.

È necessario il possesso, ai sensi dell'art. 48, comma 7, lettera b), del D.L. n. 50/2017, di un Patrimonio Netto pari almeno al 15% del corrispettivo medio annuo posto a base di gara.

Sarà previsto come requisito di capacità economica finanziaria un fatturato globale medio annuo riferito agli ultimi 3 esercizi finanziari disponibili non inferiore al valore annuo posto a base di gara.

Sarà previsto come requisito di capacità tecnica e professionale l'aver eseguito mediamente nell'ultimo triennio servizi analoghi nel settore dei servizi di trasporto pubblico terrestre (CPV 60112000-6) per un ammontare non inferiore ai km/anno posti a base di gara.

Indicazioni sui requisiti speciali nei raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete, GEIE

I soggetti di cui all'articolo 65, comma 2, lettera e), f) g) e h) del Codice devono possedere i requisiti di ordine speciale nei termini di seguito indicati.

Alle aggregazioni di retisti, ai consorzi ordinari ed ai GEIE si applica la disciplina prevista per i raggruppamenti temporanei d'impresa.

Requisiti di idoneità professionale

I requisiti di idoneità professionale devono essere posseduti:

- da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo;
- da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica.

Requisiti di capacità tecnica e finanziaria

I requisiti relativi al fatturato globale e ai servizi analoghi eseguiti di cui ai punti 9.2 e 9.3 devono essere soddisfatti dal raggruppamento temporaneo nel suo complesso.

Nel caso in cui un raggruppamento abbia estromesso o sostituito un partecipante allo stesso poiché privo di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione del raggruppamento.

Indicazioni sui requisiti speciali nei consorzi di cooperative, consorzi di imprese artigiane, consorzi stabili

Requisiti di idoneità professionale

I requisiti di idoneità professionale devono essere posseduti dal consorzio e dai consorziati indicati come esecutori.

Requisiti di capacità tecnica e finanziaria

I consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettera b) e c) del Codice, utilizzano i requisiti propri e, nel novero di questi, fanno valere i mezzi nella disponibilità delle consorziate che li costituiscono.

Per i consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lett. d) del Codice, i requisiti di capacità tecnica e finanziaria sono computati cumulativamente in capo al consorzio ancorché posseduti dalle singole consorziate.

Nel caso in cui un consorzio abbia estromesso o sostituito una consorziata poiché priva di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione.

6. Criteri di aggiudicazione

La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica sarà effettuata in base ai seguenti punteggi:

	Punteggio Massimo
Offerta Tecnica	80
Offerta Economica	20
TOTALE	100

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione che saranno esplicitati in sede di gara.

I punteggi saranno attribuiti secondo le seguenti metodologie:

- “Punteggi discrezionali”, vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito in ragione dell'esercizio della discrezionalità spettante alla commissione giudicatrice.
- “Punteggi quantitativi”, vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito mediante applicazione di una formula matematica.
- Punteggi tabellari”, vale a dire i punteggi fissi e predefiniti.

Saranno valutati in particolare i servizi tecnologici aggiuntivi e il parco mezzi utilizzato nel corso del contratto:

- Servizi di infomobilità (valutati in forma tabellare sulla base dei livelli di servizio offerti);
- Servizi di Bigliettazione smaterializzata (valutati in forma tabellare sulla base dei livelli offerti);
- Qualità del parco mezzi utilizzato sui servizi in termini di età media, età max e accessibilità alle PRM (valutata sia con un punteggio quantitativo sia qualitativo essendo richiesta una relazione giustificativa dell'offerta).

7. Obiettivi del CdS

Definizione delle condizioni di qualità del servizio.

La Misura 16 dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019 prevede che L'Ente Affidante (EA) specifichi nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'Impresa Affidataria (IA) è tenuta a perseguire nel corso del Contratto di Servizio. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:

- a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione/elusione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;
- b) efficienza, con riferimento alla riduzione del costo operativo del servizio derivanti dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF;
- c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle CMQ definite dall'Autorità;
- d) sostenibilità ambientale, in termini di efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, vibrazioni, soluzioni di waste management, nel rispetto dei criteri ambientali minimi individuati ai sensi dell'art. 57 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito: d.lgs. 36/2023);
- e) sostenibilità sociale, con riferimento alle esigenze di mobilità delle varie tipologie di passeggeri, e in particolare delle PMR, attraverso adeguate condizioni di accessibilità dei mezzi/infrastrutture, delle informazioni e della rete di vendita, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni regolatorie approvate dall'Autorità in materia di diritti degli utenti;
- f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL.

Con l'affidamento in oggetto l'Amministrazione intende perseguire obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza.

Nel contratto di servizio oggetto della presente procedura sono individuati i fattori della qualità indicati dall'ART nelle Condizioni Minime di Qualità. Analogamente, per quanto attiene ai livelli degli indicatori, le modalità di rilevazione e le relative penali l'Amministrazione procederà a disciplinare la materia nel contratto di servizio e nei relativi allegati, in conformità alla richiamata Delibera ART n. 154/2019.

Nei documenti di gara si provvederà a definire in modo puntuale il contenuto delle condizioni di qualità del servizio; in allegato (Allegato 8) si riportano le CMQ previste nell'affidamento che devono considerarsi come indicative potendo variare nella stesura finale degli atti di affidamento.

Sebbene i parametri stabiliti da questa Amministrazione non corrispondano esattamente a quelli delineati nella delibera ART 53/2024, si sottolinea che le Condizioni Minime di Qualità (CMQ) e le disposizioni del Contratto di Servizio coprono integralmente tutti gli aspetti di qualità richiesti. La definizione di tali parametri e delle relative penali è stata attentamente ponderata, tenendo in considerazione l'impatto economico e tecnico delle prescrizioni. Questa valutazione è stata effettuata in relazione alle dimensioni del lotto di gara e alla struttura organizzativa dell'Ente Affidante, al fine di garantire una gestione efficace ed efficiente del servizio.

Il riferimento normativo è qui fatto riferimento alla Delibera 154/2019 e non anche alla delibera 53/2024 per il motivo che la procedura di affidamento è stata avviata il 30/06/2023 con la pubblicazione del relativo avviso.

In ogni caso riteniamo che le condizioni minime indicate nell'allegato 8 alla RdA integrate dalle previsioni del contratto di servizio rispondano nella sostanza alla delibera 53/2024:

- a) Integrazione (multi)modale: questo indicatore non attiene al Contratto di servizio ma è stabilito dalle scelte

programmatorie dell'Ente competente.

b) Conformità del materiale rotabile (disponibilità di posti): presente nella RdA

c) Regolarità, puntualità e affidabilità: presente nella RdA (non vi sono servizi a frequenza per cui non è previsto un indicatore di regolarità)

d) Accessibilità commerciale: presente nella RdA

e) Contrasto all'evasione tariffaria: presente nel Contratto di Servizio ("L'Affidatario è tenuto ad effettuare periodici controlli antievasione sui mezzi che svolgono il servizio per un numero di ore/controllore su base annuale non minore del 3% delle ore programmate di servizio al pubblico. L'Amministrazione si riserva di effettuare verifiche sulla veridicità dei dati forniti, mediante controlli a campione. Per l'effettuazione di questi controlli, l'Affidatario dovrà trasmettere all'EA, su richiesta di quest'ultima ed entro 7 giorni lavorativi, il programma di contolleria relativo alle due settimane successive a quella di invio all'EA del programma")

f) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR): previsto nella RdA

g) Sostenibilità ambientale: non è previsto nella procedura alcun parametro aggiuntivo rispetto alla normativa europea/nazionale sulla circolazione dei mezzi. Il sistema di valutazione relativo ai mezzi utilizzati premia l'età media/massima più bassa incentivando quindi i partecipanti a proporre un utilizzo di mezzi più recenti e quindi meno inquinanti.

h) Informazione all'utenza: presente nella RdA

i) Trasparenza: Piano di Accesso al dato e previsioni nazionali e contrattuali su Carta dei Servizi rispondono pienamente alle esigenze di trasparenza previste dalla delibera ART.

j) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico: presente nella RdA

k) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale: presente nella RdA

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, il Contratto di servizio stabilisce obblighi di monitoraggio e rendicontazione a carico del gestore, nonché le modalità di accertamento e verifica delle prestazioni di propria responsabilità, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli stakeholder e la loro regolare pubblicazione e condivisione.

KPI di Efficacia e Efficienza

Gli obiettivi Efficacia e Efficienza di cui all'Annesso 7 all'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, le cui definizioni qui si intendono pienamente richiamate, sono riportate di seguito:

- obiettivi di "efficienza operativa", con riferimento alla riduzione del costo operativo per vett-km e per posto-km: non incremento di tali indicatori in termini reali e quindi al netto degli incrementi inflattivi.
- obiettivi di "efficienza-produttività" con riferimento al costo del lavoro: non incremento di tale indicatore che sarà verificato al netto degli incrementi derivanti dai rinnovi del CCNL Nazionale. Con riferimento alla Produzione per addetto e alla efficienza della rete: non diminuzione nel corso del contratto.
- obiettivi di "efficacia-redditività": non diminuzione del Coverage ratio e dei ricavi da traffico per km rispetto al valore riscontrato nel primo anno contrattuale.

Per quanto riguarda gli obiettivi di “efficienza operativa” e di “efficacia-produttività” non sono stati esplicitati i valori iniziali di riferimento poiché si è ritenuto più opportuno definire tali valori utilizzando i valori indicati nel PEF dell’aggiudicatario. Per quanto riguarda l’obiettivo “efficacia-redditività” si fa riferimento al primo anno contrattuale perché sono valori che dipendono dall’organizzazione dell’aggiudicatario e dalla sua capacità operativa.

In sede di verifica dell’equilibrio economico finanziario del contratto, si applicherà il punto 4 della Misura 26 della Delibera 154/2019 riconoscendo all’IA una premialità incentivante corrispondente al risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi associati a rischi in capo all’IA, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Nel caso di incremento dei ricavi questo sarà riconosciuto all’IA al netto degli effetti derivanti da eventuali incrementi tariffari.

La decisione di non richiedere un incremento dei valori iniziali dei parametri di cui sopra è motivata dalla volontà dell’Ente di porre maggiore attenzione agli aspetti relativi alla qualità del servizio reso piuttosto che ai fattori relativi all’organizzazione interna dell’azienda. Il contratto di servizio prevede quindi una serie di oneri di servizio che l’affidatario deve rispettare. Tra questi, il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità che riguardano l’adeguatezza del parco mezzi rispetto alla domanda, l’affidabilità e la puntualità del servizio (che dovranno migliorare nel corso del contratto), l’informazione all’utenza (cui si aggiungono gli obblighi di trasparenza previsti nel Piano di Accesso al dato), l’accessibilità commerciale, la pulizia e il comfort, l’accessibilità per le PMR e la sicurezza.

Sempre nell’ottica della qualità, l’Amministrazione ha scelto di valutare le offerte secondo il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa. Verranno valutate offerte migliorative per il parco mezzi utilizzato sui servizi a gara, per l’informazione all’utenza e per la commercializzazione dei titoli di viaggio.

8. Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione

La redazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), nel rispetto delle indicazioni fornite dalla Delibera ART n. 154/2019, nonché di quanto previsto dalla normativa comunitaria (regolamento (CE) n.1370/2007) nazionale (decreto legislativo n. 422/1997), consente di definire il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, e viene associato alla definizione del costo standard allo scopo di verificare la congruità del corrispettivo stesso.

Il PEFs è elaborato, considerando un orizzonte temporale di 9 anni, convenzionalmente a partire dal 1 aprile 2025 attraverso un modello di simulazione appositamente costruito da questa Amministrazione, di cui si presentano i principali driver.

Per la costruzione del PEFS sono utilizzati i parametri, indici e tassi ricavati dalle normative vigenti o, comunque, dai criteri indicati nell’Annesso 5 alla Delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019.

Il PEFS è necessario ai fini della definizione/valutazione della congruità della base d’asta tramite:

- Il calcolo del Valore Attuale Netto (di seguito VAN) dei corrispettivi;
- La definizione delle entrate e delle uscite previste per ciascun anno di durata dell’affidamento,
- Il calcolo della differenza fra le entrate, il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;
- L’utilizzo del Weighted Average Cost of Capital (di seguito WACC) determinato dall’ART, il cui valore è impiegato sia per la determinazione del costo opportunità del capitale investito di ciascun anno, sia come Tasso Interno di Rendimento (T.I.R.) per il calcolo del VAN dei corrispettivi.

Tramite il PEFS, l’Amministrazione determina per il Servizio TPL, oggetto della presente gara, il corrispettivo chilometrico ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali ammissibili stimati incluso la remunerazione del capitale e rapportato al budget chilometrico da esercire.

Gli elementi chiave di input di tali attività sono l'allocazione dei rischi tra EA e IA (Misura 13 e Matrice dei rischi di cui all'annesso 4 della delibera ART 154/2019) e i parametri qualitativi/quantitativi richiesti all'Impresa Affidataria per la produzione del servizio (indicatori – KPI - e obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui alla Misura 16 e Annesso 7 della delibera ART 154/2019).

Il PEFs è redatto ipotizzando l'avvio del servizio dal **1 aprile 2025** e il termine il **31 marzo 2034**.

È stato assunto un tasso di inflazione (programmato) annuale pari a **1,8 %**, applicato ai costi operativi in base a quanto previsto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile (2024) per il 2025.

Considerazione sul calcolo dei costi standard di produzione

La normativa (DM 157/2018, Dlgs 50/2017) prevede che i costi standard di produzione siano utilizzati come elemento di riferimento per il calcolo del corrispettivo da porre a base d'asta tenendo conto delle specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali.

È stata applicata la formula prevista dall'art. 6 del decreto, aggiornata ad oggi con il metodo previsto dall'art.10 (utilizzo dell'indice Nic 702). Il risultato porta, valutando il ricavo unitario utilizzato nel PEFs, alla stima di un corrispettivo unitario senza iva di 5,09 euro/km. Il valore è superiore a quanto previsto a base di gara in base al PEFs (2,63 €/km).

Si ritiene che il particolare contesto della concessione oggetto della Relazione non permetta l'applicazione tout court della formula riportata nel DM 157/2018, risultato di una regressione statistica sui casi aziendali riportati nell'Osservatorio Nazionale. La formula elaborata tramite regressione statistica prevede che la dimensione ottimale per l'efficienza tecnico/economica sia raggiunta per una dimensione aziendale di 4 milioni di KM, sotto e sopra la quale il costo a parità di velocità commerciale tende a salire.

La dimensione produttiva della concessione non è assolutamente confrontabile con i casi presi in esame dal DM 157/2018 e l'applicazione della formula porta a risultati di costo/km largamente non adeguati al contesto.

Si è pertanto fatto riferimento ad un approccio bottom up per il calcolo dei costi standard che fa uso di parametri di produttività specifica dei principali fattori utilizzati dall'azienda per il suo funzionamento (personale, mezzi, consumi, manutenzione, amministrazione).

Dimensionamento e costo del personale

Per il dimensionamento del personale si è proceduto, in primo luogo, alla definizione della stima del personale di guida tenendo conto del PdE messo a gara, nonché di parametri standard (facendo riferimento a precedenti studi di settore svolti da ASSTRA, da ANAV e dall'Università Sapienza di Roma) in termini di numero medio annuo di ore di guida per autista presenti nella letteratura di settore. Il resto del personale è calcolato sulla base di % rapportate al personale di guida secondo quanto previsto dalla letteratura di settore.

In base alle considerazioni svolte nell'analisi della dotazione del parco in funzione del massimo impiego nell'ora di punta feriali invernale, considerando valori medi di produttività del personale autista in reti urbane (24.000 km/anno per autista) si ritiene di stimare un fabbisogno di personale pari a **22 addetti Full Time Equivalent** (18 autisti e 4 altro personale).

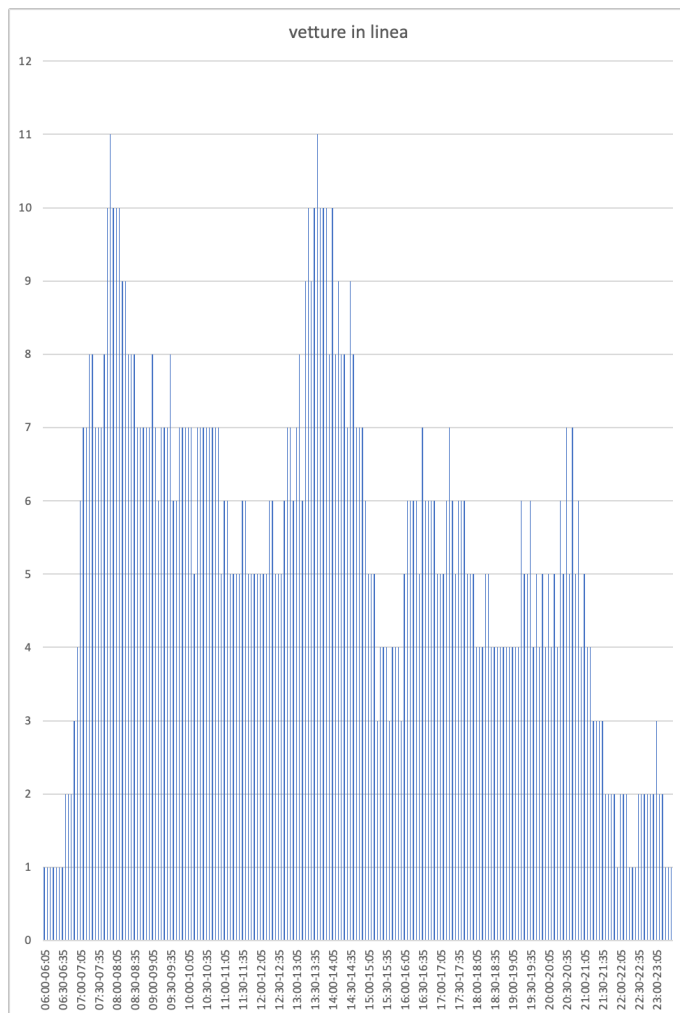
Il costo complessivo del personale inserito nei PEFs è stimato applicando valori medi di costo unitario dal CCNL per il numero di addetti stimato (22 unità) e tenendo conto dei valori medi indicati dal gestore attuale rispetto al personale impiegato (in modo promiscuo) sui servizi urbani di Enna.

Parco autobus e ammortamenti

Il parco autobus è stato dimensionato attraverso l'individuazione del numero di mezzi utilizzati dall'attuale gestore e comunicati all'Ente, ovvero N. 12 ai quali si è aggiunta una scorta di 2 mezzi.,

Il numero comunicato dal gestore è compatibile con il calcolo del fabbisogno di mezzi effettuato dall'Amministrazione e che prevede i seguenti passaggi:

- Calcolo del MIV (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 05:00-21:00 con un intervallo di 5 minuti, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio, che è risultato pari a **11** (v. figura seguente);
- Aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del **20%**).



Come riportato precedentemente, il Gestore uscente ha messo a disposizione un parco veicolare di dimensioni e caratteristiche che hanno portato questa Amministrazione a classificare gli autobus come commerciali. Per tale motivo, ai fini dell'elaborazione del PEFS, è ipotizzato un possibile scenario di messa a disposizione / acquisizione

di 10 mezzi da parte dell'aggiudicatario (con le caratteristiche del parco mezzi attuali) e del passaggio dei 4 mezzi che hanno ricevuto un contributo pubblico pari all'80% del costo di acquisto.

Il costo di acquisto di un bus include anche le tecnologie necessarie per garantire le attività di gestione, monitoraggio, localizzazione e rendicontazione del servizio TPL (sistema Automatic Vehicle Monitoring - AVM) e le attività basilari ai fini della bigliettazione elettronica (Sistema di Bigliettazione Elettronica – SBE).

I costi di ammortamento sono calcolati, sulla base di quanto indicato dal Decreto ministeriale n. 157/2018 per la definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale.

Si è ipotizzato l'acquisto di 10 mezzi con età pari a 5 anni all'avvio del servizio e l'acquisto in base alle Misure 6 e 9 della Delibera ART 154/2019 per i beni finanziati.

Costo del carburante

La stima del costo del carburante, per gli autobus alimentati a gasolio, si basa sull'andamento degli ultimi 3 anni del costo medio annuo sottraendo l'IVA e le accise oggetto di rimborso (valore applicato € 1,237 per litro). Circa i consumi medi sono utilizzati parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard, tenuto conto della diversa composizione (utilizzo di 5 corti e 7 lunghi). Il valore utilizzato è di 3,5 km/l applicato ai km di esercizio più un 6% di spostamenti "a vuoto".

Costi di manutenzione e ricambi

I costi di manutenzione, al netto del personale, sono definiti sulla base di parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard (applicando un valore di 0,2 €/km effettivo, ovvero km di esercizio più un 6% di spostamenti "a vuoto").

Costi per impianti

I costi per gli impianti sono definiti sulla base di parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard (45 mq per autobus e un canone di 40€/mq/anno). Si specifica che nessun impianto attualmente utilizzato è stato individuato come indispensabile.

Costi per tasse e polizze assicurative

I costi sono definiti sulla base di parametri standard tratti dalla letteratura di settore rivolta ad approfondire il tema del costo standard (4.000 euro per bus).

Tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC)

Per il calcolo del riconoscimento all'Impresa Affidataria, per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, del margine di utile ragionevole è utilizzato il tasso di remunerazione del capitale definito dall'ART attraverso propria Delibera.

Ricavi Tariffari

Il ricavo tariffario chilometrico utilizzato è basato prendendo a riferimento i dati comunicati dall'attuale gestore per la rete dei servizi urbani e riferiti al periodo dal 1/11/2023 al 31/12/2023, che riportano un ricavo da traffico pari a 337.141,42 €.

Per quanto riguarda l'utenza l'EA non dispone di dati e analisi relativi alla domanda potenziale dei servizi in affidamento e quindi non vi sono motivi realistici per ipotizzare livelli precisi di variazione nel corso dei 9 anni

contrattuali.

Per la stima del PEFS e del valore della concessione si assume quindi in via prudenziale un obiettivo di efficacia consistente in un incremento (a parità di tariffe) pari alla percentuale di variazione applicata ai costi, cui può concorrere un incremento della domanda (connessa ad un miglioramento della qualità dei servizi che ci si può aspettare da un CdS pluriennale) e una diminuzione dell'evasione tariffaria derivante da un livello minimo obbligatorio dei controlli (previsto come obbligo nel CdS).

Descrizione delle modalità previste dall'EA ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, nonché di adeguamento (qualora necessario) del PEF

Il PEF costituisce, insieme alla Contabilità regolatoria, il riferimento per le valutazioni inerenti all'equilibrio economico del contratto di servizio.

Le componenti descrittive del PEF devono essere monitorate con continuità dall'Affidatario, a garanzia degli impegni assunti con l'offerta presentata per l'affidamento della concessione oggetto del presente contratto.

Annualmente con riferimento all'esercizio contrattuale annuale concluso, si procederà al riequilibrio del PEF nel caso di variazioni di costo e di ricavo non di responsabilità dell'Affidatario sulla base di quanto indicato nella Matrice dei Rischi e nel caso di una variazione dell'offerta di servizio programmata, in incremento o riduzione, in misura superiore al 10% del totale dell'anno di riferimento.

In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento in particolare ai fattori di produttività e di efficienza. Il PEF aggiornato sostituirà il precedente e la nuova versione sarà allegata al Contratto.

Per assicurare l'equilibrio economico-finanziario del PEF, si applicheranno una o più delle misure riportate di seguito:

- a) Modifiche al programma di esercizio;
- b) Modifiche ai livelli tariffari;
- c) Modifiche della compensazione chilometrica;
- d) Modifiche al piano relativo al parco mezzi.

La procedura per la determinazione del riequilibrio del PEF si attiva su esplicita richiesta dell'Affidatario o dell'Ente affidante. Il riequilibrio economico è consentito dal secondo anno solare di vigenza della concessione. La richiesta di riequilibrio deve indicare le cause e deve quantificare, rispetto a ciascuna causa e complessivamente, gli effetti economici che hanno determinato lo scostamento dell'equilibrio economico, con riferimento alla singola annualità.

Il Comitato Tecnico di Gestione, previsto dal Contratto di servizio come strumento di gestione dello stesso, valuta l'ammissibilità della richiesta e si pronuncia in merito alla stessa entro 60 giorni dalla richiesta.

Il PEF in ogni caso sarà soggetto a verifica al termine del periodo Regolatorio, la cui durata è fissata in 5 anni, nel rispetto della Matrice dei Rischi al fine di verificare il mantenimento dell'equilibrio economico del Contratto.

9. Piano di accesso al dato

L'ART nell'Allegato "A" alla Delibera n.154/2019 indica, al punto 6 della Misura 25, che "nell'ambito della procedura di consultazione di cui al punto 5 della Misura 4, l'EA definisce il "Piano di accesso al dato", specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai predetti dati, informazioni e documenti", definendo il Piano di accesso al dato come "documento definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

- a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);

c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'“open access” in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;

d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.”

Nei documenti di gara si provvederà a definire in modo puntuale il contenuto del Piano, tuttavia in allegato (Allegato 6) si riporta lo schema di base del Piano.

10. Allocazione dei rischi - Matrice dei Rischi

In base a quanto disposto dalla Misura 13 dell'Allegato A della Delibera ART n. 154/2019 e specificatamente indicato all'Annesso 4 della stessa delibera, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF), l'Ente Affidante ha la facoltà di:

- identificare e valutare gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio TPL.
- definire quindi la “Matrice dei rischi”, secondo quanto indicato all'Annesso 4,
- allocare i rischi a carico di ciascuna delle Parti, che dovranno essere saranno oggetto di revisione periodica.

Tali rischi sono valutati, tenendo conto di un'analisi dei costi/benefici per il verificarsi di eventi incerti, valutando la trasferibilità degli effetti degli stessi all'Impresa Affidante entro un limite cui non è compromessa la sostenibilità del PEF

Si allega (Allegato 9) la Matrice dei rischi con le relative azioni di mitigazione.