

Relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012
e della Misura 2, punto 2, della delibera ART n. 154/2019

**AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL URBANO ED
INTERURBANO NEI COMUNI DEL LAZIO AD ECCEZIONE DI
ROMA CAPITALE E DEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179

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

Sintesi preliminare

La finalità della presente Relazione è, anzitutto, quella di assolvere agli obblighi informativi di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, con riferimento all'affidamento dei servizi di TPL urbano ed interurbano nei comuni del Lazio, con esclusione di Roma Capitale e dei comuni capoluogo di provincia. Ai sensi della L.R. n. 28/2019, art. 7, commi da 31 a 35, con le D.G.R. n. 912/2019 e n. 617/2020 detti servizi sono stati individuati in 11 unità di rete, che costituiscono i lotti oggetto del presente affidamento.

Nella prima parte del documento, pertanto, vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo. Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 175/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Inoltre, in conformità alla Delibera ART 154/2019 che consente la redazione di un unico documento congiunto, la seconda parte del presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA) come previsto dalla misura 2 della citata Delibera che definisce la RdA come *“documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni”*.

Infine, in ottemperanza all'art. 13 c. 25-bis, del D.L. 23 dicembre 2013 n. 145 coordinato con la Legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9, laddove prevede *“Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio”*, la Relazione verrà inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico, attraverso l'indirizzo di posta elettronica certificata: osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it.

PARTE I
Relazione ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34, comma 20

1. Il contesto di riferimento

1.1 Lo scenario attuale e gli atti adottati dalla Regione

Regione Lazio e ASTRAL sono titolari delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto urbano su gomma diversi da quelli di competenza di Roma Capitale.

In particolare, al fine di garantire l'uniforme utilizzo delle risorse regionali relative allo svolgimento dei servizi minimi, assicurare l'esercizio unitario delle funzioni sul territorio regionale e conseguire adeguati livelli di efficienza, l'art. 7, comma 31 della L.R. n. 28/2019, attribuisce alla Regione Lazio il compito di individuare le unità di rete idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, i servizi minimi di cui all'articolo 17 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30, nonché le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), della l.r. 30/1998.

In forza del successivo comma 33, le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio sono attribuite ad ASTRAL. In tale prospettiva, al fine di consentire l'espletamento di tutte le attività propedeutiche, il comma 35 ha attribuito ad ASTRAL, a decorrere dal 1° gennaio 2020, le funzioni relative all'affidamento dei contratti di servizio.

In virtù del suddetto riparto di competenza, la Regione Lazio con delibera n. 912 del 03.12.2019 ha avviato il processo di riprogrammazione del trasporto pubblico locale urbano ed interurbano, approvando il nuovo modello per il riparto dei servizi minimi e l'individuazione delle unità di rete, da intendersi quali bacini ottimali per una gestione efficiente del servizio.

Nel dettaglio, con la delibera in questione è stata completata l'attività di riprogrammazione sotto il profilo tecnico e si è preso atto del *"modello per la ridefinizione dei servizi minimi di TPL e per l'individuazione delle unità di rete"*, elaborato con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell'Università "La Sapienza", che permetterà di conseguire, nel medio periodo, rilevanti miglioramenti in termini di economicità, efficienza e produttività del servizio di trasporto pubblico locale regionale, attraverso la stima del fabbisogno trasportistico dei Comuni seguendo la domanda di mobilità e definendo, in particolare:

- a) i nuovi servizi minimi, attraverso una maggiore equità nella distribuzione delle risorse finanziarie, incentivando un miglioramento nell'efficienza del loro utilizzo, ridefinendo la stima di fabbisogno trasportistico dei Comuni e superando il criterio della "spesa storica", di cui all'articolo 37 della L.R. 30/1998;
- b) un nuovo modello di unità di rete, costituito da aggregazioni di Comuni nel cui ambito il servizio di trasporto sarà gestito in modo unitario, in linea con quanto disposto dall'articolo 14 del D.Lgs. n. 422/1997 e dall'articolo 3-bis della legge n. 148/2011. L'estensione del perimetro di servizio alle unità di rete consentirà di realizzare economie di scala, quindi di migliorare l'economicità della gestione riducendo l'incidenza dei costi fissi.

La medesima DGR n. 912/2019 ha altresì previsto l'avvio di una fase di consultazione con le Amministrazioni locali, le Associazioni datoriali e le Organizzazioni sindacali per

l'esame del nuovo modello, anche al fine di acquisire indicazioni utili a migliorare i profili di efficienza ed equità preordinati alla definizione dei nuovi criteri di utilizzo delle risorse finanziarie disponibili.

Conseguentemente, nel corso della prima metà del 2020, è stata espletata la predetta attività di consultazione, dapprima con la diffusione ai Comuni di un questionario online e, successivamente, con sei audizioni tenute dalla Commissione consiliare competente, svoltesi sul territorio (2 in presenza, e successivamente le altre 4 in videoconferenza, a causa dell'epidemia da COVID-19).

A conclusione delle attività di consultazione e a seguito di approfondimenti condotti dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità, di concerto con la Sapienza Università di Roma, con D.G.R.

n. 617/2020 il modello di cui alla D.G.R. n. 912/2019 è stato approvato, sia per quanto concerne i servizi minimi, sia per le unità di rete.

In data 05.10.2022, facendo seguito alla propria nota prot. n. 1151491 del 29.12.2020, è stato altresì trasmesso all'Autorità l'aggiornamento della relazione di cui alle misure 4.11 e 6.2 della Delibera ART n. 48/2017, in cui si è dato conto delle opzioni di finanziamento e di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, nonché dei fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti oggetto di affidamento.

La richiamata DGR n. 617/2020 ha dato mandato ad ASTRAL di pubblicare l'avviso di preinformazione di cui all'art. 7 del Regolamento CE n. 1370/2007; conseguentemente, in data 11.09.2020 ASTRAL ha provveduto alla pubblicazione del suddetto avviso.

1.2 Gli obiettivi perseguiti

Con l'attività di riprogrammazione dei servizi, che ha portato all'adozione del nuovo modello, l'amministrazione ha inteso perseguire tre specifici obiettivi, ed in particolare:

- a) estendere i servizi di TPL urbano e interurbano a tutti i comuni del Lazio (i servizi, infatti, sono attualmente disponibili per 183 comuni su un totale di 377);
- b) ridefinire il riparto delle risorse finanziarie dei servizi minimi (il cui stanziamento per le annualità 2022-2024 corrisponde ad € 62 mln), attraverso l'utilizzo di indicatori che stimino il fabbisogno trasportistico sulla base dei dati relativi alla domanda di mobilità, come pure di criteri che tengano conto dell'efficienza nell'erogazione del servizio, superando quindi il criterio della "spesa storica";
- c) individuare le unità di rete – costituenti i lotti dei servizi da affidare – secondo criteri di efficienza economica ed efficacia trasportistica.

L'estensione dei servizi a tutti i comuni del Lazio attualmente non serviti, oltre a rispondere a criteri di equità e di garanzia del diritto alla mobilità, persegue lo scopo di riconfigurare il sistema complessivo del trasporto pubblico regionale in due tipologie di servizi tra loro integrati:

- i servizi extraurbani, gestiti da Trenitalia sulle ferrovie e da COTRAL sulle linee automobilistiche, per gli spostamenti di medio-lunga percorrenza e verso Roma;
- i servizi urbani ed interurbani, gestiti a livello di unità di rete, per gli spostamenti locali e di breve e media percorrenza, nonché per l'adduzione alle linee ferroviarie e per l'intermodalità ai servizi extraurbani su gomma.

L'attuale assenza di integrazione tra le due richiamate tipologie di servizi su gomma ha portato COTRAL a servire capillarmente tutti i comuni del Lazio, anche in aree a domanda

debole e in centri relativamente isolati. Inoltre, la debole integrazione modale tra i servizi ferroviari e i servizi su gomma, nonché l'assenza di integrazione tariffaria, hanno creato una compartimentazione di queste modalità di servizi.

I TPL comunali si sono così ritrovati in una posizione di marginalità, servendo esclusivamente spostamenti di prossimità, spesso non uscendo dai confini comunali anche a causa delle problematiche di "sottrazione" di utenza tra le diverse gestioni.

Le sopra richiamate tipologie di servizi hanno costituito i driver per la definizione di "bacini locali", ossia l'insieme di comuni in cui viene massimizzata la domanda interna di mobilità.

I bacini locali sono stati successivamente il riferimento per la delimitazione delle unità di rete, costituite talvolta accorpendo due o più bacini locali, al fine di raggiungere le dimensioni ottimali che consentissero di conseguire adeguate economie di scala e appropriati livelli di efficienza del servizio, configurando così i lotti dei servizi da affidare. Tale accorpamento deriva dal fatto che alcuni bacini locali non dispongono di un servizio di TPL urbano di dimensione tale da conseguire adeguate economie di scala, anche a seguito dell'applicazione del nuovo modello di riparto dei servizi minimi. A conferma, si consideri che alcuni dei bacini avrebbero un servizio di TPL urbano ed interurbano inferiore al milione di vetture x Km annue.

L'organizzazione dei servizi di TPL urbano ed interurbano in unità di rete - superando l'attuale articolazione dei servizi su base comunale o al massimo riferita ad associazioni di comuni di limitata entità - consente non solo di superare l'odierna frammentazione dei servizi ma anche di ottenere una maggiore efficienza nella gestione degli stessi, mediante un utilizzo più efficiente di depositi, vetture di scorta e riduzione di km fuori servizio, oltre che una maggiore condivisione di risorse e strutture legate all'amministrazione dei servizi (spese generali e di amministrazione).

Tali profili di efficienza si accompagnano, altresì, ad un migliore impiego delle risorse destinate all'esercizio (conducenti e vetture) se utilizzati su più territori comunali, anche per la possibilità di unificare il servizio, a fronte di uno scenario attuale caratterizzato da servizi in parziale sovrapposizione e comunque tra loro non integrati (ad esempio, sulle direttrici verso i centri polarizzatori della mobilità).

La soluzione prescelta, inoltre, determina un dimensionamento dei lotti tale da garantire la massima partecipazione degli operatori di mercato, con idonea tutela delle piccole e medie imprese del settore. Non può non rilevarsi, infatti, che nel panorama nazionale solitamente l'aggregazione per lotti è stata strutturata per dimensioni provinciali o sovraprovinciali.

Da ultimo, rispetto ai dati storici, il nuovo modello genera un impatto redistributivo pari a circa 17 milioni di euro (il 28,5% del totale), che riduce la forte sperequazione che ha caratterizzato il riparto storico.

1.3 Il processo di individuazione delle unità di rete

L'individuazione delle nuove unità di rete, che costituiscono i lotti dei servizi oggetto di affidamento, è partita dall'analisi della distribuzione della domanda di trasporto pubblico e del suo sistema di offerta complessivo.

Tale tipologia di servizio svolge anche una funzione di adduzione ai servizi ferroviari e ai servizi extraurbani su gomma di medio-lunga distanza; di tale aspetto si è tenuto

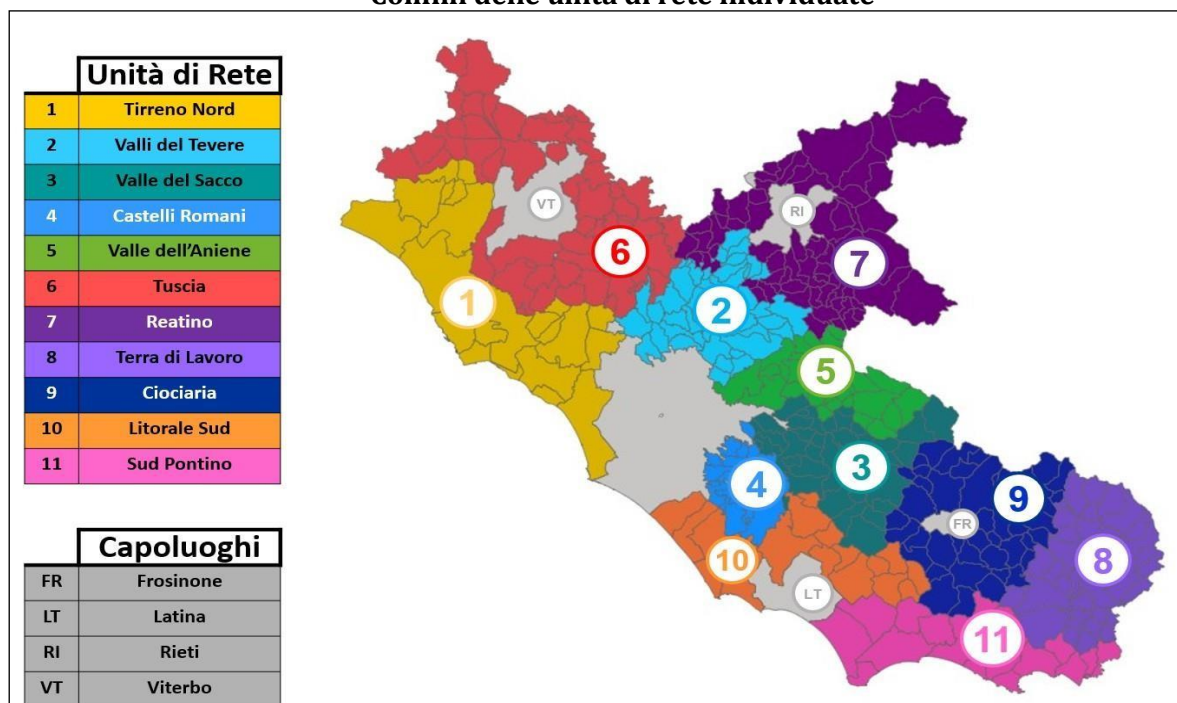
debitamente conto nel nuovo modello di riparto dei servizi minimi tramite appositi indicatori ai quali è stato assegnato un peso rilevante ai fini della ripartizione delle risorse.

Al contempo, la presenza di diversi centri che fungono da polarizzatori locali per la fruizione dei servizi di prossimità, con una domanda attratta spesso paragonabile a quella dei capoluoghi di provincia, conduce all'individuazione di bacini locali gravitanti su tali poli locali, nei quali spesso è anche localizzata la stazione ferroviaria di riferimento del bacino.

Sono stati così inizialmente rilevati 19 bacini locali, i cui comuni di appartenenza sono stati individuati tramite l'analisi delle "linee di desiderio", ossia la ripartizione della domanda di trasporto generata da ciascun comune verso tutti gli altri comuni. Tale analisi ha consentito di valutare se ciascun comune fosse maggiormente gravitante su un bacino locale piuttosto che su quello confinante. La delimitazione di tali bacini ha talvolta superato i confini provinciali, facendo emergere i limiti di tale suddivisione amministrativa negli ambiti trasportistici. Considerato che molti di questi 19 bacini locali hanno dimensioni del servizio insufficienti a conseguire adeguate economie di scala, sono state formulate diverse ipotesi di aggregazione dei suddetti bacini in unità di rete, fino ad arrivare alle 11 unità di rete individuate.

Il definitivo perimetro dei suddetti 11 bacini, come già chiarito, è anche il frutto degli aggiornamenti al modello originario emersi a seguito dell'attività di consultazione con le amministrazioni locali, le associazioni datoriali e le organizzazioni sindacali, che hanno portato all'adozione della D.G.R. n. 617/2020.

Confini delle unità di rete individuate



1.4 Le caratteristiche delle unità di rete

Le unità di rete si presentano con caratteristiche piuttosto differenziate, data la disomogeneità del territorio laziale. I valori “a tendere” sono di 350.000 abitanti e di 5 milioni di euro annui di servizio, non raggiungibili in tutti i casi, se si tiene conto della dimensione e della densità di popolazione, e quindi di servizio, delle unità di rete. Infatti, alcune di esse sono caratterizzate dalla presenza di vere e proprie aree a domanda debole. Il numero di comuni appartenenti alle unità di rete è spesso elevato, cosa che ha tra l'altro reso necessaria la regia regionale per le successive fasi di progettazione dei servizi, altrimenti di difficile attuazione se assegnate al coordinamento di più enti locali. Per ciò che concerne l'utilizzo delle risorse, da un confronto tra i finanziamenti storici e i nuovi finanziamenti rapportati alla popolazione, emerge come nel riparto storico vi fossero delle forti sperequazioni tra territori, ora ricondotte ad un livello di maggiore equilibrio. Ed infatti, con l'applicazione del nuovo modello di riparto, in linea generale i finanziamenti delle unità di rete si avvicinano alla media regionale (in aumento per quelli al disotto, in diminuzione per quelli al disopra). In ogni caso, restano delle differenziazioni che tengono conto dei parametri trasportistici e di efficientamento del servizio di ogni comune appartenente alla relativa unità di rete.

Un ruolo importante nello sviluppo del nuovo modello sarà svolto anche da COTRAL, la cui revisione del programma di servizio ai fini della esternalizzazione del 10% dello stesso incide in misura rilevante nella definizione del perimetro dei servizi di TPL urbano e interurbano.

2. Il quadro normativo di riferimento

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è data dal citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto regolamento definisce:

autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico; compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico,

ovvero connesso a tale periodo. L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;
- b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del citato art. 3, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara *“equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione”*.

Ai sensi dell'art. 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'art. 4, paragrafo 4.

LA LEGGE N. 99/2009

L'art. 61 dispone: *“1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”*

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

LA L.R. N. 30/98

A livello regionale, l'art. 7, comma 31 e ss. della L.R. n. 28/2019, attribuisce alla Regione Lazio il compito di individuare le unità di rete idonee al conseguimento del più alto livello di economicità, efficienza e produttività, i servizi minimi di cui all'art. 17 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30, nonché le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), della l.r. 30/1998; sono invece attribuite ad ASTRAL le funzioni di stipula e gestione dei nuovi contratti di servizio. Inoltre, la L.R. n. 30/1998 detta le *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*.

In materia di affidamento dei servizi pubblici locali, la legge in commento, come modificata dall'art. 84 della L.R. 22 ottobre 2018, n. 7, all'art. 19 comma 2-ter prevede che *“Ai sensi dell'articolo 8 del 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, e dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), le Autorità competenti all'affidamento dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conformano al dettato di cui all'articolo 5, paragrafi da 2 a 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, a decorrere dal 3 dicembre 2019”*.

LE MISURE ART

Da ultimo – in riferimento al settore di riferimento - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare:

a) Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 30 marzo 2017, n. 48 contenente *“Atto di regolazione recante 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”*;

b) Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*.

3. La modalità di affidamento prescelta

Con riferimento ai lotti oggetto di affidamento, si intende affidare i servizi sulla base delle disposizioni di cui all'art. 5, par. 2, del regolamento 1370/2007, mediante procedura competitiva finalizzata all'individuazione del contraente chiamato a sottoscrivere contratti di tipo net-cost, sullo schema individuato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 154/2019.

La forma di affidamento prescelta è conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e regionale, in specie al regolamento (CE) 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009 e alla L.R. n. 30/98. Si tratta, infatti, di una procedura che rispetta i requisiti di trasparenza e pubblicità mediante la pubblicazione degli atti di indizione della procedura secondo le disposizioni vigenti, non discriminatoria ed aperta a tutti gli operatori che risulteranno in possesso dei requisiti prescritti.

4. Durata dei contratti di servizio

I contratti di servizio avranno durata pari a nove anni, in conformità all'art. 4 del regolamento 1370/2007, con facoltà di proroga sino ad un massimo del 50%, ai sensi dell'art. 4, par. 4 del regolamento medesimo.

L'arco temporale di affidamento è connotato a poter consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento del servizio e a poter sfruttare al meglio le economie di scale le efficienze generate dagli investimenti in materiale rotabile.

Lo schema contrattuale sarà redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 2 alla Delibera ART 154/2019 e corredato dalla Matrice dei rischi conforme all'Annesso 4 della medesima Delibera, tale da assicurare l'allocazione sul concessionario del rischio operativo durante la gestione del servizio.

La base d'asta di ciascun lotto è stata determinata secondo la metodologia prevista dal D.M.

157/2018 ed in conformità agli annessi dalla Delibera ART 154/2019 ed al regolamento UE n. 1370/2007. Per ogni unità di rete è stato elaborato un Piano Economico Finanziario Simulato (PEFs), nel rispetto delle misure di regolazione dettate dall'ART.

5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente, al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che gli stessi siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

L'Allegato 1 contiene il link per il collegamento alle cartelle predisposte per ciascun lotto, contenenti la rete dei servizi oggetto di affidamento e i relativi programmi di esercizio. Si rinvia inoltre al par.6 per le percorrenze assegnate a ciascun lotto e le relative velocità commerciali.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata. Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In ultimo, l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente affidante, come derivanti dalla determinazione delle tariffe di cui all'Allegato 2 e specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

In ultimo, si intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Nel proseguo della Relazione saranno espressamente individuati tali parametri che costituiscono obblighi specifici di servizio pubblico in capo al gestore del servizio, attraverso i quali l'ente affidante intende conseguire un innalzamento dei benefici complessivi per l'utenza. Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati, è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del regolamento.

La determinazione della base d'asta è effettuata attraverso parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente, al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti.

In particolare, la base d'asta tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nel PEF, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

La base d'asta è stata determinata muovendo da un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, l'amministrazione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, della matrice dei rischi, nonché delle misure adottate dall'ART.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata e regolatoria.

PARTE II
RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

1. Gli esiti della procedura di consultazione

1.1 Il quadro regolatorio

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 dispone che *“l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.

Ai sensi della successiva misura 4 *“l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”*.

In tale prospettiva, la Consultazione ha ad oggetto:

- l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio;
- la definizione del Piano di Accesso al Dato.

1.2 La procedura di consultazione avviata

La procedura di consultazione definita dall’amministrazione è stata articolata nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione in data 30.12.2021 e in data 27.07.2022 sul sito istituzionale della Regione Lazio della documentazione di supporto, descrittiva delle tematiche in consultazione;
2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi, trasmesse a mezzo PEC all’indirizzo infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it entro e non oltre il 19.08.2022.

A seguito della pubblicazione dell’avviso di consultazione sono pervenute, complessivamente nelle due fasi della consultazione, n. 9 osservazioni da parte di Comuni, un’osservazione da parte di un’associazione di imprese del Lazio, e n. 12 osservazioni da parte di operatori del settore.

1.2.a) Le osservazioni dei Comuni

Rispetto alle osservazioni pervenute dai Comuni, si evidenzia preliminarmente che – pur facendo riferimento nell’oggetto alla consultazione – queste hanno riguardato principalmente l’attività di riprogrammazione del servizio e di individuazione delle nuove unità di rete. Pur trattandosi di tematiche estranee alla consultazione, si evidenzia che trattasi di materia già oggetto di confronto con gli enti locali nel procedimento avviato ai sensi dell’art. 7, c. 33 e ss. della L.R. n. 28/2019 e della DGR n. 912/2019 e che, in

conformità alla delibera ART 48/2017, è stata redatta una apposita relazione in cui si è dato conto, *inter alia*, dei fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti oggetto di affidamento.

Per ciò che concerne l'osservazione volta a sollecitare l'applicazione della clausola sociale di cui all'art. 48 del D.L. 50/2017, si evidenzia che si è provveduto – in ottemperanza agli obblighi di legge – a prevedere una compiuta disciplina della clausola sociale. Si rinvia sul punto al proseguo della relazione in cui si dà atto della disciplina della clausola sociale che sarà contenuta negli atti di gara.

1.2.b) Le osservazioni dell'associazione di imprese del Lazio

Anche le osservazioni dell'associazione hanno riguardato per larga parte l'attività di programmazione delle unità di rete, con specifico riferimento al loro dimensionamento; sul punto, valga quanto già detto sopra.

In merito, invece, ai rilievi relativi all'applicazione del costo standard, si osserva che la determinazione della base d'asta è stata effettuata attraverso parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti. In particolare, la base d'asta tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

La base d'asta è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018.

1.2.c) Le osservazioni degli operatori

1.2.c.1) Sugli indicatori economici

È stato osservato da alcuni operatori che il Documento posto in consultazione non dà conto *“degli indicatori economici”* e *“non viene fornito alcun dato né criterio di remunerazione”*

Sul punto si osserva che si tratta di materia estranea alla consultazione che – ai sensi della misura della delibera ART 154/2019 – ha ad oggetto l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili e la ricognizione delle loro caratteristiche tecnico-funzionali, la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni, la specificazione di (eventuali) requisiti di partecipazione degli operatori e l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio.

Ciò premesso, in conformità agli obblighi di legge nella Parte Prima del presente documento, contenente la Relazione ex art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, si è dato conto dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 175/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

1.2.c.2) Sull'aggiornamento dei dati relativi al censimento dei beni e del personale

In merito alle richieste di aggiornamento dei dati relativi al censimento dei beni e del personale, si osserva che si è proceduto alle modifiche ed integrazioni richieste.

1.2.c.3) Sul Piano di Accesso al Dato

In merito al Piano di Accesso al Dato, si evidenzia che - a fronte delle osservazioni prevenute - in data 24.02.2022 si è provveduto ad integrare il Documento di Consultazione con la pubblicazione di un apposito Allegato denominato "Piano di Accesso al Dato" ed è stata disposta la proroga della Consultazione pubblica di ulteriori 30 giorni, a partire dalla data di pubblicazione della documentazione integrativa.

All'esito della procedura di consultazione avviata e delle osservazioni e informazioni ricevute, l'Ente Affidante ha definito come rappresentato nel proseguo la disciplina dei beni strumentali.

2. Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera ART 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali. Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- divisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili,
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non divisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono invece definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

I criteri che hanno portato alla individuazione dei beni essenziali/indispensabili per ogni singolo lotto, come risultanti dai documenti allegati al punto a.1) seguente, sono correlati agli esiti del censimento condotto con gli attuali gestori dei servizi di TPL nei Comuni appartenenti alle 11 unità di rete. Tale censimento ha consentito l'acquisizione delle disponibilità da parte di taluni gestori a trasferire i beni appartenenti alle categorie indicate nella richiesta formulata dalla Regione Lazio. La successiva attività istruttoria condotta dagli Uffici regionali ha individuato unicamente quei beni con caratteristiche tecniche conformi alla disciplina in materia di trasporto pubblico su strada.

I dati e le informazioni relativi ai beni individuati a seguito del censimento sono stati riportati in allegato al documento di Consultazione, per come aggiornato nel successivo *addendum*, e a seguito delle osservazioni pervenute, come precedentemente descritto nel punto 1.2.c.2).

2.a) Il materiale rotabile

2.a.1) Il materiale rotabile attualmente in uso

Il parco mezzi utilizzato dagli attuali gestori esercenti il servizio di TPL nei Comuni appartenenti alle unità di rete è indicato in dettaglio nell'Allegato 5.1; il predetto allegato evidenzia il materiale rotabile soggetto a finanziamento pubblico.

2.a.2) Classificazione materiale rotabile

Al fine di garantire la contendibilità della gara e la rimozione degli ostacoli alla presentazione dell'offerta, tenendo conto delle risorse disponibili e delle misure di programmazione finanziaria adottate, il materiale rotabile necessario all'avvio dei servizi sarà reperito attraverso un insieme di misure:

- una parte dei mezzi sarà messa a disposizione del concessionario da parte del gestore uscente, proprietario dei mezzi, che abbia dichiarato tale disponibilità;
- una parte dei mezzi sarà messa a disposizione da parte dell'Ente affidante a titolo di usufrutto gratuito;
- una restante parte dovrà essere reperita dal concessionario con tempistiche idonee che tengono conto delle caratteristiche del mercato di riferimento.

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di mezzi stimati come necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del servizio, della duplicabilità a costi sostenibili, delle caratteristiche e vetustà dei mezzi, anche in considerazione della normativa vincolistica attualmente in vigore circa l'utilizzo di mezzi di determinate classi ambientali e, nel caso in cui gli stessi non risultino oggetto di finanziamento pubblico, della dichiarata disponibilità, da parte dei proprietari, della loro messa a disposizione a favore del concessionario che risulti aggiudicatario della procedura.

A fronte di tanto, sono stati qualificati come "essenziali" i soli autobus oggetto di finanziamento pubblico, con conseguente obbligo di subentro da parte del nuovo gestore.

I restanti autobus di proprietà del gestore uscente, con anzianità inferiore (1° immatricolazione) a 15 anni al 31/12/2023, appartenenti a classe inquinante euro IV o superiore, e per i quali è stata manifestata la disponibilità alla messa disposizione al nuovo gestore, sono qualificati come "commerciali" e per essi sussiste una mera facoltà di acquisizione da parte dei concorrenti.

Peraltro, al fine di ulteriormente favorire la partecipazione degli operatori e ridurre gli oneri di subentro a carico dell'affidatario, l'Ente Affidante assicurerà al concessionario la disponibilità di una parte del materiale rotabile necessario, mediante nuova acquisizione da effettuare con l'utilizzo di risorse finanziarie statali destinate al rinnovo delle flotte per i servizi di TPL.

Alla luce dei predetti criteri, l'Allegato 5.2 contiene la quantificazione del materiale rotabile per ciascuna delle categorie sopra descritte.

Per quanto concerne il titolo di disponibilità:

- a) il materiale rotabile acquisito dall'Ente Affidante verrà messo a disposizione del gestore a titolo di usufrutto gratuito, con oneri di manutenzione a carico di quest'ultimo;

- b) il materiale rotabile di proprietà del gestore uscente che abbia manifestato la propria volontà a mettere a disposizione del nuovo gestore il materiale rotabile potrà essere acquisito in proprietà dal medesimo gestore uscente. Si precisa che non tutti i rotabili sono disponibili al subentro a partire dal 2024, ma sono state considerate le differenti scadenze dei CdS attuali nei comuni.

2.b) Reti, impianti e infrastrutture

Per ciò che concerne la categoria “Reti, Impianti e Infrastrutture” viene fornito, all’Allegato 4, il dettaglio delle pensiline, dei depositi e delle autostazioni utilizzati dagli attuali gestori.

I beni indicati all’Allegato 4 e per i quali è stata dichiarata la disponibilità dagli attuali gestori sono classificati come “commerciali” e per essi è prevista la mera facoltà di acquisizione da parte dei concorrenti.

Tali beni sono stati rilevati a seguito del censimento condotto con gli attuali gestori dei servizi di TPL nei Comuni appartenenti alle 11 Unità di Rete e sono stati riportati in allegato al documento di Consultazione, per come aggiornato nel successivo *addendum*, e a seguito delle osservazioni pervenute, come precedentemente descritto nel punto 1.2.c.2).

Con specifico riguardo agli investimenti finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica, sono stati considerati a carico dell’operatore quelli relativi ai nuovi mezzi locati da quest’ultimo.

Per tutte le infrastrutture di ricarica relative al materiale rotabile concesso dall’EA in comodato d’uso gratuito, si è ipotizzato che le stesse vengano rese disponibili gratuitamente.

3. Personale preposto all’erogazione del servizio

La Regione Lazio ha avviato e concluso, anche a seguito della fase di consultazione pubblica, l’acquisizione delle informazioni e dei dati relativi al personale utilizzato dal gestore uscente, I dati e le informazioni relativi alle unità di personale da assegnare al servizio, raccolti nel corso del censimento rivolto agli attuali gestori, sono stati riportati in Allegato 2 del documento di Consultazione, per come aggiornato nel successivo *addendum* e a seguito delle osservazioni pervenute, come precedentemente descritto nel punto 1.2.c.2).

3.1 Il quadro normativo e regolatorio

L’art. 48 del D.L. 50/2017 prevede, in caso di subentro, il “*trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l’esclusione dei dirigenti*” e l’applicazione “*in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all’articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹, del 12 marzo 2001*”.

Inoltre, l’art. 4 del Reg. (CE) n. 1370/2007, dispone che “*la direttiva 2001/23/CE del Consiglio si applica al cambiamento dell’operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità*

competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE".

Al contempo la misura 21 della Delibera ART 154/2019, in attuazione della lett. e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che "l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente".

3.2 Dati acquisiti dal gestore

Con riferimento alla situazione al 19.08.2022 (data entro la quale i soggetti portatori di interessi potevano trasmettere contributi ed osservazioni – vedere precedente punto 1.2), in base ai dati trasmessi dagli attuali gestori, il personale impiegato nei servizi di TPL presso i comuni è il seguente:

	Personale di guida	personale amministrativo	personale di deposito	personale di manutenzione	personale di movimento	altro (dirigenti esclusi)	Totali
Totali	991	141	20	62	26	15	1255

3.3 La clausola sociale

Elemento centrale della clausola sociale è rappresentato dai criteri per individuare il personale cui si applica e che quindi ha diritto ad essere trasferito al nuovo gestore. L'assegnazione del personale ai lotti è stata definita applicando sia il criterio generale della prossimità territoriale rispetto al luogo in cui il personale svolge attualmente l'attività lavorativa, sia tenendo conto del fabbisogno di personale per la produzione stimata del servizio relativo al lotto.

Il gestore uscente ha proceduto all'individuazione del personale organizzativamente assegnato ai servizi, a seguito del censimento effettuato dalla Regione Lazio con riferimento ai Comuni titolari di TPL appartenenti alle 11 Unità di Rete.

Gli esiti del censimento sono stati riportati in allegato al documento di Consultazione, per come aggiornato nel successivo *addendum*, e a seguito delle osservazioni pervenute, come precedentemente descritto nel punto 1.2.c.2).

L'individuazione e l'allocatione di cui sopra terrà conto delle eventuali modifiche al personale dipendente *medio tempore* intervenute.

Il gestore selezionato all'esito della procedura dovrà pertanto dare attuazione agli obblighi derivanti dall'applicazione della clausola sociale; il personale assegnato al relativo lotto continuerà il rapporto di lavoro alle dipendenze del nuovo gestore, conservando il trattamento economico e normativo derivante dall'applicazione del CCNL e della contrattazione aziendale vigente con il gestore uscente.

Le informazioni relative al personale da trasferire e al relativo costo da sostenere saranno messe a disposizione dei concorrenti in apposito Allegato.

4. Condizioni minime di Qualità del servizio

All'Allegato 6 sono state individuate le "Condizioni minime di qualità del servizio", in termini di indicatori di qualità del servizio erogato, standard da rispettare, modalità di

rilevazione. Lo schema di contratto di servizio disciplinerà sia il sistema di monitoraggio che quello di penali e premialità.

Nel dettaglio, in aderenza alla Delibera ART n. 154/2019, i livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono individuati in relazione ai fattori di qualità elencati di seguito:

1. l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
2. l'informazione all'utenza (completezza e trasparenza);
3. i canali di vendita (accessibilità commerciale);
4. la pulizia dei veicoli;
5. la sicurezza del viaggio e del viaggiatore, garantita attraverso l'adozione del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria";
6. l'accessibilità, anche delle PMR.

I predetti fattori sono stati misurati e monitorati attraverso i seguenti indicatori qualitativi e quantitativi:

Fattore di qualità	Indicatore
Capacità - Offerta posti	Conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio misurata in termini di posti offerti
Regolarità	Conformità dei servizi erogati al programma di esercizio contrattuale misurata in termini di corse effettuate
Puntualità	Rispetto dell'orario programmato di arrivo alle fermate di destinazione ovvero ad alcune fermate espressamente individuate, misurata in termini di corse in orario
Informazione all'utenza- Prima del viaggio	Disponibilità prima del viaggio delle seguenti informazioni: <ol style="list-style-type: none"> 1. condizioni generali di trasporto 2. sistema tariffario vigente 3. modalità di acquisto dei titoli di viaggio 4. modalità di convalida dei biglietti e sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido <ol style="list-style-type: none"> 5. orario arrivo e partenza 6. disponibilità di posti e servizi per PRM
Informazione all'utenza - Durante il viaggio	Disponibilità durante il viaggio delle seguenti informazioni: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificativo linea 2. Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR 3. Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza; 4. Condizioni generali di trasporto e condizioni minime di qualità 5. Informazioni sui reclami

Informazioni all'utenza – Carta di qualità	Avvenuta pubblicazione e divulgazione della Carta di Qualità dei servizi e aggiornamento della stessa
Trasparenza	Previsione dell'obbligo del gestore di pubblicare sui rispettivi portali web: 1. Contratto di servizio
	2. Programma di esercizio 3. Carta di qualità in vigore 4. Principali indicatori gestionali individuati nel CdS
Accessibilità commerciale	L'accessibilità commerciale verrà verificata attraverso l'obbligo di: a) <u>dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV)</u> : dovrà essere previsto almeno un canale di vendita a bordo, e dovrà essere presente un punto vendita convenzionato entro un raggio di 200 metri da tutti i capolinea e dalle fermate intermedie che costituiscono i maggiori nodi di scambio della rete; b) <u>disponibilità/funzionamento di SBT</u> - sistemi di biglietteria telematica (%BTEL); c) <u>funzionamento delle validatrici</u> , o analoghi sistemi di convalida dei titoli di viaggio (%VAL).
Decoro dei mezzi	Conformità rispetto alle condizioni di decoro all'interno e all'esterno dei mezzi fissate nel contratto, incluso il funzionamento dei dispositivi di richiesta fermata e delle porte di accesso al veicolo.
Pulizia veicoli	Conformità degli interventi di pulizia misurata dai seguenti indicatori: 1. Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile; 2. Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.
Sicurezza	Adozione del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria"
Accessibilità	Conformità rispetto agli standard fissati in relazione a: - Climatizzazione dei mezzi; - Allestimento dei mezzi; - Disponibilità ricarica/porta USB su mezzi programmati; - Chiamata fermata utente e schermi informativi del mezzo
Accessibilità PMR	Conformità nell'utilizzo del materiale rotabile omologato accessibile e fruibile alle PMR, rispetto alle corse programmate con materiale rotabile con tali caratteristiche

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, il Contratto di servizio stabilirà 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.

5. Obiettivi di efficienza ed efficacia

La Regione Lazio intende perseguire una serie di obiettivi di miglioramento complessivo con il presente affidamento e sulla scorta della valutazione in ordine alle prestazioni attuali di gestione del servizio.

In particolare, durante l'orizzonte temporale dell'affidamento, le prestazioni attese e gli obiettivi perseguiti riguarderanno:

- un complessivo migliore soddisfacimento della domanda di mobilità attuale, con un incremento della produzione chilometrica;
- un rinnovo dell'infrastruttura e del materiale rotabile (oltre alle azioni relative alla manutenzione straordinaria dei treni);
- un conseguente e progressivo miglioramento dei parametri gestionali di efficienza ed efficacia nella gestione del servizio;
- un relativo incremento dei passeggeri trasportati e dei ricavi attesi (la cui determinazione deve tuttavia tener conto dei sistemi di integrazione tariffaria "Metrebus");
- un progressivo incremento dei parametri di qualità del servizio e di qualità percepita dall'utenza.

In considerazione delle esigenze sopra rappresentate, in conformità a quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, gli obiettivi di efficienza ed efficacia sono stati individuati sulla base degli indicatori chiave di prestazione (KPI), di cui all'Annesso 7 della Delibera ART 154/2019. Si rinvia all'Allegato al PEFs per il dettaglio sugli obiettivi individuati, sugli indicatori utilizzati per ogni anno di durata dell'affidamento.

Nel contratto di servizio sarà previsto un sistema di penalità/premialità connesso al raggiungimento dei predetti obiettivi, in rapporto ai diversi periodi regolatori.

6. Criteri di redazione del PEF

Il PEFs è stato redatto, per ciascuno degli 11 lotti, sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera ART 154/2019, considerando un orizzonte temporale di 9 anni, convenzionalmente a partire dal 1° gennaio 2024.

Per la predisposizione degli schemi 1 e 2 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato ipotizzato quanto segue:

- una "durata" dell'affidamento pari a 9 anni, di cui all'art. 4 co. 3 del Reg. (CE) 1370/2007, a far data dal 1° gennaio 2024;
- un tasso di inflazione annuale pari a 1,5%, applicato ai costi operativi ad eccezione dei costi del personale (per i quali l'aumento inflattivo è applicato solamente sull'incremento annuale previsto);
- coerentemente con la configurazione di tasso WACC adottata, non sono stati considerati effetti relativi alle imposte societarie. Inoltre, non sono stati considerati gli effetti legati all'IVA. Infine, il prezzo €/litro del gasolio adottato riflette il beneficio del rimborso delle accise (in ipotesi di ritorno a regime pre-crisi energetica);

- I PEF sono stati sviluppati in configurazione “unlevered” e dunque non prevedono ipotesi circa il finanziamento del servizio e in merito ai relativi costi per la provvista finanziaria;
- Il ricavo tariffario chilometrico utilizzato è basato sui ricavi chilometrici storici 2018/2019, espressi in moneta 2024, così come elaborati dall’Università La Sapienza. Lungo il piano si assume che i ricavi unitari crescano di un 3,5% annuo per considerare effetti relativi alla diminuzione dell’evasione ed effetti positivi connessi allo sviluppo del servizio (c.d. effetto di rete). L’Ente Affidante ha effettuato approfondimenti volti a verificare la sostenibilità delle previsioni di crescita del 3,5% annuo sui ricavi da tariffa sopra riportati, anche attraverso valutazioni condotte con il gestore del servizio extraurbano, tenuto conto che quest’ultimo esternalizza verso le unità di rete il 10% del proprio servizio, pari a circa il 25% del servizio delle unità di rete. L’analisi ha confermato l’applicabilità del tasso di crescita identificato;

'000 €	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.TIRRENO NORD	1.223	1.491	2.008	2.078	2.151	2.226	2.304	2.385	2.468
2.VALLI DEL TEVERE	705	730	755	782	809	837	867	897	929
3.VALLE DEL SACCO	982	1.039	1.105	1.144	1.184	1.226	1.269	1.313	1.359
4.CASTELLI ROMANI	1.128	1.167	1.208	1.250	1.294	1.367	1.415	1.464	1.516
5.VALLE DELL’ANIENE	966	1.000	1.035	1.071	1.109	1.148	1.188	1.229	1.272
6.TUSCIA	931	964	997	1.032	1.069	1.106	1.145	1.185	1.226
7.REATINO	275	285	295	305	316	327	339	350	363
8.TERRA DI LAVORO	717	761	787	837	866	897	928	961	994
9.CIOCIARIA	857	887	959	993	1.129	1.168	1.209	1.252	1.295
10.LITORALE SUD	1.799	1.862	1.927	1.995	2.065	2.137	2.212	2.289	2.369
11.SUD PONTINO	1.721	1.781	2.014	2.084	2.157	2.233	2.311	2.392	2.475
Totale	11.305	11.967	13.093	13.573	14.149	14.672	15.185	15.717	16.267

- sono state considerate le percorrenze di servizio specificate nella tabella sottostante, provenienti dalla progettazione dei servizi, tenuto conto che gli attuali servizi svolti in alcuni comuni verranno assorbiti nelle unità di rete alla scadenza

dei rispettivi contratti di servizio vigenti. Per determinare le percorrenze complessive, sono state considerate anche le percorrenze a vuoto;

'000 Bus/Km	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.TIRRENO NORD	2.389	2.813	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660
2.VALLI DEL TEVERE	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670
3.VALLE DEL SACCO	2.789	2.850	2.929	2.929	2.929	2.929	2.929	2.929	2.929
4.CASTELLI ROMANI	2.531	2.531	2.531	2.531	2.531	2.583	2.583	2.583	2.583
5.VALLE DELL'ANIENE	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606
6.TUSCIA	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277	2.277
7.REATINO	1.247	1.247	1.247	1.247	1.247	1.247	1.247	1.247	1.247
8.TERRA DI LAVORO	2.131	2.185	2.185	2.245	2.245	2.245	2.245	2.245	2.245
9.CIOCIARIA	3.672	3.672	3.838	3.838	4.217	4.217	4.217	4.217	4.217
10.LITORALE SUD	3.354	3.354	3.354	3.354	3.354	3.354	3.354	3.354	3.354
11.SUD PONTINO	3.529	3.529	3.855	3.855	3.855	3.855	3.855	3.855	3.855
Totale km di servizio	28.194	28.734	30.153	30.212	30.590	30.642	30.642	30.642	30.642
Totale km (inclusi i vuoti)	31.961	32.589	34.259	34.321	34.803	34.932	35.033	35.135	35.220

- Le velocità commerciali considerate sono state calcolate durante la fase di progettazione dei servizi, e sono riportate nella seguente tabella;

Km/h	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.TIRRENO NORD	19,22	18,78	18,84	18,84	18,84	18,84	18,84	18,84	18,84
2.VALLI DEL TEVERE	20,73	20,73	20,73	20,73	20,73	20,73	20,73	20,73	20,73
3.VALLE DEL SACCO	23,83	23,70	23,69	23,69	23,69	23,69	23,69	23,69	23,69
4.CASTELLI ROMANI	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45	18,51	18,51	18,51	18,51

5.VALLE DELL'ANIENE	20,80	20,80	20,80	20,80	20,80	20,80	20,80	20,80	20,80
6.TUSCIA	25,74	25,74	25,74	25,74	25,74	25,74	25,74	25,74	25,74
7.REATINO	29,15	29,15	29,15	29,15	29,15	29,15	29,15	29,15	29,15
8.TERRA DI LAVORO	22,00	22,14	22,14	22,23	22,23	22,23	22,23	22,23	22,23
9.CIOCIARIA	22,28	22,28	22,42	22,42	22,09	22,09	22,09	22,09	22,09
10.LITORALE SUD	22,43	22,43	22,43	22,43	22,43	22,43	22,43	22,43	22,43
11.SUD PONTINO	25,51	25,51	25,48	25,48	25,48	25,48	25,48	25,48	25,48

- Il parco rotabile considerato ai fini della redazione dei PEFs, identificato anche tenendo conto delle velocità commerciali sopra indicate, è stato determinato come di seguito;

#	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.TIRRENO NORD	60	70	91	91	91	91	91	91	91
2.VALLI DEL TEVERE	67	67	67	67	67	67	67	67	67
3.VALLE DEL SACCO	70	71	73	73	73	73	73	73	73
4.CASTELLI ROMANI	63	63	63	63	63	64	64	64	64
5.VALLE DELL'ANIENE	40	40	40	40	40	40	40	40	40
6.TUSCIA	57	57	57	57	57	57	57	57	57
7.REATINO	31	31	31	31	31	31	31	31	31
8.TERRA DI LAVORO	53	55	55	56	56	56	56	56	56
9.CIOCIARIA	91	91	96	96	105	105	105	105	105
10.LITORALE SUD	84	84	84	84	84	84	84	84	84
11.SUD PONTINO	88	88	96	96	96	96	96	96	96
Totale	704	717	753	754	763	764	764	764	764

- Il calcolo del fabbisogno di personale di guida ai fini della redazione del PEFs è stato elaborato a partire dai Km di servizio e dalle velocità commerciali calcolate. È stato inoltre valutato un monte ore di guida in servizio annue a partire dalle ore di guida “standard” (D.M. 157/2018), adeguato alle ore di guida dichiarate dagli operatori attuali;

FTE guida	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.TIRRENO NORD	89	107	139	139	139	139	139	139	139
2.VALLI DEL TEVERE	92	92	92	92	92	92	92	92	92
3.VALLE DEL SACCO	84	86	88	88	88	88	88	88	88
4.CASTELLI ROMANI	98	98	98	98	98	100	100	100	100
5.VALLE DELL'ANIENE	55	55	55	55	55	55	55	55	55
6.TUSCIA	63	63	63	63	63	63	63	63	63
7.REATINO	31	31	31	31	31	31	31	31	31
8.TERRA DI LAVORO	69	71	71	72	72	72	72	72	72
9.CIOCIARIA	118	118	122	122	136	136	136	136	136
10.LITORALE SUD	107	107	107	107	107	107	107	107	107
11.SUD PONTINO	99	99	108	108	108	108	108	108	108
Totale	904	926	974	975	989	991	991	991	991

- Il fabbisogno di personale non di guida è stato stimato tenendo conto del rapporto “km di servizio/FTE”;
- Il costo del personale è quello medio ricavato dagli ultimi dati storici disponibili. In particolare, per il personale di guida il costo è stato calcolato a partire dal costo orario di guida desunto dai salari annui storici del personale esistente e considerando un monte ore di guida in servizio come sopra descritto; questo procedimento ha portato a identificare un costo totale annuo medio pari a 32.200 €. Ai costi così calcolati, sono stati applicati i seguenti adeguamenti retributivi mensili:
 - € 30 da luglio 2022;

- Ulteriori € 30 da giugno 2023;
- Ulteriori € 30 da settembre 2023.

Successivamente sono stati previsti aumenti annuali pari a €390 in moneta reale;

- Per ogni UdR è stato considerato un dirigente ad un costo pari a € 150.000 annui e incrementato ogni anno di € 1.000. Tale incremento è protratto fino alla fine del piano concessorio e adeguato dell'inflazione;
- Al fine di escludere gli effetti ritenuti straordinari delle misure adottate nel 2022 sul prezzo del gasolio, è stato considerato come costo del carburante il prezzo medio registrato nel 2021, esclusa l'IVA e incluso il beneficio derivante dal rimborso delle accise. Tale costo del gasolio è applicato indistintamente a tutti i mezzi a trazione diesel e ibrida;
- Per il costo della manutenzione è stato individuato un driver unitario complessivo che racchiude il costo dell'attrezzatura, ricambi e personale necessari ad operare la manutenzione, individuato sulla base di valutazioni condotte su casi analoghi. Nel computo del costo totale della manutenzione è stato quindi sottratto il costo del personale di manutenzione in forza alle UdR;
- Per l'affitto dei depositi, dove si assume avvenga la sosta dei mezzi e l'attività di manutenzione, è stato calcolato un canone di affitto annuo per ciascun mezzo pari a € 2.000 (valore nominale costante in arco piano), pari al valore medio rilevato di mercato, che non presenta significativi scostamenti su tutto il territorio laziale, motivo per cui è stato considerato uguale per tutte le unità di rete. Al fine di ottenere un canone di affitto annuo costante e già dimensionato rispetto al fabbisogno della flotta, il canone unitario viene moltiplicato per il numero massimo di mezzi presenti sui 9 anni di affidamento;
- Il valore dell'assicurazione RCA, furto, incendio - individuato sulla base di valutazioni condotte su casi analoghi - è stato distinto sulla base della tipologia di mezzo;
- Per la tassa di circolazione, sulla base del Tariffario 2022 della Regione Lazio per le tasse automobilistiche, è stata assunta l'esenzione dal pagamento della tassa per i mezzi a trazione elettrica nei primi 5 anni del loro servizio ed è stato applicato uno sconto del 75% per gli anni successivi;
- I costi generali sono valutati pari al 5% degli altri costi operativi.;
- I mezzi in subentro sono stati valutati in base al valore di perizia ove disponibile o al loro valore contabile netto registrato nell'anno di ingresso. Tali valori sono al netto del contributo pubblico. La vita utile considerata per l'ammortamento è pari a 15 anni;
- I mezzi di nuova acquisizione vengono:
 - i. Concessi in usufrutto/comodato d'uso gratuito qualora siano stati acquisiti, dalla Regione Lazio o da una società da essa controllata, con il totale ricorso a contributi pubblici;
 - ii. Reperiti dall'operatore sul mercato qualora i mezzi non ricadano nella fattispecie del punto precedente. Si precisa che il costo stimato per il reperimento di tali mezzi è stato contabilizzato in base al principio IFRS 16. Pertanto, tra le immobilizzazioni materiali di ciascun PEF comparirà il valore

d'uso dei mezzi. Il costo stimato per ciascun mezzo include una remunerazione calcolata sulla base del WACC nominale pre-tax applicata al valore di acquisto del mezzo. Il valore di acquisto dei mezzi posto a base del calcolo corrisponde a quello di mezzi di lunghezza pari a 12 metri circa;

- Con specifico riguardo agli investimenti finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica, sono stati considerati a carico dell'operatore quelli relativi ai nuovi mezzi locati da quest'ultimo. Per tutte le infrastrutture di ricarica relative al materiale rotabile concesso dall'EA in comodato d'uso gratuito si è ipotizzato che le stesse vengano rese disponibili gratuitamente.
- I crediti commerciali sono stati determinati assumendo giorni di dilazione degli incassi derivanti dalle voci di ricavo da corrispettivo pari a 30 giorni e ipotizzando l'incasso in contanti sulla vendita dei titoli di viaggio;
- I debiti commerciali sono stati determinati assumendo giorni di dilazione dei pagamenti pari a 60 giorni per tutti i costi operativi ad eccezione di quelli del personale che sono assunti essere pagati senza dilazione.

Per la predisposizione dello schema 3 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019 è stato utilizzato il WACC nominale pre-tax indicato nella delibera ART 35/2022, pari per il servizio di trasporto pubblico automobilistico al 5,52%.

Facendo riferimento alla stima dell'utile ragionevole, quale prodotto tra la remunerazione del capitale investito e del tasso di congrua remunerazione del CIN (WACC), eventuali variazioni sul carico fiscale dovranno essere negoziate con l'Ente Affidante (EA).

L'Ente Affidante e il gestore verificheranno l'equilibrio economico-finanziario, adeguando, ove fosse necessario, il PEF e l'insieme degli obiettivi di efficienza ed efficacia secondo le previsioni dello schema di contratto.

La Regione Lazio ha considerato, altresì, alcuni fattori straordinari in corso. Si fa riferimento, in particolare:

- alle conseguenze della pandemia da Covid-19 attualmente in evoluzione, che sta determinando effetti di diverso tipo anche nel settore del TPL. A tal proposito, si evidenzia come la previsione di ritorno ai livelli di ricavo pre-pandemia è stimato per l'anno 2024, essendo il 2023 un anno di recupero soltanto parziale;
- ai fattori che influenzano il prezzo delle materie prime energetiche, il cui trattamento nel PEF è stato illustrato in dettaglio precedentemente.

I corrispettivi risultanti da PEFS, calcolato a compensazione chilometrica costante, sono i seguenti:

€/Km	Corrispettivo da Contratto di servizio (Compensazione chilometrica costante)
1. TIRRENO NORD	2,29
2. VALLI DEL TEVERE	2,55
3. VALLE DEL SACCO	2,40
4. CASTELLI ROMANI	2,61
5. VALLE DELL'ANIENE	2,36
6. TUSCIA	2,18

7. REATINO	2,39
8. TERRA DI LAVORO	2,43
9. CIOCIARIA	2,51
10. LITORALE SUD	2,14
11. SUD PONTINO	1,96

7. Piano di Accesso al Dato

All'esito della consultazione svolta e delle osservazioni pervenute, è stato predisposto il Piano di Accesso al Dato (Allegato 3) relativo al contratto di servizio tra la Regione Lazio e il futuro affidatario che contiene:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità della Regione Lazio in qualità di Ente Affidante;
- b) la modalità di rilevazione del dato;
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) il fornitore del dato, soggetto ad obbligo di trasmissione alla Regione Lazio.

8. Obblighi di informazione, trasparenza e sistema di penalità

Il contratto di servizio prevedrà in capo al gestore una serie di obblighi di informazione sia nei confronti della Regione, sia nei confronti dei cittadini e dell'utenza.

Inoltre, al fine di garantire la massima trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, il contratto di servizio prevedrà:

- a) l'obbligo per le Parti di pubblicare sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui al Piano di Accesso al Dato, secondo le tempistiche e le modalità ivi previste;
- b) l'obbligo per il gestore di pubblicare sul proprio sito web istituzionale i seguenti documenti:
 - il Contratto di Servizio;
 - la Carta dei Servizi;
 - i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
 - i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal contratto.

La violazione dei predetti obblighi potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come disciplinato dal contratto di servizio.

9. I requisiti di partecipazione

In merito ai requisiti di partecipazione, si rappresenta che – in conformità alla misura 19 della delibera ART 154/2019 e all'art. 48 del D.L. 50/2017 – saranno richiesti i seguenti requisiti:

- a) possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara;
- b) quale requisito di idoneità economica e finanziaria, possesso per almeno 3 esercizi finanziari (anche non consecutivi) negli ultimi 5 esercizi di un fatturato specifico medio annuo, non inferiore al 50% dell'importo a base di gara (somma di

corrispettivi e ricavi da traffico) del lotto per cui si concorre rapportato a ciascun anno, calcolato come media aritmetica annua della somma di corrispettivi e ricavi da traffico nell'intero periodo di affidamento;

- c) Idoneità professionale attestata mediante iscrizione alla CCIAA per il settore di riferimento e iscrizione al R.E.N. di cui al Reg. UE 1071/2009;
- d) quale requisito di capacità tecnica, l'aver svolto per almeno 3 anni (anche non consecutivi) negli ultimi 5 servizi di trasporto pubblico locale automobilistico di linea urbano e/o extraurbano, per un ammontare di percorrenze annue - come media del triennio - pari all'80% della percorrenza del lotto di riferimento, calcolata come media aritmetica annua delle percorrenze dell'intero periodo di affidamento.

10. Modifiche introdotte

10.1 Le osservazioni dell'ART

In ottemperanza alle disposizioni regolatorie, in data 2.11.2022 la Regione Lazio ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi della Misura n. 2 della Delibera n. 154/2019, il documento contenente, la relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 e la relazione di affidamento ai sensi della richiamata Misura n. 2, con i relativi allegati, al fine di consentire l'espressione delle relative osservazioni da parte dell'Autorità.

In data 15.12.2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con nota acquisita al protocollo della Regione Lazio al n. 1275329, ha trasmesso il documento recante: *"Osservazioni alla "Relazione di Affidamento", trasmessa ai sensi della Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (rif. Vs. nota prot. n. 1087334 del 2 novembre 2022, acquisita il 3 novembre al prot. ART n. 23605/2022)".* A fronte delle predette osservazioni, nel proseguo si darà conto delle integrazioni già riportate nei paragrafi precedenti della Relazione, evidenziando sin da ora che le stesse non ne alterano i contenuti essenziali.

Sulle modalità di consuntivazione

Sulle modalità di consuntivazione si rappresenta che il parco mezzi messo a disposizione da Astral è dotato del sistema di contapasseggeri. Per ciò che concerne il restante parco mezzi, gli atti di gara prevedono l'attribuzione di un punteggio premiale nel caso in cui il concorrente offra un'implementazione del sistema di contapasseggeri.

I dati di consuntivazione saranno, quindi, reperibili a livello statistico a partire dal numero di passeggeri trasportati.

Sui dati da rendere disponibili in tempo reale

I dati sulla accessibilità alle PMR saranno disponibili in tempo reale tramite consultazione della APP aziendale.

Sulle condizioni minime di qualità

In riscontro all'osservazione relativa all'opportunità di prevedere un miglioramento delle Condizioni Minime di Qualità, si rappresenta che gli atti di gara prevedono

l'attribuzione di un punteggio premiale a fronte di un miglioramento da parte dei concorrenti delle CMQ stabilite dalla stazione appaltante.

Sul sistema di penali

Lo schema di contratto di servizio prevede un sistema di penalità con aggravamento a fronte di reiterazioni.

Sulla puntualità

Al fine di venire incontro all'osservazione dell'Autorità, il termine di puntualità è stato modificato distinguendo tra:

- linee con percorrenze pari o inferiori ai 20 minuti, per le quali il termine di puntualità è di 5 minuti;
- linee con percorrenze superiori ai 20 minuti e pari o inferiori a 50 minuti, per le quali il termine di puntualità è fissato in 10 minuti
- linee con percorrenze superiori a 50 minuti, per le quali il termine di puntualità è di 15 minuti.

Sui beni essenziali e indispensabili

Per ciò che concerne i beni individuati all'esito della procedura di consultazione come essenziali e indispensabili, si precisa che gli atti di gara prevedono, in conformità alle misure regolatorie, un obbligo di subentro in capo al nuovo affidatario.

Per i beni qualificati come "commerciali", invece, non sussiste un obbligo in tal senso.

A tal proposito si evidenzia che – a fronte dell'osservazione pervenuta dall'Autorità, e con il perspicuo scopo di garantire la massima partecipazione alla procedura – si è proceduto ad una revisione della originaria classificazione dei beni,

In tale prospettiva, sono stati modificati gli allegati e sono state qualificati come "essenziali" solo gli autobus acquisiti con finanziamento pubblico. I mezzi di proprietà dei gestori uscenti non finanziati, per i quali è stata manifestata la volontà di messa a disposizione del nuovo gestore, sono qualificati, invece, come "commerciali".

Le reti gli impianti e le infrastrutture per i quali è stata manifestata la volontà di messa a disposizione del nuovo gestore sono qualificati come "commerciali". Per la valorizzazione del relativo canone di locazione, si rinvia al par. 6.

Quanto alla mancata previsione del passaggio dei beni di proprietà COTRAL, si evidenzia che dall'analisi espletata si è ricavato che le dotazioni di materiale rotabile di tale gestore non risultavano allocate in misura maggioritaria sulle linee da trasferire alle UdR con il 10%, risultando, invece, il loro impiego di carattere residuale e come tale non attribuibile ad un lotto/UdR individuabile.

Sul monitoraggio degli investimenti

Con riferimento all'indicazione di prevedere dei CdS un adeguato sistema di monitoraggio della effettiva realizzazione degli investimenti previsti, finalizzati alla verifica del raggiungimento degli obiettivi attesi di sostenibilità ambientale, tale indicazione sarà attuata attraverso l'inserimento tra gli obblighi dell'operatore di

aggiornare lo stato di attuazione degli investimenti programmati utilizzando il sistema informativo regionale.

Sulla clausola sociale

In conformità al quadro normativo regolatorio vigente, gli atti di gara prevedono, a pena di esclusione, l'accettazione della clausola sociale da parte dei concorrenti. Inoltre, lo schema di contratto di servizio prevede espressamente la violazione degli obblighi di cui alla clausola sociale quale causa di risoluzione del rapporto.

In ordine al coinvolgimento delle OO.SS. nel procedimento di consultazione, premesso che l'avviso di indizione della consultazione è stato pubblicato sul sito internet ufficiale della Regione Lazio, si rappresenta che la VI Commissione consiliare regionale "*Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti*" ha convocato nel corso del 2020 sei audizioni a cui hanno partecipato Comuni, Associazioni datoriali e OO.SS., nel corso delle quali è stata più volte rappresentata la volontà dell'Amministrazione regionale di assicurare la più ampia salvaguardia dei livelli occupazionali.

Sul tasso di inflazione

Ai fini della redazione del PEFs, è stato considerato un tasso di inflazione annuale pari a 1,5%, applicato ai costi operativi ad eccezione dei costi del personale (per i quali l'aumento inflattivo è applicato solamente sull'incremento annuale previsto).

Sui requisiti di partecipazione

Anche in recepimento della indicazione espressa, i requisiti di partecipazione prevedono l'estensione al quinquennio del periodo utile per il raggiungimento delle soglie di fatturato e di percorrenze minime.

Sul *price cap*

In riscontro all'osservazione relativa all'applicazione del metodo del *price cap*, si evidenzia come nel periodo di affidamento non sono previste manovre tariffarie.

Sullo schema di contratto di servizio

In riscontro all'osservazione sul punto, si rappresenta che lo schema di contratto di servizio allegato agli atti di gara è stato redatto in conformità al contenuto minimo dell'annesso 2 prospetto 2 della Delibera ART 154/2019 e prevede l'obbligo di messa a disposizione dei dati previsti dal set informativo minimo dell'annesso 6 della medesima delibera.

Sulla divulgazione dei PEFS

In aderenza all'osservazione dell'Autorità, non saranno oggetto di pubblicazione – in quanto non divulgabili – gli allegati 8 e 9.

Elenco allegati

1. Rete dei servizi
2. Tariffe
3. Piano di Accesso al Dato
4. Reti, impianti e infrastrutture esistenti
5. Beni mobili
 - 5.1 Materiale rotabile attualmente in uso
 - 5.2 Materiale rotabile disponibile durante l'affidamento
6. Condizioni Minime di Qualità
7. Matrice dei rischi
8. Analisi di congruità per i corrispettivi derivanti dai PEFs [NON DIVULGABILE]
9. Piani Economico Finanziari Simulati delle 11 Unità di Rete [NON DIVULGABILE]