



COMUNE DI AGRIGENTO

Servizio di trasporto pubblico locale automobilistico urbano del Comune di Agrigento

**- Relazione di affidamento dei servizi ai sensi dell'Atto di Regolazione
allegato alla Delibera 154/2019 –**

Versione successiva alle osservazioni pervenute da ART

1 Inquadramento dei servizi oggetto di gara

1.1 Contesto normativo e amministrativo di riferimento

Sotto il profilo normativo i servizi di trasporto pubblico locale sono regolati dal Regolamento 1370/2007 (il “Regolamento”) che assume piena efficacia a fine 2019 rispetto alla sua applicazione all’affidamento dei servizi con esclusione dell’applicazione del Codice dei Contratti pubblici (attualmente il D. Lgs. 36/2023, di seguito anche il “Codice”) ai sensi dell’Art. 149 comma 4¹ del medesimo Codice ed in virtù di quanto disposto dall’Art. 5 comma 1 del Regolamento medesimo².

Il Regolamento disciplina le modalità di affidamento dei servizi di trasporto nell’ambito dell’Articolo 5, il quale prevede le seguenti modalità di affidamento, con riferimento ai servizi su strada oggetto della presente nota:

- a. Affidamento diretto ad un’entità su cui l’autorità esercita il c.d. “controllo analogo” e che eserciti la maggior parte della propria attività nei confronti dell’autorità affidante, c.d. “attività prevalente (Art. 5 comma 2);
- b. Affidamento tramite “una procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione” (Art. 5 comma 3);
- c. Affidamento diretto per i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l’anno. Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l’anno (Art. 5 comma 4);
- d. In caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione tramite un’aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un’imposizione dell’obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L’operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con

¹ 4. Sono escluse dall’applicazione delle disposizioni del codice le concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 e le concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007

² I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano

provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni (Art. 5 comma 5).

Il contesto normativo regionale in materia di trasporto pubblico locale risulta ad oggi frammentario e non basato su una legge regionale organica.

In particolare, gli affidamenti attuali prendono 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 alla data di entrata in vigore della presente legge. I predetti contratti sono stipulati, dalla Regione e dai comuni, con le stesse aziende già concessionarie dei servizi, che possono costituirsi in consorzi o in associazioni temporanee d'impresa; sono, comunque, fatti salvi i contratti di servizio e le concessioni in atto esistenti tra i comuni e le aziende affidatarie o concessionarie.*

Successivamente, tali contratti di affidamento provvisorio risultano cessati in virtù della sentenza di incostituzionalità intervenuta rispetto all'Art. 13 della L.R. 13/2019 che ne aveva disposto la proroga (sentenza Corte Costituzionale n. 16 del 11 Febbraio 2021) e pertanto si è proceduto ad adottare i provvedimenti di emergenza assentiti dal citato art. 5, c.5, del Reg. 1370/2007, mediante imposizione di oneri di servizio pubblico con compensazione finanziaria, al fine di scongiurare il pericolo imminente di interruzione dei servizi.

1.2 Contesto operativo di riferimento

Attualmente i servizi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio comunale di Agrigento a livello regionale risultano affidati con atto impositivo ai sensi dell'Art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

In particolare, anche sulla scorta del percorso amministrativo regionale, i Comuni siciliani titolari di affidamenti urbani hanno affidato con atto emergenziale i servizi in seguito alla caducazione, in virtù di sentenza della Corte Costituzionale, delle precedenti previsioni legislative regionali che prevedevano la proroga dei precedenti affidamenti nelle more di espletamento di procedure ad evidenza pubblica.

Attualmente, il servizio è gestito dalla società TUA S.r.l. per un monte di percorrenze chilometriche pari da programma di esercizio a 844.592 bus*Km annui. I bus*Km effetti per l'annualità 2022 risultano essere 842.942.

L'attuale gestore impiega per il servizio 23 mezzi di cui 17 di proprietà e 6 in leasing con un età media di circa 8 anni nonché un deposito in comodato d'uso.

Il servizio previsto in fase di gara prevede percorrenze chilometriche pari a 908mila bus*km circa in coerenza con l'attuale programma di esercizio e con i servizi attualmente finanziati da Regione Siciliana e i potenziamenti descritti in seguito.

Nella fase di progettazione della gara sono state espresse specifiche indicazioni dal Consiglio Comunale in diverse occasioni ed in particolare tramite l'atto di indirizzo assunto dalla VI Commissione in data 16 Luglio 2024 e il lavoro della Commissione Consiliare adottato con la Delibera 105/2022. In particolare, le indicazioni del Consiglio Comunale risultano essere:

- Il raddoppio delle corse della Linea 5 con la conseguente riduzione dei tempi di attesa e l'allineamento con gli orari dei mezzi pubblici extraurbani;
- L'allineamento delle corse della linea 4 con gli orari di inizio e fine dei tirocini ospedalieri e prevedendo l'intersezione con la linea 5 tenuto conto della fermata del Quadrivio Spina Santa;
- La presenza di un collegamento diretto per/da via Quartararo per l'utenza che giunge da Gela, Licata, Palma di Montechiaro e villaggio Mosè. Il servizio urbano dovrà garantire la copertura della tratta di interesse con almeno 4 corse A/R nelle c.d. ore di punta;
- Coordinamento con il TPL extraurbano e con il ferroviario per le altre linee per le località esterne
- Potenziamento serale e notturno della Linea 5 sia feriali che festivi
- La creazione di servizi a chiamata
- La costituzione di collegamenti notturni nel periodo estivo verso San Leone
- La costituzione di un collegamento Giardina/Montaperto-San Leone diurno diretto nel periodo estivo
- Ripristinare la linea che arrivava fino a Maddalusa e le fermate di Via Cavaleri Magazzeni;
- Abbattere le barriere architettoniche sui mezzi pubblici;
- La previsione di sistemi di pagamento sui mezzi.

Tali indicazioni sono state recepite in fase di progettazione della gara.

In particolare:

- Gli interventi volti a potenziare alcune linee non modificandone il tracciato saranno previsti nel programma di esercizio "base" fornito agli offerenti, con, in particolare, il raddoppio della linea 5 per circa 35mila bus*km annui aggiuntivi;
- Gli interventi di modifica di orari per allineamento con l'attività lavorativa e scolastica saranno previsti come obbligatori, ma senza prevedere un aumento delle percorrenze;
- Verrà prevista l'istituzione di una corsa aggiuntiva diretta dal polo universitario di Via Quartararo al Villaggio Mosè per complessive 4 coppie di corse giornaliere A/R nei giorni feriali, il cui impatto, in termini chilometrici risulta pari a circa 40mila bus*km annui.
- Gli altri interventi richiesti verranno indicati ai concorrenti richiedendo loro di elaborare un programma di esercizio che recepisca le osservazioni relative alle modifiche delle percorrenze richieste dagli atti deliberativi con il mantenimento di un livello di servizio in termini di percorrenze maggiore o uguale all'attuale.

Ai concorrenti sarà inoltre fornito il PUMS al fine di metterli a conoscenza delle strategie per lo sviluppo della mobilità comunale. Si prevederà inoltre la presenza di videosorveglianza sui mezzi.

Il contratto di servizio prevede inoltre la possibilità per l'amministrazione di richiedere variazioni al programma di esercizio sia di tipo temporaneo che definitivo, sia in termini di numero di percorrenze che di assetto delle linee. Tale modifica dell'assetto dovrà essere recepita dal concessionario. In tal senso, il contratto risulta pienamente flessibile anche per recepire le innovazioni da prevedere per il servizio.

Nell'ambito della procedura di gara sarà richiesta la presentazione di un'offerta tecnica anche in merito al programma di esercizio e a modalità alternative di servizio (e.g. servizio a chiamata) sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e dalle necessità dell'utenza.

Inoltre, è prevista la valorizzazione, in fase di gara, di offerte miranti al miglioramento dei livelli di servizio in termini di dotazioni tecnologiche, sistemi di pagamento (e.g. contactless e tramite APP) e servizi all'utenza (in primis verso i soggetti a mobilità ridotta).

Al concessionario spetterà inoltre l'incasso dei ricavi da biglietti e abbonamenti sulla base del sistema tariffario approvato dall'Ente, il quale potrà essere modificato anche in corso di gestione.

Il concessionario assumerà la piena responsabilità per la messa a disposizione dei beni funzionali al servizio anche alla luce di quanto posto in consultazione dal Comune nell'ambito della procedura prevista dalla regolazione ART vigente.

La regolazione del servizio sarà basata su un contratto di servizio basato sulle previsioni del Regolamento Europeo 1370/2007 che definisce:

- Gli obblighi di servizio imposti in termini di:
 - percorrenze annue;
 - tariffe massime applicabili all'utenza come derivanti dall'offerta;
 - condizioni minime di qualità (CMQ) in conformità alla regolazione ART applicabile (puntualità, regolarità, frequenza delle corse, capienza e qualità dei mezzi impiegati).
- Il sistema di monitoraggio del servizio sia sotto il profilo tecnico che economico;
- Il sistema di gestione del PEF e delle verifiche di sovra o sotto compensazioni anche in virtù dell'applicazione specifica del Regolamento 1370/2007 che costituisce regolamento di esenzione nonché delle conseguenti previsioni applicative nazionali previste da ART in sede di Delibera 154/2019;
- Le modalità di trasferimento dei rischi al concessionario;
- Il sistema di gestione delle modifiche contrattuali (il c.d. jus variandi);
- Il Piano di accesso al dato, i sistemi di qualità e la redazione della Carta dei servizi.

Il nuovo assetto, anche grazie all'intervento regolatorio di ART, costituisce una forte innovazione rispetto all'attuale assetto di servizio, non tanto e non solo rispetto alla qualità al livello degli standard tecnici di servizio, ma al grado di governo e regolazione del servizio che l'Ente assume, in quanto l'attuale servizio

è erogato dal gestore (la TUA S.r.l.) tramite atti impositivi ai sensi dell'Art. 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007 che pur permettendo la continuazione del servizio non permettono una piena regolazione dello stesso.

In termini di indicatori di qualità, a titolo esemplificativo:

- Il livello minimo dell'indicatore Puntualità da raggiungere nel corso del CdS sarà pari per il 1° anno di contratto a 95%. Relativamente agli anni successivi al 1° anno, l'indicatore sarà aggiornate in base alla media degli ultimi tre valori annui consuntivati disponibili, se superiore.
- Il livello minimo dell'indicatore Affidabilità (corse realizzate/corse programmate al netto delle corse soppresse per cause di forza maggiore) da raggiungere nel corso del CdS sarà pari per il 1° anno di contratto a 99%. Relativamente agli anni successivi al 1° anno, l'indicatore sarà aggiornate in base alla media degli ultimi tre valori annui consuntivati disponibili, se superiore.

Il modello di affidamento sarà net cost, con l'imputazione del rischio ricavi in capo al concessionario, al netto degli impegni comunali per l'adeguamento inflattivo delle tariffe.

Il contratto di servizio prevedrà comunque una specifica disciplina rispetto allo jus variandi e alla gestione dinamica del programma di esercizio e risulterà conforme alle specifiche regolatorie vigenti (CMQ, sistema di monitoraggio, riequilibrio economico e finanziario, previsione di un piano di accesso al dato). Particolare focus sarà inoltre dato in sede di gara e in fase di gestione all'innovazione tecnologica dei mezzi e del servizio, anche in correlazione ai servizi innovativi da proporsi.

In gara verrà allegato il prospetto dei dati forniti dal gestore uscente sia con riferimento ai ricavi storici che ai dati di frequentazione aggiornati, richiesti questi ultimi via PEC al gestore i data 20 Dicembre 2024.

2 Esiti della procedura di consultazione

Il Comune di Agrigento ha esperito la procedura di consultazione tramite pubblicazione sul proprio portale di un avviso contenente la descrizione della procedura nonché delle valutazioni effettuate sui beni dell'attuale gestore e sul personale, allegando alla consultazione medesima le informazioni funzionali agli operatori interessati per esprimere la propria valutazione ed il proprio parere in ordine alle scelte dell'Amministrazione.

In particolare, è possibile verificare i contenuti della consultazione al seguente link:

<https://comune.agrigento.it/novita/procedimento-per-laffidamento-dei-servizi-di-trasporto-pubblico-locale-automobilistico-urbano-da-parte-del-comune-di-agrigento-ai-sensi-del-regolamento-1370-2007-e-dellatto-di-regola/>

Come evidenziato al link indicato e nella documentazione ivi contenuta, la consultazione è stata pubblicata in data 18 Luglio 2024 con possibilità di inviare i propri contributi nei successivi trenta giorni.

Essendo stata svolta sul sito internet dell'amministrazione, la consultazione risulta pubblica ed aperta ai contributi di tutti i possibili stakeholder, senza discriminare alcuno.

Alla data di chiusura della consultazione non sono pervenute osservazioni da parte di stakeholder interessati.

Si segnala che la documentazione allegata alla consultazione risultava da una richiesta documentale effettuata dal Comune con il gestore del servizio avviata a fine 2023.

In tale richiesta si erano forniti appositi modelli di raccolta dati, sia per la componente economica e patrimoniale che per rilevare dati e informazioni sulle dotazioni di personale, di mezzi, depositi e altre attrezzature dei gestori uscenti.

Pertanto, il set informativo di gara si basa su informazioni raccolte a fine 2023.

Alla luce dell'assenza di osservazioni, il Comune ritiene di confermare le scelte ivi indicate e in particolare:

- Prevedere per i mezzi la qualifica di beni strumentali non essenziali o indispensabili e pertanto non prevederne la messa a disposizione ai gestori subentranti non essendo, tra l'altro, presenti beni a contribuzione pubblica;
- Prevedere per i depositi la qualifica di beni strumentali non essenziali o indispensabili e pertanto non prevederne la messa a disposizione ai gestori subentranti;
- Prevedere per gli altri beni la qualifica di beni strumentali non essenziali o indispensabili e pertanto non prevederne la messa a disposizione ai gestori subentranti;

3 Previsioni del bando di gara in materia di beni strumentali

3.1 Materiale rotabile di nuova acquisizione

Con riferimento al materiale rotabile, non si prevedono particolari indicazioni in sede di gara in termini di livelli minimi salvo quanto di seguito descritto.

Si richiede come requisito minimo di gara una vetustà dei mezzi non superiore ad anni 10 per ciascuno degli anni di affidamento, con l'assegnazione di un punteggio ai concorrenti che offrano una vita media inferiore.

La scelta del valore a base di gara è definita pari a 10 in quanto ad oggi non risultano previsti per l'amministrazione contributi nazionali o regionali a tal scopo destinati, si ritiene comunque che inserire valori inferiori comporterebbe un aumento del capitale investito non rispondente ai vincoli economici dell'amministrazione. Comunque, è previsto che in caso di finanziamenti pubblici che interverranno gli stessi potranno essere impiegati o come sostitutivi degli investimenti previsti nel PEF o come aggiuntivi intervenendo con adeguati strumenti di riequilibrio.

Nel PEFS di affidamento è stato stimato un valore di CAPEX coerente al mantenimento della vita media a base di gara.

Il contratto di servizio rispetto al Piano investimenti prevede, de facto l'implementazione dei contenuti di cui agli specifici annessi regolatori ed in particolare quanto segue:

"Il concessionario ha presentato, in sede di offerta tecnica, il Piano investimenti di cui al PEF allegato ____ al presente contratto che costituisce impegno di gara che lo stesso realizzerà secondo i tempi ivi indicati. In particolare, il Piano presenta, per ciascuna annualità di piano:

- a) Il numero di mezzi oggetto di immissione in servizio, anche ai fini del rispetto dell'età media offerta dal concessionario pari ad anni ____;*
- b) L'elenco, per ciascun anno di concessione, degli investimenti tecnologici sui mezzi e sulle dotazioni centrali per la gestione e il monitoraggio del servizio, anche ai fini del rispetto dell'offerta del concessionario in termini di informatizzazione del servizio e dei beni;*
- c) Il costo di investimento presunto per ciascun anno di affidamento suddiviso fra:*
 - a. Investimenti in materiale rotabile;*
 - b. Investimenti per l'innovazione tecnologica dei mezzi e del servizio;*
 - c. Manutenzione e riqualificazione straordinaria dei mezzi;*
 - d. Investimenti su beni infrastrutturali, anche al fine di dotarsi di sistemi di rifornimento o ricarica dei mezzi coerenti con le nuove tecnologie di trazione.*

Entro il 30 Novembre di ogni anno il gestore presenta l'aggiornamento del Piano di investimento per l'anno e per il triennio successivo con il medesimo dettaglio dell'offerta di gara, indicando, in particolare:

- e. Lo stato di avanzamento degli investimenti previsti in offerta e nell'ultimo aggiornamento del Piano presentato;*
- f. Gli investimenti di dettaglio previsti per l'anno e il triennio successivo anche integrati con eventuali investimenti aggiuntivi proposti, indicandone la sostenibilità economica e finanziaria e/o gli strumenti per garantirla;*
- g. Gli investimenti integrativi/aggiuntivi derivanti da contributi nazionali e/o regionali emersi nel corso dell'anno.*

Entro il 30 Giugno di ogni anno o entro il mese successivo di approvazione del bilancio di esercizio, il Concessionario presenta a consuntivo gli investimenti effettivamente realizzati evidenziando gli scostamenti rispetto all'ultimo piano presentato e al piano di offerta e le motivazioni di tali scostamenti.

In caso di mancato rispetto del Piano di offerta, salvo i casi di forza maggiore puntualmente oggetto di verifica da parte del Comune, verrà comminata una penale, calcolando applicando il WACC regolatorio al valore degli investimenti previsti e non realizzati al 31 Dicembre dell'anno precedente.

Il Comune si riserva la facoltà di erogare al gestore contributi in conto investimenti per l'acquisto di mezzi funzionale al servizio, o, in alternativa, assegnare allo stesso in comodato d'uso o in locazione mezzi che abbiano le caratteristiche tecniche e funzionali necessarie all'erogazione del servizio.

Il Comune potrà scegliere a suo insindacabile giudizio se i contributi avranno natura integrativa rispetto agli investimenti previsti dal concessionario nel suo Piano investimenti, con la funzione, cioè, di velocizzare il miglioramento del parco rotabile e delle infrastrutture del servizio, oppure natura sostitutiva, cioè funzionali a finanziare, al posto del concessionario, parte del Piano degli Investimenti offerti.

In entrambi i casi i finanziamenti regionali costituiranno causa di riequilibrio straordinario ai sensi dell'Art. ____ .

Il Concessionario potrà rifiutarsi di procedere all'acquisto dei mezzi, in caso di investimenti integrativi solo ove il contributo regionale non copra almeno il 40% del valore del mezzo. In caso di investimenti sostitutivi il concessionario non ha alcun diritto all'opposizione al finanziamento.

9. E' fatto divieto al Concessionario, pena la revoca dell'affidamento, di utilizzare i mezzi contribuiti o concessi in uso a qualsiasi titolo dal Comune per servizi non oggetto del presente contratto e per usi non indicati nell'atto di erogazione del contributo o di concessione del bene.

Al termine dell'affidamento i beni acquistati tramite finanziamento pubblico dovranno essere ceduti al gestore subentrante che li acquisirà al loro valore netto contabile, pari al valore di acquisto dedotto del contributo pubblico erogato e ridotto del relativo fondo di ammortamento, calcolato utilizzando una vita utile del mezzo pari a 13 anni e senza applicazione di aliquota dimezzata nell'anno di messa in esercizio, senza la valorizzazione di eventuali rivalutazioni e senza l'applicazione di deflatori. Il Comune si impegna a inserire tali clausole nella futura documentazione di affidamento dei servizi. Il Comune si riserva il diritto di acquisire a proprio patrimonio tali beni al valore di cui al precedente paragrafo.

In caso di mezzi concessi in comodato o altro diritto di godimento da parte del Comune al gestore rientreranno nella disponibilità del Comune al termine dell'affidamento liberi da gravami o altri oneri. Su tali beni è fatto divieto di accendere ipoteche, pegni o presentarli quali garanzia a finanziatori.

L'attivazione delle procedure di cui ai precedenti commi costituisce causa di avvio della procedura di riequilibrio economico e finanziario straordinaria di cui all' articolo ____.

Le previsioni di cui ai precedenti commi si applicano anche in caso di contributi erogati o mezzi concessi o locati da altri Enti pubblici.”

Alla data di redazione della presente relazione non risultano previsti contributi pubblici disponibili per investimenti nel corso della concessione e pertanto la presenza di contributi pubblici verrà gestita tramite le clausole contrattuali specificando comunque se il Comune intenda utilizzare i contributi in un'ottica integrativa (investimenti aggiuntivi) o sostitutiva rispetto agli investimenti a carico dell'impresa con, in quest'ultimo caso la necessaria rideterminazione dell'equilibrio economico e finanziario a favore del Comune.

3.2 Materiale rotabile esistente

Come indicato nelle precedenti sezioni, il Comune ha effettuato un censimento delle dotazioni del gestore uscente con una richiesta avviata a fine 2023.

Tale quadro è stato fornito ai partecipanti alla consultazione (cfr. capitolo precedente).

Come indicato in consultazione senza che nessun stakeholder abbia rilevato criticità in merito, il Comune non ritiene i mezzi beni essenziali e indispensabili ritenendo pertanto pienamente fattibile la loro duplicabilità a costi socialmente sostenibili. Non risultano beni a contribuzione pubblica in dotazione all'attuale gestore.

3.3 Beni immobili

Anche con riferimento ai beni immobili ed in particolare al deposito attualmente impiegato dal gestore, il Comune non ha rilevato elementi tali da far ritenere gli stessi qualificabili come essenziali e/o indispensabili e pertanto per soggiacerli ad un regime di transizione o di messa in disponibilità ai gestori subentranti, anche alla luce del regime promiscuo (commerciale e di TPL) di loro utilizzo.

Non è altresì previsto in sede di gara alcun requisito peculiare su beni immobili da detenere, ritenendo piuttosto importante determinare requisiti e qualità del servizio piuttosto che delle sedi di sua erogazione.

3.4 Beni mobili

Gli investimenti tecnologici costituiscono uno degli aspetti di maggior interesse per il Comune che ha previsto che all'avvio la flotta debba essere dotata di un sistema AVM sul 100% dei mezzi atto a rilevare il servizio reso per tutto il periodo di affidamento.

Inoltre, si assegnerà un punteggio ai concorrenti sulla base dei mezzi che presentino un sistema conta passeggeri, funzionale a rilevare effettivamente il load factor sui mezzi.

Con riferimento ai beni mobili dei gestori uscenti non si rilevano esigenze di trasferibilità ad eccezione dei punti di fermata per cui è prevista la cessione da parte del gestore uscente al soggetto aggiudicatario.

3.5 Monitoraggio degli investimenti

Si rimanda all'articolo dello schema di contratto di servizio, già citato nella precedente sezione 3.1. per una descrizione delle modalità di monitoraggio del piano investimenti

4 Disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio

Con riferimento al personale, come già indicato in precedenza, si è effettuata una mappatura dello stesso trasmettendo una richiesta documentale al gestore uscente.

I dati sul personale richiesti e trasmessi sono relativi agli addetti al 31/12/2022. Negli atti di gara e nel contratto è previsto l'aggiornamento dell'elenco del personale a cui subentrare sulla base dell'effettiva consistenza dello stesso alla data di subentro medesima.

In gara verrà allegato il prospetto del personale del gestore uscente secondo quanto previsto dall'Annesso 6 all'Atto di regolazione di cui alla Delibera 154/2019 ART, richiesto via PEC al gestore i data 20 Dicembre 2024.

5 Requisiti di partecipazione

Di seguito si riporta l'estratto del disciplinare/lettera di invito relativo ai requisiti di partecipazione. Non si ritiene che gli stessi risultino sovrabbondanti rispetto alla normativa applicabile e a quanto previsto dal D. Lgs. 36/2023 in materia di affidamento di appalti e concessioni (sebbene ovviamente il Codice risulti applicabile alla procedura solo ove e nei limiti di quanto richiamato, dovendosi applicare il Regolamento 1370/2007):

REQUISITI DI IDONEITÀ PROFESSIONALE

- a) Iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane per attività pertinenti con quelle oggetto della presente procedura di gara;

- b) In caso di Cooperative, iscrizione presso all'Albo Regionale delle Cooperative Sociali da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto dell'affidamento;
- c) In caso di Consorzi o Consorzi di Cooperative, iscrizione nello schedario generale della cooperazione da cui risulti specificatamente l'esercizio dell'attività oggetto della concessione;
- d) Iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale) allegando dichiarazione sostitutiva di certificazione rilasciata ai sensi del D.P.R. n. 445/00, art. 46, attestante la regolare dimostrazione annuale del requisito di idoneità finanziaria (di cui art. 7 Reg. CE n. 1071/2009 - art. 7 D.D. MIT n. 291/2011) per ciascun anno di iscrizione al registro stesso;
- e) Possesso dell'abilitazione all'esercizio di autotrasporto viaggiatori su strada

Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro o in uno dei Paesi di cui all'art. 83, comma 3 del Codice, presenta dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito.

REQUISITI DI CAPACITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

- a) Fatturato globale medio annuo, riferito agli ultimi n. 3 esercizi finanziari disponibili (2021, 2022 e 2023) antecedenti la data di pubblicazione della presente gara, non inferiore ad € 2.401.000,00.
- b) Ai sensi della Misura 19, punto 2 della Delibera 154/2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, disporre di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara ovvero pari a € 358.278,9 con riferimento all'ultimo bilancio approvato.

Tali requisiti sono richiesti al fine di valutare l'affidabilità economica e finanziaria del concorrente per l'assunzione degli oneri conseguenti all'aggiudicazione di una concessione di rilevante valore economico.

La comprova del requisito è fornita mediante uno dei seguenti documenti:

- per le società di capitali mediante bilanci, o estratti di essi, approvati alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte corredati della nota integrativa;
- per gli operatori economici costituiti in forma d'impresa individuale ovvero di società di persone mediante copia del Modello Unico o la Dichiarazione IVA;
- dichiarazione resa, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445/2000, dal soggetto o organo preposto al controllo contabile della società ove presente (sia esso il Collegio sindacale, il revisore contabile o la società di revisione), attestante la misura (importo) del fatturato dichiarato in sede di partecipazione.

Per le imprese che abbiano iniziato l'attività da meno di tre anni, il requisito di fatturato è rapportato al periodo di attività effettivamente svolto.

Affinché le dichiarazioni bancarie possano ritenersi idonee occorre che gli istituti bancari riferiscano sulla qualità dei rapporti in atto con l'operatore economico (correttezza e puntualità di questi nell'adempimento degli impegni assunti con l'istituto, assenza di passività con lo stesso istituto o con altri soggetti, sempre che tali situazioni siano desumibili dai movimenti bancari o da altre informazioni in loro possesso (Consiglio di Stato, sezione V, 9 marzo 2015, n. 1168).

Resta ferma la facoltà della Stazione Appaltante di verificare la veridicità ed autenticità della documentazione inserita nel sistema FVOE e di acquisire tutta la documentazione probatoria per la comprova del requisito, previa indicazione, da parte dell'operatore economico, degli elementi indispensabili per il reperimento delle informazioni o dei dati richiesti.

REQUISITI DI CAPACITÀ TECNICA E PROFESSIONALE

- a) Aver prestato negli ultimi tre esercizi contabili (approvati entro il termine di presentazione della domanda di partecipazione) per le migliori tre annualità, nei confronti della Pubblica Amministrazione servizi in materia di trasporto pubblico locale per un monte chilometrico complessivo (somma delle 3 annualità) almeno pari al doppio di quello annuale richiesto a gara e pertanto pari a 1.817.148 v*Km /anno
- b) Possesso di una valutazione di conformità del proprio sistema di gestione della qualità riferito all'oggetto della procedura conforme alle norme europee della serie UNI EN ISO 9001 e alla vigente normativa nazionale, rilasciata da soggetti accreditati ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 e della serie UNI CEI EN ISO/IEC 17000.

La comprova del requisito è fornita mediante un certificato di conformità del sistema di gestione della qualità alla norma UNI EN ISO 9001:2015. Tale documento è rilasciato da un organismo di certificazione accreditato ai sensi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17021-1 per lo specifico settore e campo di applicazione/scopo del certificato richiesto, da un Ente nazionale unico di accreditamento firmatario degli accordi EA/MLA oppure autorizzato a norma dell'art. 5, par. 2 del Regolamento (CE), n. 765/2008. Al ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 87, comma 1 del Codice, la stazione appaltante accetta anche altre prove relative all'impiego di misure equivalenti, valutando l'adeguatezza delle medesime agli standard sopra indicati.

6 Criteri di aggiudicazione

Con riferimento ai criteri di aggiudicazione, di seguito si riporta la tabella dei criteri previsti:

	PUNTEGGIO MASSIMO
Offerta tecnica	<i>Max 80</i>
Offerta economica	<i>Max 20</i>
TOTALE	100

N.	Criterio	Punteggio	Sub Criterio	Descrizione	D	Q	Modalità
-----------	-----------------	------------------	---------------------	--------------------	----------	----------	-----------------

1	Progetto del servizio TPL	12	1.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre all'interno della relazione tecnica un capitolo che descriva l'organizzazione proposta del servizio. In particolare, saranno valutati: - la conoscenza del contesto di riferimento; - i livelli di intermodalità e integrazione con il ferro (eventuali accordi già in essere saranno apprezzati) e con altri operatori di trasporto presenti sul territorio - la capacità organizzativa del concorrente e gli strumenti per mitigare rischi di interruzione o limitazione del servizio - le proposte all'accrescimento qualitativo/quantitativo del servizio pubblico offerto quali ad esempio ampliamento delle linee a costi invariati Il concorrente dovrà inoltre presentare il proprio programma di esercizio migliorativo del programma di esercizio minimo a base di gara e allegato alla documentazione di gara, indicando in particolare una proposta oraria di dettaglio per ciascuna linea proposta, sia con riferimento alle linee già esistenti, sia alla linea aggiuntiva prevista come minima che dovrà collegare l'area "Villaggio Mosè" al Polo Universitario di Via Quartararo, sia delle eventuali linee aggiuntive proposte. Le offerte migliorative in termini di servizio potranno riguardare sia nuove linee che l'aumento di frequenze su linee già esistenti. Con riferimento alla linea aggiuntiva rispetto al quadro attuale prevista come minima in sede di gara (Villaggio osè- Quartararo) i concorrenti sono	12	Valutazione discrezionale dei commissari
---	---------------------------	----	-----	---	----	--

				tenuti ad esplicitare le fermate da prevedersi e le frequenze della linea, tenendo comunque conto che la stessa dovrà riguardare almeno quattro coppie di corse feriali negli orari di punta. Il concorrente dovrà predisporre il progetto tecnico sulla base delle indicazioni di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n. 105 del 11 Ottobre 2022 e all'atto di indirizzo della VI Commissione che richiede il recepimento delle osservazioni del Consorzio Universitario. I due atti sono riportati nella Data Room di gara e costituiscono i riferimenti della Commissione per la valutazione delle Offerte tecniche.			
2	Sistemi ITS per il monitoraggio, il controllo e la rendicontazione del servizio	11	2.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo della relazione tecnica nel quale vengano esplicitate le modalità con le quali intende garantire al Comune di Agrigento il monitoraggio, anche in tempo reale, della flotta. Il controllo della regolarità del servizio deve avvenire attraverso un sistema AVM obbligatoriamente presente su tutti i veicoli sin dall'avvio del contratto di servizio. Nella relazione il concorrente dovrà descrivere nel dettaglio le funzionalità dell'AVM proposto e le modalità di fruizione dello stesso, anche da parte del personale del Comune di Agrigento.	6		Valutazione discrezionale dei commissari

			2.2	Ciascun concorrente dovrà indicare la percentuale dei mezzi che dall'avvio del contratto di servizio saranno dotati di sistemi di conteggio dei passeggeri.	5	100%: 5 punti Punteggio assegnato in maniera proporzionale agli altri concorrenti. Sotto il 25%: 0 punti.
3	Vetustà dei mezzi media garantita nel corso dell'intera concessione	5	3.1	Posta l'età media massima da garantire a base d'asta, pari a dieci anni, si richiede a ciascun concorrente di indicare l'età media che intende garantire nel corso dell'intera concessione (cioè in ciascun anno della stessa) per i mezzi impiegati nel servizio	5	Punteggio massimo attribuito al concorrente che offre l'età media inferiore e punteggio assegnato agli altri concorrenti in misura proporzionale. Le offerte con età media inferiore a 5 saranno condotte ai fini della determinazione del punteggio al valore 5
4	Attenzione ai viaggiatori	9	4.1	Relazione descrittiva dei canali di informazione per l'utenza proposti	2	Valutazione discrezionale dei commissari
			4.3	Relazione descrittiva dei sistemi di assistenza alle persone con disabilità proposti	2	Valutazione discrezionale dei commissari
			4.4	Sicurezza a bordo per passeggeri e personale viaggiante: Ciascun concorrente dovrà indicare la percentuale dei mezzi che dall'avvio del contratto di servizio saranno dotati di sistemi di videosorveglianza e TVCC integrati con il sistema AVM.	5	100%: 5 punti Punteggio assegnato in maniera proporzionale agli altri concorrenti. Sotto il 25%: 0 punti.
5	Sistema di ticketing per l'acquisto e la validazione dei titoli di viaggio in formato elettronico e cartaceo	10	5.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale sono esplicitate le modalità e le piattaforme con le quali intende effettuare la vendita dei titoli di viaggio. Saranno apprezzati i concorrenti che propongano l'adozione sin dall'avvio del contratto di servizio di un	5	

				sistema di ticketing account based.			
			5.2	Ciascun concorrente dovrà indicare la percentuale dei mezzi che dall'avvio del contratto di servizio saranno dotati di validatori di bordo tipo full contactless certificati EMV che consentano anche il pagamento con carte di credito in modalità TRANSIT	5		100%: 5 punti Punteggio assegnato in maniera proporzionale agli altri concorrenti. Sotto il 25%: 0 punti.
6	Piano di riqualificazione e miglioramento degli impianti di fermata	11	6.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale è esplicitato l'approccio metodologico e l'accuratezza dell'analisi condotta sulle fermate esistenti per definirne lo stato di fatto, anche per quel che riguarda la sicurezza dei siti, la scelta di quelli utilizzati e non, la modalità di restituzione delle informazioni all'utenza relative a ciascuna fermata, ad esempio presenza di schede specifiche per ciascuna fermata con le indicazioni per lo sviluppo progettuale degli interventi mitigativi dei rischi, la presenza di disegni esplicativi, documentazione fotografica, ecc.	3		
			6.2	Proposta di interventi di adeguamento delle fermate esistenti	4		I commissari valuteranno discrezionalmente la proposta di installazione di nuove pensiline sulla base della qualità dei prodotti offerti..

			6.3	Inserimento ed installazione di nuove pensiline e con la copertura delle pensiline dagli agenti atmosferici.		4	saranno assegnati 4 punti a chi offrirà più pensiline. Agli altri concorrenti il punteggio sarà assegnato proporzionalmente
7	Modalità e tempi delle attività manutentive sul parco mezzi	7	7.1	Piano delle attività da svolgere e frequenza proposta, con riferimento alle attività giornaliere e periodiche	3		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.2	Impegno previsto in termini di ore lavorative totali (con riferimento a personale interno o esterno)	2		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.3	Impianti, macchinari, attrezzature	1		Valutazione discrezionale dei commissari
			7.4	Impegno all'impiego di grassi ed oli lubrificati costituita da prodotti biodegradabili e/o a base rigenerata		1	SI Punti 1 - NO punti 0
8	Modalità e tempi delle attività di pulizia sul parco mezzi	6	8.1	Piano delle attività da svolgere e frequenza proposta, con riferimento alle attività giornaliere e periodiche	3		Valutazione discrezionale dei commissari
			8.2	Impegno previsto in termini di ore lavorative totali (con riferimento a personale interno o esterno)	2		Valutazione discrezionale dei commissari
			8.3	Impianti, macchinari, attrezzature	1		Valutazione discrezionale dei commissari
9	Localizzazione e gestione delle autorimesse	3	9.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale illustrare la propria proposta metodologica di localizzazione e gestione delle autorimesse funzionali all'esercizio dei servizi di TPL, dettagliando eventuali aspetti migliorativi della qualità dei servizi derivanti dall'organizzazione prospettata. Sarà valutata l'adeguatezza della proposta, la coerenza metodologica e le ripercussioni	3		Valutazione discrezionale dei commissari

				sugli standard di qualità dei servizi.			
10	Piano di formazione del personale	3	10.1	Ciascun concorrente dovrà predisporre un capitolo nel quale riportare la descrizione dettagliata delle attività di formazione e aggiornamento professionale e di riqualificazione del personale aggiuntive rispetto a quelle obbligatorie previste dal CCNL, anche in termini di ore medie annue minime di formazione, previste nel corso dell'affidamento. In particolare, saranno valutati: a) chiarezza e pertinenza delle attività proposte; b) maggiore valore delle ore complessive di formazione proposta; c) innovatività della proposta	3		Valutazione discrezionale dei commissari
11	Certificazioni di qualità	3	4.2	Presenza delle seguenti certificazioni di qualità oltre alla certificazione di qualità prevista in fase di gara: UNI ISO 14001 (ambiente) UNI ISO 45001 (sicurezza) UNI EN 13816 (qualità del servizio per almeno una linea di TPL urbano)	3		1 punto per ogni certificazione aggiuntiva posseduta fra quelle indicate
TOTALE							80

N.	CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTI D MAX	PUNTI Q MAX	PUNTI T MAX
12	<i>OFFERTA PREZZO - Ribasso percentuale sull'importo del corrispettivo annuo fisso previsto per il servizio posto a base di gara pari ad € 2.401.659.000,00, al netto dei costi della manodopera non soggetti a ribasso</i>	---	20	---
TOTALE		20		

7 Obiettivi del CdS

Il Concessionario è tenuto a perseguire nel corso del CdS gli obiettivi di cui all'Allegato "Indicatori di efficacia ed efficienza", che saranno definiti dall'EA per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla propria responsabilità, secondo le disposizioni di cui alla Misura 16 della Delibera 64/2024.

L'Allegato riporta gli obiettivi contrattuali stabiliti dall'EA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantificabili, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del CdS, le penali applicabili in caso di mancato raggiungimento dei predetti obiettivi per accertata responsabilità in capo all'IA, il sistema di premialità, le modalità di monitoraggio degli obiettivi e le modalità di verifica periodica.

L'EA nell'Allegato "Qualità" definisce i livelli minimi qualitativi richiesti relativamente ai fattori di qualità di cui alla Delibera ART 53/2024.

La definizione degli obiettivi di qualità rispetto a quanto non definito negli atti regolatori dell'Autorità è in corso da parte del Comune, il quale ritiene comunque di privilegiare il livello di qualità dei mezzi e gli elementi relativi a puntualità e regolarità.

8 Piano Economico-Finanziario – schemi e criteri di redazione

Il PEFS è stato predisposto assumendo per alcuni elementi i dati forniti dal gestore uscente (costo del personale e ricavi tariffari) e valorizzando sulla base di standard di mercato gli ulteriori costi previsionali (per standard di mercato ci si riferisce a dati di benchmark rilevati dall'amministrazione e dagli advisor incaricati basati su altre procedure di gara similari).

In particolare, si riportano di seguito alcuni elementi principali, rimandando ai fogli di lavoro "Calcolo costi operativi", "CAPEX mezzi", "Altri CAPEX" e "Calcolo Ricavi" per ulteriori dettagli:

- Costo medio per un mezzo "nuovo" pari a 220.000 Euro;
- Percorrenze medie annue di un mezzo 45.000 km (dato di settore verificato rispetto al dato storico);
- Rendimento dei mezzi al km pari a 3,5 Km/litro
- Rendimento delle coperture pari a 175.000 km e costo di un treno di coperture all'anno 1 pari a 2mila Euro;
- 0,35 centesimi di Euro al km per i lubrificanti

In particolare, nella costruzione del PEF si è assunto che:

- **Con riferimento ai ricavi:**

- I ricavi da traffico crescano annualmente, rispetto al dato storico del gestore uscente, di un tasso pari all'inflazione di piano con riferimento alla componente prezzo e di un tasso del 1,5% relativamente all'aumento di domanda. Quest'ultima componente è chiaramente posta, come rischio in capo all'affidatario anche al fine di aumentare l'impiego del mezzo pubblico a livello urbano e incentivare la logica commerciale dell'affidamento. Tale valore tiene conto della necessità di conformare i livelli di ricavo da traffico del TPL di Agrigento a quelli del contesto nazionale, prevedendo una capacità commerciale del soggetto aggiudicatario come elemento di base per poter rendere sostenibile il servizio.

Si consideri inoltre che per rendere sostenibile il servizio il Comune ha approvato un nuovo piano tariffario funzionale ad aumentare l'attrattività del trasporto e ritoccando in aumento alcune tariffe ferme dal 2013. Tale modifica, che entrerà in vigore dall'avvio del nuovo servizio rende coerente tale previsione di aumento della domanda.

- I ricavi da CCNL sono stati mantenuti fissi e costanti nel tempo non potendo valutare ora la dinamica di tale componente;
- Il rimborso accisa è stato mantenuto coerente con l'andamento dei consumi previsti in piano

- **Con riferimento ai costi operativi:**

- I costi di carburante, coperture e lubrificanti si sono calcolati assumendo un dato unitario (cfr. supra) e sviluppando il dato in arco piano secondo una dinamica inflattiva (2%) per coperture e lubrificanti e non prevedendo particolari dinamiche sul costo del carburante data l'imponderabilità di tale componente
- Gli altri costi per materie prime sono stati assunti pari a circa 30mila Euro annui e sviluppati in arco piano sulla base della dinamica inflattiva
- Per i costi per servizi si è assunto:
 - Un costo pari a 0,3 €/km per la manutenzione dei mezzi inflazionato in corso di piano
 - Un costo di 15.000 Euro annui per la manutenzione del deposito inflazionato in corso di piano
 - 2.500 Euro annui inflazionato in corso di piano a mezzo per l'assicurazione della flotta
 - 350 Euro annui inflazionato in corso di piano a mezzo per la tassa di possesso dei mezzi
 - 2.000 Euro annui inflazionato in corso di piano a mezzo per la pulizia dei mezzi

- Altri costi annui per consulenze e sviluppo ICT pari a 98.000 Euro annui inflazionato in corso di piano
- Un costo di personale coerente con il dato storico e inflazionato in corso di piano
- Si è inoltre simulato l'affitto di un deposito coerente con quello attualmente impiegato sulla base del costo di mercato (rilevazioni OMI)
- Si sono assunti oneri diversi di gestione pari al 5% dei costi operativi.

- **Con riferimento ai costi di investimento:**

- Con riferimento ai mezzi, assumendo, come indicato in precedenza, una produttività di 45.000 km annui a mezzo, si è previsto l'impiego di 19 mezzi per il servizio, con una vetustà media coerente con quella posta a base d'asta.
- Il totale dei mezzi da impiegare all'avvio si prevede abbia un valore netto contabile di 2.138.533 Euro.
- Si prevede inoltre l'acquisto di mezzi sostitutivi per mantenere l'età media in corso di affidamento quanto i mezzi precedentemente previsti abbiano terminato la loro vita utile ipotizzata pari a 10 anni, ovviamente inflazionando in corso di piano il costo medio assunto pari a 220.000 Euro a mezzo all'avvio
- Sulla base di tale piano investimenti si è conseguentemente costruito il piano di sviluppo degli ammortamenti e delle immobilizzazioni materiali relative ai mezzi
- Con riferimento ad altri investimenti si è previsto:
 - Un investimento in dotazioni di bordo pari a 500.000 Euro all'avvio e pari a 50.000 Euro annui per il successivo periodo (inflazionati)
 - Investimenti sul deposito pari a 100.000 Euro annui all'avvio e pari per ciascun anno al 10% dell'investimento iniziale inflazionato

- **Con riferimento al capitale circolante:** si è assunto un incasso dei ricavi da traffico a 0 giorni, l'incasso a 90 giorni degli altri ricavi e a 30 giorni sul corrispettivo, mentre si sono mantenuti i debiti operativi al 30% dei crediti in coerenza con le indicazioni regolatorie vigenti.

Si è inoltre assunto un WACC regolatorio pari al 8,47% come da ultime disposizioni ART.

9 Piano di Accesso al Dato

Si rimanda al Piano di accesso allegato alla procedura di gara, messo a disposizione degli stakeholder in fase di consultazione, nel corso della quale non sono tuttavia emerse osservazioni o contributi in merito e il quale pertanto viene riconfermato anche dopo tale passaggio istruttorio.

10 Allocazione dei rischi

La matrice rischi e l'allegato riequilibrio del Contratto di servizio costituiscono la base di riferimento per la gestione dei rischi fra le parti e per il monitoraggio, in corso di gestione, dell'equilibrio economico e finanziario del servizio.

In particolare, la matrice rischi è stata predisposta in conformità al modello oggetto di specifico annesso alla Delibera 154/2019 come da ultimo emendata dalla Delibera 64/2024 di ART. Si evidenzia tuttavia che rispetto a tale modello sono state introdotte, sia in matrice rischi che nell'allegato riequilibrio alcune specificazioni legate al monitoraggio e al riconoscimento dell'andamento dei costi operativi e del costo del carburante.

Infatti, sia il PEFS che il PEF che l'aggiudicatario presenterà in gara saranno basati su una dinamica inflattiva presunta (nel caso del PEFS il 2% annuo come da obiettivo BCE sul lungo periodo), ma necessariamente poiché il PEF e quindi il corrispettivo inglobano tale dinamica, si dovrà, in ciascun sottoperiodo regolatorio verificare l'effettivo andamento macroeconomico dei prezzi e riconoscerlo ex post (in tal senso, poiché il modello di PEFS previsto da ART propone la valorizzazione di una compensazione costante che ingloba la dinamica inflattiva, lo stesso non può essere oggetto di indicizzazione in corso di contratto in maniera automatica in quanto già in fase previsionale esso considera un andamento inflattivo stimato).

In tale logica, pertanto, la matrice rischi e l'allegato riequilibrio prevedono l'aggiornamento e il riconoscimento, per il periodo trascorso, dei costi di piano corretti rispetto alla reale dinamica inflattiva e, con riferimento ai costi di carburante, corretti con la dinamica del prezzo del gasolio come rilevabile dall'Osservatorio del Ministero dell'Ambiente (<https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-mensili-carburanti>).

I ricavi da traffico rimangono un rischio in capo al concessionario, al netto, ovviamente, delle dinamiche di prezzo (aggiornamenti tariffari) di competenza dell'Ente affidante, il quale è tenuto, da contratto a prevederli annualmente o, alternativamente, a riconoscere misure compensative adeguate.

Pertanto, solo ove tale aggiornamento non venga effettuato, lato ricavi si potrà riconoscere ex post al concessionario tale mancato adeguamento, lasciando invece le dinamiche di quantità (numero e tipologia di titoli venduti) quale rischio del concessionario.

Tutti gli altri aspetti sono stati mantenuti conformi alle previsioni del modello di matrice rischi ART.

Il RUP

Arch. Salvatore Di Salvo

Il Dirigente del Settore V

Ing. Alberto Avenia