

# **Relazione ai sensi del d.lgs. n. 201 del 23 dicembre 2022, art. 14 comma 3 e della Delibera ART n. 154/2019, Allegato A, Misura 2, comma 2**

---

## **Titolo 1 – Oggetto del Documento**

L'articolo 14 del D.lgs. n. 201 del 23 dicembre 2022, tenuto anche conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi, dispone che l'Ente Affidante, nell'ipotesi in cui ritenga che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio a un singolo operatore o ad un numero limitato di operatori, provvede all'organizzazione del servizio medesimo mediante una delle modalità di gestione indicate al comma 1 dello stesso articolo e al comma 2 del successivo articolo 32. La norma consente la modalità di affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica nel rispetto del diritto dell'Unione Europea.

L'articolo 14, comma 2, del citato Decreto Legislativo, prevede poi che: “ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.”.

Il comma 3 del medesimo articolo 14 dispone altresì che “degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché' illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovra compensazioni”.

Oltre alla relazione prevista dal D.lgs. n. 201/2022, l'Ente Affidante si impegna a redigere – ai sensi della Misura 2, comma 2 dell'Allegato A alla Delibera n. 154 del 28 novembre 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) – un documento in cui si descrivano (*Allegato A, Definizioni, lettera z*):

- 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)
- eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni.

Come esplicitato dall'ART stessa, è facoltà dell'Ente Affidante redigere congiuntamente le due relazioni.

La presente relazione, quindi, ha lo scopo di fornire un'analisi dell'affidamento del servizio di TPL nella Regione Veneto, oggetto della specifica procedura a evidenza pubblica, evidenziando, tra l'altro, le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto nazionale e da quello comunitario per la forma di affidamento

prescelta, gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, nonché i contenuti di cui alla relazione della delibera ART sopra menzionata.

## **Titolo 2 – Contesto normativo Nazionale e Comunitario**

L'articolo 32 del più volte citato D.lgs. 201/2022 mantiene fermo, in materia di servizio di trasporto pubblico locale, quanto previsto dal diritto dell'Unione Europea e, in particolare, al comma 2 ai fini della scelta delle modalità di gestione di affidamento del servizio, dispone che si tenga anche conto di quelle indicate dalla normativa Europea di settore nei casi e nei limiti dalla stessa previsti.

La normativa europea di settore è costituita dal regolamento CE del 23 ottobre 2007 nr. 1370, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

L'affidamento in oggetto avviene mediante procedura di gara ai sensi dell'art. 5 Par. 3 che recita: "l'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione."

La regolamentazione delle 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 è stabilita dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti, istituita con D.L. 201/2011, con la suddetta delibera n. 154/2019.

## **Titolo 3 – Obblighi di servizio pubblico**

Gli obblighi di servizio pubblico (OSP) rappresentano delle condizioni particolari cui i fornitori del servizio di TPL devono sottostare, al fine di garantire la qualità e la continuità del servizio per gli utenti. Gli OSP possono riguardare vari aspetti del servizio, come la frequenza delle corse, la copertura territoriale, la qualità del servizio, la sicurezza dei passeggeri, l'accessibilità per persone con disabilità e la sostenibilità ambientale.

La normativa europea prevede che gli OSP siano specificati in modo chiaro e preciso nell'ambito della procedura di gara, in modo che tutti i potenziali operatori economici siano in grado di conoscere gli obblighi cui devono sottostare e di presentare un'offerta in linea con tali requisiti.

Nella Regione Veneto gli Obblighi sono disciplinati dalla Legge Regionale n. 25 del 30 ottobre 1998 recante "Disciplina e organizzazione del Trasporto Pubblico Locale", la quale prevede che i fornitori del servizio di TPL debbano rispettare gli obblighi di Servizio Pubblico previsti dall'Ente Affidante e dalla normativa vigente e, in particolare, l'obbligo di:

- a) effettuare il servizio come previsto dal relativo contratto;
- b) garantire la puntualità, la regolarità e la sicurezza del servizio;
- c) utilizzare personale qualificato e materiale rotabile idoneo;
- d) garantire un servizio di qualità e una adeguata informazione all'utenza;
- e) fornire all'Ente Affidante e alla Regione Veneto i dati ritenuti necessari e richiesti dagli stessi;
- f) adottare la Carta dei Servizi del settore trasporti.

Il Contratto di Servizio tra l'amministrazione pubblica e il fornitore del servizio, al cui schema si rimanda, definisce le condizioni e le modalità per la gestione del servizio e per il monitoraggio degli obblighi di servizio pubblico. Il Contratto di Servizio può prevedere anche compensazioni economiche per il fornitore

del servizio, che devono essere calcolate in modo trasparente e non devono comportare sovra compensazioni rispetto ai costi sostenuti dal gestore.

## **Titolo 4 – Definizione generale dell'affidamento**

L'affidamento in oggetto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di collegamento tra Venezia e i Comuni del Bellunese e del Trentino. Il servizio si articola in tre linee:

1. Venezia – Canazei: servizio effettuato per complessivi 272 giorni con una corsa giornaliera (andata e ritorno), oltre ad una corsa supplementare per il periodo estivo (01/07-01/08) con destinazione finale limitata a San Martino di Castrozza
2. Venezia – Caprile (Malga Ciapela): servizio effettuato per complessivi 102 giorni l'anno con una corsa giornaliera (andata e ritorno)
3. Venezia Falcade: servizio limitato al periodo estivo per complessivi 106 giorni l'anno con una corsa giornaliera (andata e ritorno).

Al fine di estendere l'utilità delle linee in affidamento, l'Ente valuta favorevolmente l'inserimento di fermate aggiuntive rispetto a quelle ordinariamente previste dagli OSP concretizzati nello schema di contratto di servizio, lungo le tratte in oggetto o nelle immediate adiacenze, in ragione di un collegamento anche con primari snodi e/o infrastrutture di rilevanza nazionale ed internazionale.

## **Titolo 5 – Modalità di affidamento prescelta**

La modalità di affidamento scelta è quella della gara ad evidenza pubblica, ai sensi del regolamento CE del 23 ottobre 2007 n. 1370, art. 5 par 3 e dell'art. 14, comma 1, lettera a), del D.lgs. n. 201 del 23 dicembre 2022.

## **Titolo 6 – Motivazione della scelta della modalità di affidamento**

Le motivazioni a sostegno della modalità di affidamento prescelta sono essenzialmente le seguenti:

1. **Motivazioni di carattere normativo:** tenuto conto del regolamento CE del 23 ottobre 2007 n. 1370, delle disposizioni di cui al D.lgs. n. 201 del 23 dicembre 2022, che considerano anche i più recenti orientamenti giurisprudenziali comunitari e nazionali in materia di tutela della concorrenza, e, più in generale, dei principi fondamentali ricavabili dall'ordinamento comunitario e nazionale in materia di affidamenti di contratti pubblici, l'Ente ritiene di scegliere in via preferenziale, avendone facoltà, la procedura di evidenza pubblica di cui all'art. 14, comma 1, lettera a), del D.lgs. n. 201/2022.
2. **Motivazioni di carattere qualitativo:** stante la ridotta saturazione (o "load factor") del servizio, l'Ente considera positivamente la possibilità, assicurata dalla procedura ad evidenza pubblica, di valutare proposte di interventi comparabili volti a rafforzare la visibilità del servizio in generale e delle tratte che lo compongono in particolare, anche tramite strumenti fisici e digitali tecnologicamente adeguati per l'acquisto dei biglietti e l'accesso al servizio, considerato il concomitante evento internazionale delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026 che interessa il periodo e la zona territoriale di affidamento;

3. **Motivazioni di carattere economico-finanziario:** come specificamente previsto dal comma 2 del testé citato art. 14, nell'effettuare la scelta di tale modalità di affidamento del servizio si è tenuto conto anche dei risultati della gestione precedente del medesimo servizio. L'attuale gestione, infatti, registra mediamente un risultato economico negativo post compensazioni che non soddisfa la misura regolatoria relativa al margine di utile ragionevole del gestore di cui alla delibera ART 154/2019 che, invece, l'Ente ritiene possa essere assicurata da una apertura del servizio al mercato concorrenziale.

## **Titolo 7 – Criteri del PEF Simulato**

I criteri per la qualificazione e quantificazione dei valori economici e finanziari sono tratti secondo il riferimento al costo standard di cui all'Annesso 5 alla delibera ART 154/2019.

In considerazione della sostanziale invarianza delle tariffe negli ultimi 10 anni di gestione è inoltre previsto nel PEF Simulato un graduale adeguamento tariffario con il fine di assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario. Per un maggiore dettaglio, si rimanda alla allegata relazione al PEF, Titolo 2 "Metodologia e assumptions".

## **Titolo 8 – Motivazione all'introduzione dei requisiti aggiuntivi della gara**

Non sono previsti requisiti aggiuntivi per la partecipazione alla gara oltre a quelli previsti dalla Misura 19, Allegato A della Delibera ART n. 154/2019.

In particolare, sono previsti:

- **requisiti di ordine generale:** previsti dagli artt. 94-98 del d.lgs. n. 36/2023;
- **requisiti di idoneità professionale:** iscrizione alla camera di commercio commercio, industria, artigianato e agricoltura e attestazione di qualificazione rilasciata da organismi di diritto privato autorizzati dall'ANAC;
- **requisiti di capacità economico finanziaria:** patrimonio netto pari al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara, ovvero euro 43.072,41;
- **requisiti di capacità tecnica e professionale:** esecuzione negli ultimi tre anni dalla data di indizione della procedura di gara, di contratti analoghi anche a favore di soggetti privati, per un numero di vett\*km totale non inferiore a quelli del servizio posto a base di gara, ovvero 156.826,53 vett\*km;

## **Titolo 9 – Compensazioni economiche**

Le compensazioni economiche rappresentano il compenso che l'Ente appaltante eroga al fornitore del servizio di TPL per la gestione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della delibera ART n. 154/2019 e della normativa sopra citata. Le compensazioni possono essere previste a titolo di remunerazione o di risarcimento dei costi aggiuntivi sostenuti dal fornitore del servizio per rispettare gli OSP.

Nella Regione Veneto, le compensazioni economiche per i servizi di TPL sono previste dal Contratto di Servizio stipulato tra l'ente appaltante e il fornitore del servizio. Il Contratto di Servizio, al cui schema si rimanda, prevede che le compensazioni siano calcolate in modo trasparente e che non comportino sovra compensazioni rispetto ai costi effettivi sostenuti dal fornitore del servizio per garantire gli OSP.

Il calcolo delle compensazioni economiche tiene conto di vari fattori, come il costo del personale impiegato nel servizio, il costo del carburante e dei mezzi di trasporto, il costo dell'assistenza ai passeggeri con disabilità, il costo della manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture, nonché il numero di passeggeri trasportati.

La compensazione iniziale di gara è stata quantificata all'interno del Piano Economico Finanziario (PEF) Simulato allegato alla presente relazione. Stanti i presupposti di tale documento, viene in esso calcolato un corrispettivo, erogato dall'Ente Affidante, affinché il Gestore Affidatario venga messo nelle condizioni di rispettare gli OSP e di trarne un "utile ragionevole", nella definizione e misura previsti dalla delibera ART 154/2019 e relativo allegato A alla Misura 17.

Il valore attuale delle compensazioni nell'intero periodo del Contratto di Servizio, attualizzate ad un tasso pari al WACC regolatorio, è pari a zero in modo tale da assicurare la condizione di equilibrio richiesta dal richiamato Annesso 5 e l'assenza di sovra compensazioni.

Le compensazioni economiche sono soggette a un monitoraggio costante da parte dell'ente appaltante, al fine di verificare la corretta applicazione del Contratto di Servizio e l'effettiva erogazione del servizio in conformità agli OSP. In caso di mancato rispetto degli OSP, l'ente appaltante può ridurre o revocare le compensazioni economiche previste a favore del fornitore del servizio.

Oltre al succitato corrispettivo previsto dal Contratto di Servizio, per il servizio oggetto di affidamento sono possibili ulteriori contribuzioni previste dal PNRR nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) e relativo DPCM. Tali contribuzioni, previste dall'anno 2024, saranno destinate all'affidatario per l'acquisto di nuovi mezzi e infrastrutture di rifornimento; il valore della contribuzione sarà inoltre definito in funzione della trazione utilizzata (a gasolio, ibrida, a metano, elettrica, a idrogeno) con il fine di favorire la sostenibilità ambientale e ridurre l'inquinamento.

## **Titolo 10 – Esiti della procedura di consultazione**

Le misure 4 e 21 della delibera ART 154/2019 prevedono un'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse (gestore uscente, potenziali operatori interessati, viaggiatori e/o associazioni, fornitori di materiale rotabile e altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili).

Trattandosi di un servizio di modeste dimensioni (tre linee) che si rivolge ad un'utenza particolare, prevalentemente composta da turisti e residenti di Venezia Centro Storico, e che quindi non utilizzano frequentemente i servizi di cui in oggetto, la Città metropolitana di Venezia ha ritenuto non necessario coinvolgere altri stakeholders oltre al gestore uscente e alle associazioni sindacali, se non per la redazione del Piano di Accesso al Dato (si veda il Titolo 13).

Con note pec prot. n. 13313 e 13320 del 26/02/2024, infatti, è stato richiesto alle aziende di trasporto operanti in Veneto e alle principali associazioni dei consumatori (in rappresentanza degli utenti) di presentare osservazioni in merito allo Schema di PAD entro 20 giorni dalla data di trasmissione della stessa.

Le osservazioni pervenute contribuiranno alla stesura definitiva del Piano che verrà allegato al Contratto di Servizio in sede di gara.

Infine, in ottemperanza all'art. 21 del vigente Contratto di servizio in essere, per la predisposizione della documentazione di gara, la Città metropolitana di Venezia ha richiesto al gestore uscente, con nota prot. n. 12292 del 16/02/2023, gli elenchi previsti dal suddetto articolo e qui di seguito riportati:

- a) elenco del parco mezzi di sua proprietà che dichiara di mettere a disposizione del nuovo affidatario in caso di subentro;
- b) elenco delle altre dotazioni di rete e impianti, con indicazione del valore di cessione di ciascun bene;
- c) elenco non nominativo del personale dipendente preposto all'esercizio da trasferire al nuovo affidatario, suddiviso per tipo di contratto, qualifica-mansione e costo complessivo;
- d) dati relativi alle convenzioni in essere con altre imprese per i servizi di trasporto di cui al presente contratto, con l'indicazione degli oneri gravanti sul nuovo affidatario;
- e) beni di proprietà per i quali non sussista l'obbligo di trasferimento e che intenda mettere a disposizione del nuovo affidatario,

Il gestore uscente ha espresso, con nota pec. prot. n. 19665 del 20/03/2023, l'indisponibilità a privarsi di qualsiasi mezzo, rete, impianto, proprietà o personale dipendente attualmente adibito ai servizi di TPL.

## **Titolo 11 – Trasferimento del personale**

Al fine di discutere in merito al trasferimento del personale dal gestore uscente al nuovo affidatario (cd clausola sociale), in coerenza con le disposizioni legislative e regolatorie vigenti, con nota prot. n. 65337/2023, la Città metropolitana di Venezia ha convocato il gestore uscente e le principali sigle sindacali rappresentative sul territorio.

L'attuale gestore, in sede del suddetto incontro (verbale prot. n. 67461 del 04/10/2023), ha dichiarato:

- di svolgere un servizio integrato tra servizio TPL, servizi atipici, commerciali e di noleggio con conducente;
- che tutto il personale dell'azienda lavora in tutti i servizi sopra riportati in maniera integrata e flessibile;
- di riservarsi di effettuare un ulteriore approfondimento sull'asserito obbligo di legge;
- che il personale è essenziale all'azienda nel suo complesso quindi non ha individuato nello specifico alcun soggetto da trasferire all'eventuale società subentrante;

L'unico sindacato presente, Sindacato Generale di Base (SGB), ha espresso:

- la preoccupazione che l'intera procedura di affidamento possa avere delle ripercussioni negative sullo stato occupazionale oltre che sull'azienda;
- di condividere le indicazioni dell'azienda, fatta salva la possibilità di trasferimento su base volontaria e con garanzia dell'occupazione in ambito aziendale;

Per tutelare, quindi, quest'ultima possibilità, la Città metropolitana di Venezia ha richiesto al Sindacato, con nota prot. n. 4548 del 24/01/2024, formali dichiarazioni dei dipendenti del GU interessati all'eventuale disponibilità di trasferimento, dando come termine massimo per la trasmissione di suddetta documentazione la data del 31/01/2024.

Allo scadere dei termini, non sono pervenute dichiarazioni. Di conseguenza, si ritiene di aver ottemperato ad ogni dettame normativo e regolatorio a tutela dell'occupazione.

## **Titolo 12 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio**

La delibera ART 154/2019, Allegato A, Misura 4, classifica i beni necessari al funzionamento del servizio:

1. **beni essenziali**, quando si verificano cumulativamente le seguenti condizioni:

- a. condivisibilità;
  - b. non sostituibilità;
  - c. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
  - d. dominanza.
2. **beni indispensabili**, quando si verificano cumulativamente le seguenti condizioni:
- a. non con divisibilità
  - b. non sostituibilità
  - c. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
3. **beni commerciali**, quindi né essenziali né indispensabili, quando non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti sopra riportati e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili

L'Ente ha stabilito che, per le caratteristiche dell'affidamento, tutti i beni necessari all'esecuzione del contratto di servizio **sono classificabili come beni commerciali**.

Si riporta di seguito l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, attualmente utilizzati dal gestore uscente, ma che non verranno ceduti dallo stesso.

L'elenco è puramente indicativo e fa riferimento al servizio in essere:

**a) reti, impianti e infrastrutture**

Attualmente, il gestore uscente utilizza:

- 1 fabbricato ad uso ufficio, uso officina e piazzale scoperto ad uso parcheggio il tutto in uso promiscuo con altre attività del gestore uscente;
- 1 unità immobiliare usata per attività inerenti l'operato aziendale e l'uso commerciale (biglietteria);
- 1 unità immobiliare utilizzata per lo svolgimento di attività di front desk (biglietteria connessa al servizio di trasporto integrato di passeggeri e bagagli terrestre, acquedotto e ferroviario) e supporto ai servizi turistici in genere.

Il gestore uscente non ha impianti di fermata di proprietà.

Il gestore uscente non ha impianti fissi di rifornimento/ricarica.

**b) materiale rotabile**

Il servizio, attualmente viene eseguito, come da relazione accompagnatoria al PEF simulato, con quattro veicoli.

Di questi, il veicolo sotto riportato è stato acquisito dal gestore uscente con finanziamenti pubblici:

- Tipologia del bene:

<b>Modello</b>	<b>Lunghezza</b>	<b>Alimentazione</b>	<b>Classe omologazione</b>	<b>Classe ambientale</b>
TEMSA HD 12	12,27 m	Gasolio	III	VI

- Costo dell'autobus: euro 222.528,00 (con IVA)
- Tipologia del finanziamento: Finanziamento ministeriale decreto prot. n. RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del Direttore della ex Direzione Generale per i Rifiuti e l'Inquinamento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ripartito dalla Regione del Veneto con le DGR n. 826/2020 e n. 746/2021

- Valore del finanziamento rispetto al valore del bene acquistato: 70% finanziato dal Ministero, 30% finanziato dall'azienda Brusutti s.r.l.

Considerato che il gestore uscente non intende cedere alcun mezzo, si configura il caso di cui al comma 4 della Misura 6 della delibera ART 154/2019 ai sensi del quale “*in caso di mancato trasferimento all’IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo non ammortizzate, limitatamente alla quota imputabile agli anni residui di vita utile, calcolata in modo proporzionale alla durata del vincolo di inalienabilità*”.

In sede di affidamento, in mancanza di accordo tra le parti, si procederà ai sensi di legge.

Essendo considerati beni commerciali, in ottemperanza della Misura 5, comma 2, la Città metropolitana stabilirà in sede di bando di gara un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l’acquisizione da parte dell’impresa appaltante, ove necessari, del materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio.

Per assicurare l’accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato, si specificano le misure adottate dalla Città metropolitana:

- verrà concesso un arco di tempo di 6 mesi per consentire all’IA di procurarsi i beni strumentali necessari ad effettuare il servizio;
- sono previsti e in atto dei finanziamenti pubblici per il rinnovo del parco mezzi destinati anche al servizio in parola.

Data la dimensione della gara e lo stato dei servizi di TPL non si ritiene di dover attuare ulteriori misure.

**c) beni mobili, ivi incluse le banche dati**

nessuno.

## **Titolo 13 – Piano di accesso al dato (PAD)**

Il Piano di accesso al dato (PAD) è un documento definito dall’Ente affidante prima della stipula del Contratto di Servizio, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, volto ad individuare almeno i seguenti elementi (Allegato A, Definizioni, lettera w), Delibera ART n. 154/2019):

- a) l’insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell’EA;
- b) le modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (*real-time*) e manuale (“a consuntivo”, rendiconto secondo un intervallo temporale definito)
- c) le modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l’EA si fa garante, favorendo l’*“open access”* in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in *real-time* nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all’EA

Come anticipato nel Titolo 10, in accordo con la Misura 4 dell’Allegato A della delibera n. 154/2019, lo schema di Piano di Accesso al Dato è stato trasmesso ai potenziali portatori di interesse (associazioni di consumatori e degli utenti del servizio e principali aziende di trasporto operanti sul territorio) per ricevere eventuali osservazioni ed effettuare le necessarie correzioni.

Il suddetto Piano, che verrà messo a disposizione in sede di gara, sarà parte integrante del Contratto di Servizio e potrà subire ulteriori variazioni a seguito di aggiudicazione della gara, in accordo con l'offerta dell'impresa che effettuerà il servizio.

## **Titolo 14 – Aspetti qualitativi del servizio**

Il servizio dovrà essere svolto secondo quanto riportato nell'Allegato “Condizioni Minime di Qualità” al Contratto di servizio.

### **Allegati:**

Allegato 1 - PEF SIMULATO

Allegato 2 - RELAZIONE AL PEF SIMULATO

Allegato 3 - SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO E RELATIVI ALLEGATI