

Oggetto **procedimento di affidamento della fornitura del servizio di analisi della contabilità tecnica ed economica dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale**

Determinazione del Responsabile dell'U.O. Giuridico, Contratti e Personale

Decisione

Il Responsabile dell'U.O. Giuridico, Contratti e Personale nell'ambito della propria competenza¹, determina di:

1. di avviare il procedimento di affidamento della fornitura del servizio di analisi della contabilità tecnica ed economica dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale con l'operatore economico Studio Ranalli e Associati con sede in CORSO RE UMBERTO 8 - 10121 - TORINO (TO) CF 06811570016- P.IVA 06811570016;
2. di prenotare la somma complessiva di € 95.160,00 o.f.i. come dettagliato in Applicazione.

Motivazione

L'art. 200, comma 1 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e ss.mm.ii. ha istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 marzo 2022, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio².

Il comma 2 del citato articolo 200 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, [...] sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, [...]. Tali criteri, al fine di evitare sovracompenzazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza.

Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 11 agosto 2020, n.340 sono stati definiti criteri e modalità per il riconoscimento delle compensazioni sul presupposto che:

- si dovesse tenere conto dei costi cessanti, del ricorso agli ammortizzatori sociali, dei costi aggiuntivi sostenuti per l'emergenza epidemiologica, degli effetti sui bilanci aziendali prodotti da tali voci e dall'applicazione dell'art. 92, comma 4 bis del decreto legge n. 18 del 17 marzo 2020, al fine di escludere qualunque fattispecie di sovracompenzazione;
- la verifica delle predette voci fosse effettuata dai soggetti committenti dei servizi di trasporto pubblico, nell'ambito dei relativi contratti di servizio, oppure dagli enti che erogano le eventuali sovvenzioni di esercizio, sulla base dei dati di contabilità separata relativa all'attività svolta in regime di servizio pubblico da ogni impresa.

L'art. 2, comma 3 del decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 489, del 2 dicembre 2021 prevede che *“sulla base dei dati certificati inseriti sulla piattaforma dell'Osservatorio per le politiche del trasporto pubblico locale, le Regioni e le Province autonome erogano i contributi, anche per il tramite degli Enti affidanti, alle imprese affidatarie e ai titolari degli introiti da tariffa. I medesimi soggetti hanno la facoltà, qualora risultino dati non certificati o siano rilevate evidenti anomalie inerenti i dati inseriti sulla piattaforma dell'Osservatorio, di richiederne la certificazione o correzione alle aziende in parola, prima di procedere all'erogazione del contributo. È fatta salva la verifica degli equilibri contrattuali al fine di evitare eventuali sovracompensazioni.”*

La verifica degli equilibri contrattuali dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, finalizzata ad evitare eventuali sovracompensazioni, è necessitata dal contesto normativo in cui vengono erogate le compensazioni degli obblighi di servizio imposti ai concessionari del trasporto pubblico locale.

In particolare il Regolamento CE n. 1370/2007, a cui fare riferimento, prevede che:

- (34° considerando): *“Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni, se ricorrono determinate condizioni, possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73³. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile.”*
- (art. 9, paragrafo 1) *“Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3⁴, del trattato.”*

In tal senso si sono espresse anche le Direzioni Generali della Mobilità e dei Trasporti e della Concorrenza della commissione Europea che, con nota MOVE.A.4/EG/MOVE.A.4(2020)3829643, in occasione delle indicazioni fornite in ordine all'approvazione dell'articolo 92, commi 4-bis e 4-ter del D.L. 18/2020, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, richiamando le indicazioni specifiche sull'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato e sui contratti di servizio pubblico applicabili ai vari settori di trasporto durante l'emergenza COVID-19, pubblicate dalla Commissione della Direzione Generale della Concorrenza, ha evidenziato che *“qualora sull'operatore gravino rischi legati al traffico ed il contratto esistente non è ancora stato sospeso o modificato, ma l'autorità competente obbliga l'operatore a ridurre i volumi di traffico a causa di una minore domanda di servizi di trasporto pubblico causata dall'emergenza COVID-19, detta autorità ha facoltà di rinviare temporaneamente l'adattamento dell'importo della compensazione. Tuttavia, nel frattempo, le condizioni contrattuali devono essere modificate, al più tardi alla fine del periodo di riferimento (e.g. la fine dell'anno o più tardi, in caso di continuazione della crisi) ed è necessario ricalcolare la compensazione in base ai costi reali sostenuti, al fine di evitare sovracompensazioni, tenuto conto delle pertinenti prescrizioni del Regolamento (EC) N. 1370/2007, in particolare quelle degli articoli 4 e 6”.*

Il richiamo all'articolo 4 del Regolamento 1370/2007 è fatto in particolare al paragrafo 1 laddove si prevede che *“Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 ter tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di*

servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole”

Il richiamo all'articolo 6 del Regolamento 1370/2007 è effettuato in relazione alla conformità che le compensazioni dei *contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 ter* devono avere con le disposizioni di cui all'Allegato al Regolamento 1370/2007, a mente del quale:

La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:

costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione, meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione, più un ragionevole utile, uguale all'effetto finanziario netto.

Inoltre, l'Allegato al Regolamento 1370/2007 precisa che *“Si deve intendere per «ragionevole utile» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica.”*

Ne consegue che l'attribuzione di risorse eccedenti rispetto ai limiti sopra richiamati non sarebbe compatibile con il mercato comune e sarebbe soggetta all'obbligo di notifica preventiva di cui all'art. 108, paragrafo 3 del TFUE; la verifica *degli equilibri contrattuali al fine di evitare eventuali sovracompensazioni* non potrà pertanto che essere effettuata considerando tutte le componenti positive e negative, come definite dal Regolamento CE 1370/2007, comprese le componenti positive di mitigazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza COVID-19, derivanti da interventi economici di sostegno del legislatore italiano.

Allo scopo di procedere alle verifiche richieste dal legislatore nazionale, è stato predisposto e trasmesso ai 18 Operatori Economici concessionari dei servizi di trasporto pubblico su strada un modello di dichiarazione finalizzato ad acquisire dati tecnici, economici e di bilancio relativi al periodo di riferimento della contribuzione emergenziale.

I modelli sono strutturati sui modelli predisposti dall'ART annessi alla deliberazione 154/2019, considerando anche quanto stabilito dalla Misura 17, laddove si stabilisce l'algoritmo di calcolo per la definizione del ragionevole margine di utile, come il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN). Con ciò è necessario stimare la redditività del capitale investito netto attraverso il costo ponderato delle diverse modalità di finanziamento (WACC: Weighted Average Cost of Capital). Tale tasso viene periodicamente aggiornato dall'ART con apposita delibera.⁵

In seguito alla ricezione della documentazione con osservazioni da parte di un OE, il direttore generale ritiene necessario acquisire la fornitura di servizi di assistenza di analisi economico-contabile, strutturati sui seguenti due gruppi di attività:

1. analisi del modello di raccolta dati adottato dall'Agenzia – verifica della completezza del modello – eventuali proposte di integrazione/modifica della struttura dei dati anche in relazione della tipologia dell'OE (consorzi o RTI) – validazione del modello definitivo;
2. analisi puntuale dei dati forniti dagli OE per ciascun contratto di servizio (18 contratti oggetto di verifica) – assistenza nella risoluzione di eventuali quesiti posti dall'OE in ordine alle modalità di esposizione dei dati - verifica della completezza degli stessi - riconducibilità dei dati forniti ai dati del bilancio dell'OE – congruità dei dati forniti con il metodo di cui al modello validato - sintesi degli esiti dell'analisi.

Si ritiene pertanto necessario attivare la procedura per l'approvvigionamento dei suddetti servizi.

Il valore complessivo dei suddetti servizi, è stimato inferiore alla soglia di € 140.000,00 prevista dall'articolo 50, comma 1, lett. b) del D.Lgs. 36/2023.

Ai fini della stima del valore dell'appalto, sono stimate circa 160 ore complessive di attività con riferimento al servizio di cui al precedente punto 1, ad un costo orario medio pari a € 200,00 (o.f.e.), mentre con riferimento al servizio di cui al precedente punto 2 è stato stimato un impiego orario pari a circa 13 ore per ciascuna verifica puntuale ad un costo orario medio pari a € 200,00 (o.f.e.).

Considerato un numero massimo di verifiche puntuali relative ai servizi di cui al precedente punto 2, pari a 18, si ritiene di poter valutare l'impegno economico in complessivi € 75.000,00 (o.f.e.).

Ciò consente di procedere con l'affidamento diretto della fornitura degli servizi, anche senza consultazione di più operatori economici, verificando che l'affidatario sia scelto tra soggetti in possesso di documentate esperienze pregresse idonee all'esecuzione delle prestazioni contrattuali.

A tal fine è stato verificato che, come evidenziato nel sito internet istituzionale, l'operatore economico Studio Ranalli e Associati con sede in CORSO RE UMBERTO 8 - 10121 - TORINO (TO) CF 06811570016- P.IVA 06811570016 vanta una storica e consolidata esperienza nella consulenza fiscale e societaria maturata nei confronti sia della PMI che delle grandi realtà, ivi incluse le società quotate e quelle soggette a vigilanza, alla quale ha affiancato, da oltre dieci anni, una specifica competenza nella ristrutturazione del debito, nel cui ambito ha concluso più di 40 operazioni di ristrutturazione del debito e turnaround industriale, sia in qualità di esperto attestatore che in veste di advisor industriale e finanziario; lo Studio vanta, inoltre, una pluriennale esperienza negli ambiti della Governance amministrativa e finanziaria, della valutazione di aziende, di marchi e di beni intangibili delle IPO, delle Consulenze Tecniche in materia di danni derivanti dalla violazione di diritti di privativa industriale, della fiscalità internazionale e transfer pricing; lo Studio ha affrontato consulenze tecniche di grande complessità e delicatezza.

Avendo verificato la presenza dell'OE nel M.E.P.A. gestito da CONSIP S.p.A. si ritiene poter di avviare il procedimento di affidamento del servizio ai sensi dell'articolo 50, comma 1, lett. b) del D.Lgs. 36/2023 inviando uno specifico invito a presentare offerta al predetto OE.

Attestazione

Si attesta ai sensi e per gli effetti degli articoli 47 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 e successive modifiche, il rispetto delle disposizioni contenute nel comma 3 dell'art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 come modificato dall'art. 1 del D.L. 168 del 12 luglio 2004 convertito in legge dalla L. 30 luglio 2004, n. 191 e si è accertato che la i beni/servizi in oggetto non sono offerti dalle Convenzioni CONSIP.

Nel rispetto delle disposizioni contenute nell'art. 1, comma 450, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 come modificato dall'art. 7, comma 2, del D.L. 52 del 7 maggio 2012 convertito in legge dalla L. 6 luglio 2012, n. 94, visto l'articolo 25 del D.Lgs. 36/2023 e il parere 2196/2023 del Servizio supporto giuridico del MIT, le forniture di cui al presente affidamento le forniture di cui al presente affidamento sono affidate utilizzando la piattaforma di approvvigionamento digitale www.acquistinretepa.it.

Si attesta il rispetto del principio di rotazione in quanto l'OE non è stato mai affidatario di servizi da parte dell'Amministrazione.

Applicazione

La spesa complessiva derivante dal presente provvedimento stimata in € 95.160,00 o.f.i., è prenotata sui codici Macroaggregati del Bilancio 2024, 2025 e 2026, annualità 2024 nel seguente modo:

Importo	codifica gestionale del PEG			classificazione D.Lgs 118/11				
	Cap.	Art.	Descrizione	Miss.	Progr.	Tit.	Macr.to	Piano Fin.
€ 36.160,80	530	111	PRESTAZIONI PROFESSIONALI E SPECIALISTICHE - TRASPORTO FERROVIARIO	10	01	1	101	U.1.03.02.11.008
€ 58.999,20		211	PRESTAZIONI PROFESSIONALI E SPECIALISTICHE - TPL		02			
€ 95.160,00	TOTALE							

Il bilancio 2024-2025-2026 è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 08/04/2024

Il PEG 2024-2025-2026 è stato approvato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 17 del 19/04/2024.

Riferimenti normativi

A carattere generale

- Legge regionale Piemonte n. 1 del 04 gennaio 2000, articolo 8 (Agenzia della mobilità piemontese)
- Statuto dell'Agenzia della mobilità piemontese
- Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267
- Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36

A carattere specifico

- Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36:
 - articolo 17, comma 2 (decisione a contrarre)⁶
 - articolo 28, comma 3 (trasparenza dei contratti pubblici)⁷
 - articolo 50, comma 1, lett. b) (affidamenti diretti)⁸;
 - articolo 58, commi 1 e 2 (suddivisione in lotti)⁹;
- Legge 23 dicembre 1999, n. 488, art. 26, comma 3 (utilizzo convenzioni CONSIP)¹⁰;
- Legge 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, comma 450 (utilizzo di mercati elettronici)¹¹;
- Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33, art. 37 (Obblighi di pubblicazione concernenti i contratti pubblici di lavori, servizi e forniture)¹²
- Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81, art. 26 (Obblighi connessi ai contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione)
- Determinazione ANAC n. 3/2008 del 5 marzo 2008¹³.

Attenzione

Il presente provvedimento, comportando prenotazione di impegno di spesa, è esecutivo con l'apposizione del visto di regolarità contabile attestante la copertura finanziaria¹⁴.

È stata accertata l'assenza di un interesse transfrontaliero certo di cui all'art. 48, co. 2 del d.lgs. 36/2023.

Ai sensi dell'art. 58 del D.Lgs. n. 36/2023, non è stata operata la suddivisione in lotti poiché la suddivisione in lotti potrebbe essere di ostacolo ad una corretta esecuzione dell'appalto.

Il contratto verrà stipulato mediante documento di stipula del M.E.P.A..

Le clausole contrattuali essenziali sono quelle precisate nell'Allegato 1 alla presente determinazione.

Sotto il profilo del rischio interferenziale, nell'esecuzione del presente appalto in conformità a quanto previsto dall'art. 26, comma 3-bis, del d.lgs. n. 81/2008, non è necessario redigere il DUVRI in quanto si tratta di servizi di natura intellettuale, mere forniture di materiale, servizi la cui prestazione ha una durata non superiore ai 5 giorni-uomo, risultando superflua la quantificazione degli oneri pertinenti la sicurezza da rischio interferenziale, da corrispondere all'operatore economico..

Ai sensi dell'art. 53, comma 4 del D.Lgs. 36/2023 non è richiesta la costituzione della garanzia definitiva per l'esecuzione del servizio ¹⁵ previo dichiarazione di miglioramento del prezzo pari almeno all'1% dell'importo contrattuale.

Il RUP è il sottoscrittore del provvedimento.

Il presente provvedimento è soggetto alle pubblicazioni previste dal D.Lgs. 36/2023.

CIG

Il Codice Identificativo di Gara (CIG) sarà richiesto in sede di avvio della procedura.

Il responsabile dell'U.O.
Giuridico, contratti e personale
Antonio Camposeo

Atto prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del Codice dell'Amministrazione Digitale (D.Lgs. N 82/2005 e ss.mm.)

Torino, lì 02 maggio 2024

VISTO DI REGOLARITA' CONTABILE

A norma dell'art. 153, comma 5, del D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000 e degli art. 32 e 33 del "Regolamento di contabilità".

Data 02 maggio 2024	Il direttore generale Cesare Paonessa
---------------------	--

¹ Con Determinazione n. 265 del 26/04/2022, il direttore generale, nell'ambito dei propri poteri (Art. 107 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267; art. 18 comma 3 dello Statuto dell'Agenzia, art 29 del vigente Regolamento di contabilità), ha attribuito al Sig. Antonio Camposeo la posizione organizzativa denominata "Responsabile dell'U.O. Giuridico, contratti e personale". Alla posizione organizzativa, con riferimento alle procedure di acquisizione di beni e servizi strumentali alle funzioni dell'Agenzia, con assunzione dei relativi impegni di spesa nei limiti dei fondi previsti in bilancio agli opportuni capitoli e articoli, è delegata l'adozione dei seguenti provvedimenti finali:

- determinazione a contrarre e adozione dei correlati provvedimenti di spesa;
- stipula dei contratti.

² Con l'articolo 44 del decreto-legge n. 104 del 14 agosto 2020, l'articolo 22 ter del decreto-legge n. 137 del 28 ottobre 2020, l'articolo 29 del decreto-legge n. 41 del 22 marzo 2021, l'articolo 1, comma 816, della legge n. 178 del 30 dicembre 2020, l'articolo 51 del decreto-legge n. 73 del 25 maggio 2021, sono state integrate le risorse del Fondo ex art. 200 ed esteso a tutto l'anno 2021, il periodo di compensazione dei ricavi prevedendo, altresì, l'utilizzo di una parte degli stanziamenti per l'attivazione di servizi aggiuntivi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Con l'articolo 1, comma 477, della legge di Bilancio 2023 n. 197 del 29 dicembre 2022 è stato modificato l'art. 200 del decreto – legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n.77, inserendo, dopo il comma 2, il comma 2 bis che prevede il rifinanziamento "per l'importo di 100 milioni di euro per l'anno 2023 e di 250 milioni di euro per l'anno 2024 al fine di contribuire alla compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita [...] nel periodo dal 1 gennaio 2021 al 31 marzo 2022";

³ Ora art. 93 del TFUE "Sono compatibili con i trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio."

⁴ Ora articolo 108 del TFUE 3. Alla Commissione sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.

4. La Commissione può adottare regolamenti concernenti le categorie di aiuti di Stato per le quali il Consiglio ha stabilito, conformemente all'articolo 109, che possono essere dispensate dalla procedura di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

⁵ Per il periodo 12/03/2021-11 marzo 2022 la delibera 33/2021 fissa il WACC pre tax a 5,93% per i servizi ferroviari e a 5,24% per i servizi su strada. Per il periodo 12/03/2022-11 marzo 2023 la delibera 35/2022 fissa il WACC pre tax a 5,86% per i servizi ferroviari e a 5,52% per i servizi su strada.

⁶ D.Lgs. 36/2023 Art. 17, comma 2 “In caso di affidamento diretto, l'atto di cui al comma 1 individua l'oggetto, l'importo e il contraente, unitamente alle ragioni della sua scelta, ai requisiti di carattere generale e, se necessari, a quelli inerenti alla capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale.”

⁷ D.Lgs. 36/2023 Art. 28, comma 3. “Per la trasparenza dei contratti pubblici fanno fede i dati trasmessi alla Banca dati nazionale dei contratti pubblici presso l'ANAC, la quale assicura la tempestiva pubblicazione sul proprio portale dei dati ricevuti, anche attraverso la piattaforma unica della trasparenza, e la periodica pubblicazione degli stessi in formato aperto. In particolare, sono pubblicati la struttura proponente, l'oggetto del bando, l'elenco degli operatori invitati a presentare offerte, l'aggiudicatario, l'importo di aggiudicazione, i tempi di completamento dei lavori, servizi o forniture e l'importo delle somme liquidate”

⁸ D.Lgs. 36/2023 Art. 50, comma 1. “Salvo quanto previsto dagli articoli 62 e 63, le stazioni appaltanti procedono all'affidamento dei contratti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 14 con le seguenti modalità: [...] b) affidamento diretto dei servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 140.000 euro, anche senza consultazione di più operatori economici, assicurando che siano scelti soggetti in possesso di documentate esperienze pregresse idonee all'esecuzione delle prestazioni contrattuali, anche individuati tra gli iscritti in elenchi o albi istituiti dalla stazione appaltante;”

⁹ D.Lgs. 36/2023 Art. 58, co. 1 “Per garantire la effettiva partecipazione delle micro, delle piccole e delle medie imprese, anche di prossimità, gli appalti sono suddivisi in lotti funzionali, prestazionali o quantitativi in conformità alle categorie o specializzazioni nel settore dei lavori, servizi e forniture. 2. Nel bando o nell'avviso di indizione della gara le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti tenendo conto dei principi europei sulla promozione di condizioni di concorrenza paritarie per le piccole e medie imprese.”

¹⁰ LEGGE 23 dicembre 1999, n. 488, art. 26, comma 3. “Le amministrazioni pubbliche possono ricorrere alle convenzioni stipulate ai sensi del comma 1, ovvero ne utilizzano i parametri di prezzo-qualità, come limiti massimi, per l'acquisto di beni e servizi comparabili oggetto delle stesse, anche utilizzando procedure telematiche per l'acquisizione di beni e servizi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 4 aprile 2002, n. 101. La stipulazione di un contratto in violazione del presente comma è causa di responsabilità amministrativa; ai fini della determinazione del danno erariale si tiene anche conto della differenza tra il prezzo previsto nelle convenzioni e quello indicato nel contratto.”

¹¹ LEGGE 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, comma 450. “Fermi restando gli obblighi e le facoltà previsti al comma 449 del presente articolo, le altre amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché le autorità indipendenti, per gli acquisti di beni e servizi di importo pari o superiore a 5.000 euro e inferiore alla soglia di rilievo comunitario sono tenute a fare ricorso al mercato elettronico della pubblica amministrazione ovvero ad altri mercati elettronici istituiti ai sensi del medesimo articolo 328 ovvero al sistema telematico messo a disposizione dalla centrale regionale di riferimento per lo svolgimento delle relative procedure.”

¹² D.Lgs. 33/2013 Art. 37 “Fermo restando quanto previsto dall'articolo 9-bis e fermi restando gli obblighi di pubblicità legale, le pubbliche amministrazioni e le stazioni appaltanti pubblicano i dati, gli atti e le informazioni secondo quanto previsto dall'articolo 28 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo di attuazione della legge 21 giugno 2022, n. 78. 2. Ai sensi dell'articolo 9-bis, gli obblighi di pubblicazione di cui al comma 1 si intendono assolti attraverso l'invio dei medesimi dati alla Banca dati nazionale dei contratti pubblici presso l'ANAC e alla banca dati delle amministrazioni pubbliche ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, limitatamente alla parte lavori.”

¹³ Sicurezza nell'esecuzione degli appalti relativi a servizi e forniture. Predisposizione del documento unico di valutazione dei rischi (DUVRI) e determinazione dei costi della sicurezza – L. n. 123/2007 e modifica dell'Art. 3 del D.Lgs. n. 626/1994, e Art. 86, commi 3-bis e 3-ter, del D.lgs n. 163/2006.

¹⁴ Art. 153 comma 5 del D.Lgs. 18/08/2000 n.267; art. 9 del “Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi” dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana. Ai sensi degli artt. 7 e 19 del “Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi”, il direttore generale esercita le competenze di ordine finanziario previste dal citato Regolamento nell'ambito del Servizio Bilancio e Ragioneria dell'Agenzia e non altrimenti attribuite.

¹⁵ Si veda il parere ANAC n. 3541/2023 (URCP 58/2023)