



COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO
INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO

Roma, 18 aprile 2015

Consultazione pubblica dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo "Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici".

Premesse

Le Regioni e Province autonome, in via preliminare, segnalano due esigenze primarie:

- i) appare necessario che l'atto di regolazione chiarisca se ed in che misura si deve tener conto di quanto previsto nell'emanando decreto sui costi standard, attualmente ancora oggetto di confronto tra MIT-MEF-Regioni-ANCI in sede di Conferenza Unificata, relativamente ai valori e alle metodologie da cui discendono, al fine di evitare difficoltà interpretative ed applicative in sede di definizione dei corrispettivi per i contratti di servizio;
- ii) per quanto attiene le informazioni minime da rendere disponibili in fase pre-gara, le richieste di cui alle misure e prospetti allegati appaiono decisamente sovradimensionate rispetto alle necessità, comportando enormi difficoltà operative e tempi estremamente lunghi per il reperimento dei dati richiesti, senza certezza del risultato.

Le Regioni e Province autonome, inoltre, come avevano già affermato nel documento inviato in occasione della prima indagine conoscitiva nel mese di agosto 2014, condividono, in linea teorica, l'impostazione della questione "beni essenziali" e "indispensabili" per l'effettuazione del servizio, stabilendo che per alcuni beni, seppur considerati "indispensabili", non è possibile prevedere obblighi di cessione a fine mandato dall'attuale gestore/detentore al nuovo affidatario. Ribadiscono, a questo riguardo, il fatto che, sia nel caso del materiale rotabile che degli impianti fissi – con particolare riferimento all'esercizio del servizio ferroviario - la messa a disposizione dei beni a favore del subentrante è assolutamente dirimente nel contesto di assegnazione di servizi in esclusiva mediante gara, questione che appare oggi difficilmente risolvibile in assenza di un'azione a livello governativo che definisca nuove regole, in grado di crearne le opportune condizioni di contesto.

Ancora per quanto attiene ai beni, si sottolinea che sarebbe opportuna una maggiore chiarezza nella definizione delle diverse Misure (e in particolare della 2, 3 e 4), che si prestano a margini interpretativi troppo ampi. Sarebbe inoltre opportuno distinguere i casi di beni "ordinari" (ossia

presenti nella generalità degli affidamenti) e i casi di beni “speciali”, definendo criteri di valorizzazione più precisi per i primi e criteri generali (metodologie di valorizzazione) per i secondi.

Di seguito si riportano, seguendo l'indice e la struttura dello schema ART, le osservazioni più specifiche di Regioni e Province autonome, relative alle singole misure e ai prospetti allegati.

Titolo I - BANDO DI GARA

Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi

Misura 1 (Beni strumentali per lo svolgimento del servizio)

E' opportuna una migliore definizione di reti e infrastrutture: in particolare:

1. le stazioni (ferroviarie) dovrebbero rientrare nella lettera b) rendendo la classificazione omogenea alle indicazioni contenute nell'art. 20 del D.Lgs. 188/2003 relativamente ai servizi;
2. appare improprio qualificare come compresi nelle “reti e infrastrutture” le paline, i sedili alle fermate e i sistemi tecnologici di controllo, che dovrebbero più correttamente essere assimilati agli altri beni mobili di cui alla lettera d).

Inoltre, si suggerisce di utilizzare, per indicare le *'paline e sedili alle fermate'* è preferibile il termine *'fermate attrezzate'* o *'attrezzature di fermata'*, in quanto possono essere presenti pensiline, indicatori dinamici di arrivo, emettitrici, pannelli informativi, portabiciclette, attrezzaggi per accesso disabili ecc. , qualificando con tale termine anche una eventuale struttura complessa, diversa dalla sola palina e quindi con diversa valenza dal punto di vista della trasferibilità al futuro gestore.

Infine, si fa notare l'assenza di un riferimento alle filovie.

Misura 2 (Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali)

In primo luogo, come anticipato in premessa, appare poco chiara, anche alla luce di quanto esposto nelle successive Misure, la distinzione tra beni essenziali e beni indispensabili e, in particolare, la caratteristica di dominanza che li contraddistingue.

Ai fini della costruzione della gara la fondamentale caratteristica è quella di non reperibilità sul mercato o duplicabilità a prezzi o costi socialmente sostenibili. Pertanto si ritiene che la distinzione tra i beni strumentali per lo svolgimento del servizio, se non maggiormente motivata, possa essere semplificata a beni essenziali e commerciali.

In secondo luogo, sarebbe opportuno esplicitare meglio i criteri da applicare per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, di cui al punto 4. Ad esempio, non è chiaro se sia da attribuire il carattere di indispensabilità a un parco autobus di notevole consistenza: gli autobus sono,

come tipologia di bene, sicuramente sostituibili e duplicabili; tuttavia, se il loro numero fosse molto alto (ad esempio in bacini a lotto unico di grandi province o di regioni) sarebbero necessari alcuni anni per l'acquisto degli autobus necessari. Inoltre, potrebbe determinarsi un'alterazione della par condicio, poiché, stante la modesta consistenza del mercato dell'usato, l'acquisto di un parco prevalentemente nuovo richiederebbe un esborso finanziario molto alto da parte di un concorrente diverso dall'attuale gestore (che già dispone di un parco).

Nel caso di obbligo di acquisto del parco autobus esistente (con correlate politiche di rinnovo annuale del parco autobus individuate dall'ente affidante) e di infrastrutture, bisognerebbe precisare negli atti di gara che tale obbligo deve permanere anche in capo al successivo affidatario. In tal modo, con una "disponibilità circolare", si ottiene la certezza di investimenti anche negli ultimi anni di affidamento e si evita la diminuzione di qualità del parco circolante e delle infrastrutture manutentive/di deposito e quindi della qualità del servizio per i viaggiatori, consentendo anche di massimizzare l'investimento richiesto.

Ancora a proposito del punto 4, si propone di integrare la lettera c) in questo modo: "***c) delle caratteristiche e della durata media della vita utile residua del parco rotabili esistente...***".

Infine, riguardo la consultazione da avviare ai sensi del punto 5, si chiedono i seguenti chiarimenti:

- i) la consultazione può essere avviata prima della pubblicazione dell'avviso?
- ii) quali sono i soggetti portatori di interesse che dovranno partecipare alla consultazione? Questi devono essere individuati con maggiore precisione, altrimenti si rischia di incorrere in contestazioni per mancato coinvolgimento e, di conseguenza, far dilatare i tempi di gara. In tal senso va definita anche una tempistica massima per tali confronti.
- iii) come si applica la misura nel caso in cui siano già stati pubblicati sulla GUUE gli avvisi ai sensi dell'art. 7 comma 2 del Reg. (CE) 1370/2007; caso già verificatosi in alcune Regioni?

Misura 3 (Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio)

Non è chiaro se, in sede di gara, tutti i beni essenziali e tutti quelli indispensabili (sempre che sia fondata tale distinzione) diversi da immobili, reti e infrastrutture debbano essere resi disponibili.

Il punto 1 riguarda l'obbligo di rendere disponibili in sede di gara i beni strumentali di cui alla misura 1, punto 1, lett. a), cioè reti e infrastrutture, non distinguendo tra beni essenziali e beni indispensabili: in particolare, non viene specificato l'obbligo di messa a disposizione dei beni essenziali che, in quanto tali, dovrebbero essere regolati come i beni indispensabili e pertanto non se ne ravvisa la distinzione. La misura, facendo riferimento solo ai beni, reti e infrastrutture, non specifica per quali fra questi vi sia l'obbligo della disponibilità. Inoltre, si ritiene che non tutti i beni relativi a reti e infrastrutture debbano considerarsi essenziali o indispensabili e pertanto non per tutti vi debba essere l'obbligo della messa a disposizione.

Il punto 2 parla di obbligo di resa disponibilità solo per i beni immobili indispensabili, nulla dicendo dei beni indispensabili diversi dagli immobili, reti e infrastrutture: è un'asimmetria regolatoria che appare necessario correggere, fermo restando che non tutti i beni relativi a reti e infrastrutture debbano considerarsi essenziali o indispensabili e pertanto non per tutti vi debba essere l'obbligo della messa a disposizione.

Oltre alla questione della distinzione dei beni, si formulano le seguenti osservazioni riguardo i singoli punti della presente misura.

Punto 1

i) L'Accordo quadro con RFI dovrebbe attenersi, oltre alla messa a disposizione delle tracce, anche la disciplina di utilizzo delle infrastrutture di proprietà della stessa RFI (aree, depositi, officine, biglietterie, impianti di lavaggio ecc.);

Punto 2

ii) L'ente affidante è obbligato, nel caso tali beni non siano disponibili, a rendere disponibili appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici, per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a dotarsi di beni funzionalmente equivalenti per la gestione del servizio: trattasi di un obbligo di difficile (in molti casi impossibile) attuazione.

iii) La messa a disposizione dei beni immobili comprende l'obbligo di acquisto vista la non replicabilità di tali beni. E' meglio precisarlo anche se tale obbligo si suppone, visto quanto indicato con il successivo capoverso.

iv) Si richiedono chiarimenti in merito alla modalità di maggiorazione del corrispettivo a base d'asta nel caso di indisponibilità dei beni immobili indispensabili, i quali, in quanto tali, non sono duplicabili a costi socialmente sostenibili e pertanto con valori difficilmente quantificabili.

v) Si ravvisa inoltre una contraddizione nella possibilità di costruire ex novo impianti "indispensabili" visto che gli stessi sono da ritenersi come tali non riproducibili a costi socialmente sostenibili. (misura 2 punto 3 c)

Come ulteriore contributo si richiama quanto già segnalato a tale nel citato documento della Conferenza delle Regioni/PA, inviato in occasione della precedente consultazione:

"...per quanto attiene gli impianti fissi (depositi, officine etc.), i quali pur potendo non essere considerati "beni essenziali", possono costituire anch'essi ostacolo "insormontabile" all'ingresso, in particolare in situazioni nelle quali, anziché nella disponibilità del gestore della rete (come dovrebbe essere in base al D.lgs 188/2003 nel quale se ne prevede la messa a disposizione dell'impresa a prezzi di mercato), il patrimonio dei depositi / officine risulta trasferito nell'asset dell'impresa ferroviaria, la quale può rifiutare di mettere lo stesso a disposizione del subentrante (a fine contratto e in caso di non rinnovo).

La Commissione Europea si è di recente espressa a riguardo nell'ambito del procedimento SA.32179 (2014/NN – ex2010/CP Misure di aiuti di stato a favore di Trenitalia S.p.A. e FS logistica S.p.A." A conclusione di un ampio e articolato resoconto delle circostanze che hanno portato alla apertura del Procedimento, essa afferma:

'Alla luce di quanto precede la Commissione dubita seriamente che le misure di trasferimento di asset a favore di Trenitalia e FS logistica e le misure di compensazione per obblighi di servizio pubblico a favore di Trenitalia siano compatibili con il mercato interno'.

Dato atto che le officine e gli impianti di deposito costituiscono beni indispensabili al servizio la cui ubicazione è strettamente funzionale alla economicità/efficacia del servizio stesso (non tutte le localizzazioni vanno bene), appare quanto meno difficile sopperire alla mancanza di disponibilità concedendo al vincitore la facoltà di "costruire ex novo" su aree sia pure localizzate e a ciò dedicate."

Punto 3

vi) Le previsioni di cui alle lettere a, b e c, seppur condivisibili in termini generali, sono ipotesi di difficile attuazione, stante lo stato della finanza pubblica e, in riferimento alle lettere b) e c) ci si chiede, comunque, a che titolo si creino condizioni di particolare vantaggio nell'ambito di affidamento del trasporto pubblico locale.

vii) In relazione alla lett. c), si segnala il rischio che comporta la suddivisione degli oneri dei rischi, dei quali va tenuto conto in sede di determinazione del corrispettivo, a partire dagli strumenti di pianificazione.

viii) Si propone di introdurre una nuova lettera: "**d) Definire obblighi di cessione/acquisto del parco rotabile con medesimo obbligo in capo al gestore cessante/subentrante a fine affidamento.**"

Misura 4 (Regime dei beni indispensabili)

Punto 1

- Non essendo definito il regime dei beni essenziali, si deve supporre che ad essi si applichi il regime dei beni indispensabili?

- Non è chiaro a quale contratto ci si riferisce; contratto stipulato anche a seguito di affidamento diretto o solo a seguito gara?

Punto 2

Al fine di ricomprendere tutte le possibilità di individuazione delle modalità di acquisizione dei beni essenziali/indispensabili, e della relativa cessione, coerentemente con quanto evidenziato al commento alla misura 2. 4, si propone di modificare il punto 2 come segue:

*"a) locazione o **cessione**, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo;*

*b) locazione o cessione della proprietà qualora previsto dal contratto di servizio, **dagli atti di gara o da un atto normativo, se di proprietà del gestore uscente.**"*

In tal modo si consente all'ente pubblico di cedere eventuali infrastrutture di proprietà.

Punto 3

L'obbligo a carico del gestore uscente di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione fino all'acquisizione di beni analoghi da parte dell'aggiudicatario appare inapplicabile, a meno che non sia prevista negli atti di gara e quindi nel contratto di servizio oppure sia oggetto di accordo con i gestori uscenti.

Misura 5 (Criteri per la determinazione del valore di subentro)

Punto 2

Si ritiene che, fatte salve diverse normative regionali, il valore debba essere determinato *ex ante* e a condizioni economiche non discriminatorie, in modo che sia il più possibile oggettiva, che si eviti il più possibile successivi contenziosi e si abbia certezza di quanto si mette a gara.

Di conseguenza, dovrebbe essere eliminato il terzo periodo, relativo al mancato raggiungimento di un accordo tra le parti.

Punto 3

Per quanto riportato si desume che la durata di vita utile dei beni sia da ritenersi pari alla durata dell'ammortamento, in coerenza anche con le ipotesi di “criteri di determinazione degli ammortamenti standard” formulati dal citato gruppo di lavoro presso la Conferenza Stato-Regioni.

A tale riguardo si segnala, in primo luogo, che la vita tecnica (utile) prevista per il materiale rotabile ferroviario è di 30 anni e di 15 anni per gli autobus, nonché che alcune normative regionali risultano in contrasto.

In secondo luogo, si chiede un chiarimento in merito agli anni di ammortamento da considerarsi per tram e metropolitana: sono considerati quale materiale rotabile assimilabile al materiale ferroviario? Si suggerisce, comunque, di prevedere anni di ammortamento specifici per le differenti tipologie di materiale.

In terzo luogo, si chiede una rivalutazione degli anni di ammortamento dei sistemi tecnologici in quanto soggetti ad una obsolescenza elevata.

Punto 5

Per quanto attiene al valore residuo dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, da determinarsi al termine del periodo di ammortamento, si prevede di considerare il valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione o, in alternativa, di definire tale valore in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi.

a) Non è chiaro cosa si intenda per “*valore di sostituzione*”, considerato che al termine degli 8 anni di previsto ammortamento i sistemi tecnologici (normalmente caratterizzati da rapida obsolescenza) hanno un valore residuo basso. Si suggerisce di prevedere solo le altre 2 alternative previste, che risultano più convincenti.

b) Si chiede un chiarimento nel caso in cui il materiale rotabile ferroviario e i sistemi tecnologici ferroviari (inclusi i sistemi di bigliettazione) finanziati con contributi pubblici siano in capo ad un soggetto proprietario delle infrastrutture e da questo locati al soggetto gestore. Tale specificità può comportare l'applicazione della misura 6 (canoni di locazione) in luogo della misura 5?

Punto 6

All'inizio del punto è previsto che “*in caso di beni destinatari di contributo pubblico, la quota di finanziamento pubblico è preventivamente decurtata*”. Sembra invece più corretto considerare soltanto la quota parte dei contributi non ancora ammortizzati alla data di cessione. Del resto, le successive frasi dello stesso punto 6 sembrano essere maggiormente in linea con quest'ultima ipotesi.

Misura 6 (Criteri per la determinazione dei canoni di locazione)

In primo luogo, si richiede chiarire la modalità di considerazione dei finanziamenti pubblici al fine del calcolo del canone di locazione rispetto al valore di subentro, con l'ipotesi di considerare la quota di finanziamento non ammortizzata.

In secondo luogo, sembra opportuno distinguere la percentuale per il calcolo dei canoni di locazione rispetto al valore di mercato tra le tipologie di beni da rendere disponibili in termini di locazione, in particolare tra: immobili, infrastrutture e sistemi di trasporto integrati.

In terzo luogo, si ritiene opportuno specificare il riferimento su base annua del canone.

Inoltre si chiede come si sia arrivati a individuare il valore massimo nella percentuale del 10%. In particolare il 10% (del valore di mercato), riferito agli immobili, sarebbe un valore troppo alto e fuori mercato, che, se applicato, potrebbe determinare alterazione della *par condicio* tra gestore uscente (se proprietario dell'immobile) e concorrente: il 4-5% costituiscono valori di corrente utilizzo nella pratica commerciale.

Nel caso di sistemi di trasporto integrati (ad esempio sistemi tranviari o intermedi) composti da un insieme di beni (rete, rimessa, veicoli) o di modalità di trasporto particolari (ad esempio la navigazione lagunare) i canoni di locazione rispondono a logiche complesse e non necessariamente riconducibili al valore di mercato. Sarebbe perciò opportuno definire per tali tipologie di beni un criterio di valorizzazione che tenga anche conto dei costi storici.

Infine, si ravvisa una sostanziale disomogeneità riguardo il modo di considerare il contributo pubblico rispetto a quanto esposto nella Misura 5, punto 6. Mentre in quel caso la valorizzazione è effettuata sulla base del valore originario rivalutato, cui è sottratto il finanziamento pubblico, in questa misura si considera soltanto la quota parte del contributo non ancora ammortizzata.

Misura 7 (Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile)

L'indagine presso i produttori di materiale rotabile rischia di essere fuorviante se non effettuata con una molteplicità di produttori, che la rende onerosa in termini economici e di tempistiche, nonché di fornire indicazioni poco attendibili, oltre ad essere foriera di contenzioso.

Non si comprende il motivo per cui ogni Ente debba avviare una tale indagine, con conseguente ripetizione dei costi e rischio di pervenire a risultati diversi.

Si suggerisce, pertanto, che sia l'ART a definire tempistiche commisurate a tipologia e quantità di beni, anche ipotizzando un valore minimo e massimo all'interno del quale fissare il termine specifico,

con una deroga esplicita al termine minimo nel caso di affidamento con obbligo di acquisto del parco rotabile esistente, cosa che rende marginale l'acquisto di eventuale nuovo materiale, e analoga previsione per il sistema infrastrutturale (uffici/depositi/officine), nella considerazione che tale situazione che abbatta considerevolmente i tempi di subentro.

Misura 8 (Trasferimento del personale)

Si suggerisce di fare riferimento alla normativa vigente in merito e cioè al Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Riguardo il punto 1, si rileva l'importanza dei dati da acquisire, per tempo, in vigenza di affidamento e della disponibilità di bilanci riclassificati. Inoltre, si ritiene opportuno articolare e disciplinare meglio l'articolato, visto che il generico riferimento a una "*apposita rendicontazione contabile*" non ulteriormente dettagliata comporta il rischio di scaricare sul nuovo affidatario una serie di oneri incontrollabili e imprevedibili.

Riguardo il punto 2, si suggerisce di precisare meglio, al fine di evitare possibili contenziosi, l'obiettivo della consultazione.

Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9 (Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara)

Come già segnalato in premessa e rinviando alle osservazioni più specifiche formulate in relazione al Prospetto 1, si segnala la difficoltà, se non l'impossibilità in alcuni casi di rendere disponibili tutte le informazioni elencate nel citato prospetto.

Salvo il caso in cui la gara sia di tipo doppio oggetto, o comunque preveda la cessione di azienda, l'informazione messa a disposizione non può essere ad un livello tale da configurarsi come "*due diligence*" (analisi dei conti che viene messa in atto per analizzare valore e condizioni di un'azienda o di un ramo di essa, per la quale vi siano intenzioni di acquisizione).

E' bene chiarire che le informazioni sono sempre da riferirsi a quanto necessario per la formulazione dell'offerta. Così, in una gara per un lotto strutturato e consistente (livello provinciale ad esempio), cui sono ammessi solo operatori qualificati del TPL, la gran parte delle condizioni operative dipendono più dal nuovo soggetto che dovesse aggiudicarsi il servizio (magari un operatore unico), che da quelle dei precedenti operatori (magari disaggregati) e l'offerta può quindi ben essere formulata sulla base delle proprie capacità e caratteristiche operative che su quelle dei gestori cessanti

Riguardo il punto 2, si ritiene che la consultazione, certamente opportuna, va svincolata da tempistiche e precisata meglio in merito alle finalità, visto che si presume che l'affidamento avvenga sulla base di una pianificazione già definita e oggetto di consultazione (peraltro obbligatoria nei confronti dei Piani del Trasporto Pubblico Locale, anche in relazione alle procedure di VAS) sia per la

definizione degli aspetti qualitativi sia per quanto attiene gli aspetti quantitativi.

Si suggerisce, inoltre, in relazione alle difficoltà ed ai tempi necessari, di non essere perentori nell'indicazione delle informazioni minime ma di parlare di indirizzi o linee guida da adottare.

Misura 10 (Requisiti di partecipazione)

Riguardo il punto 1, poiché la pubblicazione di una relazione motivazionale su requisiti di partecipazione rispetto a quelli normativamente previsti non risolve la tematica dei possibili contenziosi, che rappresentano una quota rilevante degli affidamenti con procedura ad evidenza pubblica in questo settore, si propone di inserire l'obbligo di una preventiva verifica con l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti su tale tematica, anche per evitare una elencazione che potrebbe risultare parziale.

Riguardo il punto 2, si propone di invertire le soglie di fatturato, prevedendo almeno il 70% relativo ai servizi di trasporto pubblico locale oggetto del bando di gara e al massimo il 30% per la produzione di altri servizi locali di pubblica utilità..

Misura 11 (Criteri di aggiudicazione)

La misura prevede che, nell'ambito della definizione dei criteri di aggiudicazione, gli enti affidanti tengano conto anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, alle politiche tariffarie. A questo riguardo, si evidenzia che le politiche tariffarie sono spesso definite a livello di bacino (tariffe integrate), sulla base di normative ad esempio regionali, rendendo quindi minimo lo spazio di progettazione specifica per l'offerente: tale aspetto, pertanto, potrebbe in alcuni casi non essere rilevante.

Al punto 2 la misura prevede anche che gli enti affidanti possono introdurre criteri di valutazione di offerte contenenti proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità. Tale previsione, perché consegua risultati effettivi e concreti, deve prevedere che la proposta di partecipazione corrisponda a uno specifico obbligo, formalmente esigibile e sanzionabile, da parte dell'offerente. Altrimenti, si rischia che tali buoni propositi si risolvano in un nulla di fatto, ma che, nel frattempo, l'offerta in argomento abbia avuto un punteggio maggiore rispetto ad altre. D'altra parte, il meccanismo proposto pare difficilmente compatibile con le tempistiche e il contesto di messa a gara dei servizi: si suggerisce, pertanto, che la possibilità di partecipazione di terzi possa essere meglio definita in corso di gestione, a fronte di richieste di ulteriori servizi o di rimodulazione degli esistenti. Si suggerisce di non essere perentori nella indicazione dei criteri di aggiudicazione.

Capo III - Presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive

Misura 12 (Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante)

Si evidenzia l'elevata onerosità della predisposizione del PEF simulato da parte dell'ente affidante, sia in termini di individuazione delle differenti voci sia in termini di elaborazioni economico finanziarie, come previsto nel Prospetto 3. Si segnala, inoltre, la mancanza del set dei dati necessari e la necessità per la maggior parte degli enti affidanti di far ricorso a consulenze esterne per la costruzione del PEF con relativi costi aggiuntivi.

Ancora: il PEF simulato, così come descritto, può risultare non necessario nel caso di affidamenti derivanti da procedura di gara a evidenza pubblica ed ancor di più se i servizi oggetto di affidamento derivano da procedure competitive già attuate, e da Pianificazioni di settore recenti, mentre è certamente necessario nel caso di affidamenti con procedure non competitive (affidamenti diretti). Si propone pertanto di prevedere un obbligo solo per quest'ultimo caso.

Misura 13 (Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti *in house* o diretti)

Valgono le osservazioni di cui alla precedente misura, in relazione al Prospetto 4.

Misura 14 (Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)

In considerazione del fatto che l'elenco di obiettivi è meramente esemplificativo e non vincolante (impostazione assolutamente da condividere), ci si limita a segnalare per completezza che:

- i) alcuni degli obiettivi di cui al punto 2 potrebbero non essere gestibili dall'aggiudicatario: ad esempio, l'ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi non può essere raggiunta se la flotta e la struttura dell'offerta sono dati;
- ii) in caso di affidamento *in house*, se l'impresa è di proprietà dello stesso ente affidante, le sanzioni ricadono alla fine su di esso. In tal caso, potrebbe essere applicabile la riduzione della parte variabile della retribuzione dei dirigenti, di cui al punto 1, anche se sulle attribuzioni di responsabilità potrebbero aprirsi contenziosi.

Misura 15 (Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)

In via preliminare, si condivide la facoltà da parte dell'ente affidante di decidere se imporre o meno ai partecipanti alla gara la predisposizione di un PEF, auspicando il mantenimento di tale impostazione anche nella versione finale dello schema di atto di regolazione in esame.

Si richiede un chiarimento in merito alla necessità di prevedere l'obbligo di asseverazione del piano economico finanziario. Per l'affidamento di un servizio è possibile anche non ricorrere alla

concessione, e quindi non esservi necessità di un PEF, ma è assolutamente **inderogabile** la chiara identificazione dei **rischi** e della loro **allocazione** (questo dovrebbe diventare obbligatorio per tutti gli affidamenti in essere che non abbiano indicato una previsione in tal senso, indipendentemente da quando e in che modo affidati, anche con gara).

Misura 16 (Termine per la presentazione delle offerte)

Si propone di inserire la possibilità di ridurre il termine ivi previsto di 110 giorni in considerazione della dimensione del servizio messo a gara e di eventuali altri fattori, quali l'alta disponibilità di mezzi, infrastrutture e personale oppure la necessità di una limitata progettazione dei servizi, fino al limite minimo di legge. L'art. 70 del Codice degli Appalti, infatti, prevede, in caso di offerta contenente anche progettazione esecutiva, che il termine per la ricezione delle offerta non possa essere inferiore a 60 giorni dalla data di trasmissione del bando di gara o di invio dell'invito; a 80 giorni nel caso di offerta con progettazione definitiva.

Titolo II - SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17 (Contenuto minimo delle convenzioni)

Si rinvia alle osservazioni formulate al Prospetto 5

Misura 19 (Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza)

In via preliminare, si richiede una clausola di salvaguardia per metodologie di aggiornamento delle tariffe definite e disciplinate a livello regionale, anche tenendo conto delle specificità dei diversi territori e ricordando come le tariffe possano essere di tipo integrato e non specifiche per il singolo affidamento (richiedendo, quindi, di essere varate congiuntamente e con effetto su tutti gli operatori ed affidamenti che applicano il sistema tariffario integrato). L'applicazione del *price-cap* come definito, infatti, pregiudica l'introduzione di sistemi tariffari integrati tra affidamenti differenti, strategia che, invece, rappresenta una *best practice* di settore anche a livello comunitario.

Si suggerisce, comunque, di non considerare perentoria la modalità proposta, anche in considerazione del fatto che tale modalità, prevedendo, oltre a un criterio, s un algoritmo matematico basato su quel criterio, sembra andare oltre la mera definizione dei criteri di fissazione delle tariffe, di cui all'art. 37 DL 201/11.

Riguardo il merito della misura, di cui al punto 2, si evidenziano in primo luogo le seguenti inesattezze nelle formule:

- i) davanti al coefficiente “ α ” deve esserci il segno positivo, altrimenti più cresce la velocità commerciale più aumenta il corrispettivo (la spiegazione è scritta bene, ma la formula è sbagliata);
- ii) c’è un’incongruenza tra la formula di aggiornamento delle tariffe e la *legenda*: nella *legenda* sono presenti due coefficienti Q_t e Q_{t-1} , mentre nella formula è presente soltanto il primo (Q_t);
- iii) probabilmente la descrizione della variabile “ t ” è errata, poiché non dovrebbe identificare il 1° anno contrattuale, bensì l’anno corrente cui è riferito l’aggiornamento.

In secondo luogo, si chiede una maggiore chiarezza nella definizione del coefficiente “ X ” (recupero di produttività) e del coefficiente “ α ”, fornendo un’esemplificazione numerica di entrambi i meccanismi di aggiornamento di tariffe e corrispettivi.

In particolare, relativamente al coefficiente X , sarebbe opportuno chiarire come utilizzarlo nel caso di un gara che preveda che l’efficientamento (o una parte di esso) sia necessario per conseguire la sostenibilità economico-finanziaria dell’affidamento, valutata sull’intero periodo di affidamento. Possono, infatti, verificarsi casi nei quali la gestione del servizio sia, all’istante 0, strutturalmente in perdita e tale perdita non possa essere subito recuperata (ad esempio a causa dell’eventuale vincolo della clausola sociale stabilita dalla Legge Regionale), o per strutturale sovradimensionamento degli organici (che, in presenza di obbligo del trasferimento di tutto il personale, può essere assorbito con il blocco del turn-over solo su un arco temporale medio-lungo). Si rileva, peraltro, che tale fattispecie è implicitamente prevista nel Prospetto 2.

Infine, si segnala che la revisione del corrispettivo sulla base della velocità commerciale ai fini dell’efficientamento rischia di incentivare contenziosi o di rendere inapplicabile di fatto tale previsione nei casi in cui, come accade nel TPL automobilistico, la velocità commerciale dipende da fattori che sono solo in misura limitata nella disponibilità degli affidatari. Diverso è il caso del ferroviario dove i soggetti che la determinano principalmente sono il gestore della rete e il gestore del servizio.

Per quanto attiene la revisione del corrispettivo sulla base della velocità commerciale, dovrebbe avvenire solo laddove la stessa sia variata per fattori indipendenti dall’aggiudicatario, in quanto nel tpl automobilistico la velocità commerciale dipende da una molteplicità di fattori, limitatamente nella disponibilità degli affidatari. Si rischia pertanto o di incentivare contenziosi o di rendere inapplicabile di fatto tale previsione. Diverso è il caso del ferroviario dove i soggetti che la determinano principalmente sono il gestore della rete e il gestore del servizio.

Misura 20 (Modifiche contrattuali)

Al punto 2 si suggerisce di sostituire il periodo “*tiene conto di un’equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio*” con il periodo: “*...tiene conto della diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio*”. Infatti, in caso di affidamento tramite gara

riferirsi genericamente a “un’equa distribuzione dei rischi” implica un rapporto di tipo paritetico.

Titolo III - CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21 (Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici)

Al punto 2 è richiesto che, tra gli atti di gara, gli enti affidanti pubblichino anche i *curricula* dei membri della Commissione aggiudicatrice: ciò lascia intendere che la composizione della Commissione sia definita prima della pubblicazione del bando di gara e che, di conseguenza, ai partecipanti alla gara sia noto il *curriculum* (verosimilmente anonimo) dei Commissari.

Si segnala, a questo proposito, che non si ritiene né ammissibile, né opportuno individuare la Commissione aggiudicatrice prima della pubblicazione del bando di gara.

Pertanto, al fine di evitare equivoci su tale ipotesi, si propone di chiarire che gli Enti Affidanti devono pubblicare, tra gli atti di gara, i **requisiti richiesti** per fare parte della commissione aggiudicatrice, da nominare **successivamente alla presentazione delle offerte**.

Nel caso in cui si procedesse su questa linea, si chiede di esplicitare il procedimento di sostituzione del membro della commissione per il quale si verificasse un conflitto di interesse rispetto ad un offerente.

Riguardo il punto 3, che esclude dalla Commissione i dipendenti pubblici che lavorano presso enti o amministrazioni ovvero enti strumentali che operino nello stesso ambito territoriale degli enti affidanti, si chiede un chiarimento sulla compatibilità di tale previsione con quella di cui all’art. 84 del codice dei contratti pubblici, secondo il quale sia il Presidente della Commissione di gara sia i commissari diversi dal presidente sono selezionati tra i funzionari della stazione appaltante.

Prospetti allegati allo schema di atto

In via preliminare, si evidenzia che le informazioni richieste nei prospetti in esame eccedono quanto previsto dai modelli di formulario, utilizzati per la pubblicazione sulla GUUE degli avvisi ai sensi dell'art.7, comma 2, del Reg.CE 1370/2007 e disponibili sul sito della UE “eNotices”.

Prospetto 1 - Sezione Bando di gara / Lettera di invito

Punti	<u>Osservazioni Regioni/PA</u>
Corrispettivi e compensazioni	<p>L'ART chiede di suddividere sia il corrispettivo storico, sia quello a base d'asta e per ciascuna tipologia di servizio (servizio urbano di linea, servizio extraurbano di linea, servizio urbano a chiamata, servizio extraurbano a chiamata,) almeno in 6 voci.</p> <p>Si rileva, innanzitutto, che per la determinazione del corrispettivo e compensazioni, finalità della presente voce, si dovrebbe far riferimento ai costi standard, che potrebbero essere individuati a livello nazionale (si segnala, a questo riguardo, l'attività del Gruppo di lavoro MIT-MEF-Regioni- ANCI per i costi standard nel TPL, istituito presso la Conferenza Unificata), ma anche regionale per una più efficace ed efficiente valutazione del servizio.</p> <p>In secondo luogo, non è chiara l'utilità di fornire, oltre alla base d'asta, anche il “corrispettivo storico” per ciascuna tipologia di servizio.</p> <p>In terzo luogo, si sollevano dubbi sulla reale necessità di distinguere i corrispettivi per componenti. Infatti:</p> <p>a) gli obblighi di servizio pubblico, di cui al primo punto, comprendono non soltanto l'effettuazione del servizio, ma anche la buona manutenzione, la buona qualità (ossia gli investimenti a ciò necessari). In altri termini, la prima componente del corrispettivo (delle 6 obbligatorie) ossia “compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico” potrebbe comprendere alcune o anche tutte le altre 5 componenti;</p> <p>b) nel caso di procedura competitiva, la scomposizione per voci non rileva, in quanto con l'offerta migliorativa e il ribasso rispetto al corrispettivo complessivo (sarebbe problematico gestire un ribasso su più voci), vi è un solo corrispettivo contrattuale;</p>

	<p>c) per operare le distinzioni richieste sarebbe necessario ricostruire i costi attuali e quelli standard (che sono alla base dell'affidamento) attraverso una dettagliata valutazione operativa ed economica da condurre presso gli attuali gestori; operazione sicuramente costosa e, comunque, non fattibile senza una piena collaborazione degli attuali gestori (che non si può dare per scontata, soprattutto a fronte dell'eventuale - e oggi generale - assenza di precisi obblighi contrattuali al riguardo).</p> <p>Seguendo comunque la suddivisione proposta dall'ART, si segnala, in primo luogo, che due delle voci previste (quelle per investimenti, di cui al terzo e sesto punto) sono sostanzialmente identiche.</p> <p>In secondo luogo, si chiede un chiarimento in merito alla voce <i>corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio</i>, dato che, nel caso ci si riferisse a quanto disposto all'art. 2, comma 461, legge 244/2007, relativamente alla partecipazione dei consumatori alle attività di consultazione e monitoraggio contrattuali, si evidenzia che la norma parla esplicitamente di <i>“previsione che le attività di cui alle lettere b), c) e d) siano finanziate con un prelievo a carico dei soggetti gestori del servizio, predeterminato nel contratto di servizio per l'intera durata del contratto stesso.”</i></p>
Struttura tariffaria	Nessuna osservazione.
Costi di esercizio	<p>Si ritiene poco indicativo il valore del costo unitario del lavoro corrispondente a quello evidenziato nel bilancio del gestore uscente, sia perché in base alla normativa vigente non tutto il personale potrebbe essere trasferito, sia perché i dati di bilancio possono risentire di situazioni contingenti di abbattimento dei costi.</p> <p>In ogni caso, tale valore deve corrispondere a quello evidenziato nel bilancio del gestore uscente <i>“per le attività afferenti il servizio a gara”</i>.</p> <p>Infine, sembra più opportuno scomporre il costo quantomeno per categoria di personale, distinguendo in termini di personale equivalente costi TPL e non TPL nel caso di personale adibito in entrambe le attività.</p>

Prospetto 1 - Sezione Disciplinare e Data room

<p>Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara</p>	<p>Si ritiene eccessivo e poco pertinente la fornitura di tutti i dati previsti.</p> <p>Eccessivo, in quanto gran parte di tali dati non sono disponibili e altri, pur essendo acquisibili, richiedono un impegno gravoso non commisurato alla loro utilità.</p> <p>Poco pertinente, perché dovrebbe essere a carico del partecipante comprendere il contesto di riferimento e, comunque, non è chiaro perché siano indicati anche dati relativi a Piani delle merci/logistica e dati su inquinamento ambientale.</p> <p>Infine, si segnala che i Piani di settore sono tutti pubblicati e quindi di libero accesso come anche molte delle informazioni statistiche.</p> <p>Si propone, pertanto, di conferire esplicitamente all'elenco una valenza indicativa ed esemplificativa e non prescrittiva.</p>
<p>Servizi</p>	<p><u>Secondo periodo</u> (velocità commerciale): si segnala che il dato della velocità commerciale per linea attualmente non è disponibile per tutti i servizi; peraltro, si osserva come laddove siano forniti gli orari di dettaglio, il dato della velocità commerciale è facilmente calcolabile dal singolo offerente.</p> <p><u>Terzo periodo</u> (omogeneità <i>data base</i>): l'organizzazione dei dati del data base geografico dei percorsi e delle fermate (in formato GIS) e del data base alfanumerico con tutti i dati del servizio (linee, percorsi, corse, orari, cadenze, tipologia di servizio,) è omogenea con l'orario al pubblico per quanto attiene i contenuti. Tuttavia, è strutturalmente diversa da quest'ultimo, che è idoneo per la consultazione, ma non per il trattamento informatico dei dati.</p> <p>Inoltre si evidenzia che in gare di tipo “flessibile” la progettazione di dettaglio delle linee, delle fermate ecc. viene demandata agli offerenti.</p>
<p>Performance qualitativa per linea o gruppi di linee</p>	<p>Gli indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile sono informazioni non disponibili, quantomeno per i servizi automobilistici.</p> <p>Si propone, pertanto, di configurare la fornitura di tali informazioni come una linea guida, un indirizzo e non come un obbligo.</p>
<p>Indici della qualità erogata e percepita dei servizi</p>	<p>Gli indicatori di della qualità erogata e percepita dei servizi non sono attualmente disponibili per tutti i servizi.</p>

	<p>Si propone, pertanto, di configurare la fornitura di tali informazioni come una linea guida, un indirizzo e non come un obbligo.</p>
<p>Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto net cost)</p>	<p>I dati relativi alla domanda effettiva per modalità di trasporto non sono attualmente disponibili nel dettaglio.</p> <p>Si suggerisce di far riferimento ai dati che già vengono forniti dalle aziende al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del TPL.</p> <p>Si nota con favore che è esplicitamente prevista la possibilità che alcuni dati non siano disponibili, prevedendo, in tali casi alternative. Analogo criterio potrebbe essere adottato per gli altri (meno importanti) dati previsti in questo Prospetto.</p>
<p>Ricavi tariffari e stima evasione</p>	<p>Tali informazioni potrebbero non essere disponibili, in particolare il tasso di evasione a livello di bacino di gara.</p> <p>Si propone, pertanto, di configurare la fornitura di tali informazioni come una linea guida, un indirizzo e non come un obbligo.</p> <p>Inoltre, tutte le informazioni su statistiche (reddito, domanda di servizio, etc) sono utili nella fase di progettazione del servizio e di stima dei ricavi attesi, quando il servizio assegnato è diverso dal precedente.</p> <p>Quando invece il servizio assegnato risulta essere identico a quello in essere e vengono forniti tutti i dati relativi al servizio (ricavi compresi), non ha molto senso aggiungere ulteriori informazioni. Questo vale anche nel caso la gara preveda sviluppi progettuali successivi all'affidamento.</p>
<p>Informazioni sulle reti</p>	<p>Nessuna osservazione.</p>
<p>Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, ecc.)</p>	<p>Tutti gli elementi legati alla agibilità, messa a norma etc., possono essere oggetto della perizia giurata di valorizzazione del bene.</p> <p>Il dato relativo alla manutenzione ordinaria (periodicità) non è utile perchè dipende dal gestore precedente. Il nuovo gestore deve solo sapere in che condizioni è il bene.</p>
<p>Materiale ferroviario, gomma e superficie</p>	<p><u>Primo set di informazioni richieste.</u></p> <p>- La caratterizzazione del grafo per tipologia di veicolo ammissibile è operazione complessa, poiché occorrerebbe qualificare a fronte di specifici sopralluoghi tutta la rete stradale, urbana ed extraurbana. Al</p>

	<p>posto di tale indicazione si suggerisce di prevedere la specificazione della tipologia dei veicoli soltanto per Linea o Percorso (ossia per gli archi interessati dai Percorsi del TPL). Le Amministrazioni potrebbero preferire progettare le gare in modo da garantire all'offerente ampi spazi di progettazione del servizio e anche delle tipologie di mezzi da utilizzare.</p> <p>- La decisione della quantità di veicoli richiesti per ciascuna tipologia è di competenza del gestore non dell'Ente: l'Ente potrà, invece, prevedere specifiche prescrizioni in termini di qualità del servizio, comprese le caratteristiche dei veicoli da utilizzare, ma non "sostituirsi" al gestore nelle scelte di utilizzo dei fattori della produzione.</p> <p>La doppia previsione del materiale richiesto per l'esercizio e il dettaglio del materiale trasferito ha senso solo per l'ipotesi in cui il servizio richiesto sia diverso rispetto a quello esistente. Altrimenti il dettaglio del materiale trasferito con il dettaglio del servizio, completo di grafo stradale, esauriscono ogni necessità informativa sul tema.</p> <p>A seconda della dimensione del lotto, età media e tipologia del veicolo assorbono tutte le informazioni necessarie per fare offerta, senza necessità di dettaglio relativo alle modalità di manutenzione previste e quelle relative ai parametri indicati in allegato sull'affidabilità dei mezzi.</p> <p><u>Secondo set di informazioni richieste.</u></p> <p>I dati relativi alle prestazioni medie potrebbero non essere disponibili.</p>
<p>Personale da trasferire all'eventuale nuovo gestore</p>	<p>Si formulano osservazioni sulle seguenti informazioni richieste:</p> <p>i) l'individuazione della linea di impiego prevalente è informazione generalmente non disponibile, ovvero, se disponibile, può fotografare una situazione del tutto peculiare che non rileva ai fini dell'affidamento;</p> <p>ii) al contrario, riguardo i vincoli eventualmente presenti negli accordi aziendali di 2° livello, si rileva l'opportunità di prevedere che tutti gli accordi di 2° livello siano forniti quale parte integrante della documentazione di gara;</p> <p>iii) riguardo il TFR, si fa presente che sono possibili modalità che non richiedono necessariamente il trasferimento del TFR dal gestore</p>

uscente al subentrante. Appare, invece, opportuno chiarire che qualunque sia la regolamentazione relativa al TFR è necessario che essa garantisca i diritti maturati dai lavoratori;

iv) con riguardo al costo complessivo per addetto, va tenuto presente che questo può essere desunto anche senza necessità di esplicitazione tabellare, una volta noto il parametro, l'integrativo e la tipologia di contratto: uesta previsione sarebbe in assoluta coerenza con le indicazioni sulla predisposizione del PEF.

Prospetti 2-3-4

In via generale, per tutti e tre i prospetti in epigrafe, si evidenzia l'elevata onerosità della predisposizione di tali prospetti sia in termini di individuazione delle differenti voci sia in termini di elaborazioni economico finanziarie.

In relazione al **prospetto 2 - Predisposizione del PEF simulato** - si rileva inoltre quanto segue.

Fase 1

Con riferimento all'utilizzo del metodo WACC, quale misura del costo del capitale, si chiede se il Parere del NARS dell'11.11.2002 (relativo alla delibera CIPE del 29.11.2002) sulla remunerazione del capitale investito dall'impresa ferroviaria (pari al 6,74%), preso a riferimento anche da Trenitalia per i contratti di servizio ferroviari, sia ancora da considerare un valido riferimento o se invece debba essere ridefinito, eventualmente di concerto col NARS.

Fase 3

Riguardo la quantificazione del "ragionevole utile" da riconoscere al gestore, si chiede di indicare una forbice di riferimento che tenga conto anche delle differenti modalità di affidamento (gara, diretto, in house), che presentano livelli di rischio differenti, legati anche ad aspetti di affidabilità economica-finanziaria di un paese.

Prospetto 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

Si riportano di seguito le osservazioni e/o richieste di chiarimento, relative ad alcune lettere del prospetto.

Punti	Osservazioni
e) Obblighi verso le persone a mobilità ridotta	Si richiede di specificare gli obblighi da inserire. Si fa riferimento al Reg. CE 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, in particolare CAPO V PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA? E per il servizio su gomma? E per le altre modalità?
j) Agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze	Si richiede la possibilità di fornire delle stime in merito alle agevolazioni regionali che vengono valorizzate solo a fine anno.
k) Condizioni e modalità di tariffazione interoperabile	Si richiede se è da intendersi nei sistemi di bigliettazione.
m) Altri eventuali ricavi complementari	Si richiede di chiarire ed esemplificare i ricavi complementari a cui si fa riferimento: qualora siano ricavi esterni alla gestione diretta dei servizi di

	trasporto, non dovrebbero essere di interesse delle convenzioni/contratti.																																																									
n) Corrispettivi	<p>In primo luogo, si chiede di poter derogare all'utilizzo della velocità commerciale per la determinazione e l'adeguamento dei corrispettivi.</p> <p>In secondo luogo, in relazione al Tasso di inflazione programmato, si segnala quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'incoerenza con quanto esposto nella Misura 19, dove si fa riferimento al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali); - la nota inadeguatezza del tasso di inflazione programmato a rappresentare la reale dinamica dei costi: l'analisi storica dimostra che il differenziale tra tasso di inflazione programmato e ISTAT FOI può essere tale da determinare, in caso di applicazione del tasso di inflazione programmato, il sostanziale azzeramento dell'utile di impresa valutato sulla durata dell'affidamento (cioè, soprattutto, nel caso di affidamento lungo). Né tale differenziale può essere considerato quale recupero di efficienza, poiché questo è considerato nella formula di adeguamento del corrispettivo prevista nella Misura 19. <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Anno</th> <th rowspan="2">Tasso di inflazione programmata (Fonte: Dipartimento del Tesoro)</th> <th rowspan="2">Prezzi al consumo F.O.I. (variazioni percentuali in media d'anno) (Fonte ISTAT)</th> <th colspan="2">Rivalutazione di 1 euro 2005</th> </tr> <tr> <th>TIP</th> <th>FOI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>0,2</td> <td>0,2</td> <td>113,54</td> <td>117,00</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>1,5</td> <td>1,1</td> <td>113,31</td> <td>117,00</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>1,5</td> <td>3</td> <td>111,64</td> <td>115,00</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>2</td> <td>2,7</td> <td>109,99</td> <td>112,00</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>1,5</td> <td>1,6</td> <td>107,83</td> <td>109,00</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0,7</td> <td>0,7</td> <td>106,24</td> <td>107,00</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>1,7</td> <td>3,2</td> <td>105,50</td> <td>107,00</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>2</td> <td>1,7</td> <td>103,73</td> <td>103,00</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>1,7</td> <td>2</td> <td>101,70</td> <td>102,00</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>1,6</td> <td>1,7</td> <td>100,00</td> <td>100,00</td> </tr> </tbody> </table> <p>In riferimento alla nota n. 8 a tale voce, si ribadisce quanto già osservato in relazione al Prospetto 1 - Sezione Bando di gara / Lettera di invito, voce 'Corrispettivi e compensazioni'.</p>	Anno	Tasso di inflazione programmata (Fonte: Dipartimento del Tesoro)	Prezzi al consumo F.O.I. (variazioni percentuali in media d'anno) (Fonte ISTAT)	Rivalutazione di 1 euro 2005		TIP	FOI	2014	0,2	0,2	113,54	117,00	2013	1,5	1,1	113,31	117,00	2012	1,5	3	111,64	115,00	2011	2	2,7	109,99	112,00	2010	1,5	1,6	107,83	109,00	2009	0,7	0,7	106,24	107,00	2008	1,7	3,2	105,50	107,00	2007	2	1,7	103,73	103,00	2006	1,7	2	101,70	102,00	2005	1,6	1,7	100,00	100,00
Anno	Tasso di inflazione programmata (Fonte: Dipartimento del Tesoro)				Prezzi al consumo F.O.I. (variazioni percentuali in media d'anno) (Fonte ISTAT)	Rivalutazione di 1 euro 2005																																																				
		TIP	FOI																																																							
2014	0,2	0,2	113,54	117,00																																																						
2013	1,5	1,1	113,31	117,00																																																						
2012	1,5	3	111,64	115,00																																																						
2011	2	2,7	109,99	112,00																																																						
2010	1,5	1,6	107,83	109,00																																																						
2009	0,7	0,7	106,24	107,00																																																						
2008	1,7	3,2	105,50	107,00																																																						
2007	2	1,7	103,73	103,00																																																						
2006	1,7	2	101,70	102,00																																																						
2005	1,6	1,7	100,00	100,00																																																						
u) Modalità di gestione delle emergenze	Si richiede di chiarire tale elemento.																																																									
aa) Garanzie definitive	Si richiede di specificare tale elemento (fideiussione?).																																																									
dd) Ridefinizione dei rapporti con i lavoratori dipendenti	Si richiede di chiarire cosa si intende per capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità della convenzione.																																																									