



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

**Padova, li 13 Aprile 2015**

***“MISURE REGOLATORIE 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”  
CONSULTAZIONE PUBBLICA APPROVATA  
CON DELIBERA A.R.T. N. 26/2015***

**OSSERVAZIONI** 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” dell’A.R.T.*



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

**Premesse:**

La Provincia di Padova, quale soggetto delegato all'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale nonchè autorità competente del costituito Ente di Governo del bacino unico provinciale di Padova per l'appalto e la gestione del servizio di TPL, partecipa alla Consultazione pubblica 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*" avviata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e da essa approvata con deliberazione n° 26/2015, formulando le osservazioni contenute nel presente documento.

Con tale iniziativa, l'Autorità intende acquisire, tramite consultazione, le osservazioni dei soggetti interessati che, come la presente, sono trasmesse con le modalità previste in allegato alla suddetta deliberazione.

Le **criticità** ravvisate, sulle quali si fondano le osservazioni, possono essere raggruppate essenzialmente in 3 tipologie:

- a) per inadeguatezze, incoerenze od errori presenti nello Schema di Atto di regolazione;
- b) implementative, per verificata impossibilità di fornire tutte le informazioni richieste e previste dallo Schema dell'Atto di regolazione;
- c) implementative per i costi/tempi eccessivi richiesti per la predisposizione della documentazione richiesta.

La segnalazione, in conformità a quanto richiesto dall'ART, delle criticità rilevate assume valenza sia di interesse generale, per fornire un contributo al miglioramento dello Schema di atto di regolazione, che di interesse applicativo specifico e cogente per la strutturazione della gara di affidamento del servizio che l'Ente di Governo della Provincia di Padova si accinge a fare per l'intero Bacino di competenza e della quale è già stato dato preavviso in data 30.12.2014 al GUCE cod. 2014/S 250-443971.

**Osservazione di carattere generale:**

Al fine di evitare di incorrere in potenziali irregolarità nella formulazione e gestione delle procedure di affidamento dei servizi si ritiene che l'atto di regolazione preveda espressa indicazione in ordine alla gerarchia delle fonti di normazione e regolamentazione che devono essere osservate; in



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

particolare il problema si pone laddove vi sia un contrasto tra le Misure definite dall'ART ai sensi dell'art. 37 del D.L. 201/2011 e le leggi/regolamenti, di fonte comunitaria statale o regionale, nel qual caso dovrebbero prevalere le leggi e quindi quanto stabilito dall'ART non dovrebbe avere valenza prescrittiva.

**Osservazioni relative alle Misure:**

Le osservazioni sono esposte nello stesso ordine dello Schema di ART.

<b>Misure</b>	<b>Commenti</b>
1 Beni strumentali per lo svolgimento del servizio	E' opportuna una migliore definizione di reti e infrastrutture. In particolare appare improprio qualificare come compresi nelle "reti e infrastrutture" le paline, i sedili alle fermate e i sistemi tecnologici di controllo (che sono poi ricompresi anche sotto la lettera d). Il problema della classificazione rileva ai fini di quanto stabilito nelle Misure successive.
2 Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali	<p>Non è chiaro, anche alla luce di quanto esposto nelle successive Misure, per quale motivo si operi una distinzione tra beni essenziali e beni indispensabili: le comuni condizioni di "non sostituibilità" e di "non duplicabilità a costi socialmente sostenibili" di fatto pongono sullo stesso livello (ai fini della gara) i beni essenziali e quelli indispensabili. La condizione di "dominanza", invero, attribuisce un peso ancora maggiore ai beni essenziali, ma sono sufficiente le due altre citate condizioni per qualificare come "da rendere disponibili ai concorrenti" sia i beni essenziali che quelli indispensabili.</p> <p>Sarebbe opportuno esplicitare meglio i criteri da applicare per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile (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) per l'acquisto degli autobus necessari sarebbero necessari alcuni anni; 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).</p>



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

	<p>Per individuare i criteri da applicare è prevista una consultazione con non meglio definiti “soggetti portatori di interesse” (punto 5): sono da intendersi soltanto gli attuali gestori?</p>
<p>3 Assegnazione dei beni dell’ente affidante per l’avvio del servizio</p>	<p>Nulla si dice circa l’obbligo di rendere disponibili in sede di gara i beni essenziali: sebbene sia verosimile che tutti i beni essenziali debbano essere resi disponibili sarebbe opportuna una chiara enunciazione.</p> <p>Nulla si dice circa l’obbligo di rendere disponibili in sede di gara i beni indispensabili diversi da immobili, reti e infrastrutture. Poiché i beni indispensabili, per essere tali, devono soddisfare le condizioni di “non sostituibilità” e di “non duplicabilità a costi socialmente sostenibili” per tutti (e non soltanto per immobili, reti e infrastrutture) dovrebbe valere l’obbligo di renderli disponibili. A meno di non considerare indispensabili (e tantomeno essenziali) tutti i restanti beni strumentali (materiale rotabile, veicoli, tecnologie, ...): ma tale ipotesi contrasta con quanto esposto al punto 4 della Misura 2.</p> <p>La regolazione dell’obbligo di resa disponibilità degli immobili essenziali è definita al punto 2. Qui si chiarisce, innanzitutto, che i beni immobili indispensabili potrebbero non essere resi disponibili: ciò appare un principio di ordine generale (ma che è in contrasto con altre parti di altre Misure). Quindi si obbliga l’Ente, in caso di indisponibilità di immobili indispensabili, 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. E’ un obbligo facile da prevedersi, ma difficile (in molti casi impossibile) da attuare.</p> <p>Nessuna regolazione dell’obbligo di resa disponibilità è, invece, definita per i beni indispensabili diversi dagli immobili e delle reti. E’ un’asimmetria regolatoria che appare necessario correggere.</p> <p>Quanto previsto al punto 3, infine, pur condivisibile in termini generali, non può costituire una risposta ai problemi sopra posti poiché identifica ipotesi irrealistiche, stante lo stato della finanza pubblica, in particolare per i Comuni e le Province.</p>
<p>4 Regime dei beni indispensabili</p>	<p>Non è definito il regime dei beni essenziali: è tuttavia verosimile che possa valere lo stesso regime definito per i beni indispensabili.</p> <p>Si manifestano dubbi sulla possibilità di “imporre al gestore uscente l’obbligo di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione, fino all’acquisizione di beni analoghi da parte</p>



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

	dell'aggiudicatario" (punto 3). Si nota altresì che, mentre nella Misura 3 punto 2 si prevede un'alternativa (ancorchè di difficile implementazione), qui si prevede soltanto un obbligo.
5 Criteri per la determinazione del valore di subentro	<p>Essendo dettati criteri per la valorizzazione dei beni, sembrerebbe doversi intendere che tale valorizzazione debba essere effettuata "ex ante" dall'Ente. Ciò può determinare uno specifico ed ingente costo per l'Ente, rilevante soprattutto nel caso di perizie di immobili o infrastrutture importanti. Se così fosse, inoltre, si ravviserebbe una limitazione all'esercizio del potere derogatorio in materia espressamente previsto dalla L.R. del Veneto n. 25/1998, che consente la previsione di gara che il valore di cessione sia concordato post aggiudicazione tra i gestori uscente ed entrante e che, in assenza di accordo, esso sia stabilito da un collegio arbitrale.</p> <p>Un ulteriore contrasto con la LR Veneto si ravvisa nel punto 6, dove è previsto che "in caso di beni destinatari di contributo pubblico, la quota di finanziamento pubblico è preventivamente decurtata": la L.R. Veneto prevede, invece, di considerare soltanto la quota parte dei contributi non ancora ammortizzati. Si nota, peraltro, un contrasto tra la frase citata e le successive frasi dello stesso punto 6, che sembrano essere, invece, in linea con quanto previsto sia dalla L.R. Veneto, sia dalla successiva Misura 6.</p> <p>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. 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; sono invece più convincenti le altre 2 alternative previste: si suggerisce, pertanto, di prevedere solo queste.</p>
6 Criteri per la determinazione dei canoni di locazione	<p>La resa disponibilità in termini di locazione può valere per immobili e infrastrutture e sistemi di trasporto integrati. Sugeriamo di distinguere tali diversi casi.</p> <p>In particolare il 10% (del valore di mercato) per gli 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: 4-5% sono valori di corrente utilizzo nella pratica commerciale.</p> <p>Nel caso di sistemi di trasporto integrati (ad esempio sistemi</p>



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

	<p>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.</p> <p>Si ravvisa una sostanziale disomogeneità sul modo di considerare il contributo pubblico rispetto a quanto esposto nella Misura 5 al punto 6:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▫ in quel caso la valorizzazione è effettuata sulla base del valore originario rivalutato cui è sottratto il finanziamento pubblico;</li><li>▫ qui, invece, si considera soltanto la quota parte del contributo non ancora ammortizzata.</li></ul> <p>La differenza rileva sotto il profilo economico, stante la non coincidenza tra “vita tecnica” del bene (che è il riferimento per la valorizzazione) e durata dell’ammortamento della contribuzione pubblica (che è generalmente minore della vita tecnica).</p>
7 Individuazione dei tempi necessari per l’acquisizione del materiale rotabile	<p>L’indagine presso i produttori di materiale rotabile rischia di fornire indicazioni poco attendibili, oltre ad essere alquanto onerosa. Non si comprende il motivo per cui ogni Ente debba sviluppare una tale indagine, con conseguente ripetizione dei costi e rischio di pervenire a risultati diversi. Si suggerisce che sia l’ART a definire tempistiche commisurate a tipologia e quantità di beni.</p>
<p>Più in generale, per quanto attiene ai beni, sarebbe opportuna una maggiore chiarezza nella definizione delle diverse Misure (e in particolare della 2, 3 e 4), che appaiono alquanto lacunose e in alcuni punti poco chiare. 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.</p>	
8 Trasferimento del personale	Ok.
9 Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara	Difficoltà/impossibilità di rendere disponibili tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1. Vedi successive osservazioni al Prospetto 1
10 Requisiti di partecipazione	Ok
11 Criteri di aggiudicazione	Ok



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

12 Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante	Ok
13 Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti <i>in house</i> o diretti	Ok
14 Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive	Ok
15 Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti	Ok
16 Termine per la presentazione delle offerte	Ok
17 Contenuto minimo delle convenzioni	Si rinvia alle osservazioni formulate al Prospetto 5.
18 Durata e proroga dei contratti di servizio	Ok
19 Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza	<p>Si rilevano problemi nelle formule:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▫ Davanti ad alfa 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.</li><li>▫ È presente un'incongruenza tra la formula di aggiornamento delle tariffe e la legenda: nella legenda sono presenti due coefficienti <math>Q_t</math> e <math>Q_t</math>, mentre nella formula è presente soltanto <math>Q_t</math>.</li><li>▫ Probabilmente la descrizione della variabile <math>t</math> è errata, poiché <math>t</math> non dovrebbe identificare il 1° anno contrattuale, bensì l'anno corrente cui è riferito l'aggiornamento.</li></ul> <p>Sarebbe opportuno chiarire come utilizzare il coefficiente <math>X</math> (recupero di produttività) nel caso di gara che preveda che</p>



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

	<p>l'efficiamento (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.</p>
20 Modifiche contrattuali)	Ok
21 Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici	<p>Al punto 2 si ravvisa il seguente problema: è richiesto che allegati alla documentazione di gara siano pubblicati i <i>curricula</i>; ciò potrebbe lasciare intendere che:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▫ la composizione della Commissione sia definita prima della pubblicazione del bando di gara;</li><li>▫ ai partecipanti alla gara sia noto il curriculum (verosimilmente anomino) dei Commissari.</li></ul> <p>Quanto sopra non appare essere né ammissibile, né opportuno, in relazione anche a quanto di seguito riportato:</p> <p>- In merito si rileva come, in applicazione analogica dell'art. 84 comma 10 del D.lgs. n. 163/06 e secondo i dettami giurisprudenziali prevalenti nella materia, la nomina dei commissari e la costituzione delle commissioni di gara debba avvenire dopo la scadenza del termine fissato per la ricezione delle offerte della gara bandita, a garanzia di imparzialità e tutele della libera concorrenza, maggiormente quando la scelta dell'affidatario avviene mediante aggiudicazione all'offerta più vantaggiosa.</p> <p>- Al pari l'esclusione nella commissione di gara in toto di rappresentanti della stazione appaltante collide con la prassi operativa corrente in materia di appalti pubblici e, sempre per applicazione analogica, con il D.lgs. n. 163/06, art. 84, comma 3, che espressamente prevede la presidenza della commissione di gara da parte di un dirigente o funzionario apicale della stazione appaltante.</p>

**Osservazioni relative al Prospetto 1 (sezione Pre-informazione : Avviso pubblicato sul**

Adempimenti ex Artt. 4 e 5 L. n. 241/1990 e s.m.i.

Struttura competente: Settore Trasporti e Attività produttive – Ufficio di Piano TPL, Agevolazioni tariffarie e Centri di Revisione veicoli a motore

Dirigente del Settore: Ing. Marco Pettene – [marco.pettene@provincia.padova.it](mailto:marco.pettene@provincia.padova.it)

Responsabile del procedimento, referente per informazioni e visione atti: Dott. Marco Selmin – [marco.selmin@provincia.padova.it](mailto:marco.selmin@provincia.padova.it)

35121 Padova – piazza Antenore, 3 T 049/820.14.87 F 049/820.10.08 CF 80006510285 PI 00700440282 WEB [www.provincia.padova.it](http://www.provincia.padova.it) PEC [provincia.padova@cert-ip.veneto.net](mailto:provincia.padova@cert-ip.veneto.net)





**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

**Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea)**

Nessuna osservazione.

**Osservazioni relative al Prospetto 1 (sezione Bando di gara / Lettera di invito)**

<b>Punti</b>	<b>Commenti</b>
Corrispettivi e compensazioni	<p>Si richiede 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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▫ Gli obblighi di servizio 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" ricomprende tutte le altre 5 componenti. Sicchè non si comprende la ratio della suddivisione prevista.</li><li>▫ Inoltre, due delle voci previste (quelle per investimenti) sono sostanzialmente identiche. Ammesso che sia chiarito il primo punto, rimarrebbe da risolvere questo secondo.</li></ul> <p>Ma, soprattutto, si evidenzia che per operare le distinzioni richieste (purchè esse siano state meglio definite) 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>Si sollevano, pertanto, dubbi sulla reale fattibilità di quanto richiesto. Per soddisfare formalmente l'obbligo previsto (qualora perdurasse) verosimilmente si procederebbe ad una suddivisione del corrispettivo su basi parametriche e perciò non aderenti alla specifica realtà: con quale utilità?</p>
Struttura tariffaria	Ok
Costi di esercizio	Si rileva che i costi del personale trasferito non necessariamente corrispondono a quelli iscritti a bilancio, sia perché non è detto che tutto il personale debba essere trasferito, sia perché i dati di



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

	bilancio possono risentire di situazioni contingenti di abbattimento dei costi.
Caratteristiche infrastrutturali, socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara	Gran parte di tali dati non sono disponibili. Altri pur essendo acquisibili richiedono un impegno gravoso non commisurato alla loro utilità. Sarebbe opportuno dare all'elenco una valenza indicativa e non prescrittiva.
Servizi	Si valuta necessario rendere disponibile il data base geografico dei percorsi e delle fermate (in formato GIS) e il data base alfanumerico con tutti i dati del servizio (linee, percorsi, corse, orari, cadenze, tipologia di servizio, .....). Tale organizzazione dei dati (necessaria per il loro trattamento informatico) è omogenea quanto a contenuti con l'orario al pubblico; ma è strutturalmente diversa da questo (che è idoneo per la consultazione, ma non idoneo per il trattamento informatico dei dati).
Performance qualitativa per linea o gruppi di linee (informazioni da fornire solo in caso di trasferimento dei rotabili dal gestore <i>incumbent</i> )	Gli indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile sono informazioni non disponibili, quantomeno per i servizi automobilistici. Si suggerisce di qualificare la fornitura di queste informazioni come indirizzo e non come prescrizione.
Indici della qualità erogata e percepita dei servizi (informazioni da fornire solo in caso di messa a disposizione del materiale rotabile o di gara a doppio oggetto)	Tali informazioni potrebbero non essere disponibili. Si suggerisce di qualificare la fornitura di queste informazioni come indirizzo e non come prescrizione.
Domanda effettiva per modalità di trasporto (per gara flessibile o contratto <i>net cost</i> )	Ok. Si nota che per tale fondamentale dato il documento prevede esplicitamente la possibilità che alcuni dati non siano disponibili, prevedendo, in tali casi alternative di fornitura di dati caratterizzata da minore dettaglio. Analogo criterio potrebbe essere adottato per gli altri (meno importanti) dati previsti in questo Prospetto.
Ricavi tariffari e stima evasione	Tali informazioni potrebbero non essere disponibili. Si suggerisce di qualificare la fornitura di queste informazioni come indirizzo e non come prescrizione.



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

Informazioni sulle reti	Ok
Informazioni sui beni immobili (depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici)	Ok
Materiale ferroviario, gomma e superficie	<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 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).</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>
Personale da trasferire all'eventuale nuovo gestore	<p>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>Altra cosa è esplicitare i vincoli eventualmente presenti negli accordi aziendali di 2° livello. A tale riguardo si rileva l'opportunità di prevedere che tutti gli accordi di 2° livello siano forniti quale parte integrante della documentazione di gara.</p> <p>Per quanto attiene al TFR si fa presente che sono possibili modalità che non richiedono necessariamente il trasferimento del TFR dal gestore 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.</p>

### Osservazioni relative ai Prospetti 2 e 3

Nessuna osservazione, se non quella dell'onerosità di tale attività.

### Osservazioni relative al Prospetto 4

Nessuna osservazione.



**Provincia di Padova**  
**Settore Trasporti**

**Osservazioni relative al Prospetto 5**

Al punto n) si fa riferimento al Tasso di inflazione programmato. Si ravvisa a tale riguardo:

- 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 (ciò, soprattutto, nel caso di affidamento lungo); né tale differenziale può essere considerato quale recupero di efficienza, poiché il recupero di efficienza è considerato nella formula di adeguamento del corrispettivo prevista nella Misura 19.

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 100 euro 2005	
			TIP	FOI
2014	0,2	0,2	113,54	117,37
2013	1,5	1,1	113,31	117,13
2012	1,5	3	111,64	115,86
2011	2	2,7	109,99	112,48
2010	1,5	1,6	107,83	109,53
2009	0,7	0,7	106,24	107,80
2008	1,7	3,2	105,50	107,05
2007	2	1,7	103,73	103,73
2006	1,7	2	101,70	102,00
2005	1,6	1,7	100,00	100,00

Firmato digitalmente

Il Dirigente del Settore Trasporti  
Ing. Marco Pettene