

Agenzia della Mobilità Piemontese
Protocollo n°0002219/2019
del 06/03/2019

Torino, 06 MAR. 2019

Classificazione: 01 02



1001100993291

Spett.le Autorità
di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 TORINO

OGGETTO: Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

A riferimento della consultazione pubblica di cui all'oggetto, l'Agenzia allega alla presente le proprie osservazioni e le proposte di modifica sul testo dello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione.

La documentazione è inviata in due copie di cui la prima in formato PDF e la seconda in formato editabile.

Considerata la rilevanza della regolamentazione che modifica l'analogia deliberazione in materia applicata a far data dal 2015, al fine di fornire chiarezza interpretativa, si invita codesta Autorità a comporre un Testo Unico che sostituisca integralmente la Delibera 49/2015.

Cordiali saluti,

*Il Direttore Generale
Cesare Paonessa*



Consultazione pubblica

Schema di atto di regolazione recante la “Revisione delle delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonchè per la definizione degli schemi di contratto di servizio affidati direttamente ed esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”

*Autorità di Regolazione dei Trasporti
Deliberazione n. 143/2018*

Osservazioni e Proposte

INTRODUZIONE

Nelle osservazioni e proposte, le parti di cui si propone l'elisione sono riconosciute col **carattere blu barrato** e le parti di cui si propone l'inclusione sono riconosciute con il **carattere blu grassetto**.

DEFINIZIONI

Lettera d) : Capitale Investito Netto (CIN)

Si ritiene che all'avvio dell'affidamento, nel rispetto dei principi di contabilità regolatoria e separazione contabile, l'IA (ovvero il GU e i PG) debba essere considerata come una new-co; pertanto fin dalla definizione, deve essere chiaro che il CIN è da delimitare allo specifico servizio oggetto di affidamento; tale CIN all'avvio del servizio deve essere stimato con riferimento a :

- i nuovi investimenti che saranno effettuati all'avvio e nel periodo di durata dell'affidamento;
- il circolante necessario stimato sulla base del Conto Economico Previsionale e dei flussi di cassa della gestione corrente legati alle tempistiche e modalità di introito dei ricavi da traffico e delle periodicità e tempistiche di erogazione delle compensazioni contrattuali da parte dell'EA.

Non si ritiene che debbano essere inseriti nell'ammontare del CIN crediti/debiti plessi all'avvio dell'affidamento e non strettamente connessi all'esecuzione del Contratto di Servizio; non devono essere considerati investimenti finanziari e comunque diversi da quelli direttamente pertinenti all'esercizio dei servizi affidati.

Si propone la seguente variazione :

d) *Capitale Investito Netto (CIN): capitale **apportato dall'IA, ovvero dai PG, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi affidati**, rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole;*

Lettera aa) : Revamping.

Fra gli investimenti che l'IA può effettuare nel periodo di validità contrattuale si annovera la ristrutturazione del materiale rotabile. Questo tipo di investimento viene genericamente classificato con il termine di Revamping.

Tuttavia, principalmente in materia di servizio ferroviario, servizio tranviario e servizio di metropolitana, gli interventi migliorativi possono interessare un mix di molteplici elementi: dagli arredi per i passeggeri agli impianti di riscaldamento/raffrescamento, dagli impianti per accrescere la safety ai sistemi automatici di conta-passeggeri, ecc.

Si ritiene che sia necessario una classificazione più dettagliata delle varie operazioni ed a tal fine si forniscono alcuni elementi derivanti dall'attività di AMP da utilizzare come spunti di discussione e di confronto

Con riferimento al servizio ferroviario l'Agenzia ha sviluppato un elaborato (che si allega alla presente) con un maggior dettaglio sulla descrizione degli interventi ed

un'apposita classificazione. Ad ogni tipologia di classificazione è stato associato un coefficiente che accresce la vita utile del rotabile: la riduzione dell'età media di un gruppo omogeneo di rotabili può essere calcolata in funzione della tipologia dell'investimento.

Pertanto di propone la seguente modifica alla definizione aa)

Si propongono le seguenti variazioni:

aa) Revamping: interventi di ~~rinnovo ristrutturazione generale su materiale rotabile con interessamento di tutti gli impianti del mezzo e con interventi strutturali atti anche a modificarne l'aspetto esteriore su impianti di climatizzazione, di illuminazione, di video comunicazione, di video sorveglianza, su porte per azionamenti, per ammodernamento impianti idrici wc, per azionamento potenza e per azionamenti ausiliari.~~

Si propone l'inserimento delle seguenti definizioni:

dd) Refurbishing: interventi di ripulitura quali la pellicolatura interna, la pellicolatura esterna, le riverniciature e la sostituzione degli arredi e degli arredi bagno.

ee) Restyling: interventi di miglioramento quali la modifica del layout, la sostituzione della selleria, la sostituzione degli arredi, la sostituzione dei cristalli e/o dei finestrini, l'installazione a bordo di un sistema conta-passeggeri, la fornitura di nuovi arredi (portabiciclette, portasci, bagagliere, cappelliere), la sostituzione del pavimento, l'installazione di impianti wi-fi di bordo, l'installazione di un sistema validazione elettronica titoli di viaggio a bordo, l'installazione di impianti prese carica-batteria ed usb.

ff) Ristrutturazione: interventi strutturali su cassa per aspetto esteriore e finestratura, su cassa per modifiche telaio, su cassa per finestratura, su cassa per altezza pavimento, su cassa per intercomunicante, su motore per sostituzione, su cassa per adeguamento e sostituzione porte, sostituzione WC con WC con sistema a circuito chiuso di scarico.

MISURA 2

Quesito 2.2 - Si richiedono osservazioni in merito al contenuto dei Prospetti 1 e 2 dell'Annesso 2.

Annesso 2 – Prospetto 1 – Sezione 1 - contenuti tecnico operativi

Durata

Proroga/Rinnovo

L’annesso 2 fa riferimento all’art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) 1370/2007 considerandolo come evenienza da utilizzare per la proroga del Cds.

La Comunicazione della Commissione Europea n. 2014/C pubblicata sulla GUCE n. C 92/1 del 29/3/2014 appare esplicative delle finalità dell’art.4 par. 4¹; infatti viene chiarito che la finalità dell’art. 4 par. 4 è quella di definire “apriori” una diversa durata massima del Contratto in funzione delle condizioni ivi precise, mentre l’estensione di durata in corso di contratto rappresenta una casistica derivante da condizioni oggettive non prevedibili.

¹ 2.2.7. Articolo 4, paragrafo 4. Condizioni alle quali è possibile prorogare del 50 % la durata del contratto di servizio pubblico da aggiudicare

L’articolo 4, paragrafo 3, sancisce che la durata massima di un contratto di servizio pubblico è pari a «dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia». L’articolo 4, paragrafo 4, consente, se necessario, una proroga pari al 50 % della durata del contratto di servizio pubblico tenendo conto dell’ammortamento dei beni. Tale proroga può essere concessa se l’operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all’insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e destinati prevalentemente ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

L’interpretazione di queste due condizioni dipende dalla circostanze specifiche di ciascun caso. Come sottolinea il considerando 15 del regolamento (CE) n. 1370/2007 «i contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata». Inoltre, nel caso dei contratti di durata molto lunga risulta difficile ripartire correttamente il rischio tra l’operatore e l’autorità, essendo maggiori i fattori di incertezza. D’altro canto il considerando 15 recita anche che “è necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l’operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali specificate nell’articolo 349 del TFUE».

Qualsiasi decisione riguardante la proroga della durata di un contratto di servizio pubblico del 50 % dovrebbe essere subordinata alle seguenti considerazioni: il contratto di servizio pubblico deve obbligare l’operatore a investire in beni come per esempio materiale rotabile, strutture per la manutenzione o infrastrutture il cui periodo di ammortamento sia eccezionalmente lungo.

Di norma, l’autorità competente decide di prorogare la durata del contratto prima dell’aggiudicazione di un nuovo contratto. Se è necessario decidere una proroga della durata mentre il contratto è in corso, perché i previsti investimenti in nuovo materiale rotabile non sono effettuati all’inizio del periodo contrattuale ma, per ragioni tecniche, in una fase successiva, questa possibilità deve essere chiaramente indicata nei documenti di gara e di essa si deve adeguatamente tenere conto a livello di compensazioni. In ogni caso, la proroga totale del contratto non deve superare il 50% della durata di cui all’articolo 4, paragrafo 4.

Pertanto il riferimento all'art. 4 par. 4 andrebbe più correttamente posto all'interno della sezione "Durata" anziché della sezione "Proroga/Rinnovo"

Si propongono le seguenti variazioni:

Durata :

La durata è individuata, nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento (art. 4, par. 3, **par. 4** e art. 5, par. 3bis, 4ter e 6, del regolamento (CE) 1370/2007; art. 18, comma 1, del d.lgs. 422/1997,) in relazione ai rischi allocati alle parti contrattuali (cfr. matrice dei rischi), in modo da non risultare distorsiva della concorrenza, nonché agli investimenti previsti dal CdS, al fine di consentirne il recupero in funzione delle relative modalità di ammortamento adottate (cfr. PEF).

Proroga/Rinnovo :

~~La possibilità di proroga è individuata nel rispetto dei termini massimi previsti dall'art. 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007), specificando il termine finale di cessazione della stessa.~~

La possibilità di estensione della durata del CdS, in caso di provvedimento di emergenza finalizzato a garantire la continuità di servizio, non può essere superiore a 2 anni (art. 5, par. 5 del regolamento (CE) 1370/2007 e deve essere motivata nell'ambito della relazione ex art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012.

Annesso 2 – Prospetto 1 - Sezione 1 - contenuti tecnico operativi

Programma di Esercizio

Il materiale rotabile utilizzato per i servizi di tpl ha un considerevole incidenza:

- sui costi operativi (per operazioni manutenzione pulizia e per la quantità del personale di bordo utilizzato, proporzionale alla composizione);
- sugli ammortamenti.

Affinché si possa verificare che l'IA adotti un Programma di Esercizio corrispondente ai vincoli/standard qualitativi e quantitativi richiesti dal Cds, si propone che il CdS preveda l'approvazione formale del pde medesimo da parte dell'EA, preventivamente alla sua adozione, nel quale venga anche dettagliata l'assegnazione del materiale rotabile alle singole linee (eventualmente alle singole corse ove necessario).

Si propongono le seguenti variazioni:

Programma di Esercizio :

Il programma di esercizio, possibile oggetto di specifico allegato al CdS e ivi richiamato, descrive almeno linee, periodicità, orari e fermate obbligatorie, produzione chilometrica annua, posti offerti, posti offerti*km, **ore annue di servizio**

commerciale, tipologia materiale rotabile impiegato in linea (caratteristiche generali), **la previsione del numero di rotabili della composizione programmata** (es. 1loc + n. vetture per tipologia oppure il numero di elementi in composizione costituenti il treno se trattasi di elementi a composizione bloccata). Il CdS definisce le **modalità di autorizzazione e comunicazione al pubblico del programma di esercizio preventivamente alla sua adozione.**

Annesso 2 – Prospetto 1 - Sezione 1 - contenuti tecnico operativi

Materiale rotabile e manutenzione

Affinché l'EA possa valutare la corrispondenza fra il materiale rotabile programmato nel programma di esercizio la disponibilità di rotabili da parte dell'IA, si propone che il Cds preveda l'obbligo di informazioni di dettaglio da parte dell'IA circa l'asset.

Si propongono le seguenti variazioni:

Materiale rotabile e manutenzione :

Caratteristiche del parco mezzi: tipologia, quantità, anzianità, sistemi in dotazione (wi fi, videosorveglianza, indicatore fermata, ecc.), accessibilità PMR, classe ambientale, ecc.

Programma di manutenzione programmata. L'onere per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, è a carico dell'IA, secondo gli standard qualitativi e di innovazione tecnologica definiti dall'EA, ove questi non ricorrono alla locazione senza conducente.

Il parco veicolare può essere oggetto di allegato.

Tutti i veicoli devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda.

Il parco veicolare (asset) deve essere oggetto di informazione da parte dell'IA all'EA con riferimento :

- **ad inizio annualità, disponibilità di rotabili, manutenzione programmata sui rotabili ed eventuale periodo di fuori esercizio;**
- **nel corso dell'annualità, comunicazioni specifiche per l'eventuale immissione, la dismissione e/o il trasferimento di rotabili;**
- **a termine annualità, con riferimento alle quote di ammortamento accantonate per le diverse tipologie di investimento (acquisto materiale nuovo, manutenzione ciclica, manutenzione incrementativa, ecc.).**

Annesso 2 – Prospetto 1 - Sezione 1 – Clausole Generali

Subaffidamento e divieto di cessione

Nel caso di subaffidamento dei servizi ferroviari bisogna tenere in considerazione che il Gestore Infrastrutture nazionale è avulso dal contratto di subappalto fra le Imprese Ferroviare; il GI assegna la responsabilità delle perturbazioni provocate dai rotabili dell'impresa che esercisce effettivamente il servizio, anche se la stessa non è l'IA, e tiene indenne l'IA nelle elaborazioni del monitoraggio della circolazione; per detta fattispecie l'IA non risulta responsabile della perturbazione ed RFI non ne rileva responsabilità.

Conseguentemente le perturbazioni causate al servizio ferroviario di una impresa sub-affidataria non sono comprese nel monitoraggio della qualità effettuato dall'IA. Pertanto, in caso di subaffidamento di servizi di trasporto, si propone che il CdS specifichi che:

- a) l'IA conservi la titolarità e la responsabilità del servizio ferroviario, sia nei confronti dell'EA sia nei confronti dell'utenza, fermo restando l'estranità del EA al rapporto tra l'IA e l'Impresa subaffidataria;
- b) l'Impresa subaffidataria garantisca il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti all'IA;
- c) le eventuali variazioni di produzione dell'Impresa subaffidataria rispetto al programma di esercizio siano valutate dal EA ai fini dell'applicazione delle detrazioni all'IA;
- d) Le eventuali insufficienze in materia di qualità del servizio conseguite dall'Impresa subaffidataria siano valutate dal EA ai fini dell'applicazione delle penalità all'IA.

Si propongono le seguenti variazioni:

Subaffidamento e divieto di cessione :

Elencazione dei servizi da subaffidare, definizione della procedura (autorizzazione da parte dell'EA) e fissazione della quota ammissibile (percentuale su importo contratto). Requisiti del subaffidatario.

Eventuale divieto di cessione a Terzi del servizio affidato.

Il Contratto di servizio deve specificare che :

- a) l'IA conservi la titolarità e la responsabilità del servizio ferroviario, sia nei confronti dell'EA sia nei confronti dell'utenza, fermo restando l'estranità del EA al rapporto tra l'IA e l'Impresa subaffidataria;**
- b) l'Impresa subaffidataria garantisca il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti all'IA;**
- c) le eventuali variazioni di produzione dell'Impresa subaffidataria rispetto al programma di esercizio siano valutate dal EA ai fini dell'applicazione delle detrazioni all'IA;**

d) le eventuali insufficienze in materia di qualità del servizio conseguite dall'Impresa subaffidataria siano valutate dal EA ai fini dell'applicazione delle penalità all'IA.

MISURA 12

Quesito 12.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito agli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile e per lo specifico schema di cui all'Annesso 3.

La definizione di strumenti per la separazione contabile rappresenta un importante passo avanti per una compiuta e corretta gestione dei contratti di servizio; la tempestiva conoscenza dell'andamento del servizio e la costante correlazione con l'andamento dei costi di produzione consente all'EA di intervenire sulla programmazione del servizio anche in una ottica di sostenibilità economica del CdS.

Attualmente le IA forniscono rendicontazioni regolatorie annuali che, sia per le tempistiche, sia per i contenuti non riescono ad essere realmente rappresentative del Contratto di Servizio.

Si segnalano alcune problematiche che allo stato attuale non hanno ancora avuto soluzione:

- La tempistica della rendicontazione; la contabilità regolatoria da parte dell'IA viene trasmessa di norma solo a seguito dell'approvazione del bilancio aziendale e quindi normalmente nell'estate-autunno successivo all'esercizio di riferimento; tale tempistica non consente di utilizzare lo strumento della rendicontazione per la gestione del CdS, ovvero individuare criticità e porre in atto soluzioni; si ritiene che un monitoraggio periodico sia fattibile attraverso prospetti previsionali semestrali (forecast); la consueta regolatoria annuale sarà poi accompagnata da apposito prospetto di riconciliazione fra forecast e consuntivo.
- La correlazione fra dati contabili e fattori della produzione; i dati contabili presentati in sede di regolatoria non consentono una correlazione, almeno parametrica, con i fattori della produzione; si ritiene che tale operazione sia fattibile integrando il set di indicatori e debba diventare elemento essenziale per la gestione dei contratti; in tale ottica appare facilmente realizzabile anche una contabilità regolatoria per linea. Si ritiene inoltre che la rendicontazione effettuata dall'IA ad un Ente Terzo debba essere certificata anche dall'EA che può verificare la corrispondenza fra valori consuntivati dell'esercizio, fattori della produzione e relativi fattori economici.
- L'ammontare degli ammortamenti; l'IA fornisce dati aggregati degli ammortamenti; si ritiene che sia fondamentale monitorare l'andamento degli ammortamenti del materiale rotabile separatamente dagli altri investimenti; inoltre per il materiale rotabile dovrà essere inoltre specificato l'ammortamento dell'investimento per l'acquisto, l'investimento in manutenzione straordinaria (rinnovi), l'investimento per manutenzione ciclica, specificando altresì i coefficienti di ammortamento utilizzati; tale

dettaglio dovrà essere accompagnato in una relazione descrittiva con l'individuazione degli importi per singole unità di materiale.

- I canoni di pedaggio per il servizio ferroviario; ad oggi il GI fattura il pedaggio alla singola IF senza separare le fatture per singolo CdS e per singola voce di costo; si ritiene che tale operazione sia fattibile e debba diventare elemento essenziale per la gestione dei contratti; si tratta di un obbligo da porre nei rapporti fra GI ed IF e quindi, ad esempio, all'interno della regolazione del PIR.

Si propone di inserire nella Misura 12 il punto 5bis :

5 bis. Per quanto concerne i servizi ferroviari, ai fini della corretta contabilità regolatoria il GI fornisce all'IF la fatturazione dei canoni di accesso all'infrastruttura specificando il periodo di riferimento (giorno di inizio-giorno di fine) e separatamente l'importo del pedaggio, l'importo dei servizi di parking e sosta, l'importo dell'energia, eventuali altre voci; la fattura è emessa con importi riferiti allo specifico CdS. ovvero ai singoli treni che compongono il Programma di Esercizio dello specifico CdS.

Si propone di inserire nella Misura 12 il punto 8bis :

8 bis. L'IA compila rendiconti dell'esercizio quantificando i fattori della produzione ed i relativi costi secondo la modulistica proposta nell'Annesso 3 bis; la rendicontazione è allegata agli andamenti previsionali al 30/6 ed al 31/12 da acquisire entro 30 giorni dalla scadenza del periodo da parte dell'EA; la relazione annuale sarà accompagnata da apposito prospetto di riconciliazione fra rendiconti previsionali (forecast) e bilancio d'esercizio.

Si propone di integrare la Misura 12 al punto 10:

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del Cds, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente misura **e dalla attestazione dell'EA sulla conformità degli stessi alla consuntivazione del Cds**

Si propone di inserire nell'Annesso 3 – Conto Economico – Schema Ordinario le righe :

4.1.1 (iv) di cui per spese di rinnovo (revamping, ...)

4.1.1 (v) di cui per spese di manutenzione ciclica

Quesito 12.2 Si chiede di esprimere valutazioni sulla possibilità di adottare schemi di contabilità regolatoria che allocano le componenti economiche e patrimoniali ad

un livello di aggregazione inferiore al CdS (ad esempio: per deposito, per linea o altro).

La produzione del servizio di TPL è rivolta prevalentemente all'organizzazione dei fattori della produzione; i vincoli che l'impresa deve rispettare sono posti dai Programmi di esercizio che l'EA ha individuato ed autorizzato.

L'organizzazione cresce di complessità, al crescere dell'ambito di servizio, al crescere dei Cds operati dalla stessa Impresa, al crescere delle dimensioni aziendali.

Al crescere della complessità cresce la necessità di ottimizzare i principali elementi della produzione ovvero "turni-uomo" e "turni-macchina"; l'ottimizzazione dei "turni uomo" e "turni macchina" non sempre riesce a coincidere con una singola linea di servizio, mentre più facilmente è riferibile ad una singola unità produttiva - "deposito"; tuttavia alla singola unità produttiva spesso fanno riferimento più contratti di servizio.

I sintetici elementi sopra esposti evidenziano come gli schemi di contabilità regolatoria da adottare per ottenere una corretta allocazione delle risorse siano desumibili attraverso la rendicontazione dei costi dei fattori della produzione strettamente connessi ai programmi di esercizio imposti dall'EA.

Tale attività di rendicontazione non appare particolarmente complessa né risultano complessi gli schemi da impiegare; d'altro canto, non procedere ad una rendicontazione che consenta di relazionare i fattori della produzione con i costi esposti a bilancio dall'IA, non consente all'EA di acquisire una adeguata consapevolezza dei costi di produzione del programma di esercizio progettato, di valutare l'efficienza del servizio, né di stimare gli effetti economici di ogni riprogettazione/riprogrammazione del servizio.

In allegato al presente documento **ANNESSO 3bis** è riportato una proposta di schema di contabilità regolatoria che consente una efficace ripartizione per linea dei costi di produzione dei servizi ferroviari; analogo schema, previa limitate modifiche, è utilizzabile per i servizi automobilistici.

MISURA 13

Quesito 13.1 – Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di individuazione e allocazione dei rischi e per lo specifico Annesso 4.

La matrice dei rischi individua gli elementi di incertezza che potrebbero intervenire sia nella fase di realizzazione sia nella fase di gestione del servizio.

Pertanto ogni rischio esposto nella matrice innanzi citata deve essere posto in capo al soggetto (EA o IA) che è in grado di gestire e monitorare puntualmente l'evoluzione delle condizioni di potenziale rischio.

Si propone che il Cds preveda uno specifico articolo per ogni condizioni di potenziale rischio con la descrizione:

- dei probabili effetti causabili dal verificarsi della condizione di rischio;
- dei relativi interventi di mitigazione e del soggetto in capo al quale sono posti;
- delle condizioni di aggiornamento del PEF.

Si propone di integrare nella Misura 13 il punto 2

2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA), **prevalentemente a chi è in grado di gestire e monitorare puntualmente l'evoluzione delle condizioni di potenziale rischio**, e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.

Si propone di inserire nella Misura 13 il punto 2bis

2bis. Il Cds prevede uno specifico articolo per ogni condizioni di potenziale rischio con la descrizione:

- dei probabili effetti causabili dal verificarsi della condizione di rischio;
- dei relativi interventi di mitigazione e del soggetto in capo al quale sono posti;
- delle condizioni di aggiornamento del PEF.

MISURA 14

Quesito 14.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla redazione del PEF simulato in caso di affidamento con gara e per gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.

E' ritenuta più esplicita la formulazione originaria in materia contenuta nella Deliberazione 49/2015. In ogni caso si ritiene opportuno meglio puntualizzare nella delibera che:

- il PEF simulato sia utilizzato dall'EA al fine di stabilire il valore del corrispettivo a base di gara (integrazione al punto 2 della Misura 14);
- In sede di pubblicazione del bando di gara, nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA renda noto il solo corrispettivo posto a base di gara risultante dal PEF simulato, eventualmente distinto per categoria di servizi, descrivendo la metodologia e i criteri adottati per definire il medesimo PEF simulato (integrazione al punto 3 della Misura 14).

Si propone di integrare nella Misura 14 il punto 2

2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG. **Il PEF simulato è utilizzato dall'EA al fine di stabilire il valore del corrispettivo a base di gara.**

Si propone di integrare nella Misura 14 il punto 3

3. In sede di pubblicazione del bando di gara, l'EA, nell'ambito della Relazione ex-art. 34, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF **simulato e rende noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dal PEF simulato, eventualmente distinto per categoria di servizi.**

MISURA 16

Quesito 16.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di definizione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui ai precedenti punti 1 e 2.

La formulazione della Misura potrebbe specificare meglio la correlazione che può sussistere fra la variazione delle compensazioni (eventualmente ammessa nel Cds) e il diverso grado di efficientamento riscontrabile nelle diverse nature di costo nel conto economico.

Con riferimento al punto 1, sub. c), dal momento che l'ART non ancora definito condizioni minime di qualità per i servizi su strada, si ritiene opportuno meglio specificare i (principali) fattori di qualità da prendere come riferimento per i servizi stradali **prevedendo uno specifico ANNESSO** quali ad esempio: regolarità/puntualità, pulizia e comfort del materiale rotabile, sicurezza, accessibilità anche delle persone con disabilità, rapporti con l'utenza in termini di accessibilità commerciale (canali di vendita biglietti), gestione reclami, sistemi di informazione.

Si ritiene inoltre che obiettivi di efficacia ed efficienza possano essere utilizzati, in caso di gara, come elementi di valutazione delle proposte progettuali (indicatori di misura dei criteri di aggiudicazione).

Si propone di integrare nella Misura 16 il punto 1 b)

b) efficienza, con riferimento ai costi operativi per vettura-km del servizio, in termini di riduzione dei costi **unitari connessi all'**incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF. Per i servizi ferroviari tale sistema è correlato al parametro X;

MISURA 17

Quesito 17.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla determinazione del margine di utile ragionevole

La definizione del tasso di remunerazione ragionevole così come proposta al comma 1. della Misura **non appare condivisibile** poiché, si scosta dall'obiettivo del Regolamento CE 1370/2007 che intende garantire un margine di utile in qualsiasi affidamento. La Misura fissa una metodologia e dei valori soglia non idonei a rappresentare i singoli contratti di tpl ed il grado di rischio delle proposte progettuali. Inoltre in caso di affidamento competitivo il riferimento al CIN ed alla redditività dello stesso appare distorcere gli effetti della competizione : infatti più è alto il capitale investito, maggiore è il margine di utile, maggiore sarà la compensazione unitaria che dovrà essere richiesta, minore sarà la probabilità di aggiudicarsi la gara; questo può comportare il rischio che il previsto "ragionevole margine di utile" non sia presente o sia addirittura negativo.

Nel caso di affidamento competitivo apparirebbe più idoneo fissare un valore minimo (legato ad investimenti privi di rischio) e stimolare le imprese a valutazioni specifiche sulla rischiosità della proposta progettuale con proprie valutazioni di rischio (risk premium).

Ad esempio si potrebbe ipotizzare di definire il tasso minimo di ragionevole margine di utile pari al valore corrispondente alla media del rendimento dei BTP decennali degli ultimi X anni. In aggiunta al ragionevole margine di utile minimo le PG potranno quindi offrire un "risk-premium" legato al grado di rischio in capo alle PG medesime, direttamente dipendente dalla tipologia di proposta progettuale presentata.

Il Pef proposto dai PG dovrà comunque dimostrare la sostenibilità economico-finanziaria e patrimoniale della proposta.

Anche se fissare un valore massimo e minimo non appare una scelta ottimale perché tende a polarizzare le scelte degli operatori potrebbe essere più opportuno fissare :

- un livello minimo per gli affidamenti competitivi;
- un livello massimo per gli affidamenti diretti

Si propone di integrare-modificare la rubrica della Misura 17 come segue:

Misura 17 – Determinazione del valore massimo e minimo del margine di utile ragionevole

Si propone di modificare la Misura 17 al punto 1 :

1. In caso di affidamento diretto, ai fini della predisposizione del PEF simulato, e in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA riconosce all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come **massima** misura del margine di utile ragionevole, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall'Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito web istituzionale e aggiornato periodicamente. ~~Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.~~

Si propone di integrare la Misura 17 con il punto 3 :

3. In sede di affidamento del servizio tramite gara, l'EA comunica il valore minimo del Margine di Utile Ragionevole che i PG dovranno prevedere, indicando un tasso di riferimento coerente con il grado di rischio della proposta progettuale e, in ogni caso, superiore al rendimento di un investimento privo di rischio.

MISURA 20

Quesito 20.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di aggiudicazione della gara.

E' finalità dell'EA, in sede di affidamento competitivo, che possano essere acquisite proposte progettuali effettivamente realizzabili nonchè idonee garanzie da parte dei PG.

E' pertanto necessario che l'EA definisca nella documentazione di gara le modalità di valutazione dei singoli criteri tecnici sulla base di adeguate motivazioni, stabilendo, ove possibile, algoritmi di calcolo dei punteggi che saranno adottati dalla Commissione giudicatrice.

E' inoltre necessario che la documentazione di gara e il CdS prevedano la costituzione di garanzie specifiche da parte del IA, specificatamente per i progetti specifici e/o le prestazioni a standard elevati offerte dai PG ed oggetto di valutazione da parte della Commissione giudicatrice ai fini della determinazione del punteggio dell'offerta tecnica, al fine di fornire assicurazioni circa la realizzazione di quanto proposto.

Si propone di integrare la Misura 20 con i punti 3 e 4

3. L'EA definisce nella documentazione di gara le modalità di valutazione dei singoli criteri tecnici sulla base di adeguate motivazioni, stabilendo, ove possibile, algoritmi di calcolo dei punteggi che saranno adottati dalla Commissione giudicatrice.

4. Al fine di assicurare il perseguimento degli obiettivi di gara e le modalità proposte dai PG in sede di gara, che hanno contribuito alla determinazione del punteggio dell'offerta tecnica, il disciplinare di gara e il CdS prevedano la costituzione di garanzie specifiche da parte del IA, da incamerare a cura dell'EA in caso di mancata o parziale realizzazione dei progetti medesimi.

MISURA 21

Quesito 21.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di trasferimento del personale.

Al fine di garantire parità di trattamento fra i PG si propone che la disciplina della clausola sociale sia inserita nel CdS e che fra le clausole di risoluzione del contratto sia posto l'inadempimento degli impegni in materia assunti dal PG in sede di offerta di gara.

Si propone di integrare la Misura 21 con il punto 8

8. Fra le clausole di risoluzione del contratto previste nel Contratto di servizio è inserito l'inadempimento degli impegni assunti dal PG in sede di offerta di gara.

MISURA 24

Quesito 24.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito, in particolare, ad eventuali specificazioni da inserire circa le competenze professionali dei soggetti per la nomina delle commissioni giudicatrici.

La Misura adotta la tecnica del rinvio ad altre norme per chiarirne i contenuti; tale modalità operativa, consueta nella legislazione italiana, genera difficoltà interpretative e favorisce il contenzioso.

Altro aspetto non trascurabile è rappresentato dal continuo aggiornamento normativo; non è da escludere che all'adozione della deliberazione da parte dell'Autorità, seguendo, anche in un lasso di tempo molto breve, un aggiornamento della normativa che potrebbe modificare i riferimenti utilizzati.

Pur ritenendo utile utilizzare dei riferimenti normativi, appare più opportuno definire i contenuti da acquisire nella norma e/o prevedere una possibilità alternativa.

Si propone di integrare la Misura 24 al punto 2

2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL; **l'EA può utilizzare idonee procedure ad evidenza pubblica per individuare i componenti della Commissione nel rispetto dei principi del citato art. 77.**

Si propone di integrare la Misura 24 al punto 7

7. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, nel rispetto dei principi di cui ai sensi de all'art. 27, comma 12-quater, del d.l. 50/2017, **ovvero che Le funzioni di regolazione, di indirizzo, di organizzazione e di controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono distinte e si esercitano separatamente. Qualora il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'EA ovvero sia affidatario diretto o in house dell'EA, l'EA si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.** In tal caso, le disposizioni della presente Misura

contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.

MISURA 25

Quesito 25.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali.

L'evoluzione tecnologica consente di avere accesso diretto ai sistemi di monitoraggio propri dell'EA e quelli propri dell'IA.

Il CdS dovrà prevedere, nel rispetto delle normative sul trattamento dei dati, tutela delle informazioni l'accesso ai sistemi informativi propri dell'IA da utilizzare per il monitoraggio sull'andamento del servizio ferroviario; ad esempio per il servizi ferroviari dovrebbe essere previsto l'accesso a :

- la Piattaforma elettronica di Circolazione di RFI sulle tratte gestite dal GI nazionale (PICWEB o prodotto equivalente);
- la Piattaforma elettronica di gestione del materiale rotabile dell'IA, da utilizzare dall'EA per verificare la corrispondenza fra il materiale rotabile programmato per effettuare ciascun servizio ed il materiale rotabile effettivamente utilizzato, nonché per verificare parametri di funzionamento (ad esempio : porta funzionante si/no, wc funzionante si/no, ecc) e di qualità.

A tal fine il Cds prevederà che l'IA è tenuta a curare i necessari adempimenti presso il GI e presso la propria piattaforma informatica affinché l'EA sia abilitato all'accesso da remoto ai due sistemi innanzi evidenziati.

A tal fine si propone pertanto di integrare il punto 2 della Misura.

Si propone di integrare la Misura 25 al punto 2

2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni :
- a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza;
 - c) gli eventuali obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di Customer Satisfaction), garantendo il coinvolgimento degli utenti, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di programmazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.
 - d) gli eventuali obblighi dell'IA al fine di garantire l'accesso da postazione remota, anche in tempo reale, alle banche dati di monitoraggio del servizio utilizzate dall'IA.**

Si propone di integrare la Misura 25 al punto 3

3. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile **e, ove disponibili, sono acquisibili direttamente tramite postazioni remote da parte dell'IA.**

MISURA 26

Quesito 26.1 - Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario.

Il CdS dovrà prevedere il costante e continuo monitoraggio del PEF per garantire la sostenibilità economico finanziaria dei servizi progettati ed affidati, nonché le modalità operative dell'IA e le relative performance di efficienza, efficacia ed economicità; a tal fine è necessario monitorare, anche attraverso report semestrali, l'andamento del conto economico, e l'andamento dell'impiego dei fattori della produzione. Annualmente, a seguito della definizione del bilancio dell'IA, l'EA acquisirà tutte le informazioni necessarie a verificare ed interpretare gli scostamenti fra Pef previsionale e dati a consuntivo. In tale sede l'EA terrà conto anche :

- del valore delle compensazioni liquidate dall'EA al lordo delle eventuali detrazioni effettuate per servizi non resi e delle eventuali penali comminate per mancato raggiungimento dei livelli minimi di qualità previsti contrattualmente;
- della necessità di neutralizzare gli scostamenti rilevati nelle partite economiche di consuntivo sulla base della matrice dei rischi (ad es : sovra-costi del personale a seguito di inefficienza gestionale non prevista in sede di PEF, conseguentemente il costo del personale resta pari al preventivo).

La verifica proposta dalla Misura con cadenza quinquennale dovrebbe avere finalità di più ampio respiro; ad esempio si può prevedere che il CdS individui azioni conseguenti ad un eventuale sovra-compensazione o sotto-compensazione (ad es: rimodulazione delle compensazioni per la frazione residua di validità contrattuale, riperimetrazione dei servizi ferroviari, leva tariffaria, ecc.)

A tale scopo, si ritiene opportuno che la delibera fornisca elementi perché l'EA adotti adeguate modalità di :

- incentivazione di tipo profit sharing in caso di efficientamento dell'impresa, efficacia del servizio, fattori congiunturali, al di sopra una soglia significativa, nel periodo regolatorio (e relativa sovra-compensazione riscontrata);
- di gestione dei casi di sotto-compensazione, per voci di PEF associati a rischi non allocati all'IA.

Si propone infine di integrare il punto 2 della Misura specificando che l'aggiornamento del PEF può tener conto di eventuali fattori esogeni al CdS che possano influire sul relativo equilibrio economico e che, in fase previsionale, non sono stati ricompresi nella matrice dei rischi.

Si propone di integrare la Misura 26 al punto 2

2. L'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16. **L'aggiornamento del PEF identifica gli scostamenti fra pef previsionale e pef consuntivo ed evidenzia eventuali fattori esogeni al CdS che possono influire sul relativo equilibrio economico e che non sono ricompresi nella matrice dei rischi.**

Si propone di integrare la Misura 26 con il punto 4

4. In relazione ai risultati della verifica il CdS prevede le azioni conseguenti ad un eventuale sovra-compensazione o sotto-compensazione (ad es: riduzione delle compensazioni per la frazione residua di validità contrattuale, riperimetrazione dei servizi ferroviari, leva tariffaria, ecc.) mediante specifiche modalità :
a) di incentivazione di tipo *profit-sharing* in caso di efficientamento dell'impresa, efficacia del servizio, fattori congiunturali, al di sopra una soglia significativa, nel periodo regolatorio (e relativa sovra-compensazione riscontrata);
b) di gestione dei casi di sotto-compensazione, per voci di PEF associati a rischi non allocati all'IA.

| Programma di esercizio CdS | | valori consuntivo al 30/6 | valori consuntivo al 31/12 | Programma di esercizio x linea | linea 1 | linea 2 | |
|--|-----------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------|------|
| trazione elettrica | treni-km/anno | | | treni-km/anno | | | |
| trazione diesel | treni-km/anno | | | treni-km/anno | | | |
| totale | treni-km/anno | - | - | treni-km/anno | | | |
| trazione elettrica | ore da orario commerciale | | | ore da orario commerciale | | | |
| trazione diesel | ore da orario commerciale | | | ore da orario commerciale | | | |
| totale | ore | - | - | ore | | | |
| Domanda Servita | | valori consuntivo al 30/6 | valori consuntivo al 31/12 | Domanda Servita x linea | | | |
| passeggeri saliti | n. | | | passeggeri saliti per fermata | | | |
| passeggeri-km | n. | | | passeggeri-km | | | |
| ricavi da traffico titoli di viaggio O/D (abb+corso semplice) | € | | | | | | |
| ricavi da traffico titoli di viaggio aziendali (abb+corso semplice) | € | | | | | | |
| ricavi da traffico titoli di viaggio integrazione (abb+corso semplice) | € | | | | | | |
| Conto Economico | | | | | | | |
| Area di costo ESERCIZIO | | valori consuntivo al 30/6 | | | valori consuntivo al 30/6 | | |
| personale di condotta | produzione orario commerciale | ore | | | ore | | |
| | ore condotta | ore | | | ore | | |
| | numero addetti FTE | n. | | | n. | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO Periodo | € | - | € | - | € | - |
| personale di scorta | produzione orario commerciale | ore | | | ore | | |
| | ore scorta | ore | | | ore | | |
| | numero addetti FTE | n. | | | n. | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO Periodo | € | - | € | - | € | - |
| gestione equipaggi + manovra | produzione orario commerciale | ore | | | ore | | |
| | ore gestione equipaggi | ore | | | ore | | |
| | numero addetti FTE | n. | | | n. | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO Periodo | € | - | € | - | € | - |
| carburante trazione | produzione esercizio 2018 | treni-km | | | treni-km | | |
| | consumo | litri/km | | | litri/km | | |
| | costo medio addetto stimato | €/l | | | €/l | | |
| | COSTO Periodo | € | - | € | - | € | - |
| gestione circolazione | produzione orario commerciale | ore | | | ore | | |
| | ore gestione corcolazione | % | | | % | | |
| | numero addetti FTE | n. | | | n. | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO Periodo | € | - | € | - | € | - |
| Esercizio Totale COSTO Periodo | | € | - | € | - | € | - |
| Area di costo MANUTENZIONE | | valori consuntivo al 30/6 | | | valori consuntivo al 30/6 | | |
| costo personale manutenzione | numero addetti stimato | FTE | | | FTE | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| altri costi manutenzione | produzione periodo | treni-km | | | treni-km | | |
| | costo per materiali | €/treni-km | | | €/treni-km | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| altri costi manutenzione e pulizia | produzione orario commerciale | treni-km | | | treni-km | | |
| | costo medio per servizi (service) | €/treni-km | | | €/treni-km | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| Manutenzione Totale COSTO Periodo | | € | - | € | - | € | - |
| AREA DI COSTO SPESE GENERALI | | valori consuntivo al 30/6 | | | valori consuntivo al 30/6 | | |
| costo personale commerciale | numero addetti stimato | FTE | | | FTE | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| costo personale struttura | numero addetti | FTE | | | FTE | | |
| | costo medio addetto stimato | €/anno | | | €/anno | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| altri costi generali struttura | produzione orario commerciale | treni-km | | | treni-km | | |
| | costo medio per servizi stimato | €/treni-km | | | €/treni-km | | |
| | COSTO ANNUO | € | - | € | - | € | - |
| Spese Generali Totale COSTO Periodo | | € | - | € | - | € | - |



REGIONE PIEMONTE

sfm servizio ferroviario metropolitano

Materiale rotabile

Operazioni di ammodernamento

Interventi di Miglioramento



Il documento T5 ha descritto la possibilità che interventi migliorativi possano essere valorizzati anche in termini di età media.

E' previsto che gli anni di riduzione possano essere calcolati in funzione dell'investimento realizzato prevedendo un massimo di anni 8 di riduzione di età

Gli interventi migliorativi sono stati genericamente classificati come Revamping

Al fine di fornire un maggiore dettaglio sulla descrizione degli interventi è stata sviluppata una apposita classificazione

Interventi periodici

Interventi migliorativi



refurbishing

interventi ripulitura

pellicolatura esterna

pellicolatura interna

riverniciature

sostituzione arredi e arredi bagno

restyling

interventi miglioramento

modifica layout

sostituzione selleria

sostituzione arredi

sostituzione cristalli e/o finestrini

sistema conta passeggeri a bordo

nuovi arredi (portabicilette, portasci, bagagliare, cappelliere)

sostituzione pavimento

impianti wifi bordo

sistema validazione elettronica tdv a bordo

impianti prese caricabatteria ed usb

Interventi di ammodernamento

Interventi eccezionali



revamping interventi rinnovo

su impianti climatizzazione

su impianti illuminazione

su impianti video comunicazione

su impianti video sorveglianza

su porte per azionamenti

per ammodernamento impianti idrici wc

azionamento potenza

azionamenti ausiliari

ristrutturazione interventi strutturali

su cassa per aspetto esteriore e finestratura

su cassa per modifiche telaio

per adeguamenti a nuove normative

su cassa per altezza pavimento

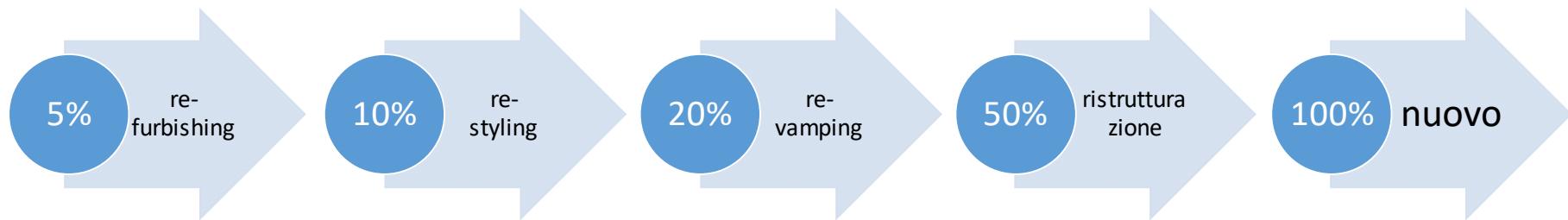
su cassa per intercomunicante

su motore per sostituzione

su cassa per adeguamento e sostituzione porte

sostituzione WC con sistema a circuito chiuso di scarico

Incidenza sul valore



| Esempio | Jazz |
|------------------|-----------------------|
| Valore a Nuovo | € 5.500.000,00 |
| Ristrutturazione | fino a € 2.750.000,00 |
| Revamping | fino a € 1.100.000,00 |
| Restyling | fino a € 550.000,00 |
| Refurbishing | fino a € 275.000,00 |