

Prot. n. 157/EL/LuAn
Roma, 1 marzo 2019

**Autorità di Regolazione dei
Trasporti**

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OSSERVAZIONI DI ANAV SU

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”.

Definizioni

Osservazioni e Proposte di integrazione/modifica

La funzione delle “Definizioni” è, nell’economia dell’atto di regolazione, di estrema rilevanza poiché è funzionale a garantire una interpretazione corretta di quanto stabilito nelle singole misure e nell’atto regolatorio nel suo complesso. In questa logica si propongono alcune voci definitorie ulteriori e alcune modifiche ritenute opportune alle voci già proposte da codesta Autorità. In particolare:

■ in considerazione dell’utilizzo di nozioni diverse e non omogenee per definire e differenziare le procedure di appalto da quelle di concessione, i contratti di appalto da quelli di concessione, gli affidamenti in appalto da quelli in concessione, si ritiene opportuno, anche alla luce di quanto argomentato dall’Autorità nella relazione illustrativa, che vengano definite nell’atto le definizioni di “appalto” e di “concessione” che l’Autorità intende adottare ai fini dell’applicazione delle specifiche misure contenute nell’atto regolatorio. Si ritiene che le nozioni idonee allo scopo possano essere mutuate da quelle previste dall’articolo 3 del Codice dei contratti pubblici adattandole ai servizi di TPL:

..) **Appalto (e relativi affidamenti e procedure): il contratto a titolo oneroso tra l’ente affidante, o un suo ente strumentale, e l’impresa di TPL avente per oggetto la prestazione di servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia, e relativi servizi accessori e di supporto, a fronte del pagamento di un corrispettivo;**

..) **Concessione (e relativi affidamenti e procedure): il contratto a titolo oneroso tra l’ente affidante, o un suo ente strumentale, e l’impresa di TPL avente per oggetto la prestazione**



di servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia, e relativi servizi accessori e di supporto, con riconoscimento a titolo di corrispettivo unicamente del diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o di tale diritto accompagnato da un prezzo, e con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla gestione dei servizi;

..) Rischio operativo: il rischio legato alla gestione dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi, gravante sull'impresa di TPL. Si considera che l'impresa di TPL assuma il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, per tali intendendosi l'insussistenza di eventi non prevedibili, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei servizi oggetto della concessione. La parte del rischio trasferita all'impresa di TPL deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dall'operatore economico non sia puramente nominale o trascurabile;

▪ sempre a fini di chiarezza, si sottopone alla valutazione dell'Autorità l'opportunità di fornire nell'atto le definizioni di "affidamento in house" e di "affidamento diretto" attraverso il richiamo degli specifici paragrafi dell'articolo 5 del Regolamento CE 1370/2007:

..) Affidamento in house: affidamento diretto a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'ente territoriale competente esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi, effettuato secondo le modalità previste dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007;

..) Affidamento diretto: affidamento ad un soggetto terzo effettuato con una delle modalità previste dall'articolo 5, paragrafi 3-bis, 3-ter, 4, 4-bis, 4-ter, 5 e 6, del regolamento (CE) 1370/2007;

▪ come ben chiarito negli allegati tecnici al D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard di settore, si evidenza che il *capitale investito netto* nelle attività di trasporto pubblico locale risulta dalla somma tra l'attivo immobilizzato netto e il capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose con l'adozione della metodologia di calcolo basata sul costo storico rivalutato in modo da rispettare il valore corrente degli assets;

▪ con riferimento ai compiti dell'Ente Affidante (EA), si suggerisce di utilizzare il termine "*esecuzione*" in sostituzione del termine "*gestione*" per evitare sovrapposizioni definitorie con le attività di gestione dei servizi tipicamente affidate alle imprese esercenti i servizi stessi. Le convenzioni di cui all'art. 30 del TUEL sono convenzioni tra "enti locali" come definiti dall'art. 2 del TUEL stesso (i comuni, le province, le città metropolitane, le comunità montane, le comunità isolate e le unioni di comuni). Nel TPL gli enti titolari sono anche le Regioni, oltre che Enti di Governo degli ATO ed i soggetti cui è attribuita la competenza ad affidare i servizi sono in diversi casi le cd. "agenzie" costituite secondo diversi schemi. In quest'ottica appare opportuno evitare il richiamo all'art. 30 del TUEL:

i) **Ente Affidante (EA):** ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'impresa affidataria di servizi di TPL, con compiti di **gestione-esecuzione**, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio. In tale occorrenza, il rapporto tra **i due soggetti EA ed ente titolare del servizio** dovrà essere regolato da apposita convenzione (**ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.**) che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati gli aspetti connessi alla quantità del

servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, ecc.;

- si propone a fini di chiarezza di precisare che la natura strumentale dell’“*ente strumentale*” è nei confronti dell’ente titolare del servizio e di specificarne le competenze:

j) *Ente strumentale* (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente **o organismo pubblico**, azienda speciale o società, anche nella forma dell’agenzia o della società patrimoniale, **strumentale dell’Ente o degli Enti titolari del servizio di TPL**, e diverso dal gestore del servizio, cui sono attribuite **competenze di affidamento, esecuzione, monitoraggio e/o verifica del CdS**;

- l’“*Impresa affidataria*” (IA) potrebbe coincidere con il gestore uscente (GU) sia nel caso di affidamenti diretti ed in house che nel caso di affidamenti tramite gara. In quest’ottica si ritiene opportuna una modifica della definizione:

n) *Impresa Affidataria (IA)*: l’impresa di TPL che stipula un nuovo CdS con l’EA competente, **subentrando a un GU nell’erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento, sia che si tratti di un nuovo gestore che dell’impresa incumbent**;

- con riferimento al “*Margine di utile ragionevole*”, si ritiene opportuno che venga adottata da codesta Autorità una definizione coerente con quella adottata attraverso il D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard di settore e che già richiama le nozioni contenute nel Regolamento CE n. 1370/2007 e s.m.i.:

p) *Margine di utile ragionevole*: tasso di **equa** remunerazione del capitale investito **netto ai sensi del Regolamento n. 1370/2007/CE, come modificato dal Regolamento n. 2338/2016/UE, richiesto da un’impresa media per valutare la prestazione del servizio gravato da OSP per l’intera individuato tenendo conto della durata del contratto, dell’entità dei beni necessari per la fornitura dei servizi oggetto del CdS e tenendo conto del livello di rischio a esso associato; efr. definizione di cui all’Allegato al regolamento (CE) 1370/2007.**

- per il “*materiale rotabile*” si propone una definizione “finalistica” che mette in stretta relazione il materiale rotabile con l’erogazione dei servizi di TPL oggetto del contratto. Si evidenzia che la restrizione del materiale rotabile ai soli mezzi dotati di ruote escluderebbe tout court il materiale funiviario e nautico:

q) *Materiale rotabile*: **a titolo esemplificativo**, i mezzi **dotati di ruote** di qualsiasi tipo e trazione **utilizzati** per trasportare persone ~~e cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici~~ e ai fini dell’erogazione dei servizi di TPL oggetto del CdS, ivi compresi i ricambi di prima scorta tecnica e le altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto;

- per la nozione di “*Periodo regolatorio*” si ritiene che la durata debba essere determinata secondo un principio di coerenza e proporzionalità con la durata complessiva del CdS e con l’obiettivo di verificare e ripristinare in tempi congrui l’equilibrio economico del CdS attivando i meccanismi di price-cap e di subsidy-cap per l’aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi. In coerenza con la disciplina di cui alla successiva Misura 28, punto 2 (come integrata con le modifiche proposte dalla scrivente), si ritiene che in presenza di modifiche o eventi che vadano ad incidere in maniera significativa sull’equilibrio economico-finanziario del CdS si debba procedere alla revisione del CdS anche al di fuori delle scadenze ordinarie di ciascun periodo regolatorio. Si rappresenta l’esigenza di garantire il mantenimento dell’equilibrio economico-

finanziario del CdS durante tutto l'arco di validità già prima dell'affidamento, e quindi nello schema di CdS allegato alla documentazione di gara ovvero agli atti di approvazione di affidamenti diretti o in house. Solo in questo modo verrebbe infatti garantita la necessaria trasparenza e certezza delle risorse disponibili per l'erogazione del servizio e la pianificazione e l'esecuzione degli interventi offerti in sede di affidamento:

v) *Periodo regolatorio*: periodo **interno al tempo temporale compreso nell'arco** di validità del CdS, di durata massima pari a 5 anni, al termine del quale si effettua la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe e **dei corrispettivi**. **In ogni caso, la verifica e l'aggiornamento degli elementi anzidetti dovranno essere effettuati ogni qualvolta si verifichi un evento che incida sull'equilibrio economico-finanziario del CdS in maniera significativa**, secondo quanto specificato nella Misura 28, punto 2;

▪ per la nozione di “*Portatore di interesse (o stakeholder)*” si propone una integrazione della definizione finalizzata ad includere tra gli stakeholders tutti i soggetti interessati ad una corretta e virtuosa gestione dei servizi di TPL nelle diverse fasi che vanno dalla programmazione alla verifica del servizio. Si evidenzia comunque a codesta Autorità l'opportunità di identificare in modo più analitico le categorie di soggetti inclusi nella nozione di “*portatore di interesse*” e le ragioni della relativa inclusione nel novero dei possibili partecipanti alla consultazione prevista dalla Misura 4, punto 5:

x) *Portatore di interesse (o stakeholder)*: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, **alla correttezza ed alla legittimità delle procedure adottate per la programmazione, l'affidamento, la gestione ed il monitoraggio dei servizi di TPL nonché** al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale;

▪ si segnala la presenza di un refuso al primo paragrafo della definizione sub z) e se ne raccomanda la correzione:

z) *Reti, impianti e infrastrutture*: a titolo esemplificativo, i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata e i relativi cespiti (paline, pensiline, eventuali arredi) e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture e diversi da quelli di cui alla **successiva lettera c) precedente lettera b)**.

▪ con riferimento ai “*Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)*”, si ritengono opportune alcune integrazioni nella definizione finalizzate ad escludere dall'ambito applicativo dell'atto di regolazione i servizi di TPL cd. “autorizzati”, ossia di natura commerciale e comunque non soggetti ad obblighi di servizio pubblico, nonché a correlare la nozione alla competenza attribuita alle Regioni ed agli Enti locali ex D.Lgs. n. 422/1997, con il fine di distinguere i servizi di TPRL da servizi di competenza nazionale anche se effettuati in ambito locale:

bb) *Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)*: servizi “*di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa*” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007) **su cui insistono obblighi di servizio pubblico di competenza delle Regioni e/o degli enti locali ai sensi del D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i. effettuato in ambito locale in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale effettuati su strada (inclusi filobus, funicolari, tram e metropolitane) e per ferrovia in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti.**

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

Q 1.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura, in merito alla definizione dell’ambito di applicazione del provvedimento.

Osservazioni

Si osserva che, con le opportune differenziazioni, alcune misure che nello schema proposto da codesta spettabile Autorità vengono prospettate come applicabili solo agli affidamenti in concessione possano invece essere rese applicabili anche agli affidamenti in appalto (Misura 13 relativa alla matrice dei rischi, Misura 14 relativa al PEF simulato, Misura 17 relativa al margine di utile). Per le osservazioni puntuali a riguardo si rinvia a quanto illustrato con riferimento specifico a ciascuna delle suddette misure.

Per quanto concerne l’ambito applicativo del provvedimento, si è del parere che, in considerazione della rilevanza, pervasività e complessità delle nuove misure contenute nell’atto regolatorio, la cui applicazione implica necessariamente un congruo periodo di adattamento, ed al fine di non produrre dilazioni delle procedure concorsuali di affidamento già impostate, è necessario che il nuovo atto regolatorio si applichi esclusivamente alle procedure avviate successivamente alla sua entrata in vigore. L’atto di avvio di una procedura di affidamento in esclusiva dei servizi di TPL, sia nei casi di gara che nei casi di affidamento diretto, è costituito dal preavviso di cui all’articolo 7 del Reg. 1370, la cui data di pubblicazione dovrebbe pertanto segnare il discriminare temporale che determina la soggezione o meno della procedura di affidamento all’atto regolatorio dell’Autorità. Si ritengono, inoltre, opportune alcune correzioni formali in considerazione del fatto che le misure contenute nell’atto non concernono solo i CdS ma anche le procedure di affidamento a monte.

Relativamente al punto 5 della Misura, si propone una integrazione formale finalizzata ad individuare con precisione i limiti entro i quali le misure concernenti la fase esecutiva dei CdS di cui al Titolo III dello schema si applicano anche ai CdS già stipulati.

Infine, con riferimento al punto 6 relativo all’applicazione della Misura 12 in materia di contabilità regolatoria, si osserva che la portata innovativa e rilevante dell’obbligo rende opportuno che lo stesso non operi in maniera retroattiva con riferimento ai CdS previgenti ma abbia un ambito applicativo esteso ai soli CdS sottoscritti in data successiva all’entrata in vigore dell’atto regolatorio, fermo restando il rispetto degli obblighi di rendicontazione già previsti.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche:

4. Le Misure di cui al presente atto si applicano ~~ai contratti di servizio (di seguito: CdS) affidati con gara per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara alle procedure di affidamento e relativi CdS, sia tramite gara che in affidamento diretto o in house, il cui avviso di preinformazione, previsto dall’articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007),~~ è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, e, ~~nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data. Relativamente agli affidamenti diretti o in house, le predette Misure si applicano ai CdS per i quali il provvedimento di approvazione dell’atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.~~

5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28, **punti 2 e 3**.

6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica a tutte le imprese di TPL su strada affidatarie di CdS **dalla sottoscrittione in data successiva a quella** di entrata in vigore del presente atto regolatorio, **fermo restando il rispetto degli obblighi di tenuta contabile e di rendicontazione antecedentemente previsti**.

Misura 2 – Criteri per l’individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio

Q 2.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di scelta della procedura di affidamento e del tipo di contratto e ai relativi obblighi motivazionali in capo all’EA.

Q 2.2 Si richiedono osservazioni in merito al contenuto dei Prospetti 1 e 2 dell’Annesso 2.

Osservazioni

In primo luogo ci si permette di segnalare all’attenzione dell’Autorità che la Delibera n. 48/2017 è antecedente al D.L. n. 50/2017 e non disciplina le eccezioni al principio di articolazione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento in conformità alla competenza attribuita all’Autorità dall’articolo 48, comma 4, del predetto decreto. Si ritiene invece fondamentale, al fine di garantire la più ampia contendibilità delle procedure di affidamento dei servizi, che l’Autorità disciplini al più presto in maniera chiara i principi ed i criteri che gli EA devono osservare nel dimensionamento dei lotti di affidamento. Sarebbe pertanto utile da parte di codesta spettabile Autorità un chiarimento circa i tempi e le modalità con le quali intende adottare la predetta disciplina. Un percorso appropriato potrebbe consistere nell’avvio rapido di un processo di revisione ed aggiornamento della Delibera n. 48/2017.

A fini di chiarezza si suggerisce di esplicitare le modalità ammesse di affidamento dei servizi attraverso un rinvio all’articolo 5 del Reg. CE 1370/2007.

Potrebbe essere inoltre opportuno un richiamo da parte dell’Autorità all’art. 3-bis, comma 2, del D.L. n. 138/2011 e s.m.i., attraverso il quale il legislatore ha specificato ulteriormente i contenuti obbligatori della Relazione ex art. 34 stabilendo che: *“Nella menzionata relazione, gli enti di governo danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, la relazione deve comprendere un piano economico-finanziario che, fatte salve le disposizioni di settore, contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell’affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, con la specificazione, nell’ipotesi di affidamento in house, dell’assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell’ammontare dell’indebitamento da aggiornare ogni triennio. Il piano economico-finanziario deve essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall’istituto di credito stesso e iscritte nell’albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell’articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, e successive modificazioni, o da una società di revisione ai sensi dell’articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966”.*

Non si esprimono osservazioni in merito al contenuto dei Prospetti 1 e 2 dell’Annesso 2.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche al punto 2 della Misura:

2. L'affidamento del servizio è effettuato con una delle modalità di affidamento previste dall'articolo 5, paragrafi da 1 a 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 ed è motivato sulla base della Relazione ex-art. 34, che costituisce parte integrante della documentazione della procedura di affidamento; la relazione è pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA ed è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza.

Misura 3 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio

Q 3.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle categorie di beni strumentali individuate.

Osservazioni

Si esprime condivisione con la scelta dell'Autorità di confermare nella sostanza la disciplina vigente contenuta nella Misura 1 della Delibera n. 49/2015.

Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali

Q 4.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di classificazione dei beni strumentali.

Q 4.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di consultazione dei soggetti portatori di interesse.

Osservazioni

Si esprime anche in questo caso condivisione con la scelta dell'Autorità di confermare nella sostanza la disciplina vigente contenuta nella Misura 2 della Delibera n. 49/2015.

Si apprezza che, alla luce delle nuove competenze attribuite all'Autorità, la procedura di consultazione dei portatori di interesse venga estesa anche alle procedure di affidamento diretto ed in house.

Si rappresenta l'opportunità di stabilire un tempo certo per l'avvio della suddetta consultazione e un tempo massimo per la conclusione della stessa al fine di prevenire possibili contestazioni circa la congruità dei tempi stabiliti dall'EA. Sarebbe anche opportuno individuare in maniera più precisa i "portatori di interesse" al fine di evitare possibili contestazioni da parte di soggetti eventualmente non coinvolti nella consultazione. Occorrerebbe comunque chiarire che la consultazione del GU, dei potenziali concorrenti e dei titolari dei beni strumentali costituisce un obbligo per l'EA.

Si sottolinea all'attenzione dell'Autorità che, alla luce delle varie consultazioni indette finora dagli enti affidanti in Italia, condotte ciascuna con modalità differenziate, potrebbe essere utile che l'Autorità adotti delle linee guida a cui gli enti affidanti debbano obbligatoriamente attenersi nella predisposizione e nella conduzione delle consultazioni.

Si ritiene utile integrare la Misura con la previsione di una verifica della disponibilità anche di soggetti terzi proprietari dei beni a mettere a disposizione i beni stessi.

Si evidenzia, infine, che la relazione ex art. 34 ha precise finalità individuate per legge. Con riferimento a tale relazione le norme in vigore non sembrerebbero attribuire specifiche competenze all'Autorità. Ciò considerato si è del parere che gli esiti della consultazione vadano più correttamente illustrati nella documentazione di gara o, in caso di affidamenti in house e diretti, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento. È questa una osservazione che verrà più volte ribadita nel corso del presente documento.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito le possibili modifiche alla Misura:

5. L'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare **prima** o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e da concludere **in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento entro i successivi 180 giorni**. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati **almeno obbligatoriamente** il GU e gli altri potenziali operatori concorrenti **nonché i titolari dei diritti di proprietà o uso dei beni strumentali**, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, eventuali altri enti territorialmente interessati.

6. Anche qualora il CdS vigente con il GU, o altro atto normativo pertinente, non preveda il trasferimento di beni, la predetta consultazione è finalizzata da parte dell'EA a verificare la disponibilità del GU **o di proprietari terzi** a porre a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità.

10. **Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA** descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione **in una apposita relazione allegata ai documenti di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.**

Misura 5 – Materiale rotabile

Q 5.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile.

Q 5.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di determinazione del termine congruo tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso.

Osservazioni

Pur comprendendo che in taluni casi, connessi all'entità e specificità del materiale rotabile richiesto in sede di gara, il materiale stesso possa in concreto non risultare duplicabile a costi socialmente sostenibili o, comunque, in tempi conciliabili con l'interesse dell'EA a concludere in tempi non eccessivamente lunghi la procedura di aggiudicazione dei servizi, occorre comunque evidenziare che, come diverse volte affermato dall'Autorità antitrust, il materiale rotabile, ed in particolare il materiale su gomma, è di norma sempre duplicabile a costi sostenibili. Si riterrebbe pertanto opportuno che l'Autorità subordini la possibilità per l'EA di

includere il materiale rotabile tra i beni indispensabili al ricorrere di condizioni specifiche e predeterminate.

Si osserva che la congruità del tempo intercorrente tra l'aggiudicazione del servizio e l'avvio della gestione dovrebbe essere commisurata rispetto alle differenti modalità del servizio, in considerazione delle rilevanti diversità dei tempi di approvvigionamento tra materiale ferroviario e materiale automobilistico (autobus in special modo). In ambito ferroviario, il tempo di 18 mesi per l'approvvigionamento del materiale rotabile potrebbe risultare troppo esiguo.

Si è del parere che occorra specificare che la disponibilità del GU a mettere a disposizione il materiale rotabile riguarda anche il materiale considerato essenziale per il servizio ma non soggetto ad obblighi o vincoli di messa in disponibilità.

Con riferimento al punto 5 della Misura, si ritiene opportuno non precludere la possibilità di prevedere titoli di disponibilità diversi dalla locazione qualora espressamente contemplati in previsioni normative o negli accordi negoziali tra EA e GU.

Per quanto riguarda la previsione di cui al punto 6, la relazione ex art. 34, come detto, ha precise finalità individuate per legge e le norme in vigore non sembrerebbero attribuire all'Autorità specifiche competenze a riguardo.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche.

Al punto 3, modificare la lettera d) come segue:

d) eventuale disponibilità del GU a trasferire all'IA, a titolo oneroso, il materiale rotabile impiegato nel servizio oggetto di affidamento e **non soggetto ad obblighi o vincoli di messa in disponibilità oppure** considerato di natura commerciale; in tal caso, d'intesa con il GU, l'EA include nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.

Di seguito, invece, le proposte di modifica relative ai punti 5 e 6 della Misura:

5. In virtù di una previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale, al GU può essere richiesto di assicurare la disponibilità del materiale rotabile a titolo di locazione **ovvero al diverso titolo espressamente stabilito**, fino all'entrata in esercizio del materiale dell'IA strumentale all'effettuazione del servizio.

6. **Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, I** L'EA specifica le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato **nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.**

Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico

Q 6.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni finanziati con risorse pubbliche e individuati come indispensabili.

Q 6.2 Si richiedono osservazioni in merito alle condizioni di subentro definite dalla Misura.

Osservazioni

Il punto 3 della Misura prevede opportunamente il caso in cui sia consentito al GU il mantenimento di beni finanziati con contributi pubblici. In modo non coerente, tuttavia, il punto 1 della Misura sembrerebbe sottendere un obbligo di trasferimento all'IA in tutti i casi dei beni finanziati con contributi pubblici. Il concetto di “trasferimento” dei beni strumentali, inoltre, sembrerebbe sottendere la cessione in proprietà dei beni, mentre le scelte dell'EA o vincoli sui beni in questione potrebbero comportare la messa in disponibilità attraverso locazione. Si ritengono necessarie quindi modifiche volte a garantire la coerenza della Misura.

I punti 1 e 2 della Misura, nel testo prospettato, presentano elementi non del tutto chiari, in particolare laddove disciplinano, senza che se ne rinvenga la motivazione, gli effetti del trasferimento all'IA dei beni acquisiti con finanziamento pubblico con riferimento al solo caso in cui lo stesso sia stato contabilizzato con il metodo cd. “indiretto” (senza considerare, quindi, il metodo diretto) e, viceversa, gli effetti del mantenimento in capo al GU dei beni acquisiti con finanziamento pubblico con riferimento alla sola ipotesi in cui lo stesso sia stato contabilizzato con il metodo cd. “diretto” (senza considerare, quindi, il metodo indiretto). Tali effetti – cioè trasferimento del finanziamento pubblico in capo all'IA o, a seconda dei casi, obbligo di restituzione del finanziamento da parte del GU – dovrebbero invece rimanere inalterati a prescindere dal metodo, diretto o indiretto di contabilizzazione adottato. Si è pertanto del parere che occorra adottare una formulazione alternativa dei punti in questione.

Con riferimento al punto 3 della Misura, si osserva che la previsione del mantenimento dei beni finanziati con contributi pubblici in capo al GU potrebbe essere prevista in atti differenti dal CdS. Il punto 3, peraltro, nella formulazione prospettata dall'Autorità, sembrerebbe comportare il trasferimento obbligatorio dal GU all'IA di tutti i beni contribuiti, anche se non essenziali né indispensabili. Il vincolo di destinazione sui beni connesso al finanziamento pubblico, tuttavia, in molti casi non è specificamente connesso al servizio oggetto di subentro, ma ai servizi di TPL di una intera Regione o di un territorio. Il GU potrebbe quindi avere interesse a mantenere il bene contribuito per utilizzarlo per servizi diversi da quelli oggetto di subentro qualora compatibile con il vincolo di destinazione. Si è inoltre dell'avviso che, limitatamente ai casi in cui il bene non sia essenziale o indispensabile per il servizio oggetto di subentro, occorra preservare il diritto del GU di trattenere il bene se la normativa relativa al contributo pubblico gli consente di far cadere il vincolo di destinazione restituendo il contributo stesso.

Quanto al punto 4 della Misura, si propongono modifiche coerenti con quanto già evidenziato circa la Relazione ex art. 34.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche:

1. I beni strumentali all'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal CdS; **salvo quanto previsto al successivo punto 3 essi sono trasferiti all'EA mettono tali beni a disposizione dell'IA che ha l'obbligo di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di acquisizione della proprietà e di manutenere.**
2. **Qualora il In caso di beni destinatari di contributo pubblico non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi di contributo non ammortizzate, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA.**

3. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente che consenta il Il mantenimento dei beni finanziati acquisiti con finanziamento pubblico in capo al GU, **in caso di mancato trasferimento all'IA**, è comunque ammesso quando si tratta di beni non essenziali né indispensabili ed il bene può ancora essere utilizzato dal GU senza violare il vincolo di destinazione del bene stesso. Il bene, purché non essenziale né indispensabile, può essere mantenuto in capo al GU anche quando la normativa relativa al contributo pubblico prevede la facoltà del GU di far cessare il vincolo di destinazione attraverso la restituzione del contributo: in tal caso, qualora il bene non sia posto nella disponibilità dell'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo **in eonto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni non ancora ammortizzate**.

4. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l' L'EA specifica le modalità di trasferimento messa a disposizione dei predetti beni e degli eventuali obblighi di rilevazione degli stessi, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA, nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.

Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili

Q 7.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni nella disponibilità dell'EA.

Q 7.2 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di accesso/messa a disposizione dei beni di proprietà del GU o di soggetti terzi.

Q 7.3 Si chiede se vi siano ulteriori possibili previsioni, rispetto a quelle già individuate, che si ritiene opportuno inserire per favorire le condizioni di partecipazione alla procedura di affidamento.

Osservazioni

Con riferimento a quanto previsto nel punto 2 della Misura, si osserva che l'IA dovrebbe essere sempre messa nelle condizioni di valutare gli obblighi di rilevare i beni preordinatamente alla formulazione dell'offerta in sede di gara o all'accettazione dell'affidamento diretto.

Si è, inoltre del parere che, in assenza di vincoli normativi, amministrativi o negoziali, il GU debba essere considerato al pari di qualsiasi altro soggetto terzo proprietario dei beni e, pertanto, gli vada comunque riconosciuta la scelta in ordine al titolo di messa a disposizione dei beni indispensabili.

Con riferimento a quanto previsto al punto 5 della Misura, si osserva che la previsione di una garanzia di subentro sembrerebbe sottintendere anche una garanzia di invarianza delle condizioni contrattuali pattuite tra terzo proprietario e GU, ciò che non potrebbe invece essere assicurato.

In assenza di vincoli sui beni di proprietà di impresa acquisiti in totale o prevalente autofinanziamento l'interesse pubblico alla messa in disponibilità del bene essenziale e indispensabile per l'effettuazione del servizio deve, a parere della scrivente, essere necessariamente contemplato con i diritti di proprietà e di libertà di impresa. In tali casi al proprietario dei beni, sia esso il GU o un terzo, va quindi riconosciuta libera scelta in ordine al titolo di messa a disposizione dei beni (cessione della proprietà o locazione), nonché il diritto

ad ottenere il medesimo prezzo che comprovi di poter ottenere da una diversa utilizzazione dei beni (cd. “prezzo di sostituzione”).

Quanto al punto 6 della Misura si ritengono necessarie modifiche coerenti con quanto già evidenziato circa la Relazione ex art. 34.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche:

2. L'EA mette a disposizione dell'IA, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di TPL qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. L'IA ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi ~~in base al titolo giuridico utilizzato e nel rispetto del CdS alle condizioni previste nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.~~

4. In caso di disponibilità, derivante da atto normativo, ~~o~~ previsione del CdS **o altro atto dell'EA**, o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali o indispensabili in proprietà del GU, detti beni sono messi a disposizione dell'IA che ha l'obbligo di manutenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà **coerentemente con i vincoli stabiliti su tali beni. Se non previsto altrimenti è riconosciuta al GU la scelta tra la cessione della proprietà o la locazione dei beni essenziali o indispensabili.**

5. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU, è ~~garantito il subentro garantita la messa in disponibilità~~ dell'IA per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta ~~della modalità di trasferimento all'IA, a titolo di~~ **tra cessione della proprietà o di locazione a prezzo di mercato ovvero al prezzo più alto che il terzo proprietario comprovi di poter ottenere da una diversa utilizzazione.**

6. ~~Nell'ambito della Relazione ex art. 34, l'~~ L'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni ~~nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.~~

Misura 8 – Azioni in capo all'EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali

Q 8.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle azioni individuate in capo all'EA per favorire l'acquisizione dei beni strumentali.

Q 8.2 Si chiede se vi siano ulteriori possibili azioni in capo all'EA, rispetto a quelle già individuate, che si ritiene opportuno inserire per favorire le condizioni di partecipazione alla procedura di affidamento.

Osservazioni

Con riferimento a quanto previsto nel punto 1 della Misura, si osserva che gli impegni dell'EA nei confronti dell'IA per favorire la disponibilità dei beni potrebbero essere assunti anche attraverso atti specifici e differenti dal CdS. Si evidenzia inoltre all'attenzione dell'Autorità che le eventuali misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario devono comunque garantire, in sede di gara, la parità di trattamento tra il GU ed i new comers, principio questo che andrebbe esplicitato.

Come si dirà oltre più diffusamente, si ritiene che la differenziazione proposta da codesta Autorità nell'applicazione dell'atto regolatorio a seconda che l'affidamento sia configurabile come appalto o come concessione possa essere attenuata anche in considerazione delle permanenti incertezze applicative nella distinzione tra le due fattispecie.

Per quanto concerne il punto 2 della Misura, si osserva che la previsione di messa a disposizione di impianti o aree attrezzate su cui realizzare gli interventi infrastrutturali necessari a dotarsi di beni strumentali immobili per la gestione del servizio non appare in concreto attuabile in considerazione dei tempi di realizzazione degli interventi infrastrutturali che dovrebbero essere realizzati. Si ritiene ad ogni modo che occorra specificare che tali interventi dovranno poter essere realizzati durante tutta la vigenza del CdS e che gli obblighi degli EA concernono l'adozione dei provvedimenti utili ma non la garanzia della messa in disponibilità degli impianti e delle aree. Si ritiene, infine, opportuno esplicitare nella Misura che i provvedimenti in questione devono comunque essere adottati dall'EA nei casi in cui la realizzazione di determinati interventi strutturali sia prevista nella procedura di gara o negli atti di approvazione degli affidamenti diretti.

Proposte di modifica

Di seguito le modifiche che si propongono in coerenza con le osservazioni esposte.

Relativamente al punto 1 si propongono modifiche limitate all'epigrafe ed alla lettera c), le seguenti:

1. Fatte salve le esigenze di finanza pubblica, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e del Regolamento (CE) 1370/2007, art. 5 bis, comma 2, e in relazione alle caratteristiche della procedura di affidamento, l'EA adotta una o più delle seguenti azioni, assumendo ove opportuno specifici impegni **nel CdS nei confronti dell'IA**:

c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario, nel rispetto della natura del CdS (**appalto o concessione**) e della relativa allocazione dei rischi **e, in caso di gara, compatibili con il principio di non discriminazione tra i partecipanti**;

Di seguito invece la riformulazione proposta relativamente al punto 2:

2. Nei casi in cui sia **previsto nella procedura di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento, nonché quando sia comunque possibile realizzare nel corso del periodo di vigenza del CdS** interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali ai servizi oggetto di affidamento e che presentino costi sostenibili, l'EA **mette adotta i provvedimenti utili per mettere** a disposizione **dell'IA** appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.

Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro

Q 9.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per il materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma.

Q 9.2 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per il materiale rotabile ferroviario.

Q 9.3 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle condizioni di subentro definite per i sistemi tecnologici.

Osservazioni

Si esprime condivisione per la scelta di codesta Autorità di confermare nella sostanza quanto attualmente previsto dalla Misura 5 della Delibera ART n. 49/2015.

Si suggerisce di esplicitare nella Misura una durata convenzionale della vita utile delle diverse tipologie di materiale rotabile in coerenza con le durate di vita economico-tecnica definite nell'Allegato 1 del D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard per i servizi di TPL (15 anni per gli autobus).

Infine, relativamente al punto 10, si propongono di seguito modifiche coerenti con quanto già evidenziato circa la Relazione ex art. 34.

Proposte di modifica

10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l' EA specifica il valore di subentro di ciascun bene indispensabile individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS, nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.

Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

Q 10.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modalità di definizione dei criteri per la determinazione dei canoni di locazione.

Osservazioni

Si esprime condivisione rispetto alla scelta dell'Autorità di confermare il criterio del valore di mercato per la quantificazione del canone e di mantenere nella sostanza la disciplina attualmente prevista dalla Misura n. 6 della Delibera ART n. 49/2015.

Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario

Non si esprimono osservazioni sulla Misura.

Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada

Q 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.

Q 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).

Osservazioni

In primo luogo si ha l'obbligo di evidenziare all'attenzione di codesta Autorità che l'adozione di una contabilità separata per ciascun CdS nei termini e con la disaggregazione proposta in base agli schemi di cui all'Annesso 3, è estremamente onerosa in particolare per le PMI e per i soggetti aggregati (consorzi, società consortili, RTI) a tutela dei quali si ritiene necessario che l'ART predisponga schemi di contabilità regolatoria specifici e semplificati.

Si ritiene inoltre opportuno adottare contabilità regolatoria semplificata anche per i CdS di modesta entità. A riguardo si ritiene appropriato considerare le soglie di valore economico già individuate dal legislatore comunitario con riferimento all'affidamento diretto di contratti di modesta entità (art. 5, par. 4, del Reg. 1370/2007).

Si rappresenta che, nei casi di affidamento di un CdS plurimodale, la motivazione della scelta dell'EA dovrebbe essere sorretta da una valutazione economica circa la presenza di economie di scopo o vantaggi connessi all'unitarietà della rete. Non sembrerebbe pertanto sempre utile, considerate anche le rilevanti difficoltà tecnico-operative, la distinzione nella contabilità regolatoria relativa a ciascun CdS delle componenti economiche e patrimoniali attribuite a ciascuna modalità, attribuzione che non potrebbe comunque seguire criteri uniformi e finirebbe per essere non omogenea. In quest'ottica si raccomanda a codesta Autorità di lasciare all'EA la facoltà di prevedere nei CdS l'obbligatorietà o meno di una articolazione per modalità di trasporto della contabilità regolatoria da tenere. Come già evidenziato, si è del parere che l'applicazione degli schemi di contabilità regolatoria debba necessariamente riguardare i soli CdS sottoscritti in data successiva a quella di entrata in vigore dell'atto regolatorio.

Si segnala che, coerentemente con i principi di separazione degli schemi di contabilità regolatoria prospettati da codesta Autorità al punto 2 della Misura, le componenti economiche e patrimoniali potrebbero essere riferibili anche a servizi e attività non oggetto di alcun CdS (ad esempio le attività commerciali non accessorie), ciò che rende opportuna una modifica in tal senso della previsione.

Si evidenzia poi come non risulti del tutto chiara la distinzione tra le componenti economiche e patrimoniali considerate al punto 7 della misura rispetto a quelle considerate al precedente punto 6, non soccorrendo peraltro a riguardo la relazione illustrativa. Si richiama l'attenzione dell'Autorità, quindi, sull'opportunità di fornire ulteriori indicazioni a riguardo, anche a titolo esemplificativo, al fine di evitare dubbi ed errori applicativi.

Si raccomanda all'Autorità l'adozione esplicita nella Misura di un principio di tutela e riservatezza dei dati acquisiti.

Si richiede di estendere la possibilità di certificazione anche al collegio sindacale con compiti di revisione e ai revisori contabili, anche con il fine di consentire che la certificazione venga effettuata dal soggetto già incaricato del controllo contabile dell'impresa di TPL. Per le imprese non soggette a certificazione dei conti (Srl senza obbligo di collegio sindacale, società di persone) si potrebbe inoltre valutare la facoltà di certificazione da parte del legale rappresentante.

Con riferimento all'Annesso 3 non risultano chiare/appropriate alcune voci di richiesta dati che si raccomanda a codesta Autorità di rivalutare secondo quanto evidenziato in calce al presente documento.

Proposte di modifica

Di seguito le modifiche che si propongono in coerenza con le osservazioni esposte:

1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, **differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, semplificati per:**

- a) le PMI con fatturato complessivo annuo non superiore a 50 milioni di euro;
- b) gli operatori economici aggregati in forma di consorzi, società consortili e raggruppamenti temporanei di imprese;
- c) valore complessivo annuo del CdS inferiore a un milione di euro, ovvero a due milioni di euro in caso l'IA sia una PMI che ha in esercizio complessivamente non più di 23 veicoli stradali.

e L'IA alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.

2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS **e nonché, ove previsto dall'EA** ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono **forniti tenuti** in maniera separata da:

- a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
- b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
- c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.

3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;
- b) riferibili **a più solo in parte ad uno specifico CdS**, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.

9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i *format* resi disponibili sul sito *web* istituzionale dell'Autorità **che adotta le opportune modalità di garanzia per la tutela e riservatezza dei dati**; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta **dal collegio sindacale qualora svolga le attività di revisione contabile, da un revisore contabile o 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.

Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti

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

Osservazioni

Si richiama innanzitutto l'attenzione dell'Autorità sulla definizione di rischio operativo di cui all'articolo 3, comma 1, lettera zz), del D.Lgs. n. 50/2016, ai cui sensi si considera sussistente il rischio operativo nel caso in cui, *“in condizioni operative normali, non sia garantito il*

recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei servizi. La parte del rischio trasferita al gestore deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita non sia puramente nominale o trascurabile”. In questo senso, anche in caso di affidamenti di tipo gross-cost permane pertanto un possibile rischio operativo cd. “*sul lato dell’offerta*” in capo al gestore tale da fare qualificare l’affidamento come concessione, come peraltro bene evidenziato da codesta Autorità nella relazione illustrativa. Alla luce delle permanenti criticità nella distinzione tra contratti di appalto e contratti di concessione, e considerato che nel settore del TPL anche nei casi di remunerazione di tipo gross-cost il corrispettivo di servizio non garantisce la piena compensazione degli investimenti effettuati e/o dei costi sostenuti, si è del parere che la chiara definizione ed allocazione dei rischi debba essere in ogni caso effettuata dell’EA nell’ambito del PEF simulato, senza distinzione tra concessione e appalto e sia per i contratti di tipo net-cost che per quelli di tipo gross-cost. L’allocazione del rischio sul lato della domanda sarà poi differente a seconda della spettanza dei ricavi da traffico (IA per i contratti net-cost ed EA per quelli gross-cost).

Con specifico riferimento alla matrice dei rischi riportata nell’Annesso 4, si evidenzia la problematicità della previsione secondo cui il rischio connesso alla “*variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili*” è di norma allocato in capo all’IA. Al netto delle variazioni connesse alle normali fluttuazioni del mercato, andrebbero a parere della scrivente previste delle soglie oltre le quali la variazione determina comunque una revisione del PEF che garantisca la sostenibilità e l’equilibrio economico-finanziario della gestione. Ciò vale in particolare per il carburante, il cui costo può essere soggetto a rilevantissime oscillazioni che, oltre normali fluttuazioni, dovrebbero essere neutralizzate attraverso proporzionali variazioni del corrispettivo o misure di mitigazione equivalenti.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si raccomanda una modifica dell’Annesso 4 nel senso indicato e si propongono di seguito le possibili modifiche al punto 2 della Misura:

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) sulla base del modello di matrice di cui all’Annesso 4 distinto in funzione della entità del rischio allocato in capo all’IA~~ e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.

Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara

Q 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.

Osservazioni

Si richiama l’attenzione dell’Autorità sulle diverse previsioni normative in corso di vigenza in base alle quali il costo standard è elemento obbligatorio di riferimento per il calcolo delle compensazioni da riconoscere agli operatori e dei corrispettivi da porre a base di gara: l’articolo 17 del D.Lgs. n. 422/1997; l’articolo 27, comma 8-bis, del D.L. n. 50/2017; l’articolo 1, comma 5, del DM n. 157/2018 di determinazione del costo standard dei servizi di TPL. Si è pertanto del parere che i criteri di redazione del PEF simulato da parte degli enti affidanti debbano essere necessariamente coordinati con la metodologia di determinazione del costo standard, in coerenza con la normativa richiamata. Si sottolinea poi che la nozione di costo operativo

efficiente, proposta da codesta Autorità come elemento di riferimento del PEF simulato, non viene però definita nello schema di regolazione sottoposto a consultazione, non consentendo osservazioni nel merito.

Si evidenzia la necessità di precisare che il PEF simulato deve essere predisposto dall'EA con riferimento ad ogni singolo lotto di gara al fine di garantire l'equilibrio economico della gestione di ciascun lotto in caso di aggiudicazione per lotti singoli a più operatori.

Al punto 3 della Misura si propongono modifiche coerenti con quanto già evidenziato circa la Relazione ex art. 34.

Con riferimento al punto 4, si osserva che, peer le ragioni esplicitate, non appare opportuna una differenziazione applicativa della Misura in commento distinguendo tra appalti e concessioni. In particolare, si è del parere che l'adozione del PEF simulato debba costituire un obbligo non derogabile per l'EA, anche nei casi di appalto, in quanto strumento di chiara definizione ed allocazione dei rischi e di necessaria valutazione previsionale degli aspetti economico-finanziari della gestione lungo il periodo di vigenza del CdS.

Proposte di modifica

Di seguito le modifiche che si propongono in coerenza con le osservazioni esposte:

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del Regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA predispone un PEF simulato **per singolo lotto di gara**, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.
2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo **operativo-efficiente standard dei servizi di TPL come determinato dal D.M. 28 marzo 2018, n. 157 e s.m.i.**, 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.
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 nella documentazione di gara.
4. Il PEF simulato è adottato per l'affidamento **dei servizi con ogni tipo di procedura di gara o confronto competitivo dei servizi sia per gli affidamenti in appalto che per gli affidamenti in concessione. Al fine di perseguire l'efficienza della gestione, l'EA può prevedere l'adozione del PEF simulato anche in caso di procedure di affidamento dei servizi in appalto.**

Misura 15 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o *in house*

Q 15.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di redazione del PEF simulato da parte dell'EA in caso di affidamento diretto/in house e per gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.

Osservazioni

Si condivide pienamente l'obbligo per l'EA di predisporre il PEF simulato nei casi di affidamento in house e di affidamento diretto dei servizi ferroviari. Per le particolari caratteristiche di entità e di urgenza degli affidamenti diretti dei contratti di modesta entità ex art. 5, par. 4, del Regolamento (CE) 1370/2007, e degli affidamenti diretti connessi a motivi di

emergenza ex art. 5, par. 5, del Regolamento stesso, si ritiene in questo caso non appropriato o eccessivo l'obbligo di redazione del PEF simulato, fermo restante ovviamente la facoltà dell'EA di predisporlo in ogni caso.

Come già avuto modo di evidenziare, a norma dell'art. 17 del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i., il principio del costo standard deve essere osservato dall'EA anche ai fini della determinazione delle compensazioni economiche da riconoscere alle aziende esercenti i servizi per gli obblighi di servizio assolti. Si raccomanda quindi un richiamo a riguardo nella Misura.

Si propone infine all'Autorità di prevedere una forma di pubblicità del PEF simulato contestuale al provvedimento di approvazione dell'affidamento diretto o in house con l'obiettivo di consentire un controllo del rispetto del PEF da parte degli utenti e dei controinteressati.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche:

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'Allegato del Regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA, **nei casi di affidamento in house o di affidamento diretto dei servizi ferroviari ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 2, 3-bis, 3-ter, 4-bis, 4-ter e 6 del regolamento (CE) 1370/2007**, predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, **assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo standard dei servizi di TPL come determinato dal D.M. 28 marzo 2018, n. 157 e s.m.i.**, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.
3. Il PEF simulato predisposto dall'EA è **reso pubblico con l'adozione del provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento ed è allegato al CdS e-ne di cui** costituisce parte integrante e sostanziale.

Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza

Q 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.

Osservazioni

Si richiama innanzitutto l'attenzione dell'Autorità sul fatto che il conseguimento di obiettivi di efficacia- redditività e di qualità dipende in larga parte da una buona programmazione dei servizi e dal suo adeguamento nel tempo rispetto alle esigenze della domanda, dal mantenimento di un'offerta con adeguati livelli di capillarità di rete e di frequenza, e da idonee politiche tariffare, sia sotto il profilo della flessibilità che sotto quello dell'adeguamento secondo il metodo del price-cap. Si tratta di aspetti di stretta competenza dell'EA che devono essere tenuti in adeguata considerazione nella valutazione del grado di conseguimento degli obiettivi posti all'IA.

Si è del parere che, al fine di neutralizzare differenze di costo connesse alla diversa capacità delle vetture anche di una stessa modalità (es. bus 12 mt vs. bus 7,5 mt.), sia opportuno che l'efficienza venga anche valutata con riferimento ai costi operativi per posto-Km di servizio.

Per le ragioni già espresse si è del parere che la predisposizione di un PEF simulato non debba essere prevista come obbligatoria per gli affidamenti diretti dei CdS di modesta entità e per motivi di emergenza di cui, rispettivamente, ai paragrafi 4 e 5 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007.

Proposte di modifica

Di seguito le modifiche raccomandate in coerenza con le osservazioni su esposte.

Al punto 1 della Misura, modificare la lett. b) come segue:

b) efficienza, con riferimento ai costi operativi per vettura-km e **per posto-Km** del servizio, in termini di riduzione dei costi unitari e 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;

Si propone poi la seguente modifica del punto 2 e l'inserimento di un ulteriore punto 4:

2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti **dei servizi ferroviari e per gli affidamenti in house** i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.

4. Il grado di conseguimento degli obiettivi da parte dell'IA deve essere valutato tenuto conto degli impegni assunti dall'EA in termini di programmazione dei servizi, adeguamento del programma di servizio alla evoluzione della domanda, adeguamenti tariffari.

Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole

Q 17.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla determinazione del margine di utile ragionevole.

Osservazioni

Sembra opportuno sottolineare che la normativa europea e, in particolare l'allegato del Regolamento (CE) 1370/2007, prevede il riconoscimento all'operatore incaricato dei servizi di un margine di utile ragionevole sia in caso di appalto che in caso di concessione, senza alcuna differenziazione. Nonostante il rischio d'impresa in caso di contratto di appalto sia “per definizione” ridotto rispetto ad un contratto di concessione, permangono comunque una serie di rischi in capo all'impresa e che non giustificano l'adozione di un WACC inferiore anche in considerazione che il WACC è moltiplicato per il capitale investito risultante dallo Stato patrimoniale regolatorio che non ha alcuna attinenza con l'assunzione del rischio commerciale.

L'individuazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) nel WACC nominale pre-tasse è pienamente condivisibile in quanto coerente con la metodologia definita nell'allegato 2 del D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard. Si osserva, tuttavia, che nella relazione illustrativa della Misura è presente un richiamo alla formula di Fischer per la conversione del WACC nominale in WACC reale la cui finalità nell'ambito dell'atto di regolazione sottoposto a consultazione non risulta chiara.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propone la soppressione dell'ultimo periodo del punto 1 della Misura:

1. 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 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.**

Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento

Q 18.1 Si richiedono osservazioni sui campi informativi individuati in Annesso 6.

Q 18.2. Si chiede di fornire suggerimenti su ulteriori dati o informazioni da considerare nell'Annesso 6.

Osservazioni

Si rileva che le informazioni da mettere a disposizione dei concorrenti devono essere garantite nei casi in cui siano essenziali e necessarie a consentire la partecipazione alla gara e la contendibilità della stessa. Rilevanti ai fini indicati le informazioni relative alla pianificazione della mobilità, alle caratteristiche socio-demografiche del bacino di traffico, alle infrastrutture, informazioni, tuttavia, non sempre tutte in possesso dell'ente affidante.

Si osserva, tuttavia, che alcune delle informazioni previste nell'Annesso 6 presuppongono la messa a disposizione da parte del gestore uscente di informazioni commercialmente ed industrialmente sensibili in molti casi non soggette ad obblighi di rendicontazione previsti nei contratti e, in alcuni casi, non disponibili con il livello di disaggregazione prospettato.

A parere della scrivente lo schema di atto regolatorio prevede un livello di dettaglio particolarmente elevato per quel che riguarda gli oneri informativi posti a carico dei gestori uscenti, tema quest'ultimo più volte sollevato in relazione alla necessità di assicurare la protezione e la riservatezza dei dati commercialmente sensibili. Oltre tutto, se analizzato in un contesto europeo, emergono rilevanti differenze tra il livello (elevato) di informazioni fornite ai concorrenti in Italia e quello (più basico) caratterizzante gli altri Paesi europei.

Con specifico riferimento all'Annesso 6, si ritiene che i campi informativi scendano in un grado di dettaglio eccessivo. Se, da un lato, come detto, occorre assicurare a tutti i potenziali concorrenti le informazioni necessarie a formulare una offerta basata su elementi conoscitivi adeguati, dall'altro lato occorre considerare che la diffusione di informazioni gestionali di dettaglio potrebbe determinare un svantaggio competitivo per il GU, inficiando in senso opposto il corretto processo concorrenziale.

Di seguito si forniscono puntuali osservazioni in merito alle informazioni previste nell'Annesso 6.

Con riferimento alla descrizione della voce “*Informazioni sul personale*” della Tabella 1 (informazioni da fornire con l'avviso di pre-informazione), occorre specificare che gli accordi cui si fa riferimento sono gli “Accordi sottoscritti dall'EA con le parti sociali (se disponibili)”

Con riferimento alla Tabella 3 (informazioni da fornire nel disciplinare di gara e data room):

- “*Servizi di trasporto programmati*” – in molti casi non è possibile fornire informazioni di dettaglio sulla velocità commerciale per ciascuna linea. Si propone, in via generale, di limitare l'informazione alla velocità commerciale media per lotto di gara o ambito complessivo dei servizi oggetto di affidamento. Tale informazione sulla velocità media

deve essere opportunamente distinta per tipologia di servizio in caso di affidamento plurimodale;

- *“Performance qualitativa per linea o gruppi di linee e indici della qualità erogata dei servizi”* – estremamente complessa, eccessivamente discrezionale e, si ritiene, superflua la procedura volta a fornire indicatori di ritardi e disfunzioni attribuibili alla qualità del materiale rotabile messo in disponibilità e delle infrastrutture relativi agli ultimi 3 anni. Si propone di eliminare tale informazione;
- *“Domanda di trasporto”* e *“Ricavi”* – le informazioni sulla domanda effettiva, nella maggior parte dei casi, non sono disponibili con il livello di disaggregazione indicato; le informazioni sui ricavi e sui passeggeri trasportati, con tale livello di articolazione e dettaglio, costituiscono dati commerciali sensibili per il gestore uscente. Le informazioni aggregate sui ricavi da traffico e sui passeggeri trasportati sono, peraltro, disponibili nei bilanci di esercizio. Si propone, quindi, di prevedere informazioni maggiormente aggregate;
- *“informazioni sui beni immobili”* – si ritiene che le informazioni sui beni immobili possano essere fornite con il dettaglio previsto solo una volta che l'EA ne abbia acquistato la disponibilità, ovvero in caso di cessione o locazione degli stessi da parte del gestore uscente e di altro soggetto terzo titolare dei beni;
- *“Personale da trasferire”* - Le informazioni richieste, con riferimento al TPL automobilistico, appaiono eccessivamente dettagliate. Si raccomanda di limitarle alle sole informazioni utili a calcolare un piano di potenziale turn over e quindi alle seguenti voci: n. matricola; anzianità contributiva; livello di inquadramento o parametro. Per quanto riguarda il trattamento economico complessivo si conviene sulla opportunità di fornire una informazione riepilogativa di tutto il costo del personale da trasferire, suddiviso per categorie standard di attività (es. personale di guida, personale di movimento, personale di deposito, personale di manutenzione, personale commerciale e amministrativo).

Proposte di modifica

Di seguito le modifiche alla Misura raccomandate in coerenza con le osservazioni su esposte.

Sostituire la rubrica come segue: **Misura 18 (Informazioni ~~minime~~ da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento)**

Sostituire i punti 1 e 2 della Misura come segue:

1. L'EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all'Annesso 6, costituenti il set informativo, **minimo, le quali sono selezionate dall'EA in base all'effettiva necessità informativa e tenendo conto dei dati industrialmente e commercialmente sensibili.**

Misura 19 – Requisiti di partecipazione

Q 19.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai requisiti di partecipazione.

Osservazioni

Nell'esprimere piena condivisione in merito ai principi di attinenza, proporzionalità e non discriminazione giustamente ribaditi dall'Autorità, si evidenzia come la previsione tra i requisiti di partecipazione di una pregressa esperienza nella gestione di servizi di trasporto pubblico locale possa dare all'EA maggiore garanzia dell'interesse pubblico che intende soddisfare

attraverso i servizi posti a gara e possa quindi rispondere all'interesse dell'EA ad interfacciarsi con soggetti dotati di una adeguata e comprovata esperienza nel settore. Peraltro la previsione di tale requisito non sarebbe limitativa della possibilità di partecipazione alle gare da parte di nuovi operatori dal momento che la disciplina in materia prevede strumenti, quali l'avvalimento, atti a superare l'ostacolo.

Si riterrebbero inoltre opportune alcune correzioni formali per maggiore chiarezza della Misura e in coerenza con quanto già motivato circa la relazione ex art. 34.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito possibili modifiche alla lett. a) del punto 4 ed al punto 6 della Misura:

4. L'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di:

a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati, **ferma restando la possibilità di prevedere requisiti di previo conseguimento di determinate soglie di fatturato nel settore del trasporto collettivo di persone proporzionali all'oggetto della gara**;

6. **Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'** L'EA specifica nella documentazione allegata al bando di gara le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo **rispetto a quelli normativamente prescritti**, dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali PG.

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

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

Osservazioni

Si esprime condivisione sui contenuti della Misura suggerendo le seguenti modifiche formali al punto 2 con finalità di maggiore chiarezza.

Proposte di modifica

2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:

a) garantire **che l'ambito la netta separazione tra la fase di valutazione dell'offerta tecnica e quella di valutazione dell'offerta economica** di ciascun PG e **che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica** non sia **in nessun caso** condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;

b) assicurare la pertinenza dei criteri **di aggiudicazione** con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile **utilizzato che i PG si impegnano ad utilizzare**.

Misura 21 – Trasferimento del personale

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

Osservazioni

Si deve rilevare uno scostamento di quanto proposto nella Misura rispetto alla norma di legge di cui all'art. 48, comma 7, lett. e), del D.L. n. 50/2017 e s.m.i., con il rischio connesso di alimentare un rilevante contenzioso. La disciplina della clausola sociale che codesta Autorità propone nella Misura sembra infatti introdurre un grado di flessibilità non contemplato nella predetta norma che, nel demandare all'Autorità la regolazione specifica in materia, prestabilisce tuttavia la *“previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001”*.

Rispetto alla suddetta norma l'Autorità propone comprensibilmente di calibrare le clausole sociali previste negli atti di gara con l'obiettivo di favorire la contendibilità della gara stessa e di contenere gli oneri del servizio per la collettività. In quest'ottica il livello di tutela del personale dovrebbe per l'Autorità essere garantito in misura coerente con una efficiente gestione del servizio posto a gara, in termini di numero e qualifiche degli addetti che devono essere presi in carico, consentendo anche il superamento della contrattazione aziendale. A riguardo, tuttavia, si evidenzia la necessità di considerare che il GU, a differenza degli altri PG, opererebbe comunque in regime di continuità con riferimento alla contrattazione di secondo livello. Tale possibile differenza di posizione dovrebbe quindi essere neutralizzata in sede di valutazione delle offerte tramite meccanismi che consentano di depurare dalla valutazione i maggiori costi del personale che, eventualmente, il GU dovrebbe sostenere rispetto agli altri offerenti.

Ad ogni modo si rappresenta che una disciplina articolata della cd. “clausola” sociale” costituisce da molti anni aspetto specifico esplicitato nel CCNL autoferrotranvieri.

Infine, con riferimento al punto 4, lett. b) della Misura si osserva l'erroneità della previsione in base alla quale è posta a carico dell'IA la garanzia per i lavoratori interessati sul TFR maturato presso il GU, atteso che la normativa vigente di cui all'art. 48, comma 7, lett. e), del D.L. n. 50/2017 e s.m.i. prevede l'obbligo, e la conseguente responsabilità, del GU di versare all'INPS il TFR relativo ai dipendenti che transitano al soggetto subentrante. Con specifico riferimento a questo aspetto si propone di seguito una modifica della Misura.

Proposte di modifica

Modificare il punto 4, lett. b), come segue:

b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche ed economiche risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal GU, comprese le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, e la certezza della disciplina applicabile ~~e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato~~. Resta fermo che, ai sensi dell'articolo 48, comma 7, lett. e), del D.L. n. 50/2017 e s.m.i., il trattamento di fine

rapporto relativo ai dipendenti del GU che transitano alle dipendenze dell'IA è versato dal GU all'INPS.

Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione

Q 22.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al Piano economico-finanziario dei concorrenti e per lo specifico schema 5 dell'Annesso 5.

Osservazioni

Si richiama l'attenzione dell'Autorità sull'opportunità di ribadire espressamente che la massima riservatezza dei PEF di gara redatti dai PG deve essere garantita nelle forme di legge sotto la responsabilità dell'EA.

Andrebbe poi specificato, a parere della scrivente, che la disciplina del PEF di gara deve essere comunque dettagliata dall'EA nella documentazione di gara.

Si ritiene che, allo scopo di favorire la massima concorrenza, l'affidamento plurimodale dovrebbe essere sempre giustificato dalla presenza di economie di scopo adeguatamente descritte dall'EA nel PEF simulato. La presentazione di schemi separati di PEF di gara relativi ad un medesimo CdS oggetto di affidamento non consentirebbe di rappresentare adeguatamente le stime e le modalità di calcolo dei valori posti alla base dell'offerta e connesse specificamente alla plurimodalità del servizio offerto ed alle relative economie di scopo. Si ritiene quindi utile non prevedere come obbligatoria una redazione separata dei PEF di gara per modalità, fatta comunque salva la facoltà dell'EA di prevedere diversamente nella *lex specialis* di gara.

Si ritiene anche utile che vengano esplicitate le specifiche finalità dell'aggiornamento/revisione del PEF in corso di vigenza del CdS.

Con riferimento a quanto previsto dal punto 4 della Misura, si osserva che la relazione illustrativa del PEF di gara potrebbe anche prescindere da una descrizione di dati di input per focalizzarsi sulle stime di ricavi e costi poste alla base dell'offerta presentata.

Relativamente a quanto previsto al punto 6 della Misura, infine, si evidenza che, in assenza di una specifica norma di legge che preveda l'obbligo di asseverazione dei PEF di gara per affidamenti superiori ad un determinato valore economico, è opportuno che tale obbligo non venga introdotto dall'Autorità ma sia lasciato ad una eventuale previsione da parte dell'EA in considerazione delle caratteristiche specifiche della procedura.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito le possibili modifiche della Misura:

1. L'EA disciplina **nella documentazione di gara** la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-5 dell'Annesso 5.
2. Ogni PG redige il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale **si impegna a garantirne ne garantisce nelle forme di legge** la massima riservatezza.

4. Il PEF di gara è corredata da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione ~~dei dati di input di domanda e offerta~~, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.

Si propongono inoltre la soppressione del punto 5 della Misura e le seguenti modifiche dei punti successivi:

~~6. 5. In caso di procedure che prevedano la realizzazione di beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti superiori a 10 milioni di euro è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è~~ È facoltà dell'EA far valutare il PEF di gara da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

~~7. 6. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario in corso di vigenza del CdS di cui alla Misura 26 tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.~~

Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte

Q 23.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al termine per la presentazione delle offerte.

Osservazioni

Si esprime condivisione sulla scelta dell'Autorità di confermare nella sostanza la disciplina attualmente prevista nella Misura 16 della Delibera n. 49/2015.

Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice

Q 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.

Osservazioni

Si ritiene che la prassi recentemente seguita in diversi territori di attribuire le procedure di affidamento ad Agenzie strumentali degli Enti competenti, costituite e partecipate significativamente dagli stessi Enti, non sia idonea a garantire l'effettiva terzietà delle Agenzie nelle ricorrenti ipotesi in cui alla gara per l'aggiudicazione dei servizi partecipino imprese partecipate o controllate dal medesimo Ente competente.

Si raccomanda pertanto all'Autorità di individuare e disciplinare dettagliatamente le modalità atte a garantire l'effettiva terzietà della stazione appaltante ai fini di una corretta e concreta attuazione del principio di effettiva separazione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione recentemente ribadito dall'art. 27, comma 12-quater, del D.L. 50/2017 e s.m.i., norma che ha finalmente introdotto l'obbligo in capo all'EA di avvalersi di una stazione appaltante terza per lo svolgimento della gara finalizzata alla aggiudicazione dei servizi di TPL qualora

“il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall’ente affidante”.

Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio

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

Osservazioni

Si osserva che il sistema di monitoraggio del servizio richiesto dall’EA dovrebbe già essere delineato e specificato per quanto possibile nello schema di CdS allegato alla documentazione di gara o, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell’ambito dei provvedimenti di approvazione dell’atto di affidamento. La predisposizione del sistema di monitoraggio, infatti, implica specifiche soluzioni di tipo organizzativo e relativi costi significativi che i PG devono poter valutare preordinatamente alla formulazione dell’offerta tecnica e di quella economica. In coerenza con quanto già delineato nello schema, il CdS dovrebbe, quindi, disciplinare nello specifico gli obblighi di EA ed IA nell’ambito di una equilibrata negoziazione tra le parti.

Si osserva inoltre che le modalità di coinvolgimento degli utenti nelle verifiche periodiche sui servizi possono prevedere impegni ed obblighi non solo dell’IA, ma anche dell’EA, ciò che la Misura nella formulazione proposta non sembrerebbe invece considerare.

Si è, infine, del parere che l’individuazione e la disciplina relativa ai dati commercialmente sensibili debba anch’essa essere definita nel CdS e rimessa ad una equilibrata negoziazione tra le parti.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si propongono di seguito le possibili modifiche alla Misura:

1. L’EA definisce **nello schema di CdS allegato alla documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell’ambito dei provvedimenti di approvazione dell’atto di affidamento**, un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando **nel CdS per quanto possibile** responsabilità, modalità, strumenti e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati, informazioni e documenti utili.

2. **A tale fine, l’EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni Coerentemente con quanto definito nello schema definito dall’EA ai sensi del precedente punto 1, il CdS disciplina i rispettivi obblighi tra EA ed IA con riferimento a:**

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 dell’EA;

c) **gli eventuali obblighi dell’IA relativi alle modalità di** effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di *Customer Satisfaction*), **garantendo il e di** 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.

3. Dati, informazioni e documenti ~~di cui ai punti precedenti che l'IA deve rendere disponibili all'EA, ove non diversamente previsto nel CdS~~, sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile.

4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA ~~e che, fatta salva la riservatezza dei dati commercialmente sensibili, al fine di garantire~~ ne garantisce la massima trasparenza ~~nella gestione contrattuale, sono pubblicati~~ pubblicandoli sul sito *web* istituzionale ~~dello stesso~~, con particolare riferimento a:

- a) i CdS in vigore;
- b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;
- c) i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
- d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS ~~e non qualificati dalle parti come commercialmente sensibili.~~

~~Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta la ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale.~~

Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

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

Osservazioni

Si è del parere che, in coerenza con i vincoli prestabiliti nello schema di CdS allegato alla documentazione di gara o ai provvedimenti di approvazione di affidamenti in house o diretti, la disciplina delle modalità di verifica e, eventualmente, di ripristino dell'equilibrio economico finanziario debba essere stabilita nel CdS sulla base di una equilibrata negoziazione tra EA ed IA, tanto per gli affidamenti in appalto che per quelli in concessione.

Nella relazione illustrativa sulla Misura codesta Autorità opportunamente richiama quanto previsto dall'art. 165, comma 6, del D.Lgs. n. 50/2016 relativamente alla rideterminazione delle condizioni di equilibrio in caso di alterazioni dello stesso per fattori esogeni. Si raccomanda all'Autorità di introdurre anche nell'atto di regolazione una specifica previsione a riguardo.

Con riferimento ai servizi di TPL su strada, si richiama l'attenzione dell'Autorità sull'opportunità di prevedere periodi regolatori più brevi (ipotesi tre anni) in considerazione della durata media dei CdS tra i 5 e i 9 anni.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni su esposte si raccomandano le seguenti modifiche della Misura:

1. ~~L'EA disciplina all'interno del CdS~~ disciplina le modalità di verifica ~~degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo~~ dell'equilibrio economico-finanziario sulla base del PEF di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, del PEF simulato, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori di durata massima pari a 5 anni.

2. Il CdS disciplina le modalità di rideterminazione delle condizioni di equilibrio economico-finanziario nei casi in cui lo stesso risulti alterato da fattori esogeni o comunque da eventi non riconducibili all'IA. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi assunti dall'IA e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al CdS.

2.3. L'EA definisce nel CdS disciplina 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, e tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16.

3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo dell'appalto.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe

Q 27.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito criteri di aggiornamento delle tariffe.

Osservazioni

Si esprime condivisione sui contenuti della Misura in merito ai criteri di aggiornamento delle tariffe. Si evidenzia tuttavia che la revisione tariffaria andrebbe effettuata su base annuale e non per ciascun periodo regolatorio che potrebbe essere anche di cinque anni. Definire un tempo eccessivamente lungo potrebbe determinare infatti un valore massimo di incremento elevato in un solo anno, con eventuali effetti controproducenti sulla domanda di trasporto.

Si deve rilevare, tuttavia, la mancata conferma nella Misura, rispetto a quanto stabilito dalla Delibera n. 49/2015, di criteri di aggiornamento dei corrispettivi secondo un meccanismo di subsidy-cap. Sul punto la relazione illustrativa non fa alcun cenno alle possibili motivazioni. Si ritiene invece assolutamente prioritario reintrodurre accanto al price-cap un meccanismo di subsidy-cap costruito in modo tale da incentivare percorsi di efficientamento e produttività delle IA, meccanismo peraltro proposto recentemente dall'Autorità nella Delibera 89/2018 relativa ai servizi di trasporto marittimo.

Conseguentemente, si raccomanda all'Autorità di prevedere nell'ambito del subsidy-cap e dell'aggiornamento del corrispettivo di servizio il sistema di compensazione dei minori o maggiori costi connessi a fattori esogeni incidenti sul programma di esercizio e sulla velocità commerciale, driver di costo non direttamente controllabile dall'impresa ma dall'ente titolare delle politiche della mobilità/viabilità. Valutazioni analoghe si rappresentano con riferimento a variazioni significative (non ordinarie e prevedibili) di costi non controllabili dal gestore e, in primis, del carburante. A questo fine si invita codesta Autorità a valutare la possibile introduzione di una indicizzazione dei corrispettivi al costo del carburante negli schemi dei contratti di servizio redatti dall'Autorità stessa.

Proposte di modifica

In coerenza con le osservazioni esposte si raccomandano di seguito le possibili modifiche della Misura.

Sostituire la rubrica come segue: **Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi**

Sopprimere il punto 4 e apportare le seguenti modifiche ai punti successivi:

5.4. L'applicazione del metodo del price-cap non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere

ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento) **nella documentazione di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nell'ambito dei provvedimenti di approvazione dell'atto di affidamento.**

5. Al fine di assicurare l'equilibrio economico-finanziario in coerenza con quanto previsto nel PEF di gara ovvero, nei casi di affidamenti diretti o in house, nel PEF simulato, l'EA procede all'aggiornamento dei corrispettivi di servizio, da recepire nei CdS già affidati al termine di ogni periodo regolatorio, sulla base dell'applicazione del criterio del subsidy-cap secondo la seguente formula:

$$S_t = S_{t-1} * (1 + P_{t-1} - X_t)$$

Dove;

St = corrispettivo di servizio o compensazione riconosciuto al tempo t.

St-1= corrispettivo di servizio o compensazione riconosciuto al tempo t-1.

P= tasso di inflazione di settore (ISTAT FOI Trasporti o ISTAT NIC072) per il periodo regolatorio considerato.

Xt= recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito tenendo conto degli obiettivi di cui alla Misura 16

6. Nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, l'aggiornamento dei corrispettivi tiene in adeguata considerazione anche il parametro della velocità commerciale in maniera che ad un aumento della velocità commerciale consegua una diminuzione del corrispettivo e, viceversa, nel caso il valore del parametro diminuisca. Alla formula di subsidy-cap può inoltre essere aggiunto un parametro per la compensazione delle variazioni non ordinarie di costi non controllabili dall'IA (carburante, assicurazioni, ecc.).

Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali

Q 28.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle modifiche contrattuali.

Osservazioni

Come già osservato in altre parti del documento, il CdS è un atto negoziale con il quale le parti disciplinano in maniera equilibrata i rispettivi obblighi e diritti. Fermo restando il rispetto di quanto già è previsto nello schema di CdS, nella documentazione di gara o nell'atto di approvazione dell'affidamento diretto o in house, non sembra quindi appropriato prevedere che la disciplina di importanti aspetti contrattuali sia rimessa totalmente all'EA.

Si è del parere che sia opportuno esplicitare nella Misura, in coerenza peraltro con quanto specificato dall'Autorità nella relazione illustrativa, che le clausole che disciplinano la revisione del CdS *“devono tenere necessariamente conto del mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario di gestione del servizio affidato”*.

Si evidenzia che, nel trasporto pubblico su strada, una modifica delle percorrenze contrattualizzate superiore al 10% è già significativa e suscettibile di alterare in modo rilevante l'equilibrio economico del CdS.

Con riferimento, infine, al punto 3 della Misura si potrebbe precisare che la non significatività dell’incidenza delle modifiche sul PEF è valutata in base ai parametri indicati nel punto 2 della Misura stessa.

Sarebbe comunque opportuno specificare che la misura non trova applicazione, se non per volontà delle parti, per i contratti in essere per i quali è già prevista una specifica disciplina relativa alla revisione del contratto e alla individuazione della soglia di equilibrio contrattuale.

Si osserva, infine, che la Misura - che si applica ai CdS vigenti – non prende in esame l’ipotesi assai frequente nella quale tali CdS non siano accompagnati da un PEF.

Proposte di modifica

Si raccomandano di seguito modifiche della Misura coerenti con quanto osservato:

1. L’EA specifica nel CdS, tramite apposite clausole precise ed inequivocabili, disciplina le condizioni e le modalità di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio in modo da garantire l’equilibrio economico-finanziario del CdS senza alterarne la natura generale.

2. Con riferimento ai CdS vigenti, si configura come condizione di sia l’EA che l’IA hanno diritto a pretendere la revisione contrattuale l’insorgere qualora, decorso un biennio dall’entrata in vigore del presente atto, di si verifichi una o più delle seguenti situazioni:

a) scostamento ~~tra del~~ risultato operativo netto ~~previsto dal PEF e risultato netto~~ consuntivo ~~rispetto al risultato operativo netto previsto dal PEF di gara, o dal PEF~~ simulato nei casi di affidamenti diretti o in house, pari o superiore al +/- 5% ~~dei ricavi operativi riportati nel PEF~~ [(~~Risultato Netto PEF~~ – Risultato Operativo Netto a consuntivo – Risultato Operativo Netto PEF) / Ricavi Operativi Risultato Operativo Netto PEF $\geq \pm 5\%$];

b) modifica permanente del programma di esercizio pari o superiore a un intervallo del $\pm 20\%$ 10% rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS **ovvero che comporti una variazione significativa del $\pm 10\%$ dei ricavi e/o dei costi operativi;**

c) stipula di un atto aggiuntivo o *addendum* contrattuale, a seguito di disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti di legge, o per adempimenti previsti dallo stesso CdS, che comportino nuove condizioni per l’esercizio del servizio.

3. Con riferimento ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente, **nei termini individuati nel precedente punto 2**, sul PEF e/o che non superano eventuali parametri di riferimento (franchigie) già previsti nel medesimo CdS.

ANNESSO 3

Con riferimento a tutti gli schemi proposti nell’Annesso 3 si evidenza che la richiesta di dati analitici sulle attività commerciali non OSP non indicate nei CdS non appare motivata né giustificata, anche alla luce delle competenze attribuite dalla legge all’Autorità. Si ritiene, invece, che il livello minimo di differenziazione della contabilità regolatoria debba riguardare, da un lato, l’attività di mercato non soggetta ad OSP, e dall’altro il contratto di servizio (peraltro

unità di riferimento dell’Osservatorio per il trasporto pubblico locale), differenziabile sotto il profilo contabile esclusivamente in caso di altre attività commerciali incluse nello stesso CDS.

Di seguito alcune osservazioni specifiche sugli schemi proposti dall’Autorità.

CONTO ECONOMICO SCHEMA SEMPLIFICATO

Osservazioni ANAV
1.1.Modificare la voce con la seguente: Ricavi tariffari da servizi di trasporto
1.2.Specificare che la voce “ <i>Ricavi da corrispettivi del Contratto di Servizio TPL</i> ” include i corrispettivi per la gestione dell’infrastruttura, per la verifica qualitativa dei servizi, le compensazioni per agevolazioni o esenzioni tariffarie
1.3.Specificare che la voce “Ricavi da altre compensazioni pubbliche” include gli Oneri CCNL e indennità malattia

STATO PATRIMONIALE SCHEMA SEMPLIFICATO E SCHEMA ORDINARIO

Osservazioni ANAV
Con riferimento alle voci sub 9.1 (CIN autofinanziato) e 9.2 (WACC%):
<ul style="list-style-type: none">• non si evince se sia richiesta l’indicazione a ciascuna IA;• non si comprende come mai l’informazione relativa al WACC sia prevista anche con riferimento alle attività commerciali non soggette ad OSU;• si segnala che l’imputazione del capitale investito netto distinta per modalità di trasporto nell’ambito di un medesimo CdS risulta tecnicamente complessa e costosa e soggetta a disomogeneità e discrezionalità che ne rendono l’obbligo non eccessivo rispetto alle finalità perseguitate.

CONTO ECONOMICO SCHEMA ORDINARIO

Osservazioni ANAV
Con riferimento ai ricavi si propone di mantenere in ogni caso l’aggregazione dello schema semplificato
La voce 1.2.1. (Ricavi “a destinazione obbligata”) non è chiara
Con riferimento alla voce 1.2.3 (Ricavi “per monitoraggio livelli di servizio ex art. 2, co.461, L. 244/2007”) si segnala che la norma richiamata non prevede corrispettivi per il monitoraggio e si chiede di sopprimere la voce
La voce 1.3.2 (Ricavi “per incremento della sicurezza dei mezzi/strutture”) non è chiara
Si propone di sopprimere le voci sub 2.2.5 e 2.2.6 relative, rispettivamente, ai costi per forniture elettriche, telefoniche, idriche, ecc. ed ai costi per consulenze professionali
Si ritiene eccessiva la richiesta di scomposizione degli “oneri diversi” nelle voci sub 2.5.1 (“indennizzi corrisposti agli utenti…”) e 2.5.2 (sanzioni/penali…”)

