

Prot. n. 2019/59\_AD/AC

Spett.le

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Via Nizza, 230 - 10126 Torino

Telefono: +39 011.19212.500

E-mail: [art@autorita-trasporti.it](mailto:art@autorita-trasporti.it)

Via PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Milano, 1 Marzo 2019

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

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti,

con la presente, la scrivente Arriva Italia S.r.l. (d’ora in avanti, “**Arriva Italia**”) fornisce sinteticamente le proprie osservazioni e proposte di modifica alle misure contenute nello 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” (di seguito, per brevità, “lo **Schema di atto di regolazione**”).

Arriva Italia precisa sin da ora che il presente documento non contiene segreti aziendali, tecnici e commerciali.

Prima di passare in rassegna le osservazioni sulle misure dello Schema di atto di regolazione ed enucleare le nostre proposte di modifica delle stesse, contemplate in allegato alla presente, Arriva Italia intende preliminarmente esporre la propria posizione in merito allo Schema di atto di regolazione, ponendo in evidenza, al contempo, le ragioni che hanno spinto la redazione del presente contributo.

Come è noto, Arriva Italia ha sempre salutato con favore le iniziative intraprese da Codesta Spettabile Autorità al fine di garantire effettiva contendibilità nell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, oltre che accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria e agli impianti connessi.

Per quanto concerne il primo aspetto, in particolare, Arriva Italia aveva già espresso il proprio apprezzamento per le misure che Codesta Spettabile Autorità aveva poi emanato all'interno dell'allegato A alla delibera n. 49/2015. A tale riguardo, la scrivente aveva partecipato alle due fasi di consultazione sulle proposte di delibera, le quali erano state disposte per raccogliere osservazioni ed emendamenti degli *stakeholders* sulle proposte di misure regolatorie che sarebbero poi confluite nel documento poc'anzi citato. Con analogo interesse è stata poi accolta dalla scrivente la Segnalazione congiunta di Codesta Spettabile Autorità, AGCM e ANAC del 25 ottobre 2017 in merito alle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale (di seguito, "la Segnalazione").

Nonostante gli encomiabili sforzi intrapresi da Codesta Spettabile Autorità nel senso appena visto, l'esperienza concreta degli ultimi anni non ha portato ad una apertura del mercato (soprattutto ferroviario) in linea con quelle che sono le possibilità offerte dall'emanazione degli atti poc'anzi citati, oltre che da altre disposizioni non meno rilevanti.

Infatti, mentre nel trasporto ferroviario le procedure competitive di affidamento dei contratti di servizio ferroviari bandite negli ultimi 5 anni si contano sulle dita di una mano, nel settore del trasporto su gomma sono state avviate alcune gare, che in maggior parte però non hanno ancora portato (dopo anni dalla pubblicazione del bando) alla stipula del contratto di servizio. Infine, anche l'instabilità nel finanziamento del settore, che vive da anni sotto la scure di continui tagli alle risorse (nonostante la stabilizzazione del Fondo Nazionale Trasporti per effetto del D.L. 50/2017, convertito in L. 96/2017), è elemento non trascurabile che ha negativamente impattato sul processo di liberalizzazione del settore del trasporto pubblico locale e regionale, ad oggi (ci pare) in uno stadio non più avanzato di quanto lo era al momento dell'emanazione della delibera n. 49/2015.

Ad avviso di Arriva Italia, lo Schema di atto di regolazione potrebbe recepire in maniera più esaustiva le istanze e i risultati che il settore ha evidenziato, nei termini poc'anzi descritti: infatti, nonostante l'attività di monitoraggio del mercato da parte di Codesta Spettabile Autorità sia descritta nel punto 1.1. della Relazione illustrativa al documento citato, alcune proposte di misure regolatorie potrebbero tenere maggiormente in considerazione le criticità sopra espresse. A titolo di esempio e fermo restando quanto si dirà nel proseguo,



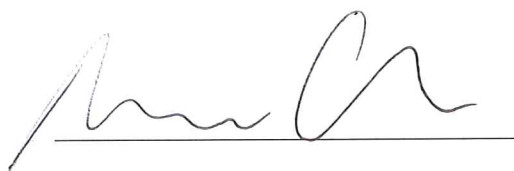
gioverebbero a tutti gli operatori del settore linee guida o vere e proprie misure per la gestione della consultazione ex misura 4, comma 5, dello Schema di atto di regolazione, posto che ad oggi ogni ente affidante adotta un procedimento differente con esiti che non hanno posto il medesimo al riparo dall'instaurazione, anche successiva, di contenziosi.

Inoltre, sarebbe opportuno prevedere nello Schema di atto di regolazione un coordinamento tra le disposizioni ivi contenute e quanto statuito nella Segnalazione. Infatti, mentre non pare esservi dubbio sul fatto che le misure dettate espressamente per gli affidamenti diretti o *in house* troveranno applicazione nei casi contemplati dalla Segnalazione, andrebbe forse chiarito (analogamente a quanto fatto, ad esempio, con la misura 18, comma 2, in cui espressamente si prevede che le informazioni di cui all'avviso di pre-informazione debbano essere rese disponibili "*indipendentemente dalla modalità di affidamento*") quali ed in che misura le altre disposizioni dello Schema di atto di regolazione debbano essere applicate dagli enti affidanti nelle fattispecie prese in considerazione dalla Segnalazione.

È quindi nell'ottica poc'anzi descritta e in un contesto di generale apprezzamento per i contenuti dello Schema di atto di regolazione che Arriva Italia intende esprimere le proprie osservazioni e proposte di modifica alle disposizioni dello stesso, limitandoci a quelle prioritarie e non già condivise ed evidenziate dall'associazione di categoria ANAV, al cui documento si rimanda. In allegato alla presente saranno pertanto enunciate talune nostre proposte di emendamenti, corredate da una sintetica motivazione delle ragioni della loro proposizione. Al fine di agevolare la loro individuazione, le nostre proposte vengono evidenziate in grassetto all'interno della relativa misura.


Nell'augurarci che le informazioni contenute nel presente documento siano considerate di interesse per Codesta Spettabile Autorità, rimaniamo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento che si rendesse necessario.

Con l'occasione, si porgono i nostri migliori saluti.



Amministratore Delegato

Dott. Angelo Costa



Business Development Director

Ing. Giuseppe Proto

**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**

### **Osservazioni di Arriva Italia S.r.l. (01.03.2019)**

#### **Definizioni**

- *Ente Affidante (EA)*: si suggerisce di eliminare dalla definizione il riferimento al D.lgs. 267/2000, mentre si concorda con la proposta di indicare esemplificativamente gli elementi da disciplinare nella convenzione, in linea con quanto peraltro previsto agli artt. 19 D. Lgs. 422/1997 e 2, lettera i, Reg. (CE) 1370/2007;
- *Impresa Affidataria (IA)*: la definizione dovrebbe considerare il fatto che l'affidatario può essere tanto il gestore uscente quanto una nuova impresa. Pertanto, si propone di emendare la disposizione nei termini seguenti:  
*“Impresa Affidataria (IA): l’impresa di TPL che stipula un nuovo CdS con l’EA competente per l’erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento, sia che si tratti di un nuovo gestore che dell’impresa incumbent”;*
- *Materiale rotabile*: in generale si concorda con la proposta definizione, tuttavia si sottolinea la necessità di precisarne il contenuto con riferimento al trasporto su gomma e comprendendo anche il materiale funiviario (o comunque su impianti fissi) e nautico, se strumentali alla gestione di servizi di TPL;
- *Periodo regolatorio*: pare necessario prevedere adeguata copertura economica a tutti i contratti di servizio, ponendo in evidenza la necessità che l’EA possa disporre delle risorse adeguate ancor prima dell’affidamento e per tutta la durata dello stesso. Solo in questo modo gli operatori avranno certezza delle risorse disponibili per l’erogazione del servizio, oltre che per la pianificazione e l’esecuzione degli interventi offerti in sede di procedura di affidamento. Si suggerisce quindi la seguente formulazione della definizione:  
*“periodo temporale compreso nell’arco di vigenza 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 in maniera significativa sull’equilibrio economico del CdS”;*
- *Portatore di interesse*: sarebbe opportuno specificare meglio cosa si intenda per “portatore di interesse”, identificando precise categorie di soggetti (includendo necessariamente il gestore uscente) e giustificando la loro inclusione nel novero dei possibili partecipanti, in virtù di ragioni attinenti all’oggetto della gara e alla concreta utilità delle osservazioni di tali soggetti nell’ottica della consultazione.



## Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

In linea generale, Arriva Italia concorda con la misura proposta, con particolare riferimento al chiarimento offerto circa l'applicabilità delle misure di regolazione anche ai contratti di appalto. Inoltre, mentre si concorda sull'applicabilità delle misure di regolazione nei termini espressi dai commi 4 e 5, si suggerisce di differire l'applicazione della misura 12 in un momento successivo, emendando il comma 6 della misura nei termini seguenti:

*“La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica a tutte le imprese di TPL su strada affidatarie di CdS sottoscritti in data successiva all'entrata in vigore del presente atto regolatorio, fermo restando il rispetto degli obblighi vigenti”.*

## Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi

### Capo I – Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto minimo dei contratti di servizio e beni strumentali

## Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio dei contratti di servizio

Ad avviso della scrivente, è opportuno specificare un quadro chiaro che definisca le linee guida di riferimento per gli EA nel dimensionamento dei lotti, anche alla luce dei recenti interventi normativi (delibera n. 48/2017 e D.L. 50/2017) non sempre coordinati tra loro e che non paiono considerare, talvolta, norme analoghe già dettate da disposizioni regionali (es: si veda l'art. 22, comma 4, della L.R. 6/2012 della Regione Lombardia). Sottolineiamo infatti come la contendibilità di un lotto, oltre a dipendere dalla sua dimensione, è intrinsecamente legata a tutti gli aspetti che ne determinano la sostenibilità economica e che devono necessariamente essere considerati nel disegno della procedura di affidamento, quali, ad esempio, la disponibilità di rotabili e depositi dell'*incumbent*, oltre alla presenza di poli di attrazione dell'utenza.

Per quanto concerne gli obblighi motivazionali in capo all'EA, si concorda pienamente con quanto espresso nella Segnalazione con riferimento alla scelta dell'affidamento diretto o in *house* anziché la gara (paragrafo 3 della stessa): in particolare, è opportuno che le motivazioni dell'EA in merito alla modalità di affidamento prescelta siano espresse nelle Relazione ex-art. 34 in conformità con la Segnalazione. Si suggerisce quindi di emendare il comma 2 della presente misura in questi termini:

*“L'affidamento del servizio 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. In caso di affidamento diretto o in house di un servizio ferroviario, nei termini consentiti dal Reg. (CE) 1370/2007, gli obblighi motivazionali*

*presenti nella Relazione ex-art. 34 devono rispettare i principi espressi nella Segnalazione congiunta di ART, AGCM e ANAC del 25 ottobre 2017 in merito alle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale”.*

#### **Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali**

Il comma 3 prevede che se da un lato l’EA deve fornire garanzie sulla piena disponibilità dei beni essenziali ed indispensabili, dall’altro deve essere assicurato il subentro nella titolarità di tali beni da parte dell’IA. È importante tuttavia che sia chiarito come, in caso di messa a disposizione di beni essenziali ed indispensabili (la quale è obbligatoria, ai sensi delle misure dello Schema di atto di regolazione), a tale obbligo debba corrispondere, reciprocamente, l’obbligo dell’IA di acquisire la disponibilità di tali beni, nelle forme previste dalla misura 7.

Per quanto concerne invece la consultazione di cui ai commi 5 – 10, Arriva Italia concorda in linea generale con le misure proposte (le quali si pongono in linea con quanto già previsto dalla delibera n. 49/2015). Si segnala comunque che, accanto ad una definizione più chiara di “portatore di interesse”, andrebbero poi chiarite le modalità di svolgimento della consultazione, in quanto, come precisato sopra, l’esperienza concreta degli ultimi anni ha mostrato come gli EA abbiano gestito tale fondamentale momento propedeutico alla gara in maniera alquanto differente (sia con riferimento alle modalità di indizione della consultazione, sia ai documenti messi a disposizione dei partecipanti durante la sessione, nonché agli argomenti trattati). Poiché, come Codesta Spettabile Autorità ha sottolineato nella relazione illustrativa, “*il contenzioso legato alle procedure di gara rimane diffuso, anche se connesso a elementi molto specifici (es. disponibilità del materiale rotabile...)*”, pare opportuno quindi dettare alcune regole uniformi circa le modalità di indizione e svolgimento di tale consultazione, prevedendo inoltre specifiche disposizioni per la fase di raccolta dei dati sul servizio e sul materiale rotabile del GU da parte dell’EA in vista della consultazione stessa.

Infine, ed in linea con quanto espresso da ANAV, si concorda con l’allegazione degli esiti della consultazione solamente agli atti di gara.

#### **Misura 5 – Materiale rotabile**

In linea generale, si concorda con i tre aspetti indicati nel comma 1, i quali non contemplano, a nostro avviso correttamente, il tema del finanziamento dei mezzi. Esso è infatti già trattato esaustivamente nella misura 6 (salve le osservazioni che si diranno in tale sede) e, qualora si considerasse il tema del finanziamento pubblico come rilevante (o decisivo) per la qualificazione del bene come indispensabile o essenziale, ciò comporterebbe la conseguenza che un bene autofinanziato non potrebbe essere comunque qualificato in tali due categorie, sebbene ciò dovrebbe invece concludersi in base al riferimento ai criteri di cui alle misure 4 e 5, comma 1.



Per quanto concerne il “*periodo congruo di tempo*” di cui al comma 3, questo deve essere commisurato al tipo di servizio (su ferro o su gomma); in particolare, per il servizio ferroviario il periodo massimo per l’approvvigionamento del materiale rotabile, pari a 18 mesi decorrenti dall’aggiudicazione definitiva, stabilito dall’art. 37, comma 2, lett. f), D.L. 201/2011 (convertito in L. 1/2012), è troppo esiguo. Inoltre, e sempre con riferimento al trasporto ferroviario, il termine di avvio del servizio deve essere commisurato alle esigenze di mobilitazione delle imprese ferroviarie, comprensive di: (i) acquisizione del contesto operativo da parte del personale istruttore dell’impresa ferroviaria; (ii) estensione del certificato di sicurezza, (iii) selezione, reclutamento, formazione e addestramento del personale (operativo) e (iv) richieste e allocazione delle tracce orario, in conformità alle tempistiche dettate dal Prospetto Informativo della Rete di RFI e dall’Accordo Quadro (*ex art. 23 D.lgs. 112/2015*) sottoscritto dall’EA (o da altro ente pubblico) con il medesimo gestore della rete.

Pertanto, fermo restando che la modifica della sopracitata previsione normativa spetta comunque al legislatore, ci permettiamo comunque di rappresentare come sarebbe più opportuno indicarne un valore minimo per il periodo di approvvigionamento della nuova flotta piuttosto che un termine massimo, lasciando all’EA la possibilità di commisurare tale intervallo di tempo sulla base delle caratteristiche specifiche della gara e sulle condizioni del mercato dei fornitori. Si concorda, infine, con i restanti commi della misura in commento.

#### **Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico**

Al fine di coordinare i commi 1 e 3, suggeriamo la seguente modifica del comma 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 comma 3, gli EA mettono tali beni a disposizione dell’IA che ha l’obbligo di rilevare gli stessi a titolo di locazione, comodato o acquisizione della proprietà, in conformità alla Misura 7”.*

#### **Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili**

Nel rifarci alla posizione di ANAV su questa misura, ci permettiamo solo di sottolineare che l’obbligo di mantenere il rotabile (se ferroviario) dato in locazione, non pare coerente con le attuali condizioni del mercato ferroviario. Al fine di eliminare le barriere all’ingresso, sarebbe opportuno che l’attività manutentiva dei rotabili ferroviari locati rimanesse in capo al proprietario, non solo per il periodo transitorio sino all’arrivo dei nuovi mezzi, ma anche per l’intera durata contrattuale, qualora la durata della locazione dovesse equivalere a quella del durata del contratto (similmente a quanto saggiamente previsto da un EA in una procedura di affidamento di un contratto di servizio ferroviario attualmente in corso).

### **Misura 8 – Azioni in capo all’EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali**

Arriva Italia esprime particolare apprezzamento per questa misura, ed in particolare per la previsione a norma della quale l’EA potrebbe prestare una garanzia per il finanziamento dell’acquisto del materiale rotabile (compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica) o per il pagamento del suo valore residuo da parte del gestore uscente.

### **Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro**

In generale si concorda con il testo della misura, fatta salva la necessità di chiarire la durata della vita utile del materiale rotabile, distinto tra veicoli su gomma e su ferro (o comunque su impianti fissi). Inoltre, si rappresenta che la possibilità, prevista dalla misura, di garantire comunque la messa a disposizione dei beni pur in caso di contenzioso vertente sulla determinazione del loro valore, potrebbe esporre l’IA ad un rischio di extra-costi, derivante dall’esito negativo del contenzioso stesso. Tale evento non sembra poi essere regolato nella matrice dei rischi di cui all’Annesso 4.

## **Capo I – Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti**

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

In linea generale si concorda con la misura proposta. Si segnala tuttavia l’esigenza di specificare il concetto di “costo operativo efficiente” per il settore del trasporto su gomma, in quanto (a nostro avviso) non è ad oggi presente in letteratura una definizione dello stesso, eventualmente chiarendo il rapporto tra tale concetto e gli indicatori di cui all’Annesso 7.

### **Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza**

Si richiede di regolare in maniera più dettagliata il tema affrontato nella misura, al fine di garantire agli operatori adeguati strumenti per perseguire gli obiettivi di efficienza ed efficacia stabiliti dall’EA, i quali devono essere commisurati alle scelte operate dagli stessi enti. Ad esempio, è indubbio che “l’incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell’evasione tariffaria” debba considerare anche l’importo delle sanzioni amministrative stabilito dallo stesso EA (o da altro ente pubblico), e di conseguenza il suo (eventuale) effetto deterrente sull’utenza.



## Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi

### Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento

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

Arriva Italia concorda con la presente misura e con i contenuti dell'Annesso 6.

### Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

#### Misura 19 – Requisiti di partecipazione

In linea generale, si esprime apprezzamento per la misura proposta, fermo restando che i requisiti di partecipazione devono essere comunque rispettosi dei principi generali in materia di procedure di affidamento dei contratti pubblici e pertanto commisurati alle disposizioni del D.lgs. 50/2016.

Si suggerisce infine una lieve riformulazione del comma 5 nei termini che seguono, per chiarirne meglio la portata e per evitare che la richiesta dei citati titoli amministrativi necessari al servizio non si traduca in una disposizione discriminatoria per l'IA (soprattutto nel caso di *newcomer* e di affidamento multimodale):

*“Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede:*

*a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, **in tempo utile per l'avvio del servizio oggetto di gara;***

*b) la messa a disposizione dei PG e dell'IA, nell'ambito della documentazione di gara, di tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. data room) e, **in ogni caso, in tempo utile per il tempestivo avvio dei servizi oggetto di gara;***

*c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara, **compatibilmente con la tipologia di servizio da erogare**”.*

### Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

Fermo restando il favore per il contenuto della misura, si suggerisce di ribadire, all'interno del comma 2, il principio della netta separazione tra la fase di valutazione dell'offerta tecnica e quella di valutazione dell'offerta economica.

### Misura 21 – Trasferimento del personale

Concordiamo sulla necessità che il trasferimento del personale sia commisurato all'effettivo fabbisogno del servizio oggetto del lotto messo a gara, ferma restando la necessità di garantire la parità di trattamento tra GU e PG sotto questo profilo.

Si rappresenta come la *“garanzia per i lavoratori interessati [dalla clausola sociale] sul trattamento di fine rapporto maturato”* dovrebbe essere rappresentata dal trasferimento del TFR stesso all'INPS da parte del GU, in conformità a quanto previsto dall'art. 48, comma 7, lett. e), D.L. n. 50/2017.

### Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte

Tale previsione ricalca quella ad oggi contemplata dalla misura 14 della delibera n. 49/2015. A tale riguardo, si vuole rappresentare a Codesta Spettabile Autorità che, nonostante la vigenza di tale misura, tutte le procedure di affidamento dei contratti di servizio (perlomeno quelli di una certa rilevanza, in considerazione della complessità del servizio stesso e degli investimenti richiesti) che sono state bandite negli ultimi anni hanno contemplato termini di presentazione delle offerte di durata superiore ai 110 giorni stabiliti dalla citata delibera. Inoltre, i termini di cui in parola sono stati poi ulteriormente dilatati in virtù delle proroghe richieste dai concorrenti su presupposti oggettivi (tanto di fatto quanto di diritto). Infatti, è indubbio che la complessità dei servizi oggetto di affidamento comporti necessariamente l'impiego di un rilevante periodo di tempo per la predisposizione del progetto tecnico oltre che per la sua approvazione da parte delle strutture interne e degli organi competenti dei concorrenti. Alla luce di ciò, si suggerisce di rivalutare il termine minimo di 110 giorni, ribadito nella presente misura, eventualmente prevedendo una sua estensione.