

Milano, 1° marzo 2019

Spett.le  
**Autorità di regolazione dei trasporti**

*c.a.*  
*Preg.mo Responsabile del Procedimento*

*A mezzo PEC*

**Oggetto:** 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.

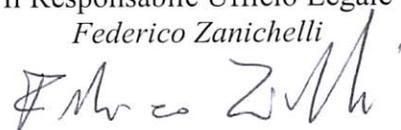
Onorevole Autorità,

si portano alla Vostra attenzione - come da allegato alla presente - alcuni elementi di riflessione in merito ai contenuti dello schema di atto di regolazione approvato con Vostra delibera n. 143/2018, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale su gomma nel quale Autoguidovie opera.

Si coglie l’occasione per domandare di poter presenziare all’audizione innanzi all’on.le Consiglio dell’Autorità fissata per il giorno 14 marzo p.v., e si rimane a disposizione per ogni ulteriore contributo che codesta on.le Autorità ritenesse utile.

Con osservanza.

Autoguidovie S.p.A.  
Il Responsabile Ufficio Legale  
*Federico Zanichelli*



All.to: c.s.i.

Pag. 1 di 1

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p><b>Definizioni</b></p> <p>Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:</p> <p>a) <i>Autorità (ART)</i>: Autorità di Regolazione dei Trasporti;</p> <p>b) <i>Beni mobili</i>: quali, ad esempio, sistemi <i>hardware</i>, <i>software</i> e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi <i>Automatic Vehicle Monitoring</i>, di seguito: AVM) e le relative banche dati, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati di domanda e di bigliettazione, con le relative banche dati e ogni</p>	<p>In tema di definizioni appare opportuno che il provvedimento identifichi, tra l'altro, gli specifici indici per la univoca e certa qualificazione di un affidamento di servizi di TPL in termini di appalto ovvero di concessione, poiché, per un verso, non si ravvisano nel panorama di riferimento (incluse le pronunce giurisprudenziali) chiari indirizzi per tale qualificazione, e non risulta in sé sufficiente il solo generico richiamo al principio della consistenza ed imputazione del rischio gestionale; per altro verso, è indubbiamente necessaria massima chiarezza al riguardo, considerato che le norme di riferimento per l'affidamento del contratto e per la sua esecuzione mutano significativamente in dipendenza di detta alternativa qualificazione (che non può pertanto assumere un criterio "nominalistico"/formalistico).</p> <p>b) Non appare chiaro il riferimento a "<i>le relative banche dati</i>" nell'ambito del quale potrebbero rientrare elementi soggetti a privativa/riservatezza commerciale (della quale si rimarca la necessità di piena tutela) o dati personali da gestire in coerenza con la normativa c.d. a tutela della privacy.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>altro sistema assimilabile strettamente funzionale ai servizi oggetto di affidamento.</p> <p>c) <i>Carta (della qualità) dei servizi</i>: documento con il quale ogni impresa di TPL assume una pluralità di impegni nei confronti della propria utenza riguardo i propri servizi, specificando in particolare le modalità di erogazione, gli standard di qualità e le informazioni agli utenti sulle prestazioni raggiunte e sulle tutele previste, secondo le disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007).</p> <p>d) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: capitale rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole.</p> <p>e) <i>Categoria di servizi</i>: le categorie di servizi di trasporto individuate nell'Allegato B del "Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007" (Modello di formulario T01 – 1370/07).</p> <p>f) <i>Condizioni minime di qualità</i>: obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di</p>	<p>c) Valutare se fare diretto riferimento anche al Regolamento CE 181/2011.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>domanda e offerta, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le <i>condizioni minime di qualità</i> sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera ART n. 16/2018);</p> <p>g) <i>Contratto di Servizio (CdS)</i>: atto convenzionale e contrattuale di cui all'art. 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'art. 2, lettera i), del regolamento (CE) 1370/2007 e all'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997.</p> <p>h) <i>Debt Service Coverage Ratio (DSCR)</i>: indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.</p> <p>i) <i>Ente Affidante (EA)</i>: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'impresa</p>	<p>i) Si suggerisce di valutare la definizione anche in rapporto alla nozione di "Autorità Competente" ex Regolamento 1370/2007, nonché alla nozione di</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>affidataria di servizi di TPL, con compiti di gestione, 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 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.</p> <p>j) <i>Ente strumentale</i> (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società, anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale, diversi dal gestore del servizio.</p> <p>k) <i>Gestore Uscente (GU)</i>: operatore economico che fornisce servizi di trasporto pubblico regolati da un CdS in scadenza, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.</p> <p>l) <i>Key Performance Indicator (KPI)</i>:</p>	<p>Ente Affidante ex art. 18 D.Lgs. 422/1997.</p> <p>Appare restrittiva ed ultronea l'indicazione relativa alle modalità di organizzazione interna/eventuale convenzionamento dell'EA.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza; per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i <i>KPI</i> sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018).</p> <p>m) <i>Impresa di TPL</i>: operatore economico singolo o aggregato, di diritto pubblico o privato, che eroga e fornisce servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (TPL), e relativi servizi accessori e di supporto.</p>	<p>m) La congiunzione “e” potrebbe indurre a ritenere, sia pure sulla base di un’interpretazione solo letterale, che per <i>Impresa di TPL</i> si intenda un soggetto che svolge entrambe le attività di trasporto ed anche “relativi servizi accessori e di supporto”, che non trovano migliore specificazione nell’atto regolatorio.</p> <p>Non è chiaro il significato della dizione “di diritto pubblico”.</p> <p>Inoltre, al fine di evitare dubbi interpretativi/condotte applicative disomogenee, appare opportuno precisare che, nel caso di operatore economico, aggregato/plurisoggettivo/consortile la definizione di <i>Impresa di TPL</i> comprende sia il soggetto aggregato sia i suoi singoli componenti (dunque, a titolo di esempio, nel caso di erogazione del servizio da parte di società consortile, dovrà ritenersi</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>n) <i>Impresa Affidataria (IA)</i>: 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.</p> <p>o) <i>Loan Life Coverage Ratio (LLCR)</i>: indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento; è pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al</p>	<p>Impresa di TPL, destinataria come tale delle prescrizioni del presente atto regolatorio, anche ogni singolo consorziato).</p> <p>n) Si evidenzia che l'Impresa Affidataria può ben indentificarsi con il Gestore Uscente. La definizione non appare, pertanto, includere tutte le possibili ipotesi di pertinente riferimento. Costituisce peraltro garanzia di parità competitiva che anche il GU sia soggetto alle medesime prescrizioni del diverso concorrente/affidatario (salvo ovviamente quando ciò sia – in via strettamente fattuale - impossibile)</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.</p> <p>p) <i>Margine di utile ragionevole</i>: tasso di remunerazione del capitale investito richiesto da un'impresa media per valutare la prestazione del servizio gravato da OSP per l'intera durata del contratto e tenendo conto del livello di rischio a esso associato; cfr. definizione di cui all'Allegato al regolamento (CE) 1370/2007.</p> <p>q) <i>Materiale rotabile</i>: a titolo esemplificativo, i mezzi dotati di ruote di qualsiasi tipo e trazione per trasportare persone o cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto.</p> <p>r) <i>Matrice dei rischi</i>: documento con il quale l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione.</p> <p>s) <i>Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)</i>:</p>	<p>p) Appare necessario adeguare la presente regolazione al fatto che il Regolamento CE 1370/2007 è chiaro nel riferire l'applicazione del relativo Allegato e del concetto di verifica dell'utile ragionevole ai soli "<i>contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6</i>", con espressa ed indubbia esclusione, quindi, degli affidamenti competitivi.</p> <p>Fermo quanto precede, la definizione va anche verificata in rapporto a quella contenuta nel D.M. n. 157/2018 relativo alla determinazione dei costi standard, al fine di evitare definizioni non omogenee/non pienamente sovrapponibili.</p> <p>Ancor prima,</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso (Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)).</p> <p>t) <i>Parametro X</i>: il parametro definito dalla delibera ART n. 120/2018 quale valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.</p> <p>u) <i>Partecipante alla gara (PG)</i>: impresa di TPL che, in virtù del possesso dei requisiti definiti dall'EA nella pertinente documentazione di gara, partecipa alla procedura di affidamento formulando relativa offerta tecnica ed economica;</p> <p>v) <i>Periodo regolatorio</i>: periodo interno al tempo 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.</p>	<p>u) Valutare la possibilità di coinvolgimento in ATI di non operatori del TPL.</p> <p>v) Si ritiene necessario prevedere, con specifico riferimento al settore del TPL su gomma, periodi regolatori più brevi (anche a seconda dei parametri ai quali gli stessi si riferiscono: per es. i periodi di riferimento per la revisione del corrispettivo e delle tariffe dovrebbero avere cadenza annuale). In vero,</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>w) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i>: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).</p> <p>x) <i>Portatore di interesse (o stakeholder)</i>: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto pubblico locale.</p> <p>y) <i>Relazione ex-art. 34</i>: la relazione prevista dall'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i. nella quale gli EA <i>“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</i></p>	<p>con riferimento agli affidamenti di tpl su gomma, la durata standard (in base non solo alle norme di riferimento ma anche all'esperienza) è tale per cui la scadenza del primo periodo regolatorio risulterebbe in molti casi prossima alla scadenza dell'affidamento stesso.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p><i>efficienza, di economicità e di qualità del servizio”.</i></p> <p>z) <i>Reti, impianti e infrastrutture:</i> 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). Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei convogli, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.</p>	<p>z) Il riferimento a “... sistemi tecnologici ... diversi da quelli di cui alla successiva lettera c)” pare un refuso derivante dal riferimento alla delibera ART n. 49/2015. Il riferimento dovrebbe essere ai beni mobili di cui alla lettera b) che precede.</p> <p>Con riferimento al TPL Gomma appare utile menzionare anche gli impianti di rifornimento/alimentazione del mezzo.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>Per il settore del trasporto su strada, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.</p> <p>aa) <i>Revamping</i>: interventi di ristrutturazione generale su materiale rotabile, con interessamento di tutti gli impianti del mezzo e con interventi strutturali atti anche a modificarne l'aspetto esteriore.</p> <p>bb) <i>Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)</i>: 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 effettuato in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale, su strada (inclusi filobus, funicolari, tram e metropolitane) e per ferrovia.</p> <p>cc) <i>Valore di rimpiazzo</i>: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.</p>	<p>aa) Appare una definizione piuttosto generica.</p>	
<p><b>Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione</b></p> <p>1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei</p>	<p>1. In conformità al diritto europeo e nazionale, l'affidamento e l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale può avvenire attraverso varie</p>	<p>1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei</p>

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione sia per gli affidamenti in appalto sia per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all’Annesso 1.</p> <p>2. Le Misure del presente atto sono definite con riferimento all’art. 37, comma 2, lettere a), b) c) e f), del d.l. 201/2011, così come modificato dall’art. 48, comma 6, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. 50/2017), nonché ai sensi dell’art. 48, comma 7, e tenuto conto dell’art. 27, comma 12-quater, del medesimo d.l. 50/2017.</p> <p>3. Sono tenuti all’applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei</p>	<p>tipologie di contratti di servizio (sul punto il considerando n. 9 del Reg. EU 1370/2017 indica: “La forma o la denominazione di tale contratto possono variare in funzione degli ordinamenti giuridici degli Stati membri”).</p> <p>Considerata l’ammissibilità in astratto di forme di affidamento che assumono denominazioni specifiche e distinte rispetto alle categorie generiche dell’appalto e della concessione di servizi, appare opportuno chiarire che tali tipologie (generi) di contratto non esauriscono il perimetro dell’atto di regolazione.</p> <p>3. La definizione di “Ente Affidante” e quella di “Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)” sono già</p>	<p>servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione <b>a tutti gli affidamenti a prescindere dalla forma e/o denominazione assunta dal contratto di servizio e, dunque, anche <del>sia</del></b> per gli affidamenti in appalto <del>sia</del> e per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all’Annesso 1.</p>

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>servizi di TPL, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: d.lgs. 422/1997), le imprese di TPL affidatarie di contratti di servizio (di seguito: IA) e i gestori uscenti dei servizi interessati (di seguito: GU).</p> <p>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 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.</p> <p>5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del</p>	<p>contenute nel precedente paragrafo “Definizioni”, il quale, nella versione attuale, non contiene riferimenti al D.Lgs 422/97. Si ritiene utile che tali riferimenti siano qui inseriti sono nella misura in cui riportati anche nel paragrafo “Definizioni”, in modo da evitare ogni dubbio circa il perimetro ed il contenuto delle relative nozioni.</p> <p>4. Poiché le procedure aperte e ristrette non esauriscono il novero delle procedure di affidamento in astratto esperibili, per evitare interpretazioni strettamente letterali restrittive dell'ambito applicativo dell'atto regolatorio è opportuno aggiungere un riferimento generale all'atto di avvio della procedura di selezione. Analogo riferimento potrebbe essere assunto in relazione agli affidamenti diretti e in house (l'attuale riferimento al “provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento” non appare, peraltro, univoco e potrebbe pertanto essere meglio precisato).</p> <p>5. Un'applicazione sostanzialmente retroattiva delle misure della Delibera ai contratti già affidati</p>	<p>4. Le Misure di cui al presente atto si <b>applicano alle procedure di affidamento</b> e ai contratti di servizio (di seguito: CdS) <b>qualora l'atto di avvio della procedura di affidamento (il bando o, qualora il tipo di procedura non lo preveda, la lettera di invito) sia pubblicato o comunicato a tutti i soggetti interessati affidati con procedura gara per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara è pubblicato</b> successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, <b>e, nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data.</b></p>

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28.</p> <p>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 data di entrata in vigore del presente atto regolatorio.</p> <p>7. L'EA può comunque estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati</p>	<p>comporta essa stessa un motivo di revisione dei medesimi ed appare priva di adeguato supporto normativo.</p> <p>Peraltro, in rapporto agli affidamenti in essere, diviene quanto mai opinabile anche l'identificazione di quando si realizzi effettivamente una revisione ai sensi della Misura 28, potendosi conseguentemente determinare condotte affatto disomogenee degli EA.</p> <p>Si propone per tali ragioni di eliminare tale possibilità.</p> <p>6. Come osservato e meglio descritto in commento alla successiva Misura 12, la contabilità separata per singolo CdS/modalità di trasporto comporta oneri ingenti e, in alcuni casi, ove non vi sia omogeneità tra i vari operatori, asimmetrie informative.</p> <p>Si propone pertanto la revisione della misura e comunque l'esclusione dal suo ambito di applicazione degli affidamenti già disposti.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.		
<b>Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi</b> <b>Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali</b>		
<b>Misura 2 – Criteri per l’individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio</b>  1. L’EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017.  2. 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. 3. Prima dell’avvio del servizio oggetto di	1. Si evidenzia che la normativa regionale della Lombardia prescrive che l’individuazione dei lotti di gara avvenga in sede di redazione del programma di bacino (rif. L.R. 6/2012, d.G.R. 2486/2014 e d.G.R. 4927/2016). Occorre dunque far salve eventuali discipline di tale contenuto .  2. Si ritiene che la scelta di effettuare affidamenti in house debba in ogni caso essere oggetto di motivazione rafforzata, in quanto derogatoria ai principi generali di concorrenza, con espresso richiamo anche ai parametri di cui alle pertinenti disposizioni del D.Lgs 50/2016 e della a L. 175/2016	1. L’EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017. <b>Nei casi in cui la disciplina regionale disponga l’individuazione dei lotti di gara / di affidamento nell’ambito dei programmi di bacino e/o di altro atto, i lotti di gara debbono essere individuati in tali atti.</b>

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo gli schemi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare.</p>		
<p><b>Misura 3 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio</b></p> <p>1. Ai fini dell'indizione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l'EA individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura.</p> <p>2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti tre categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali: a) Reti, impianti e infrastrutture; b) Materiale rotabile; c) Altri beni mobili.</p>		
<p><b>Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali</b></p> <p>1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:</p> <p>a) condivisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>d) dominanza.</p> <p>2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:</p> <p>a) non divisibilità;</p> <p>b) non sostituibilità;</p> <p>c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.</p> <p>3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla loro piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l'affidamento e deve essere assicurato il subentro del nuovo operatore, secondo le modalità previste alla Misura 7.</p> <p>4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l'effettuazione del servizio di</p>	<p>3. La necessità, per l'IA, di utilizzare i beni essenziali/indispensabili sin dall'avvio dell'affidamento richiede, di norma, la disponibilità degli stessi con un congruo anticipo. Parrebbe dunque opportuno prevedere i criteri con cui l'EA – nell'atto di indizione della procedura - determina tale periodo di anticipata (totale o parziale) disponibilità, tenuto conto delle speculari esigenze del GU. Qualora le esigenze dell'IA e del GU non fossero temperabili, e dunque i beni in questione fossero resi disponibili senza rispetto del congruo anticipo, all'IA non potranno essere imputate le relative conseguenze/l'EA dovrà individuare forme alternative, anche transitorie, per garantire comunque il subentro nell'affidamento.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.</p> <p>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. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il GU e gli altri potenziali operatori concorrenti, 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.</p>	<p>5. Poiché la mancata pubblicazione dell'avviso citato non determina di per sé sola e necessariamente l'illegittimità della procedura o dell'affidamento diretto, pare più opportuno fare riferimento al termine stabilito per la pubblicazione di tale atto dal medesimo regolamento.</p> <p>È inoltre opportuno estendere l'obbligo di consultazione anche ai soggetti titolari di diritti sui beni stessi, così da agevolare la loro messa a disposizione a valle dell'affidamento.</p> <p>Nell'ambito della consultazione, deve essere prevista la produzione di eventuali osservazioni dei soggetti che hanno la disponibilità dei beni strumentali. Appare quindi necessario, affinché la consultazione proceda in termini utili e quindi con un quadro di riferimento sufficientemente chiaro e senza "originarie" asimmetrie informative, che tali osservazioni/orientamenti vengano acquisiti dall'EA prima della formale apertura della fase di consultazione, ovvero in itinere ma consentendo ai diversi soggetti interessati di esprimersi anche</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>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 a porre a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità.</p> <p>7. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la predetta consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli.</p> <p>8. Resta ferma la facoltà dell'EA di estendere l'oggetto della consultazione a qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali e/o ad ulteriori elementi della procedura di affidamento.</p> <p>9. La procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione</p>	<p>tenendo conto di tali osservazioni/orientamenti (e quindi di pronunciarsi anche in merito ad essi/in ragione di essi).</p> <p>6. Come sopra per i titolari di diritti sui beni indispensabili.</p> <p>7. È opportuno che in tale sede gli Enti Locali concordino e mettano a disposizione modalità spedite per il rilascio di eventuali titoli autorizzativi per la costruzione / installazione delle infrastrutture, anche sul suolo pubblico, per lo svolgimento del servizio di TPL.</p>	<p>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 <b>e dei titolari di diritti sui beni stessi</b> a porre <b>spontaneamente</b> a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità.</p> <p>7. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate <b>e/o sul suolo pubblico</b>, la predetta consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli. <b>In tale sede gli Enti Locali interessati definiscono/assicurano modalità spedite per il rilascio dei titoli autorizzativi in concreto necessari.</b></p>

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.</p> <p>10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.</p>	<p>10. La relazione ex art. 34 ha precise finalità e tempistiche individuate dalle pertinenti norme, non sempre facilmente conciliabili con la disponibilità delle informazioni che a mente del presente atto regolatorio dovrebbero essere inserite nella relazione stessa. Ciò considerato, si potrebbe valutare che tali informazioni, fra le quali gli esiti della consultazione, siano integrate successivamente alla relazione, ovvero siano fatte oggetto di una relazione apposita, distinta ed aggiuntiva rispetto a quella ex art. 34 (comunque inserita tra i documenti presupposti/che disciplinano la procedura di affidamento).</p>	
<p><b>Misura 5 – Materiale rotabile</b></p> <p>1. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:</p> <p>a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento</p>	<p>1. Con tale misura pare demandata all'autonomia dell'ente affidante la definizione di quale sia il perimetro dei beni ritenuti indispensabili.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>(programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;</p> <p>b) livelli prestazionali richiesti;</p> <p>c) caratteristiche del parco veicolare.</p>	<p>Appare indubbia la necessità di condotte omogenee degli EA anche al riguardo, in quanto la possibilità di diverse soluzioni si traduce in disparità di trattamento ingiustificate.</p> <p>Come già riscontrato in gare passate, gli enti hanno assunto decisioni difformi e contrastanti, generando differenze di trattamento tra gestore uscente ed altri partecipanti alla gara, ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obbligo di acquisto di tutti i mezzi nella prima versione di gara e facoltà di acquisto a seguito di rettifica del bando</li> <li>• tutti i bus a disposizione con obbligo di acquisto (anche bus superflui rispetto al perimetro di produzione e rispetto al piano di rinnovo richiesto)</li> <li>• obbligo di subentro ai soli bus gravati da vincolo residuo in termini di contributi c/investimento</li> </ul> <p>Sarebbe auspicabile e garante di uguale trattamento una regolamentazione più “stringente” rispetto alla definizione del perimetro del parco rotabile indispensabile.</p> <p>Tra l’altro, il materiale rotabile, se trattasi di autobus, è pressochè sicuramente duplicabile in misura e termini tali da non giustificare la qualifica del materiale del GU quale essenziale/indispensabile (ferma restando la</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>2. Qualora l’EA classifichi il materiale rotabile come bene indispensabile per l’effettuazione del servizio, l’EA fornisce le opportune garanzie affinché tale materiale venga messo a disposizione dell’IA, includendo nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni di cui all’Annesso 6, Tabella 3, sezione “Materiale rotabile”.</p> <p>3. L’EA stabilisce un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l’acquisizione da parte dell’IA, ove necessario, del</p>	<p>necessità di un termine adeguato per il subentro dell’IA rispetto alle esigenze di approvvigionamento del medesimo materiale).</p> <p>Diversa valutazione si ritiene invece giustificata (ferma la necessità di adeguata motivazione) in rapporto a materiale su rotaia/per via navigabile.</p> <p>2. Ancora con riferimento agli autobus, recenti sentenze hanno chiarito come adeguata misura quella che contempli l’obbligo di messa a disposizione di tale materiale rotabile, associata con la previsione in capo all’IA non di un obbligo ma di una facoltà di acquisto.</p> <p>Ancor meno un obbligo di acquisto a carico dell’IA per tali beni se facilmente reperibili si giustifica ove il rinnovo del parco mezzi sia oggetto di premio nell’ambito della valutazione delle offerte tecniche.</p> <p>3. L’obbligo di stabilire tale “congruo tempo” è opportuno sia esteso anche all’acquisizione di impianti / infrastrutture.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio. Per l'individuazione del predetto termine, l'EA si basa su:</p> <p>a) stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile; le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto;</p> <p>b) presenza sul mercato di società e/o di operatori che offrono il noleggio del materiale rotabile interessato, a condizioni eque e non discriminatorie;</p> <p>c) entità, specificità e complessità del materiale richiesto, con particolare riferimento al settore ferroviario, anche in relazione ai tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale;</p> <p>d) eventuale disponibilità del GU a trasferire all'IA, a titolo oneroso, il materiale rotabile impiegato nel servizio oggetto di affidamento e considerato di natura commerciale; in tal caso, d'intesa con il GU, l'EA include nella documentazione che disciplina la</p>	<p>d) Nel caso di disponibilità al trasferimento del materiale rotabile a titolo oneroso, dovranno sussistere la possibilità in diritto e l'idoneità di fatto all'uso da parte dell'IA dei mezzi per il servizio di TPL oggetto dell'affidamento. All'IA non potranno</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.</p> <p>4. La disponibilità del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio deve essere garantita dall'IA solo a decorrere dall'avvio dell'affidamento, pena la mancata stipula del relativo CdS, e pertanto</p>	<p>essere imputate le conseguenze dell'assenza di quanto sopra. L'IA, secondo quanto più sopra osservato, in relazione agli autobus, ha la facoltà di acquistare tale materiale rotabile dal GU, salvo il caso di mezzi acquistati con contributi pubblici e soggetti a vincolo di utilizzo per il servizio di TPL oggetto di affidamento, nel qual caso soltanto potrebbe sussistere per l'IA un obbligo di acquisto, ferme le condizioni di possibilità/idoneità all'uso di cui sopra.</p> <p>Inoltre,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- appare utile prevedere che il valore attribuito al materiale rotabile subisca il deprezzamento derivante dal tempo che intercorre dal momento in cui viene quantificato al momento del suo effettivo utilizzo;</li> <li>- appare utile prevedere a favore dell'IA una forma di garanzia sullo stato di manutenzione del materiale rotabile in relazione al periodo intercorrente tra il momento in cui bene viene identificato e valorizzato ed il momento in cui l'IA subentra.</li> </ul> <p>4. Occorre disciplina analoga per infrastrutture e impianti.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>non può essere richiesta come requisito di ammissione dei partecipanti alla gara (di seguito: PG).</p> <p>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, fino all'entrata in esercizio del materiale dell'IA strumentale all'effettuazione del servizio.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato.</p>	<p>5. Occorre disciplina analoga per infrastrutture e impianti.</p> <p>6. Si rimanda all'osservazione relativa alla Misura 4, § 10. Si richiamano altresì le già formulate osservazioni sul tema di presupposti e condizioni della disponibilità del materiale rotabile.</p>	
<p><b>Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico</b></p> <p>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; essi sono trasferiti all'IA.</p> <p>2. Qualora il contributo pubblico non sia stato</p>	<p>1. Come già riscontrato in gare passate, alcuni operatori contabilizzano i contributi a diretta riduzione del costo dei beni ammortizzandoli quindi per periodi differenti rispetto al vincolo di cui al punto 1. Quindi i criteri del punto 1 e 2 non sono uniformi.</p> <p>2. I punti 1 e 2 non appaiono chiari nel testo</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA.</p> <p>3. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente che consenta il mantenimento dei beni finanziati in capo al GU, in caso di mancato trasferimento all'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo in conto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni.</p> <p>4. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.</p>	<p>prospettato e differenziano senza adeguate motivazioni la computazione del valore residuo dei finanziamenti pubblici in base al sistema contabile adottato.</p> <p>Appare dunque necessaria la previsione di misure che uniformino i criteri di riferimento (diversamente generandosi elevato rischio di contestazioni/contenziosi/squilibri competitivi).</p> <p>3. la previsione del mantenimento dei beni finanziati con contributi pubblici in capo al GU potrebbe essere prevista anche in atti differenti dal CdS.</p> <p>4. Si rimanda all'osservazione relativa alla Misura 4, § 10.</p>	
<p><b>Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili</b></p> <p>1. L'EA mette a disposizione dell'IA o assicura alla stessa l'accesso ai beni essenziali corrispondenti alle</p>	<p>1. In linea generale, nell'ambito dell'atto regolatorio occorre precisare che per i beni immobili di</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della Misura 3, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi.</p> <p>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 mantenere e di rilevare gli stessi in base al titolo giuridico utilizzato e nel rispetto del CdS.</p> <p>3. Per quanto attiene all'oggetto del presente provvedimento, le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio sono disciplinate dalle disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015; in tale ambito, l'EA stipula un accordo quadro con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti, ai sensi dell'art. 23 del predetto decreto; tale accordo quadro è allegato</p>	<p>proprietà o comunque nella disponibilità di Enti Pubblici (di qualunque tipologia) e utilizzati dal GU, o comunque a sua disposizione, debba sussistere un obbligo di messa a disposizione dell'IA (con facoltà di acquisto da parte di questa), a condizioni di mercato, anche se gli stessi non fossero qualificati come beni essenziali (cfr. anche osservazione a Misura 8.1).</p> <p>2. In coerenza con il § 6 che segue, titolo giuridico e condizioni di subentro/acquisizione indicate nel CdS devono rispondere a quelle preventivamente definite dall'EA e inserite tra le informazioni nella disponibilità di ciascuna potenziale IA (ad esito dell'indagine i cui risultati sono riportati nella relazione ex art. 34 o, come qui si propone, in atto parallelo).</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.</p> <p>4. In caso di disponibilità, derivante da atto normativo o previsione del CdS 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 mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.</p> <p>5. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU, è garantito il subentro 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 cessione o di locazione.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni.</p> <p>7. L'EA specifica nel CdS la destinazione e gli eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA ai sensi della presente Misura, compresi</p>	<p>5. Nel caso di beni di proprietà di EE LL (o di "loro" Enti strumentali) vale quanto indicato più sopra, in linea generale ed a garanzia di condotte/o situazioni non discriminatorie.</p> <p>6. Si rimanda all'osservazione relativa alla Misura 4, § 10..</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale.</p>		
<p><b>Misura 8 – Azioni in capo all’EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali</b></p> <p>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:</p> <p>a) acquistare, anche attraverso propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali per l’effettuazione del servizio, al fine di renderli disponibili all’IA;</p> <p>b) fornire una garanzia per il finanziamento dell’acquisto da parte dell’IA del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l’effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;</p> <p>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;</p> <p>d) promuovere azioni di coordinamento e</p>	<p>1. In coerenza con quanto osservato in relazione al § 5. Della misura 7, in linea generale, nell’ambito dell’atto regolatorio occorre precisare che per i beni immobili di proprietà o comunque nella disponibilità di Enti Pubblici Locali (o di “loro” enti strumentali) e utilizzati dal GU, o comunque a sua disposizione, debba sussistere un obbligo di messa a disposizione dell’IA, a condizioni eque e non discriminatorie, anche se gli stessi non fossero qualificati come beni essenziali/indispensabili.</p> <p>c) Nella definizione di tali misure deve essere comunque garantita la par condicio dei concorrenti.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>cooperazione con altri enti/autorità competenti, al fine di favorire la disponibilità di beni strumentali.</p> <p>2. Nei casi in cui sia possibile realizzare 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 a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.</p>		
<p><b>Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro</b></p> <p>1. Il valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del GU, o di eventuali soggetti terzi, da cedere all’IA è individuato in base al valore di mercato, secondo i criteri di cui alla presente Misura.</p> <p>2. Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all’interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile.</p>	<p>1. Appare necessario, fra l’altro, dare adeguato rilievo alla vita utile residua di ciascun bene, compreso il materiale rotabile.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni similari, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.</p> <p>3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'affidamento in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'IA dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.</p> <p>4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o</p>	<p>In linea con quanto indicato sopra, occorre precisare che la presente misura si applica anche al materiale rotabile.</p> <p>4. Come evidenziato anche in altra osservazione, la determinazione del valore di trasferimento del materiale rotabile e dei relativi "contributi residui" non può essere demandata al libero metodo di contabilizzazione del singolo operatore ma dovrebbe essere disciplinata con un criterio</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto o alla disponibilità del bene, eseguiti nel periodo di vigenza contrattuale con oneri a carico del proprietario, per migliorie, ammodernamento, trasformazione e/o <i>revamping</i> del materiale rotabile, al netto degli ammortamenti.</p> <p>5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:</p> <p>a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;</p> <p>b) vita residua;</p> <p>c) condizioni d'uso;</p> <p>d) stato di conservazione;</p>	<p>univoco.</p> <p>Come già riscontrato in gare passate relative al settore del TPL gomma, esistono operatori che applicano criteri di ammortamento che suppongono una vita tecnica e generano valori contabili oggettivamente sproporzionati ed enormemente più elevati rispetto al reale/al valore di mercato.</p> <p>Nell'ambito del settore del TPL gomma, pertanto, l'uniformità di trattamento di tutti i gestori, entranti ed uscenti, indipendente da scelte contabili soggettive potrebbe risultare da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valore dei mezzi definito quale valore di mercato e calcolato sulla base di quanto previsto dalla misura 9.5 – 9.6 – 9.7.</li> <li>• Contributo c/investimenti residui calcolati come definito dalla Misura 6.1 sulla base del periodo indicato da disposizioni di legge (in proporzione al tempo mancante alla cessazione del vincolo).</li> </ul>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>e) attitudini prestazionali;</p> <p>f) indicatori di affidabilità e di disponibilità;</p> <p>g) eventuali poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.</p> <p>6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.</p> <p>7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante è asseverata da un professionista scelto tra quelli iscritti nell'elenco degli esperti del Tribunale competente (Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio), sulla base del luogo in cui ha sede l'EA.</p> <p>8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.</p> <p>9. Il valore dei sistemi tecnologici è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all’ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.</p> <p>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</p>	<p>10. Vale quanto già osservato in merito a punti analoghi.</p>	
<p><b>Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione</b></p> <p>1. Qualora sia prevista l’assegnazione all’IA di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento specifica i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l’obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.</p> <p>2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della precedente Misura 9 per</p>	<p>È opportuno che siano specificate anche le eventuali modalità di aggiornamento/adeguamento dei canoni, per l’intera durata del contratto.</p> <p>2. Mentre nella misura 9.2, in relazione all’acquisto di beni immobili, si definisce una forbice di valore minimo e massimo riferito a valori pubblicati</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.</p>	<p>dall'Agenzia delle Entrate, la misura 10, per i canoni di locazione definisce solo il valore "minimo". Salvo si tratti di beni non vincolati e proprietà di terzi, per i beni immobili di proprietà dell'EA o di proprietà del GU con vincolo di finanziamento, la misura potrebbe fare riferimento ad una forbice di valori rappresentati dai valori OMI o simili. In esperienze passate si sono infatti presentati casi di canoni di locazione "fuori mercato", a volte inseriti nei bandi, anche a beneficio dell'ente affidante o di altri Enti Pubblici e per beni soggetti a vincolo.</p>	
<p><b>Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti</b></p>		
<p><b>Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario</b> 1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n. 120/2018, nel rispetto della decorrenza di applicazione ivi prevista.</p>		
<p><b>Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada</b> 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</p>	<p>1. Una contabilità separata per ciascun CdS/per diversa modalità di trasporto impone oneri organizzativi rilevanti, soprattutto per la</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.</p> <p>2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;</li> <li>b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);</li> <li>c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.</li> </ul> <p>3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:</p>	<p>rendicontazione di natura patrimoniale che tipicamente le aziende gestiscono in modo unitario. Emergono complessità ulteriori rispetto alla rendicontazione di consorzi o scarl, per le quali spesso i bilanci degli affidatari hanno una sola voce di costo che consiste nel valore complessivo riconosciuto ai consorziati per la produzione del servizio.</p> <p>Questa complessità genera asimmetria informativa tra i soggetti coinvolti riconducibile alla sola scelta della forma societaria dell'aggiudicatario.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;</p> <p>b) riferibili a più CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici <i>driver</i>.</p> <p>4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL.</p> <p>5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'impresa di TPL provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico CdS.</p> <p>6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di <i>driver</i> scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli <i>asset</i> nell'ambito di uno specifico CdS, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (<i>Fully Distributed Costing</i>). I <i>driver</i> utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.</p> <p>7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di <i>driver</i> pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.</p> <p>8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.</p> <p>9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i <i>format</i> resi disponibili sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.</p> <p>10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura.</p>		
<p><b>Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti</b></p> <p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento.</p> <p>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) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.</p> <p>3. L'EA può prevedere nel CdS la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'IA (contratti di tipo net cost) o, in alternativa, l'introito in proprio di tali ricavi (contratti di tipo gross cost), con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara di competenza del medesimo EA. In caso di contratti net cost il rischio d'impresa relativo ai ricavi è allocato in capo all'IA.</p> <p>4. L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, individua e descrive nella matrice dei rischi eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.</p> <p>5. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta la permanenza in capo alle parti contrattuali dei rischi allocati, nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.</p> <p>6. La matrice dei rischi redatta dall'EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>		
<p><b>Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara</b></p> <p>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, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.</p> <p>2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG.</p> <p>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</p>	<p>2. Si rimarca la necessità di riferimento principale se non esaustivo alla nozione di costo standard di cui al D.Lgs 422/97 ed al DM 157/2018.</p> <p>3. Si rimanda all'osservazione relativa alla Misura 4, § 10.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>simulato.</p> <p>4. Il PEF simulato è adottato per l'affidamento con gara dei servizi 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.</p>	<p>4.Si osserva altresì che sarebbe auspicabile l'inclusione del PEF simulato tra la documentazione disponibile per i concorrenti alla selezione dell'IA, nel caso di procedura competitiva (non ravvisandosi esigenze contrarie a tale disponibilità); ovvero che, quanto meno, la relazione che recepisce gli esiti della redazione del PEF simulato avesse adeguato dettaglio.</p>	
<p><b>Misura 15 – Criteri di per la redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o <i>in house</i></b></p> <p>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 predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.</p> <p>2. Nell'ambito del predetto PEF simulato, l'EA specifica gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del contratto.</p> <p>3. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p><b>Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza</b></p> <p>1. Per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l’EA definisce gli obiettivi che l’IA è tenuta a perseguire nel corso dell’affidamento, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:</p> <p>a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e, per i contratti net cost, all’incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell’evasione tariffaria e da altre politiche commerciali dell’IA;</p> <p>b) efficienza, con riferimento ai costi operativi per vettura-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;</p> <p>c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità definite dall’Autorità ai sensi dell’art. 37, comma 2, lettera d), del d.l. 201/2011. Per i servizi ferroviari si fa riferimento alla delibera ART n. 16/2018.</p> <p>2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono</p>	<p>Misura 16. - Si richiama anzitutto quanto espresso in seguito a commento della misura 28, utile anche in rapporto ai nuovi affidamenti.</p> <p>a) l’EA dovrà altresì provvedere quanto necessario/di propria competenza al fine di assicurare il rispetto del parametro di legge relativo al rapporto tra costi e ricavi da utenza (35%)</p> <p>b) È opportuno riferire la valutazione dell’efficienza ai costi direttamente riferibili alla gestione (non, ad esempio, al gasolio).</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.</p> <p>3. Nei casi di affidamenti di servizi ferroviari di cui al presente provvedimento, gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.</p>		
<p><b>Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole</b></p> <p>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 <i>web</i> istituzionale e aggiornato periodicamente. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.</p> <p>2. Il tasso di remunerazione del CIN è determinato</p>	<p>Si richiama in termini generali quanto già osservato a riguardo del limitato ambito di applicazione dell'Allegato al Reg. CE 1370/2007 (affidamenti in house/diretti/per disposizione normativa generale) e si rimanda altresì a quanto osservato a commento della successiva Misura 28.</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>dall’Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (<i>Weighted Average Cost of Capital: WACC</i>), in base alla seguente formula:</p> $R=g \cdot Rd \cdot (1-t)1-T+(1-g) \cdot Re1-T$ <p>dove:</p> <p><i>g</i> (<i>gearing</i>) = quota di indebitamento finanziario;  <i>Rd</i> = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;  <i>t</i> = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale;  <i>T</i> = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);  <i>(1-g)</i> = quota di capitale proprio;  <i>Re</i> = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.</p>		
<p><b>Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi</b>  <b>Capo I – Misure regolatorie per l’individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento</b></p>		
<p><b>Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento</b></p> <p>1. L’EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all’Annesso 6, costituenti il set informativo minimo.  2. In fase di pre-informazione, indipendentemente</p>	<p>1. Occorre far salva la possibilità, per il GU, di escludere dalle informazioni da mettere a disposizione quelle che costituiscono, secondo motivata e comprovata dichiarazione del GU stesso,</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>dalla modalità di affidamento, l'EA pubblica almeno le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 1.</p> <p>3. È fatta salva la possibilità per l'EA di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di TPL che intende affidare.</p>	<p>segreto tecnico o commerciale, che rappresentino il know-how aziendale o la cui divulgazione leda un proprio interesse legittimo prevalente.</p>	
<p><b>Capo II - Misure regolatorie per l'equa e non discriminatoria partecipazione alle gare</b></p>		
<p><b>Misura 19 – Requisiti di partecipazione</b></p> <p>1. L'EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.</p> <p>2. Tra i requisiti di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. n. 50/2017, l'EA dispone l'obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta.</p> <p>3. Ove l'EA definisca requisiti di idoneità ulteriori per la partecipazione alla gara rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>generali:</p> <p>d) attinenza e proporzionalità rispetto all’oggetto della gara;</p> <p>e) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.</p> <p>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;</p> <p>b) contemperare l’attribuzione di specifici requisiti in capo alle imprese interessate, in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.</p> <p>5. Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l’EA prevede:</p> <p>a) l’assunzione, in sede di offerta,</p>		

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;</p> <p>b) l'obbligo per l'EA, nell'ambito della documentazione di gara, di mettere a disposizione dei PG e dell'IA tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. <i>data room</i>) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;</p> <p>c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerga 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.</p>		
<p><b>Misura 20 – Criteri di aggiudicazione</b></p> <p>1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di</p>	<p>1. Pare opportuna una misura che assicuri condotte uniformi degli EA a riguardo della scelta dei criteri di valutazione delle offerte, limitando il più possibile le</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura economica;</p> <p>b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.</p> <p>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:</p> <p>a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun PG non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;</p> <p>b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato.</p>	<p>valutazioni discrezionali. Laddove ciò non fosse possibile è necessario che la valutazione discrezionale sia accompagnata da una motivazione non sintetica ma analitica e dettagliata e, ancora, rispondente a criteri univoci (necessità di univoca indicazione, per es., sulla sufficienza o meno di giudizi espressi in forma solo numerica).</p> <p>Appare altresì necessario un definitivo chiarimento circa la possibilità di valutare nell'ambito dell'offerta tecnica elementi quantitativi con dimensione economica/investimenti (fermo restando il rispetto del principio del divieto di commistione tra offerta tecnica ed offerta economica).</p> <p>Infine, in ragione dell'esperienza ed in linea con i pertinenti orientamenti giurisprudenziali, appare utile chiarire definitivamente l'impossibilità che venga incluso tra i criteri di selezione/aggiudicazione quello dell'offerta di servizi aggiuntivi/del prezzo relativo a servizi aggiuntivi dei quali non sia certa l'esecuzione a valle dell'aggiudicazione ed ogni relativa caratteristica.</p> <p>Ancora in materia di requisiti di partecipazione e, in particolare, per quanto riguarda il procedimento di</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
	<p>relativa comprova, ancora in virtù dell’esperienza si ritiene utile che il provvedimento di codesta rispettabile Autorità rimarchi il principio per il quale l’EA verifica d’ufficio i requisiti la cui documentazione di comprova sia nella disponibilità di una Pubblica Amministrazione (artt. 2 e 18 L. 241/90 ed artt. 40 e 43 del DPR 445/2000).</p>	
<p><b>Misura 21 – Trasferimento del personale</b></p> <p>1. L’EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, nel rispetto delle prescrizioni adottate dall’Autorità, di seguito specificate.</p> <p>2. L’EA prevede la disciplina sulla clausola sociale allorquando i servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) risultano assimilabili a quelli afferenti al CdS attualmente vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell’effettivo fabbisogno di personale che il nuovo servizio richiede.</p> <p>3. L’EA prevede nella documentazione di gara l’obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell’organico</p>	<p>3-4. È necessario allineare l’atto regolatorio al principio costantemente affermato tanto dalla giurisprudenza nazionale quanto dalla</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>dell'IA con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 48 del d.l. 50/2017. A tale fine:</p> <p>a) l'EA individua il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del GU, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;</p> <p>b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.</p> <p>4. L'applicazione della clausola sociale comporta per l'IA:</p> <p>a) l'obbligo di riassorbire tutto il personale del GU individuato secondo quanto previsto al punto precedente;</p> <p>b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche</p>	<p>giurisprudenza comunitaria secondo il quale l'obbligo di assunzione preferenziale del personale del GU sussiste compatibilmente alle scelte organizzative dell'IA e non può tradursi in un obbligo tout court di assumere a tempo indeterminato ed in forma automatica e generalizzata il personale già utilizzato dalla precedente impresa.</p> <p>Occorre anche richiamare l'obbligo di versamento del TFR dovuto da parte del GU e di ogni altro debito nei confronti del personale interessato, esplicitando una modalità certa di attestazione della effettività e correttezza (anche in termini quantitativi) del versamento stesso.</p> <p>È opportuno stabilire che l'individuazione del personale potenzialmente interessato debba (e non "possa") essere effettuata in fase di consultazione precedente alla gara, con indicazione del trattamento economico e normativo dello stesso.</p> <p>Appare ancora opportuno, alla luce dell'esperienza, richiamare espressamente nell'atto regolatorio la necessità che la clausola sociale non si traduca per l'IA diversa dal GU in oneri addirittura superiori rispetto a quelli sopportati dal GU nel caso che sia quest'ultimo a conseguire l'aggiudicazione.</p> <p>b) parrebbe in sé adeguata e sufficiente la garanzia</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
<p>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, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.</p> <p>5. Il rispetto dei predetti obblighi è assicurato dall'IA:</p> <p>...</p>	<p>di applicazione da parte dell'IA diverso dal GU, rispetto al personale assunto in dipendenza della clausola sociale, di un trattamento economico e normativo non deteriore rispetto a quello applicato dal GU, con salvaguardia del parametro/anzianità.</p>	
<p><b>Misura 25 – Pubblicità delle informazioni</b></p>	<p>Occorre far salva la possibilità, per il GU, di escludere dalle informazioni da pubblicare quelle che costituiscono, secondo motivata e comprovata dichiarazione del GU stesso, segreto commerciale o la cui divulgazione leda un proprio interesse legittimo prevalente.</p>	
<p><b>Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali</b></p>	<p>Si propone l'eliminazione della misura in quanto impatta su affidamenti e CdS in essere e rischia di generare condotte non uniformi degli EA, oneri ingiustificati per l'IA, contenziosi.</p> <p>Fermo quanto sopra, e al di là dell'effetto delle previste soglie di applicazione della misura, nel merito si osserva che la revisione del Contratto per variazione del risultato netto consuntivato</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
	<p>dovrebbe essere funzionale a garantire all'IA adeguata redditività dell'affidamento, e non già ad erodere in corso di rapporto guadagni di efficienza (sia in termini di riduzione dei costi sia in termini di conseguimento incremento dei ricavi, come frutto di efficaci misure gestionali).</p> <p>Una regolazione non rispettosa di tale principio (come appare quella in esame ove pone quale presupposto della revisione anche scostamenti positivi rispetto al PEF di gara) rischia di tradursi traduce in un incentivo all'inefficienza/ad una limitata efficienza del gestore/IA.</p> <p>Fermo quanto sopra, i commi 2, 3 e 4 della misura 28 appaiono di interpretazione ed applicazione non univoca, e quindi privi della necessaria chiarezza: per es. laddove utilizzano le seguenti formule <i>“modifica permanente del programma di esercizio”</i>, <i>“stipula di un atto aggiuntivo ... a seguito di disposizioni ... o prescrizioni”</i> (si pensi un medesimo aspetto contrattuale – come per es. la revisione periodica – può essere regolato mediante automatismi che quindi non abilitano alla revisione come da misura in commento, ovvero mediante la sottoscrizione di appendici/addendum contrattuali il che provoca appunto il meccanismo di verifica/revisione), <i>“incidenza significativa”</i> e</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
	<p><i>“modifiche contrattuali non sostanziali”.</i></p> <p>Si prende, infine, occasione dal commento alla misura 28 per evidenziare come lo schema di contratto a base della competizione deve prevedere misure correttive a garanzia dell’equilibrio economico sul quale l’IA ha fatto affidamento nel caso in cui le condizioni/i livelli prestazionali effettivi siano deteriori rispetto a quelli indicati dagli atti di gara/presupposti dell’affidamento (es. peggioramento della velocità commerciale, anche in dipendenza di specifiche evenienze non previste).</p>	
<p><b>ULTERIORI OSSERVAZIONI</b></p>	<p><b>1.</b> Si ritiene utile osservare che il carattere cogente di alcune previsioni della delibera oggetto di consultazione potrebbe essere posto in dubbio da parte degli EA o delle IA (per esempio con riferimento alle previsioni che riguardano aspetti relativi all’esecuzione del contratto di affidamento ovvero quelle relative all’esecuzione dei contratti affidati in precedenza alla delibera). L’eventuale non cogenza di talune prescrizioni rischia di generare condotte disomogenee e, pertanto disparità di trattamento che si traducono in squilibri competitivi, oltre che nell’incertezza del quadro di riferimento per i concorrenti ad una gara (ed è indubbio che per i partecipanti ad una competizione la chiarezza della disciplina di riferimento è una</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
	<p>delle principali esigenze).</p> <p>La considerazione che precede è occasione per evidenziare come, più in generale, l’esperienza porta molteplici casi nei quali una condotta degli EA divergente rispetto ad atti di regolazione delle autorità di settore non si è tradotta nella rimozione delle relative deviazioni; il che costituisce in sé un vulnus alla concorrenza.</p> <p>Si rimarca in tale prospettiva (pur nella consapevolezza di una normativa generale di riferimento in sé stessa non sempre univoca), per un verso, la necessità che gli atti di regolazione siano rigorosamente compresi entro il perimetro della relativa potestà; per altro verso, la necessità che le Imprese possano fare pieno affidamento nel carattere vincolante delle disposizioni regolatorie rispettose di detto perimetro, e quindi nella illegittimità e conseguente caducazione di eventuali non conformi discipline di gara (anche per effetto dell’assunzione da parte di codesta rispettabile Autorità, anche nei confronti degli EA, di tempestivi ordini di cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati, e/o di iniziative cautelari e/o delle pertinenti “<i>misure di ripristino</i>” che rientrano nella disponibilità della medesima Autorità a norma dell’art. 37 del DL 201/11).</p> <p style="text-align: center;">**</p>	

TESTO DELIBERA	OSSERVAZIONI – AMBITO TPL GOMMA	PROPOSTE DI REVISIONE DEL TESTO DELLA DELIBERA – AMBITO TPL GOMMA
	<p><b>2.</b> L’esperienza induce a ritenere utile che l’atto di regolazione dia un indirizzo anche per la disciplina dei rapporti tra GU e IA rispetto a partite quali le competenze degli introiti tariffari di competenza del periodo “a cavallo” del subentro.</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p><b>3.</b> Ancora l’esperienza dimostra come gli EA assumano condotte non uniformi in merito ai contenuti ed ai parametri di verifica di sostenibilità dei PEF dei concorrenti alla competizione per l’affidamento di servizi di TPL (sino, in taluni casi, ad essere ammesse, a procedura definita e verifica in corso, radicali modifiche dei PEF); il che ancora una volta si risolve in non giustificate disparità di trattamento/squilibri competitivi. Anche al riguardo sarebbero pertanto auspicabili linee di indirizzo uniformi.</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p><b>4.</b> Nell’allegato 3, pagina 17 compare il campo “anzianità contributiva”, dato che non sempre è nella disponibilità del GU.</p>	

