

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti

Roma, 1 marzo 2019

OGGETTO: Osservazioni in merito alle misure di cui allo Schema di atto di Regolazione recante la Revisione della delibera ART n. 49/2015.

Alla luce dell'esperienza condotta dagli scriventi nell'ambito di numerose procedure di gara per servizi di TPL, di recente svolgimento ovvero in corso di svolgimento (Agenzia SMTP di Parma, Regione, Campania, Regione Puglia, Agenzia di Como Lecco Varese, Agenzia di Brescia, Agenzia di Bergamo, Agenzia di Sondrio, Ente di Governo di Belluno, Provincia di Imperia, Roma Capitale) si riportano di seguito alcune osservazioni e suggerimenti in merito alla modifica della regolamentazione in oggetto.

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

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

Si richiede che il perimetro venga esteso esplicitamente anche agli impianti fissi (funicolari e funivie), la cui presenza è significativa in diversi contesti (in particolare in Lombardia, a seguito della legge regionale 6/2012, che li fa rientrare tutti nel perimetro del TPL). Per tali impianti, infatti, esiste attualmente un parziale vuoto regolatorio relativamente in particolare alla costruzione della Dataroom (se non per analogia con i dati indicati da richiedere per servizi automobilistici e ferroviari) ed ai contenuti da riportare nella documentazione di gara (Annesso 6).

La mancanza di tale riferimento esplicito rende altresì più debole l'Ente Affidante nella fase di richiesta dati alle aziende che si ritrovano a poter porre in essere comportamenti ostruzionistici all'invio dei dati in quanto l'ubi consistam normativo alla base della nostra richiesta non risulterebbe solido.

Lem Reply S.r.l.
con Socio Unico

Via Robert Koch, 1/4
20152 Milano - Italia
Tel. +39 02 535761
Fax +39 02 53576265

Piazza San Matteo, 14/1
16123 Genova - Italia
Tel. +39 010 5740289
Fax +39 010 5302034

Via del Giorgione, 59 sc. A
00147 Roma - Italia
Tel. +39 06 844341
Fax +39 06 84434400

Cap. Soc. € 47.370,00
Reg. Imp. e Cod. Fisc. 01571060993
P.Iva 01571060993
Sede Leg. C.so Francia, 110
10143 Torino – Italia
Tel. +39 011 7711594
Fax +39 011 7495416
lem@reply.it

Direzione e Coordinamento
ex. art. 2497 c.c. Reply S.p.A.

E
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N.0002151/2019 del 04/03/2019

Misura 3 – Beni strumentali all’effettuazione del servizio

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

Si propone di integrare e/o riportare con maggior dettaglio l’elenco dei beni strumentali, sia nella misura 3 sia nell’annesso 6.

Una definizione di maggior dettaglio nonché declinata sui singoli beni immobili principali, è utile sia per ridurre l’asimmetria informativa ed i tipici comportamenti opportunistici dell’incumbent nella risposta alla richiesta dati, sia per l’EA nella fase di redazione del PEFS e della documentazione di gara in quanto avrebbe a disposizione una serie di informazioni suscettibili anche di valutazione economica (valore residuo e/o nuovi investimenti, ammortamenti residui etc.) e di decisioni relative alla messa a disposizione e/o alla modalità di subentro.

In particolare si propone di esplicitare le seguenti tipologie di beni:

- impianti di fermata (pensile, paline)
- sistemi tecnologici applicati alla bigliettazione, nonché quelli relativi al servizio (AVM, AVL, contapasseggeri etc.).

Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali

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

Si chiede innanzitutto se la valutazione di indispensabilità (o essenzialità) sia da subordinarsi alla previa verifica di disponibilità o se sia indipendente. Se i due aspetti fossero indipendenti, si porrebbe il tema di come procedere, nel caso di presenza di beni considerati indispensabili (o essenziali), ma non disponibili non potendosi in tal caso imporre il subentro.

Si richiede che, in un Allegato specifico alla Delibera e/o nella Relazione illustrativa, si riportino alcuni esempi nei quali si declini, quantomeno per i beni strumentali principali (materiale rotabile e depositi), date alcune caratteristiche, la classificazione possibile.

Si propone, per quanto sia chiara la non univocità dei casi e/o delle declinazioni, una traduzione, adottata in alcuni contesti dove è stata già effettuata la procedura di Consultazione, della traduzione, sui beni, dei criteri di indispensabilità individuati nella Delibera.

Nello specifico, per il **materiale rotabile**:

- la **non condivisibilità** è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (condivisibile);
- la **non sostituibilità** è verificata quando né il mercato primario dei veicoli (nuovi), né quello secondario (usati), garantirebbero una fornitura della dimensione necessaria entro tempistiche compatibili con quelle di gara;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, è verificata in primo luogo quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Per i **depositi**:

- la **non sostituibilità**: quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già pronte per l'uso o comunque rapidamente adattabili, limitatamente agli impianti di dimensione significativa (con una superficie coperta/scoperta di dimensione significativa, 5-10.000 mq, presenza di impianti di manutenzione, lavaggio e/o rifornimento di carburante). Tale condizione è presente anche nel caso di ubicazione d'impianti esistenti in aree (in particolar modo in ambito urbano) ritenute ottimali sia per la minimizzazione delle corse a vuoto, sia per la struttura urbanistica e viabilistica urbana tali che ubicazioni alternative possano aver un impatto negativo sui costi di produzione del servizio e/o sulle emissioni;
- la **non duplicabilità** a costi socialmente sostenibili, condizione verificata quando gli impianti necessari:
 - non **possono neanche essere realizzati ex novo** (in tempi compatibili con la procedura di gara) perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici,
 - pur essendo duplicabili tecnicamente, il **costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile** (condizione che si verifica in particolare in presenza di contributi pubblici non ammortizzati ovvero di proprietà diretta o indiretta di enti pubblici).

Si propone infine l'introduzione della categoria dei beni classificabili come "**disponibili**". Con beni disponibili si intendono quei beni per i quali, pur non essendo indispensabili, è dichiarata la volontà alla messa a disposizione da parte dell'incumbent.

In diversi contesti nei quali siano state già effettuate le procedure di Consultazione tale categoria sia stata prevista dall'Ente Affidante. Sarebbe tuttavia utile che venisse riportata in modo esplicito nel testo della redigenda Delibera, perchè dal punto di vista regolatorio rappresenterebbe un elemento significativo per garantire la contendibilità della procedura:

- garantisce la **riduzione delle barriere all'ingresso** perchè:
 - o consente di diminuire il numero degli autobus da acquistare nel periodo fra l'aggiudicazione e l'inizio del servizio. L'acquisto degli autobus prima dell'avvio del servizio è infatti onere che comporta un "cash out" che può risultare significativo per il newcomer ed inoltre costituisce una barriera anche per la non agevole reperibilità se il differenziale risultasse elevato;
 - o consente di integrare la rete degli impianti esistenti (dichiarati disponibili, ma non indispensabili) in modo flessibile sulla base della disponibilità di aree alternative da parte del singolo concorrente;
- garantisce la **contendibilità della gara** perchè riduce la disparità di condizione fra l'incumbent ed il newcomer,
- **non sottende un obbligo per il concorrente**, riducendo il rischio di contenzioso.

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

Si propone di indicare le modalità con le quali dovrebbe svolgersi la procedura di consultazione.

Si suggerisce di prevedere che:

- l'EA formuli una prima proposta di Relazione sulla classificazione dei beni suscettibili di essere considerati essenziali e/o indispensabili nonché sugli orientamenti, da assumere in fase di gara, sugli eventuali altri aspetti oggetto della Consultazione;

- la proposta di Relazione redatta dall'EA viene presentata in una seduta pubblica, convocata con i medesimi strumenti e grado di pubblicità del bando di gara.
- a seguito della presentazione, viene pubblicata sul sito dell'EA e gli stakeholder hanno 30 giorni di tempo per formulare delle osservazioni da inviare per iscritto all'EA.
- l'EA ha ulteriori 30 giorni per formulare le controdeduzioni, effettuare eventuali modifiche e/o integrazioni e pubblicare la versione definitiva della Consultazione.

Misura 5 – Materiale rotabile

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

Occorre stabilire come deve comportarsi l'EA di fronte ad una valutazione di indispensabilità di un autobus, ma alla volontà di non messa a disposizione da parte dell'incumbent.

Si ritiene, inoltre, che occorra precisare che le informazioni di cui all'Annesso 6 Tabella 3 non sono limitate ai beni dichiarati indispensabili. Larga parte di tali informazioni sono infatti necessarie per procedere alla verifica della condizione di indispensabilità e dovrebbero quindi essere forniti per la totalità dei beni. L'attuale formulazione potrebbe essere utilizzata per comportamenti opportunistici da parte degli *incumbent* volti a limitare le informazioni trasmesse per la costruzione della data room.

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

Per supportare l'EA nella declinazione della "congruità" del termine intercorrente fra la data di stipula del contratto di servizio (momento più corretto rispetto all'aggiudicazione, perché determina la certezza giuridica dell'affidamento stesso e consente all'aggiudicatario di attivare le eventuali linee di credito necessarie) e quella di avvio dello stesso, nonché per ridurre il possibile grado di contenzioso, sarebbe utile definire un intervallo di tempo congruo, a seconda che gli autobus da acquistare (o i depositi da individuare e attrezzare) prima dell'avvio del servizio siano superiori ad una soglia:

- maggiore è il numero di autobus da comprare, maggiore sarà il tempo necessario per il loro reperimento;

- in caso di assenza di impianti indispensabili e/o disponibili di dimensione adeguata un tempo pari ad almeno 300 giorni tra la stipula del contratto di servizio e l'avvio del servizio, da incrementare nel caso di particolari situazioni riconducibili a specifiche caratteristiche orografiche ed al tasso di urbanizzazione/densità.

Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico

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

Occorrono chiarimenti e maggiore coordinamento in relazione ai seguenti aspetti relativi alla Misura 6 che vengono specificati nella Relazione Illustrativa (pag. 22) ma non richiamati Schema di Atto di Regolazione:

- che la misura dei finanziamenti pubblici non debba essere inferiore al 40% per determinare un vincolo di destinazione d'uso de bene;
- che anche in assenza di disposizioni contrattuali o di legge non possa comunque essere posto rifiuto di messa a disposizione da parte del proprietario di beni acquistati con contributi pubblici, e si configuri un vincolo di destinazione d'uso "implicito".

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

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

Seguendo l'esempio dell'Agenzia del TPL del Bacino di Como Lecco e Varese, l'EA potrebbe pubblicare un avviso di manifestazione d'interesse alla messa a disposizione di beni strumentali all'effettuazione del servizio, rivolto a soggetti diversi dall'incumbent (altri enti pubblici e/ soggetti privati).

La catchment area di riferimento è chiaramente quella del bacino e/o di un ambito territoriale che sia funzionale ai servizi da affidare.

Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro

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

Non è chiaro chi debba farsi carico dei costi relativi all'asseverazione della valutazione del valore del materiale rotabile da parte di un professionista scelto tra quelli iscritti nell'elenco degli esperti del Tribunale competente (Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio).

Se si applicasse per analogia quanto previsto per i beni immobili, tale onere sarebbe a carico del proprietario.

Inoltre, in considerazione della rapida obsolescenza del materiale rotabile su gomma (autobus) occorre disciplinare la gestione delle variazioni sia della consistenza sia delle condizioni oggetto dell'asseverazione tra la data dell'asseverazione stessa e quella dell'effettivo subentro che, in considerazione dei tempi di predisposizione e svolgimento della gara e dell'ulteriore fase successiva all'aggiudicazione stessa, potrebbe superare i due anni.

Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

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

Occorre specificare l'obbligo in capo all'IA di mantenere i beni essenziali e indispensabili rilevati, procedendo ad una classificazione degli interventi di manutenzione distinguendo tra manutenzioni ordinarie, manutenzioni straordinarie, manutenzioni cicliche.

A tal fine sarebbe utile che, per ciascuna delle casistiche di subentro, sia previsto, come già fatto in alcuni annessi alla delibera, uno schema di contratto di comodato, locazione o compravendita e/o un insieme di contenuti minimi, da allegare al bando di gara.

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

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

Negli schemi di Conto Economico (sia semplificato che ordinario) manca la colonna relativa alla modalità di trasporto “Navigazione interna) presente invece negli schemi di Stato Patrimoniale (sia semplificato che ordinario).

Negli schemi di Stato Patrimoniale (sia semplificato che ordinario) alla voce Risconti Passivi occorre prevedere il dettaglio relativo alla contabilizzazione dei contributi pubblici afferenti i beni destinati al servizio di TPL.

Negli schemi di Conto Economico (sia semplificato che ordinario) occorre prevedere il dettaglio relativo alla contabilizzazione della quota di ammortamento relativa ai contributi pubblici afferenti ai beni destinati al servizio di TPL (da inserire in alternativa tra i ricavi o in diminuzione degli Ammortamenti indicati al lordo).

Occorre specificare (come indicato a pag. 26 della Relazione Illustrativa) che gli schemi semplificati potranno essere utilizzati dalle IA titolari di C.d.S. di minor valore economico e che tale valore potrà corrispondere al valore complessivo annuo del C.d.S. fino a 1 ml di euro.

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

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

Si ritiene che l’impostazione della allocazione dei rischi sia troppo rigida, in particolare per quanto attiene all’andamento della domanda e quindi dei ricavi da traffico. Si suggerisce che sia esplicitamente prevista possibilità di allocazione del rischio ripartita (in quote uguali o diverse) tra IA e EA, anche in modo asimmetrico (ripartendo il rischio in modo differenziato nel caso di maggiore o minore domanda/ricavi da traffico).

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

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

In generale, al fine di poter comprendere al meglio il funzionamento degli schemi di cui ai numeri 1-4 dell’Annesso 5 nonché dei rispettivi “legami” (vedasi quanto riportato a pag. 32 della Relazione illustrativa “Il PEF è costituito da un insieme modulare di schemi, legati tra loro”) si ritiene necessario esplicitare meglio tali legami.

Si segnalano alcune differenze nelle voci dello “*Schema 1 – Conto Economico Regolatorio*” relativamente alle diverse modalità che, se non rappresentano semplici refusi andrebbero meglio esplicitate.

Sempre in merito allo “*Schema 1 – Conto Economico Regolatorio*” si segnala che termina con il “risultato operativo netto – EBIT”, mentre, per completezza di rappresentazione, potrebbe essere integrato dalle voci mancanti (gestione finanziaria e imposte) per giungere all’“Utile netto”, ciò anche considerando che:

- la “gestione finanziaria” risulta ricompresa tra l’insieme delle informazioni con cui viene descritto lo Schema 1 a pag. 32 della Relazione illustrativa;
- il Risultato Netto del PEF è un valore necessario all’effettuazione della verifica prevista dalla Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali.

In merito al valore delle immobilizzazioni, in particolare quelle relative al parco rotabili, all’ultimo anno del PEF, quindi al termine dell’affidamento, si ritiene necessario prevedere che il valore contabile sia calcolato sulla base di un’aliquota di ammortamento convenzionale pari a quella prevista per le diverse tipologie di autobus della Norma UNI11282/2008, così da evitare o limitare la possibili che si generino plusvalenze. Tale vincolo è opportuno sia previsto anche nella formulazione dei PEF di gara, così da garantire la confrontabilità tra i PEF dei concorrenti.

Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio

Si chiede conferma del fatto che il Capitale Investito Netto (CIN) che viene utilizzato nello Schema 3 – Calcolo della Compensazione, sia quello risultante alla terz’ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio (“Capitale Investito Netto Regolatorio”), e non il “Capitale

Investito Netto Operativo" indicato all'ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio: a tale proposito si chiede di voler specificare la finalità ed il significato del valore indicato alla voce "Capitale Investito Netto Operativo" indicato all'ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio, dato dal "Capitale Investito Netto Regolatorio" dal quale sono detratte le "Disponibilità Liquide", che però non risultano tra gli addendi che vanno a determinare il "Capitale Investito Netto Regolatorio" stesso.

Schema 3 - Calcolo della Compensazione

Si segnala la necessità di chiarire se i costi considerati ai fini del calcolo della compensazione siano considerati al netto degli oneri finanziari e delle imposte, in quanto il Ragionevole margine di Utile è calcolato applicando al Capitale Investito netto regolatorio (CIN) il WACC pre-taxation quindi al lordo delle imposte (come specificato a pag. 36 della Relazione Illustrativa) che consente quindi di remunerare sia il capitale proprio che il capitale a debito (coprendo gli oneri finanziari) e la copertura degli oneri tributari a carico dell'impresa.

Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole

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

Con riferimento al fatto che la misura in oggetto prevede che il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC pre-tax), utilizzato dall'EA per il calcolo del margine ragionevole di utile da riconoscere all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP, viene definito dall'Autorità e annualmente pubblicato sul proprio sito web, si pongono i seguenti quesiti:

- se il WACC verrà stabilito in un'unica formulazione comune a tutte le modalità di trasporto, o se invece è prevista la formulazione di WACC specifici per le diverse modalità di servizio che tengano opportunamente conto, come previsto dal D.M. 157/2018 sui costi standard "delle differenze esistenti in ordine al relativo profilo di rischio (condizionato, in particolare dalla diversa struttura dei costi e dai diversi livelli di indivisibilità e irreversibilità degli investimenti in beni strumentali)" (vedasi Allegato 2 al citato Decreto);
- se è possibile indicare i criteri in base ai quali, come indicato a pag. 36 della Relazione Illustrativa, per i "contratti di appalto, non gravando in tal caso rischi sull'EA nella forma di affidamento in appalto, verrà

fissato un livello di WACC inferiore” (ad esempio indicando un livello inferiore di per il tasso di rendimento ammesso sul capitale proprio (*erp*) rispetto al 5,5% (valore indicato a pag. 37 della Relazione Illustrativa, quale valore assunto per i più recenti atti regolatori dell’Autorità).

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

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

In merito alla Tabella 1

Le informazioni minime previste nell’avviso di Pre-informazione appaiono di eccessivo dettaglio, in considerazione del fatto che alcune di esse (in particolar modo quelle relative alla qualità del servizio) vengono definite nell’ambito della costruzione della documentazione di gara che, di norma, avviene successivamente all’avviso stesso ed agli esiti delle attività propedeutiche.

Anche le informazioni previste in merito ai beni essenziali e indispensabili, che derivano dalla procedura di Consultazione ex Misura 2, sono quasi sempre non disponibili al momento della pubblicazione dell’Avviso, potendosi svolgere contestualmente alla stessa e, nell’esperienza concreta dei soggetti che hanno in corso la predisposizione delle gare, spesso successivamente alla pubblicazione dell’avviso stesso.

Si ritiene che tali informazioni:

- da un lato non siano essenziali per l’avviso stesso, dato lo scopo che esso ha di informare il mercato;
- dall’altro, richiedendo una complessa fase istruttoria (in modo particolare quella relativa alla Consultazione sui beni essenziali e indispensabili ed alla propedeutica costruzione della data room), possano rappresentare un elemento di ritardo nella pubblicazione dell’avviso stesso e, quindi della procedura di affidamento del servizio.

In merito alla Tabella 3

Al fine di contrastare le possibili opposizioni da parte degli *incumbent* nella fase di raccolta dati, che richiederebbe una puntuale e chiara disciplina, si ritiene necessario:

- rendere maggiormente esplicita l'obbligatorietà per i soggetti *incumbent* della trasmissione dei dati con il dettaglio previsto dal prospetto stesso e con la tempestività necessaria (soprattutto in merito ai dati del materiale rotabile, degli impianti e del personale);
- prevedere, in merito al personale, l'articolazione delle singole componenti di costo per ciascun dipendente (CCNL nazionale, Contrattazione aziendale, trattamento individuale), al fine di consentire ai concorrenti di pianificare eventuali piani di turn over del personale e stimarne in modo puntuale gli impatti economici;
- prevedere, in merito al "Materiale rotabile", che per il "valore ammortizzato, periodo di ammortamento residuo e criteri di ammortamento utilizzati" vanno indicati sia per il costo di acquisto del cespite (ed i relativi costi capitalizzati, se presenti) sia per i relativi eventuali contributi pubblici.

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

Si propongono le seguenti integrazioni per alcune tipologie di beni:

- impianti di fermata (pensile, paline) per i quali dovrebbe essere indicato, nell'annesso 6, un set minimo di informazioni da richiedere che tenga conto anche del fatto tali impianti possono essere di proprietà del gestore uscente, di enti locali, ovvero di concessionari sia dei gestori che degli enti locali.
- Depositi/rimesse: inserire un set minimo di informazioni sull'attrezzaggio degli stessi;
- sistemi tecnologici applicati alla bigliettazione, nonché quelli relativi al servizio (AVM, AVL, contapasseggeri etc.). Inserire una tabella dedicata alle informazioni specifiche da richiedere.

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

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

Si richiede di indicare in modo maggiormente esplicito le modalità con le quali possano essere oggetti di valutazioni le proposte dei concorrenti in merito al materiale rotabile.

E' infatti evidente la correlazione tra investimenti sul materiale rotabile e impegno economico e finanziario necessario, sia in termini di numero di veicoli, sia di caratteristiche tecniche (soprattutto in termini di alimentazione), sia di tempistiche.

In particolare si richiede di chiarire se gli impegni in termini di età media del materiale possano essere considerati compatibili con i criteri indicati nella misura.

Misura 21 – Trasferimento del personale

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

Si segnala la necessità di regolare le tempistiche relative al subentro del personale.

L'elenco da allegare alla documentazione di gara fa riferimento al personale in forza al precedente gestore ad una data antecedente alla pubblicazione della documentazione di gara. Tale elenco viene utilizzato dai concorrenti per la redazione del PEF di gara e per formulare la propria offerta economica.

Nel periodo intercorrente tra la data di riferimento dell'elenco e l'avvio del servizio parte del personale potrà per vari motivi (pensionamento, dimissioni, licenziamento) uscire dall'azienda di cui era dipendente. E l'azienda stessa potrà assumere altro personale.

Occorre chiarire gli obblighi dell'IA in merito al personale eventualmente assunto nel periodo successivo alla data di riferimento e non presente nell'elenco allegato alla documentazione di gara.

Un criterio potrebbe essere di estendere l'obbligo di trasferimento al personale assunto in sostituzione di personale uscito, nella medesima mansione ed a costi non superiori a quelli del personale sostituito.

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

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

È previsto che, nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano di investimenti, il PG debba integrare gli schemi di PEF di gara con indici della sostenibilità finanziaria della proposta, a titolo esemplificativo e non

esaustivo vengono richiamati gli indici DSCR e LLCR. Si chiede di precisare chiarire se tali indici vadano previsiti:

- soltanto nel caso indicato (PEF di gara predisposto dal PG in presenza di un piano di investimenti) o se pure vadano inseriti anche nei PEF di gara che non prevedano un piano di investimenti;
- anche nei PEF simulati predisposti dall'EA si rende necessaria anche la predisposizione dello Schema 5 – Rendiconto finanziario, in quanto fornisce il valore dei flussi di cassa operativi che rappresentano un elemento di base per il calcolo degli indici stessi;

Ai fini di rendere comparabili le informazioni fornite dai diversi partecipanti alla gara, si chiede inoltre di indicare, oltre a quanto riportato nel capitolo "Definizioni", una metodologia univoca di calcoli di tali indici, stante a livello teorico la possibilità di declinarne il calcolo secondo diversi approcci (ad esempio, ai fini del calcolo del LLCR, se considerare o meno nel Flusso di cassa a servizio del debito non soltanto le risorse strettamente prodotte e assorbite dal servizio sottoposto a OSP (flusso di cassa operativo), ma anche le variazioni finanziarie dell'Equity (apporti di capitale, accumulo di riserve o perdite) e dei finanziatori esterni (Debt).

Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

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

Si osserva in generale che la misura non fornisce indicazioni circa le modalità e i vincoli relativi all'effettuazione della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario dei PEF, che si ritengono necessari al fine di scongiurare possibili interpretazioni arbitrarie e il generarsi di contenziosi.

Si richiede di rendere esplicito che il WACC utilizzato dall'EA per la redazione del PEF simulato, così come il WACC utilizzato dalle IP per la redazione dei PEF, in sede di verifica dell'equilibrio economico finanziario, debbano essere oggetto di aggiornamento utilizzando il livello di WACC aggiornato dall'Autorità all'anno di effettuazione della verifica stessa.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe

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

Si ritiene che l’inserimento nella formula del price-cap di elementi relativi alla qualità del servizio ed alla velocità commerciale sia incompatibile con i sistemi di tariffazione integrata che coinvolgono diversi operatori di trasporto e diversi contratti di servizio. La tariffazione integrata richiede, infatti, tariffe uniche per tutti gli operatori (e quindi i contratti di servizio) dell’area di integrazione. Subordinare l’adeguamento delle tariffe ad elementi come la qualità del servizio (ma anche la velocità commerciale), relativi al singolo affidamento/contratto di servizio, comporterebbero una variazione delle tariffe differenziata per i diversi operatori e quindi incompatibile con la tariffa unica.

Si ritiene pertanto che tali elementi del *price cap* siano applicabili solo alla variazione del corrispettivo e non alla componente tariffaria, limitando tali aggiornamenti a soli elementi oggettivi applicabili in modo omogeneo alle tariffe dell’intero bacino/area di integrazione tariffaria.

Lem REPLY S.r.l.
Simone Gagnani,
Mattia Cugini,
Ettore Bonsignore