

Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante 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 alle misure regolatorie dell'Allegato A alla Delibera n. 143/2018 del 20 dicembre 2018



Considerazioni preliminari

Trenitalia S.p.A. (“Trenitalia”), in qualità di impresa ferroviaria attiva nella prestazione di servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri, ritiene utile condividere preliminarmente alcune considerazioni di ordine generale sullo schema di atto di regolazione posto in consultazione da codesta Autorità.

La delibera n. 49/2015, il cui contenuto la delibera n. 143/2018 intende modificare e integrare anche per tener conto del mutato contesto normativo, detta una disciplina regolatoria uniforme da applicare alle procedure di gara bandite dai competenti enti territoriali per l'affidamento in esclusiva del servizio di trasporto pubblico locale di passeggeri.

Solo alcune delle misure dalla stessa previste trovano applicazione ai contratti di servizio aggiudicati con procedure di affidamento diretto o *in house*. Si tratta, a titolo esemplificativo, delle misure 13, 14 e 17 relative ai criteri di calcolo delle compensazioni di obblighi di servizio pubblico, alle misure di incentivazione e al contenuto minimo dei contratti di servizio.

L'impostazione seguita nello schema di atto di regolazione posto in consultazione comporta una complessiva ridefinizione dell'impianto previsto dalla delibera n. 49/2015, in quanto non solo viene integrato ed ampliato il contenuto delle singole misure, con l'obiettivo di completare e definire ulteriormente il quadro regolatorio applicabile, quanto soprattutto perché viene previsto che la gran parte delle misure debba essere obbligatoriamente applicata dagli Enti Affidanti anche qualora procedano ad affidamenti diretti e *in house*.

Al riguardo, Trenitalia ritiene che l'estensione di taluni obblighi e prescrizioni regolatorie agli affidamenti diretti possa in alcuni casi trovare una propria giustificazione, come, ad esempio, con riferimento all'obbligo per l'Ente Affidante di definire ed allocare i rischi previsti dal contratto di servizio, sulla base della matrice dei rischi di cui all'Annesso 4, anche al fine di definire successivamente il margine di utile ragionevole e di determinare le compensazioni tali da consentire il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario del contratto (Misura 13).

Per altre misure, invece, l'applicazione in via generalizzata e incondizionata, a prescindere dalla procedura di affidamento, risulta inconciliabile con lo schema generale dell'affidamento diretto, che può prescindere da una valutazione comparativa tra gli operatori interessati, come riconosciuto in più decisioni della giurisprudenza amministrativa proprio con riferimento al settore del trasporto ferroviario. Ad esempio, la fase di consultazione con più operatori (più volte richiamata nelle Misure del Titolo I, Capo I) appare appropriata solo nei casi in cui l'Ente Affidante intenda, comunque, procedere ad una forma di confronto tra più operatori, mentre appare immotivata nel caso in cui, del tutto legittimamente, l'Ente Affidante abbia individuato – sulla base di motivate valutazioni - il soggetto cui aggiudicare il contratto di servizio, ai sensi dell'art. 5, par.6 del Regolamento 1370/2007, senza ricorrere ad alcuna forma di confronto concorrenziale né da un punto di vista formale né informale.

Anche i nuovi obblighi informativi previsti dallo schema in esame (Misura 18) non troverebbero alcuna giustificazione alla luce di alcune recenti sentenze della giustizia amministrativa le quali hanno confermato che, nel caso di affidamento diretto, le informazioni da rendere pubbliche sono quelle e



solo quelle specificamente indicate nell'art 7, par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, di per sé particolarmente analitiche e in grado di soddisfare pienamente l'interesse conoscitivo degli operatori economici del settore. Tali sentenze hanno, inoltre, ribadito che non sussiste alcun obbligo per le amministrazioni committenti a procedere ad confronto competitivo tra potenziali offerenti.

Sempre sotto questo profilo, ad esempio, anche la previsione per cui l'Ente Affidante debba stabilire un termine congruo tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso (Misura 5, par. 3), seppur pertinente nell'ipotesi in cui l'Ente Affidante intenda consentire un reale confronto competitivo, mal si concilia con l'aggiudicazione diretta. In questo caso, infatti, potrebbe essere interesse dell'Ente Affidante affidare da subito il servizio, ad un contraente, ritenendo questa opzione come quella meglio rispondente all'obiettivo di un efficace perseguimento dell'interesse pubblico, che spetta solo, nell'ambito del proprio apprezzamento discrezionale, alla Regione definire.

Sotto un altro ma connesso profilo dovrebbero essere riconsiderati, anche alla luce della citata giurisprudenza, i profili di applicazione temporale dell'atto regolatorio escludendo dall'ambito di applicazione della delibera gli affidamenti diretti e *in house* per i quali l'Ente Committente abbia già individuato un aggiudicatario (come meglio chiarito nel commento alla Misura 1), al fine di non vanificare l'attività amministrativa già svolta dallo stesso sino a quel momento.

In via generale, le osservazioni che seguono fanno riferimento sia a quanto puntualmente richiesto dall'Autorità, sia in riferimento ad ulteriori profili ritenuti potenzialmente di interesse ai fini della consultazione.

* * *



Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei 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.
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.
3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei 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).
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.
5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28.
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.
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 entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.

Quesiti

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

Con riferimento alla previsione di cui al punto 4 della Misura in esame, si ritiene che, in caso di affidamento diretto o *in house*, le Misure dell'atto regolatorio non dovrebbero essere applicate ai contratti di servizio per i quali gli Enti Affidanti abbiano già proceduto – in conformità al quadro normativo e regolatorio allora vigente - ad indicare l'aggiudicatario nell'avviso di pre-informazione previsto dall'art.7, par. 2 del Regolamento 1370/2007.

Qualora, invece, sia stato pubblicato un avviso di pre-informazione ai sensi dell'art.7, par. 2 del Regolamento, per un affidamento diretto o *in house* senza indicazione dell'aggiudicatario, l'Atto regolatorio non dovrebbe applicarsi ai contratti di servizio per i quali sia già intervenuta la delibera di approvazione dell'affidamento. Anche in questo caso, infatti, la volontà dell'Ente in merito all'affidamento del servizio ad un soggetto individuato può considerarsi definitiva.



La proposta di codesta Autorità, che fa riferimento alla data di pubblicazione della delibera di approvazione, rischia di vanificare l'attività svolta dall'Ente Affidante che ha già espresso la propria volontà, costringendo quest'ultimo a rieditare in parte la propria attività, in contrasto con il principio di conservazione degli atti amministrativi.

Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi

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

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

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 affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo gli schemi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare.

Quesiti

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

Nessun commento.

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

Con riferimento al **Comitato Tecnico di Gestione di cui al Prospetto 1 dell'Annesso 2**, si ritiene necessario, al fine di assicurare una partecipazione paritetica delle parti contraenti, che esso sia composto da un numero pari di rappresentanti dell'IA e dell'EA, fermo restando che a quest'ultimo spetta la nomina del Presidente del Comitato stesso.

In merito alla disciplina dell'**obbligo di redigere e pubblicizzare la “Carta della qualità dei servizi”**, che, nella sezione 3 – “Politica della qualità Carta dei Servizi e modalità di coinvolgimento degli utenti” del Prospetto 1 dell'Annesso 2, viene attribuito all'IA, si ritiene che il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori debba avvenire a cura dell'EA, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente in materia (i.e. comma 461 della legge 244 del 24 dicembre 2007).



Misura 3 – Beni strumentali all’effettuazione del servizio

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.
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.

Quesiti

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

L’attività amministrativa necessaria per individuare i beni strumentali appare immotivata qualora l’Ente committente affidi, con aggiudicazione diretta, il servizio di trasporto al medesimo operatore ferroviario, senza ricorrere ad alcuna forma di confronto concorrenziale. La misura in questione dovrebbe trovare applicazione esclusivamente in caso di affidamento con procedura di gara o di affidamento diretto in ambito ferroviario, se, in quest’ultimo caso, l’aggiudicatario è stato individuato come soggetto distinto dall’operatore uscente.

In coerenza con la definizione sub b) “Beni mobili” a pag. 4 dello schema di delibera, si propone di eliminare nella misura 3.2 c) la parola “altri”.

Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali

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:
a) divisibilità;
b) non sostituibilità;
c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
d) dominanza.
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:
a) non divisibilità;
b) non sostituibilità;
c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
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.
4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l’effettuazione del servizio di



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.

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.

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.

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.

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.

9. La procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione 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.

10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.

Quesiti

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

Per le ragioni chiarite nelle osservazioni preliminari, la consultazione di cui ai punti da 5 a 9 della presente Misura, nonché la relativa pubblicazione degli esiti nella relazione ex art. 34 di cui al punto 10 non dovrebbero trovare applicazione nel caso di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro ex art. 5, par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Nel caso di un affidamento diretto in cui l'aggiudicatario sia soggetto distinto dall'operatore uscente, l'Ente Affidante, senza ricorrere allo strumento della consultazione, potrebbe comunque includere nella Relazione ex art-34 le proprie valutazioni e verifiche in merito, tra l'altro, alla classificazione dei beni strumentali ed alle garanzie sulla disponibilità di beni essenziali ed indispensabili, in esito a interlocuzioni con il Gestore Uscente, l'impresa subentrante ed eventuali altri enti territorialmente interessati.



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

Nessun commento.

Misura 5 – Materiale rotabile

1. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:
 - a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;
 - b) livelli prestazionali richiesti;
 - c) caratteristiche del parco veicolare.
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".
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 materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio. Per l'individuazione del predetto termine, l'EA si basa su:
 - 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;
 - b) presenza sul mercato di società e/o di operatori che offrono il noleggio del materiale rotabile interessato, a condizioni eque e non discriminatorie;
 - 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;
 - 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 procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.
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 non può essere richiesta come requisito di ammissione dei partecipanti alla gara (di seguito: PG).
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.
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.



Quesiti

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

I punti 1, 2 e da 4 a 6 della presente Misura non dovrebbero essere applicati qualora l'Ente committente affidi, con aggiudicazione diretta, il servizio di trasporto al medesimo operatore ferroviario. In tal caso, infatti, dovendo il servizio essere svolto dallo stesso operatore, non vi sarebbe alcuna esigenza di condurre una valutazione sull'indispensabilità del materiale rotabile e di garantirne la messa a disposizione all'aggiudicatario.

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 le ragioni esposte nelle considerazioni preliminari, si ritiene che l'obbligo specifico dell'Ente Affidante di stabilire un "congruo tempo", intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso (punto 3 della Misura 5), non dovrebbe trovare applicazione nel caso di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro ex art. 5, par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico

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.
2. Qualora il contributo pubblico non sia stata 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.
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.
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.

Quesiti

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.

L'obbligo di pubblicazione nella relazione ex art. 34, di cui al punto 6.4, delle specifiche modalità di trasferimento dei beni acquisiti tramite finanziamento pubblico sarebbe immotivato e non dovrebbe, dunque, trovare applicazione nel caso di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro ex art. 5, par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, nel caso in cui



L'impresa affidataria risulti coincidente con il gestore precedente.

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

In merito alla fattispecie prevista nella Misura 6.3, appare opportuno precisare che il Gestore Uscente, in caso di mantenimento, dopo la scadenza del CdS, della proprietà dei beni finanziati, è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati non per l'intero importo ma limitatamente alla quota imputabile agli anni residui di vita utile.

Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili

1. L'EA mette a disposizione dell'IA o assicura alla stessa l'accesso ai beni essenziali corrispondenti alle 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.
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.
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 alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.
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.
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.
6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni.
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 quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale.

Quesiti

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

In linea con quanto rappresentato nelle osservazioni preliminari, la Misura 7 appare immotivata e non dovrebbe, dunque, trovare applicazione nel caso di dell'affidamento diretto dei servizi di



trasporto pubblico locale su ferro ex art. 5, par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, qualora l'affidatario coincida con il precedente gestore del servizio.

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

Nessun commento.

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

Nessun commento.

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

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: 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;

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;

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;

d) promuovere azioni di coordinamento e cooperazione con altri enti/autorità competenti, al fine di favorire la disponibilità di beni strumentali.

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.

Quesiti

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

Nessun commento.

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.

Nessun commento.



Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro

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.
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. 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 simili, (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.
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.
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 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 *revamping* del materiale rotabile, al netto degli ammortamenti.
5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:
 - a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;
 - b) vita residua;
 - c) condizioni d'uso;
 - d) stato di conservazione;
 - e) attitudini prestazionali;
 - f) indicatori di affidabilità e di disponibilità;
 - g) eventuali poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.
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.

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.

8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il 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.

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 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.

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.

Quesiti

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.

Nessun commento.

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

Nessun commento.

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

Nessun commento.



Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione

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.
2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della precedente Misura 9 per 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.

Quesiti

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

Con riferimento ai criteri per la determinazione dei canoni di locazione, di cui alla Misura 10.2, appare opportuno che vengano precisati i parametri da prendere in considerazione nella valutazione del “congruo margine di utile”.

A tal riguardo si propone di adottare una metodologia di calcolo che preveda la determinazione dei canoni di locazione tale da garantire all'IA un tasso di remunerazione (TIR) per la durata del contratto di locazione pari al valore del WACC preso a riferimento per il relativo CdS.

Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti

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

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.

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

1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e 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:
 - a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
 - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
 - c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.



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

a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;

b) riferibili a più CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.

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 esercitate dall'impresa di TPL.

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.

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 *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di uno specifico CdS, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*). I *driver* utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.

7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.

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.

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

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta 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.

Quesiti

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.

Nessun commento.

Q 12.2 Si chiede di esprimere valutazioni sulla possibilità di adottare schemi di contabilità regolatoria che allocano le componenti economiche e patrimoniali ad un livello di aggregazione inferiore al CdS (ad esempio: per deposito, per linea o altro).

Nessun commento.



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

1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento.
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.
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.
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.
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 mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.
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.

Quesiti

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

In merito alla Matrice dei rischi definita nell'Annesso 4 si propongono alcune modifiche relative all'allocazione dei rischi tra EA e IA come riportato nella tabella allegata.

In particolare si ritiene che:

- il rischio correlato all'eventuale “surplus programmatico” di offerta debba essere allocato in capo all'EA in quanto soggetto competente a definire i volumi di offerta che l'IA è tenuta ad erogare nell'ambito del CdS.
- il rischio correlato alla “variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA” debba essere allocato sull'EA e non essere attribuito in capo all'IA.

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

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 predispose un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.
2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG.
3. In sede di pubblicazione del bando di gara, l'EA, nell'ambito della Relazione ex-art. 34, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.



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.

Quesiti

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.

Con riferimento agli schemi 3 e 4 dell'Annesso 5 si rileva che, al fine di verificare la condizione di equilibrio economico finanziario del Contratto di Servizio viene introdotto come criterio quello dell'uguaglianza tra TIR e WACC e del conseguente azzeramento del VAN.

Questa modalità presuppone l'adozione di un modello basato sull'attualizzazione dei flussi di cassa (*Discounted Cash Flow*), in parte differente dall'approccio basato sulla verifica della condizione di sovra/sotto compensazione del Contratto di Servizio quale sostanziale azzeramento dei risultati economici regolatori (comprensivi della quota di remunerazione del capitale investito) per la durata del contratto.

Con riferimento a tale aspetto si propone una revisione degli schemi da 3 a 5 dell'Annesso 5 prevedendo l'introduzione di uno schema di calcolo dei flussi finanziari basato sulla metodologia indiretta che ne consente una più agevole determinazione e rappresentazione.

Con specifico riguardo alla condizione $TIR=WACC$ prevista allo schema 4 dell'Annesso 5 si osserva inoltre che il TIR è idoneo ad esprimere la redditività di un investimento per casistiche standard, nei casi in cui ad esempio l'investimento venga effettuato in un'unica soluzione e ad esso seguano flussi di cassa di segno positivo. Può accadere peraltro che, in virtù della pianificazione degli investimenti definita nei Contratti di Servizio, i flussi di cassa presentino due o più variazioni di segno nell'arco del periodo regolatorio e/o dell'intero periodo contrattuale, rendendo in tali casi il TIR non calcolabile (in assenza di un numero reale che soddisfi l'equazione) o comunque impedendo una valutazione univoca dell'investimento in presenza di TIR multipli.

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

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 predispose un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell'Annesso 5.

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.

3. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Quesiti

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

Nessun commento.



Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza

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:

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;

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;

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.

2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti 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.

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.

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole

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

2. Il tasso di remunerazione del CIN è determinato dall'Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Weighted Average Cost of Capital: WACC), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot R_d \cdot (1 - t) + (1 - g) \cdot R_e$$

dove:

g (*gearing*) = quota di indebitamento finanziario;

R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

t = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale;



T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);
 $(1-g)$ = quota di capitale proprio;
 Re = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Quesiti

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

Con riferimento alla definizione del margine di utile ragionevole, la previsione in base alla quale l'Autorità definisce annualmente il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (c.d. CIN), ai fini della predisposizione del PEF simulato da parte dell'EA e come misura del margine di utile ragionevole riconosciuto all'IA, non sembra trovare riscontro nei poteri attribuiti all'Autorità medesima dall'art. 37, comma 2 del Decreto Legge n. 201/2011, in particolare alle lettere a), b) e f.

Ciò premesso si osserva che, ai fini della determinazione del WACC, sarebbe più opportuno che l'Autorità, in luogo del puntuale valore di tasso da prendere a riferimento, fornisca agli EA i criteri per la determinazione dei parametri per il calcolo del tasso ad esempio stabilendo che il *risk free rate* sia determinato come media aritmetica dei rendimenti BTP a 10 anni degli ultimi 12 mesi rolling rispetto alla data di elaborazione del PEF consentendo di sterilizzare eventuali fluttuazioni legati a fenomeni contingenti così come la previsione di un valore *floor*. Al tempo stesso andranno definiti i parametri di premio al rischio (*risk premium*), *beta* e valore di *gearing*. Sul valore obiettivo di *gearing* si ritiene vada considerato che la struttura del capitale investito necessario allo svolgimento del servizio in parola è caratterizzata da un elevato grado di rigidità con una preponderante incidenza del capitale immobilizzato, segnatamente il materiale rotabile. Tale caratteristica di rigidità nell'impiego del capitale richiede dal lato della struttura delle fonti di finanziamento che vi sia la necessaria compatibilità tra mezzi propri e debito, caratterizzata da un livello di leva finanziaria sostenibile. In considerazione di tali elementi che caratterizzano il settore di riferimento, si ritiene appropriato fissare una struttura finanziaria obiettivo con mezzi propri al 40% e capitale di debito al 60%. Infine, andrà definito un valore limite di *premio al debito* per la determinazione del costo dell'indebitamento.

Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi

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

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

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 dalla modalità di affidamento, l'EA pubblica almeno le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 1.
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.

Quesiti

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

Con riferimento al set informativo minimo di cui alla Tabella 1 dell'Annesso 6, si ritiene necessario eliminare la voce "personale di servizio", in quanto si tratta di un'informazione quantificabile esclusivamente in una fase successiva a quella di pre – informazione.

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

Come chiarito nelle considerazioni preliminari, si ritiene che l'imposizione degli obblighi informativi previsti da questa Misura non trovano giustificazione ove l'Ente Affidante abbia espresso la propria volontà di non procedere ad un confronto competitivo.

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

Misura 19 – Requisiti di partecipazione

1. L'EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.
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.
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 generali:
 - d) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;
 - e) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.
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;
 - 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.
5. Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede: a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;



- 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. *data room*) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;
- c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.
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.

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 20 – Criteri di aggiudicazione

1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:
- 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;
- b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.
2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:
- a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun PG non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;
- 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.

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 21 – Trasferimento del personale

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.
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.



3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell'organico dell'IA con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 48 del d.l. 50/2017. A tale fine:

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;

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.

4. L'applicazione della clausola sociale comporta per l'IA:

a) l'obbligo di riassorbire tutto il personale del GU individuato secondo quanto previsto al punto precedente;

b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche ed economiche risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal GU, comprese le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.

5. Il rispetto dei predetti obblighi è assicurato dall'IA:

a) per un periodo non inferiore ad un anno dalla data di stipula del CdS, secondo quanto previsto dall'art. 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE;

b) oppure, se antecedente, fino alla data di risoluzione o scadenza del contratto collettivo vigente, anche nel caso in cui l'IA non abbia aderito alle associazioni stipulanti o receda da esse, o dell'entrata in vigore o applicazione di un altro contratto collettivo.

6. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, di opportuni processi di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati per specifiche qualifiche/ mansioni, ipotesi di quiescenza o uscite volontarie dal servizio, sottoscrizione di specifici accordi in deroga tra l'IA e le organizzazioni sindacali di categoria.

7. Ogni PG accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.

Quesiti

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

Con riferimento al trasferimento del personale, si osserva che il documento posto in consultazione, pur fornendo specifici chiarimenti in merito ad alcuni aspetti interessati da modifiche normative successive all'entrata in vigore della Delibera n. 49/2015 (in particolare cfr. art. 48, d.l. n. 50/2017 e s.m.i.), non contiene specifiche indicazioni in merito al concetto di "prevalenza", secondo il quale l'EA debba individuare il personale da trasferire. A tale riguardo, si ritiene necessario che venga opportunamente chiarito il concetto di "prevalenza", anche con riferimento alle modalità con le quali la stessa debba essere valutata.



Inoltre, con riguardo alla consultazione che l'Ente Affidante dovrà effettuare con il Gestore Uscente, si ritiene opportuno precisare che la valutazione dovrà tenere conto delle specifiche modalità operative con le quali vengono organizzati i servizi.

Per quanto riguarda la disciplina della contrattazione collettiva da applicare, si ritiene che, per il meccanismo dell'ultrattività, l'Impresa Affidante debba applicare il CCNL e il contratto aziendale del Gestore Uscente fino alla naturale scadenza degli stessi, anche una volta superato un anno dalla data di stipula del CdS.

Quanto al punto 5, lettera b) della misura in esame, andrebbe chiarito se il riferimento all' "*entrata in vigore o applicazione di un altro contratto collettivo*" comporti l'obbligo per l'impresa subentrante che applichi già un CCNL e un contratto aziendale di applicare sin da subito tale disciplina al personale trasferito.

Si ritiene, inoltre, necessario inserire una previsione esplicita che faccia salva l'ipotesi in cui l'aggiudicazione del servizio configuri un trasferimento d'azienda ai sensi dell'articolo 2112 del c.c..

Infine, con riferimento alle eventuali negoziazioni tra le parti, volte all'armonizzazione delle condizioni nei casi previsti dalla Misura 21.6, si ritiene che debba essere salvaguardato il principio di autonomia negoziale delle parti e che, pertanto, debbano essere in ogni caso esclusi atti autorizzativi da parte dell'Ente Affidante, diversamente da quanto emerge nella Relazione illustrativa (pag. 46).

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

1. L'EA disciplina la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-5 dell'Annesso 5.
2. Ogni PG redige il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza.
3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR.
4. Il PEF di gara è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di *input* di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.
5. In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.
6. In caso di procedure che prevedano la realizzazione di beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti superiori a 10 milioni di euro è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1



settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'EA far valutare il PEF da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.

Quesiti

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.

Nessun commento.

Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte, fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2, non può essere inferiore a 110 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità dei servizi oggetto di affidamento e della valutazione degli investimenti.

2. L'EA può prevedere un termine inferiore nel rispetto dei limiti previsti per legge, tenuto conto della specificità e/o minore complessità della procedura di affidamento o del servizio interessato, riportando adeguatamente nella documentazione di gara le motivazioni di tale scelta.

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice

1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.

2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL.

3. La nomina della commissione giudicatrice deve avvenire dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle offerte, in tempi adeguati e congrui al rispetto delle tempistiche di avvio del nuovo servizio, definite dalla relativa procedura di affidamento indetta dall'EA.

4. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito *web* istituzionale dedicata alla gara i *curricula* comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.

5. Almeno per il primo triennio successivo alla data di stipula del CdS, l'IA non può conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.

6. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e



sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dall'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse e nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 5, come disciplinato nel CdS.

7. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, ai sensi dell'art. 27, comma 12-*quater*, del d.l. 50/2017; in tal caso, le disposizioni della presente Misura contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.

Quesiti

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

Nessun commento.

Titolo III – Fase esecutiva del contratto di servizio

Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio

1. L'EA definisce un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità, strumenti e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati, informazioni e documenti utili.

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

3. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile.

4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:

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

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



Quesiti

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

Al fine di una corretta applicazione della disciplina sul trattamento delle informazioni commerciali riservate, si propone la seguente formulazione dell'ultimo capoverso della misura in esame: "Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta la ostensibilità, congiuntamente con l'IA, in relazione alla loro sensibilità commerciale, specificando nel CdS le relative modalità di gestione."

Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

1. L'EA disciplina all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori di durata massima pari a 5 anni.
2. L'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16.
3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo dell'appalto.

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe

1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, da recepire nei CdS già affidati al termine di ogni periodo regolatorio, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del *price-cap*, di cui all'art. 18, comma 2, lettera g), del d.lgs. 422/97, e all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, ed è determinato secondo la seguente formula:

$$T_t = T_{t-1} * [1 + F_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

dove:

t = periodo regolatorio;

F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo regolatorio interessato;

T_t = tariffa media ponderata, di cui al successivo punto 2;

Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun



anno (t) dall'ente competente in materia tariffaria; qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.

2. Ai fini del calcolo per l'aggiornamento delle tariffe, si definisce T_t come la tariffa media ponderata per il periodo regolatorio t, espressa in termini di prezzo massimo unitario al netto delle imposte, riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio. Tale tariffa T_t è ponderata rispetto al numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia (biglietto semplice, abbonamento annuale, mensile, giornalieri, plurigiornaliero, etc.), ed è calcolata secondo la seguente formulazione:

3.

$$T_t = \frac{\sum_{tv=1}^n T_{tv} \cdot n_{tv}}{\sum_{tv=1}^n n_{tv}}$$

dove:

T_{tv} = prezzo massimo unitario corrispondente a ciascun titolo di viaggio tv ;

n_{tv} = numero di titoli di viaggio venduti, per ciascuna tipologia di titolo di viaggio tv , nel periodo regolatorio pluriennale t durante il quale la tariffa è vincolata;

4. Nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dall'IA.

5. L'applicazione del metodo del *price-cap* non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento).

Quesiti

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

Nessun commento.

Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali

1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio.

2. Con riferimento ai CdS vigenti, si configura come condizione di revisione contrattuale l'insorgere, decorso un biennio dall'entrata in vigore del presente atto, di una o più delle seguenti situazioni:

a) scostamento tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato pari o superiore al +/- 5% dei ricavi operativi riportati nel PEF [(Risultato Netto PEF – Risultato Netto a consuntivo) / Ricavi Operativi PEF $\geq \pm 5\%$];

b) modifica permanente del programma di esercizio pari o superiore a un intervallo del $\pm 20\%$ rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;

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

3. Con riferimento ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, non



sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF e/o che non superano eventuali parametri di riferimento (franchigie) già previsti nel medesimo CdS.

4. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.

5. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.

Quesiti

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

Con riferimento ai casi di revisione del CdS di cui alla Misura 28.2, e in particolare alla modifica permanente del programma di esercizio di cui alla lettera b), si ritiene importante specificare che tale soglia (fissata nel $\pm 20\%$) deve essere intesa come soglia che genera la revisione del contratto; le modifiche al PEF conseguenti a variazioni permanenti del programma di esercizio inferiori al predetto valore ($\pm 20\%$) dovranno invece essere considerate come meri adeguamenti del PEF da non intendere come un margine di alea o franchigia rispetto ai valori definiti nel CdS.



**Annesso 4 all'Allegato A di cui alla Delibera ART n. 143/2018
MATRICE DEI RISCHI - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE**

Identificazione del rischio ⁽¹⁾			Allocazione ⁽²⁾		Risk Assessment ⁽⁴⁾	Risk Management ⁽⁵⁾	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA				
<i>Operativo</i> ⁽⁶⁾	Domanda	Contrazione della domanda di servizio ⁽⁷⁾		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Surplus programmatico ⁽⁸⁾	X	✗				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatico ⁽⁹⁾	X					Incapacità dell'IA di soddisfare la domanda attraverso l'offerta programmata dall'EA con deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X				Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS ⁽¹⁰⁾
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)	X	✗				Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
<i>Altri rischi</i>	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X				Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio	
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X					



	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X					Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X				Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (11)		X				Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X					Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X					Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socio-ambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X				Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X					Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

NOTE

- (1) il rischio è un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo.
- (2) EA = rischio allocato in capo all'ente affidante; IA = rischio allocato in capo al vettore affidatario;
- (3) si intende associato alla parte contrattuale interessata, con riferimento ai costi (C) o ai ricavi (R), o alla qualità del servizio (Q)
- (4) Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5
- (5) Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dalla verificarsi dell'evento (strumento di mitigazione)



- (6) cfr. Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20 ("un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti ") e d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma , lettera zz) ("rischio operativo: rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico ")
- (7) diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali (e.g. rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio, malfunzionamento piattaforme), errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica)
- (8) eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva
- (9) insufficienza dell'offerta programmata in relazione alla domanda effettiva
- (10) a titolo d'esempio: disponibilità materiale rotabile idoneo, malfunzionamento sistema AVM e/o apparati di sicurezza, assenza dispositivi accessibilità PMR a terra/a bordo
- (11) a titolo d'esempio: assenteismo, inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori, costi manutenzione, obsolescenza tecnica dei beni