

Milano, 12 dicembre 2023

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

c.a.

Preg.mo Responsabile del Procedimento

A mezzo PEC

Oggetto: Delibera ART n. 149-2023 – Consultazione in merito allo Schema di atto di regolazione recante “condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214” – Osservazioni.

Onorevole Autorità,

si portano alla Vostra attenzione - come da allegato alla presente, in formato editabile - alcuni elementi di riflessione in merito ai contenuti dello schema di atto di regolazione approvato con Vostra delibera n. 149/2023, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale su gomma nel quale Autoguidovie opera.

Con osservanza.

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

All.to: c.s.i.

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
Misura 1 – Oggetto ed ambito di applicazione	<p>5. Le Misure di cui al presente atto si applicano:</p> <p>a) in caso di procedure di gara: ai CdS per i quali il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio o le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data;</p> <p>b) in caso di affidamento diretto o in house: ai CdS per i quali la delibera di affidamento è approvata successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>c) agli atti negoziali tra l'EA e il GI/GS stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>d) ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto nel caso in cui siano approvati provvedimenti di proroga ai sensi del paragrafo 4.4 del Regolamento CE 1370/2007, in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio).</p>	<p>5. Le Misure di cui al presente atto si applicano:</p> <p>a) in caso di procedure di gara: ai CdS per i quali il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio o le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data;</p> <p>b) in caso di affidamento diretto o in house: ai CdS per i quali la delibera di affidamento è approvata successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>e) agli atti negoziali tra l'EA e il GI/GS stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>d) ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto nel caso in cui siano approvati provvedimenti di proroga ai sensi del paragrafo 4.4 del Regolamento CE 1370/2007, in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio).</p>	<p>Ad avviso della scrivente, merita di essere esclusa l'applicazione della nuova delibera alle proroghe ex § 4.4 del Regolamento CE, anche se disposte successivamente all'entrata in vigore della delibera stessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia perché la “proroga” non dovrebbe configurarsi come un nuovo affidamento a condizioni completamente diverse da quello originario/di riferimento, ma appunto come lineare prosecuzione di un affidamento già disposto, salvi gli aggiornamenti connessi agli investimenti realizzati/da realizzare ed alla conseguente nuova scadenza; - sia perché, laddove in sede di proroga ex § 4.4 del Regolamento 1370/07 l'Ente affidante ritenesse di non limitarsi a registrare i nuovi investimenti, il periodo di relativo ammortamento, e la nuova scadenza del contratto/dell'affidamento, ma si spingesse a modificare diffusamente egli OSP, definendo un quadro completamente nuovo dell'affidamento, sarebbe necessario che l'Ente affidante per primo redigesse un PEF a base del sostanziale, riferendosi anzitutto al costo standard calcolato come da normativa di riferimento. <p>Appare meritevole di revisione, a sommesso avviso della scrivente, anche il comma 6, nel senso di prevedere l'applicazione della Misura 20 agli affidamenti in corso solo se trattasi di affidamenti in house, per i quali già le</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
	<p>6. La Misura 20 in materia di trasparenza si applica a tutti i CdS in essere alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, compresi quelli prorogati ai sensi della normativa vigente, e alle relative Carte della qualità di TPL su strada (di seguito anche: Carta della qualità) di cui all'articolo 2, comma 461, lettera a) della legge 24 dicembre 2007, n. 244.</p> <p>7. Le Misure di cui al presente atto regolatorio non si applicano ai CdS con volume di produzione annuo inferiore alla soglia di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento CE 1370/2007.</p>	<p>6. La Misura 20 in materia di trasparenza si applica a tutti gli affidamenti in house in essere alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, compresi quelli prorogati ai sensi della normativa vigente, e alle relative Carte della qualità di TPL su strada (di seguito anche: Carta della qualità) di cui all'articolo 2, comma 461, lettera a) della legge 24 dicembre 2007, n. 244.</p> <p>7. Le Misure di cui al presente atto regolatorio non si applicano ai CdS con volume di produzione annuo inferiore alla soglia di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento CE 1370/2007, salvo il caso di artificiosi frazionamenti.</p>	<p>norme attuali imporrebbero diffusa e piena pubblicità anche a fini di monitoraggio continuo dell'efficacia e dell'economicità dell'affidamento):</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia perché i contratti di servizio in essere in ambito nazionale hanno genesi e caratteri affatto disomogenei, e può ben essere fonte di ingiustificate disparità assoggettare ai medesimi oneri di pubblicità contratti tra loro del tutto disomogenei; - sia perché il regime di pubblicità in questione si traduce in notevoli adempimenti/oneri anzitutto (non solo) amministrativi per gli operatori, in un periodo di conclamata crisi ed estrema difficoltà del settore, tanto per le straordinarie dinamiche inflazionistiche allo stato ancora non adeguatamente compensate da pari incrementi delle risorse, quanto per la strutturale e grave carenza di forza lavoro.
Misura 2 - Condizioni minime di qualità /			<p>A riguardo di tale misura, ferma restando la necessità di equilibrio degli affidamenti, nei termini di adeguata compensazione degli OSP, si osserva che il criterio del “miglioramento continuo” degli standard per tutti gli anni di affidamento può risultare inadeguato quando, in</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
obblighi di servizio			<p>ragione dell'offerta che ha conseguito l'affidamento competitivo/il PEF di riferimento, il contratto di servizio veda concentrati all'avvio investimenti per il conseguimento di elevati ed ottimali standard. Si immagini l'ipotesi di un completo rinnovo della flotta in esercizio all'atto del subentro: appare ben possibile che, in ragione di ciò, il parametro dell'età media del parco veda, nel corso dell'affidamento, non un miglioramento continuo, ma addirittura un suo peggioramento (pur non tale da superare uno standard ottimale dato dall'Ente affidante).</p> <p>In aggiunta, poi, al tema della necessaria e adeguata compensazione degli OSP (corrispondenti anche a standard qualitativi/prestazionali di riferimento), si pone il tema della necessaria omogeneità degli affidamenti, onde evitare squilibri di mercato/disparità di trattamento: ad analoghi OSP devono corrispondere proporzionate compensazioni economiche.</p> <p>Si ritiene utile che la delibera di codesta spettabile Autorità richiami tali pur generalmente condivisi parametri, al fine di scongiurare il rischio di applicazione disomogenea/disordinata e distorsiva della disciplina proposta.</p> <p>Non appare, poi, chiara la ragione per la quale, al fine della determinazione degli standard di riferimento, occorra considerare le <i>“caratteristiche territoriali”</i></p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			<p><i>dell'offerta all'interno di ciascun bacino</i>" (misura 2.3, lett. b): occorre evitare che il riferimento alle condizioni storiche dell'offerta porti a confermare squilibri tra gli OSP vigenti nei vari ambiti, salvo che ad una diversificazione degli OSP si accompagni anche una corrispondente diversificazione delle compensazioni economiche spettanti ai rispettivi esercenti.</p>
Misura 3 -			<p>In merito ai contenuti di tale Misura 3) ci si permette di richiamare l'attenzione alla necessità che l'adeguatezza del servizio rispetto alla domanda attuale e potenziale sia valutata, sia con riferimento alla quantità offerta (diffusione e produzione chilometrica), sia con riferimento alle modalità di offerta (maggiore o minore flessibilità, tipologia dei mezzi etc.), anche in termini di <i>load factor</i> ottimale. Avendo quindi non solo l'obiettivo di evitare sovraffollamento (punto 5 della misura), ma anche di evitare servizio prodotto/offerto in eccesso, anche in rapporto ai vincoli derivanti dalle risorse disponibili a sostegno degli OSP.</p> <p>Si annota altresì che la gerarchizzazione di cui al punto 2) appare riferibile alle linee extraurbane, e non anche ai servizi urbani con linee a frequenza</p> <p>Appare altresì utile inserire nella Misura dedicata ai "<i>criteri di programmazione di un'offerta di servizi adeguata alla domanda</i>" un richiamo alla necessità che</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			<p>detta programmazione sia in termini coerenti con le precipue responsabilità dell’Ente affidante in relazione all’accertamento dei requisiti di sicurezza (e quindi all’autorizzazione) di percorsi e fermate.</p>
Misura 4 -	<p>Il monitoraggio delle prestazioni effettuato dall’IA può avvenire in maniera automatica o attraverso rilevazione manuale con rendicontazione periodica dei dati all’EA. In presenza di monitoraggio automatico, l’IA consente all’EA l’accesso ai sistemi informatizzati per l’acquisizione dei dati per la verifica degli indicatori.</p>	<p>Il monitoraggio delle prestazioni effettuato dall’IA può deve avvenire in maniera automatica o attraverso rilevazione manuale con rendicontazione periodica dei dati all’EA. In presenza di monitoraggio automatico, l’IA consente all’EA l’accesso ai sistemi informatizzati per l’acquisizione dei dati per la verifica degli indicatori.</p>	<p>Nella logica di evitare distorsioni e disparità di trattamento si ritiene congruo imporre per qualsiasi affidamento la medesima modalità (manuale o automatica) di rilevazione delle prestazioni eseguite, ed altresì evitare che l’operatore che mette a disposizione un sistema automatico di rilevazione sia maggiormente gravato di oneri (in particolare la messa a disposizione dell’EA, e non solo, di un diretto accesso – addirittura in real time - ai dati informatizzati rilevati dal sistema, la considerazione della rilevazione automatica al fine dell’applicazione di penali, e la previsione di una condivisione “in chiaro” con l’utenza) rispetto ad un operatore che non mette a disposizione un tale sistema. Salvo che, anche in proposito, ad una diversificazione degli oneri corrisponda una adeguata diversificazione delle compensazioni economiche (il che, ad oggi, non accade).</p> <p>Con specifico riferimento al punto 8) della Misura si evidenzia poi il rischio che il timore di subire penalità per sovraffollamento possa indurre l’IA ad una gestione inefficiente (cfr. <i>supra</i>), anche in considerazione della</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			<p>variabilità dei carichi nel periodo indicato quale riferimento.</p> <p>Ancora al fine di evitare distorsioni, si ritiene che il piano di accesso al dato debba essere differenziato per tipologia di soggetto interessato (EA, utenti, altri operatori) e che, per quanto riguarda i rapporti tra operatori, debba ancora una volta essere assicurata pariteticità/parità delle rispettive e reciproche posizioni (non solo all'interno del medesimo “modo di trasporto”, ma anche tra diverse modalità di trasporto).</p> <p>Occorre quindi che sia garantita omogeneità di condotte degli EA, omogeneità di oneri per le diverse modalità di trasporto ed omogeneità di oneri per i vari operatori.</p> <p>Occorre altresì, ancora una volta, che gli oneri previsti (tanto più nell'attuale fase di sofferenza del settore) siano adeguatamente compensati, a garanzia dell'equilibrio dell'affidamento.</p>
Misura 5 -	8. Il sistema delle penali adottato dall'EA è inoltre individuato nel rispetto dei criteri seguenti: a) valore economico delle penali, per singola fattispecie di non conformità e complessivo annuo per l'intero	8. Il sistema delle penali adottato dall'EA è inoltre individuato nel rispetto dei criteri seguenti: a) la comminazione di una penale suppone l'accertamento da parte dell'EA, in contraddittorio con l'IA,	A riguardo dei contenuti di tale Misura si ritiene utile esplicitare il pur pacifico principio secondo il quale l'applicazione di una penale non può procedere secondo automatismi ma deve sempre supporre l'accertamento di colpevolezza dell'operatore, il contraddittorio con esso, l'assegnazione di un termine “riparatorio” ed il colpevole mancato rispetto di tale termine.

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
	<p>sistema, equilibrato rispetto al complessivo ammontare economico del CdS e adeguato a garantire incisività ed efficacia del sistema per il tempestivo e pieno conseguimento delle condizioni minime contrattuali;</p> <p>b) assunzione a riferimento di grandezze oggettive, proporzionalmente e percentualmente correlate ai parametri economici e alle finalità contrattuali quali, ad esempio, al corrispettivo unitario per veicolo-km definito nel CdS;</p> <p>c) applicazione di meccanismi d'indicizzazione e adeguamento automatici, da specificare nel CdS, che mantengano inalterata nel tempo, ossia nei singoli periodi regolatori e per l'intera durata del contratto, la rilevanza economica nonché l'incisività e l'efficacia, in termini di dissuasione e deterrenza, dei parametri di sistema.</p>	<p>della consistenza dell'inadempimento, della riferibilità dello stesso a colpa dell'IA, e l'inutile decorso di un termine assegnato dall'EA all'IA per rimediare all'inadempienza;</p> <p>b) valore economico delle penali, per singola fattispecie di non conformità e complessivo annuo per l'intero sistema, equilibrato rispetto al complessivo ammontare economico del CdS e adeguato a garantire incisività ed efficacia del sistema per il tempestivo e pieno conseguimento delle condizioni minime contrattuali;</p> <p>c) assunzione a riferimento di grandezze oggettive, proporzionalmente e percentualmente correlate ai parametri economici e alle finalità contrattuali quali, ad esempio, al corrispettivo unitario per veicolo-km definito nel CdS;</p> <p>d) applicazione di meccanismi d'indicizzazione e adeguamento automatici, da specificare nel CdS, che</p>	<p>Appare altresì utile esplicitare nella misura che l'applicazione di penali all'operatore suppone altresì che l'Ente affidante non sia inadempiente (e quindi, tra l'altro, puntuale nei pagamenti del corrispettivo del servizio, sia con riferimento alle rate in conto sia con riferimento ai saldi) così come nel trasferimento di ulteriori contributi di spettanza dell'IA. Anche in virtù del generale principio di cui all'art. 1460 del Codice Civile.</p> <p>La previsione di cui al comma 8, lettera c), ove è previsto che le penali siano indicizzate in modo da mantenere inalterata nel tempo la loro portata deterrente, dovrebbe accompagnarsi (al fine di evitare un evidente squilibrio) altrettanto ferma indicazione che i corrispettivi di servizio devono essere (prima determinati in misura adeguata e poi) indicizzati al fine di mantenere inalterata nel tempo la loro efficacia compensativa.</p> <p>Anche per il sistema delle penali, poi, appare necessario che la misura richiami e, comunque, che sia garantita omogeneità di previsioni a livello di singoli affidamenti, nonché in rapporto a diverse modalità di trasporto, in modo da evitare ingiustificate disparità di trattamento/distorsioni (non si propone in formato revisione una relativa formula riferita alla specifica Misura in esame, siccome si ritiene utile che la delibera</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
		<p>mantengano inalterata nel tempo, ossia nei singoli periodi regolatori e per l'intera durata del contratto, la rilevanza economica nonché l'incisività e l'efficacia, in termini di dissuasione e deterrenza, dei parametri di sistema, al pari di adeguati meccanismi di indicizzazione delle previste compensazioni economiche degli OSP.</p>	<p>esprima a riguardo un principio generale, riferito a tutte le pertinenti misure regolatorie).</p> <p>Si osserva ancora che l'effetto di promozione di una crescente qualità del servizio erogato merita di essere perseguita non solo per mezzo della previsione di penali a sanzione di inadempimenti, ma anche per il tramite di premi al raggiungimento di determinati obiettivi.</p>
Misura 6 -			<p>La misura appare orientata a promuovere un servizio mirato ad intercettare la domanda effettiva ed in ciò è senza dubbio condivisibile ed apprezzabile. Resta il fatto che la relativa applicazione comporta maggiori oneri (anzitutto per gli Enti Affidanti) in un quadro caratterizzato da scarsità di risorse.</p>
Misura 7 -			<p>In merito alla progettazione del servizio in rapporto alle esigenze di interscambio appare utile prevedere la necessità di costante verifica e di eventuale adeguamento dei requisiti minimi fissati dall'EA (anzitutto in ragione della variabilità nel tempo della consistenza della domanda).</p> <p>Lo standard pari al 100% non consente, poi, alcuna gradazione, nemmeno nel tempo e, per tale ragione, si ritiene che meriti revisione.</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			<p>In termini generali e comunque di tutta concretezza, resta, anche con riferimento alla determinazione degli standard di riferimento in rapporto alle esigenze di interscambio, il già accennato tema della necessità di ponderazione degli obblighi di servizio in rapporto alle compensazioni economiche riconosciute all'operatore e quindi anche alle risorse a tal fine disponibili, nonché il tema di uniformità dei vari affidamenti rispetto ai detti livelli minimi prestazionali (avendo evidentemente effetto distorsivo del mercato il fatto che le compensazioni economiche dell'IA non siano rapportate in termini omogenei e lineari alla consistenza degli OSP, oltre che al costo standard di riferimento).</p>
Misura 8 -			<p>La previsione appare ambiziosa in un contesto di risorse scarse.</p> <p>Si evidenzia inoltre che il numero di posti biciclette/monopattino disponibili dovrebbe presumibilmente essere definito in sede di omologazione del mezzo su iniziativa della ditta costruttrice.</p> <p>Ancora al fine di evitare distorsioni parrebbe necessaria la definizione di criteri oggettivi di costruzione degli indicatori/livelli di riferimento.</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
Misura 9 -			L'indicatore di riferimento potrebbe assumere maggior significato ove non meramente quantitativo.
Misura 10 -			<p>Quanto all'indice POT ed all'indice AFF, appare condivisibile il valore di avere corse non eccessivamente affollate e, d'altra parte, come già osservato, si ritiene utile dare rilievo anche alla necessità di perseguire un load factor ottimale (essendo parimenti da evitare servizi "eccessivamente" scarichi).</p> <p>Il criterio di calcolo delle <i>"corse esercite non affollate"</i> appare complesso.</p> <p>Inoltre, non assume alcun rilievo la lunghezza della corsa (che appare, invece, parametro rilevante).</p> <p>Quanto all'indice AVM ed all'indice RIL, non è chiara la ragione perché nel primo caso si faccia riferimento alle percorrenze e nel secondo al numero delle corse.</p> <p>Anche per tali indici, poi, v'è l'esigenza di uniformità dei diversi affidamenti, al fine di evitare distorsioni.</p> <p>Appare poi necessario che il denominatore della formula utilizzata per determinare gli indici di riferimento risponda ad uno standard generalizzato (e non, per esempio, al numero id mezzi concretamente attrezzati dall'IA), in modo, ancora una volta, da evitare ingiustificate disparità di trattamento/distorsioni.</p>

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			Lo standard pari al 100% esclude qualsiasi margine di tolleranza, il che non pare appropriato/realistico.
Misura 11 -			<p>In merito ai “distanziamenti” appare utile identificare criteri di misurazione e metodi/strumenti di misurazione omogenei, onde evitare distorsioni/ingiustificate disparità di trattamento.</p> <p>Per metropolitana e servizio su strada viene adottato un indice misurato in secondi, e con una differenza della tolleranza tra le due tipologie di servizio minima (0,1 per metropolitana 0,2 per strada). che non pare rispondente alla enorme differenza tra l'esercire un servizio in sede riservata e su guide fisse, rispetto all'esercire un servizio su strada non riservata.</p>
Misura 12 -			Anche rispetto al parametro della puntualità si pone il tema della necessaria omogeneità non solo dei parametri di riferimento, ma anche dei metodi di verifica/rilevazione, onde evitare distorsioni.
Misura 13 -			In disparte il fatto che anche a riguardo si pone il tema della necessità di parametri e metodi di misurazione omogenei, la misura appare particolarmente esigente, in un periodo di scarsità di risorse, ove contempla la

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			necessità che l'EA progetti un “ <i>piano dei servizi sostitutivi</i> ”.
Misura 14 -			Appare utile che la Misura esprima la necessità che il Piano di Intervento della Vendita definito dall'EA assuma gli standard di riferimento di cui ai commi 4. e 5..
Misura 15 -			Appare utile esprimere che livelli ed indicatori definiti dalla misura valgono a prescindere dalla tipologia di affidamento (net cost/gross cost).
Misura 16 -			In disparte la necessità che i previsti standard siano ponderati in termini di OSP da compensare adeguatamente, si valuti se differenziare i parametri di riferimento in relazione a diverse tipologie di mezzi (per servizi urbani e per servizi extraurbani).
Misura 17 -			In merito al parametro dell’” <i>intensità emissiva</i> ”, potrebbe essere appropriato/utile riferirsi non semplicemente alle emissioni del mezzo in esercizio ma alle emissioni riferite all’intero ciclo di vita e poi di smaltimento del mezzo/relative componenti.
Misura 20 -			La misura prevede la pubblicazione sul sito dell'Ente Affidante e sul sito dell'operatore di un set molto nutrito di informazioni relative alle condizioni economiche e

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
			<p>prestazionali (programmate ed effettive) del singolo contratto di servizio.</p> <p>Come più sopra evidenziato,</p> <ul style="list-style-type: none"> - un tale sistema suppone parità di oneri e di sistemi (di rilevazione) al fine di evitare gravi disparità di trattamento/gravi distorsioni; - a maggior ragione nell'attuale situazione di crisi del settore (determinata anzitutto ma non solo dalla scarsità delle risorse a copertura degli OSP, la misura non pare ragionevolmente applicabile agli affidamenti in corso (se non a quelli in house); - con specifico riferimento agli affidamenti in house dovrebbero essere oggetto di pubblicazione puntuale e chiara tutte le compensazioni e tutti i trasferimenti di risorse operati dall'EA a sostegno dell'operatore interno (non di rado verificandosi che i corrispettivi ed i contributi per investimenti sono accompagnati anche da compensazioni/erogazioni extra, anche sporadiche, o da interventi sul capitale che certamente devono avere trasparenza in quanto necessariamente da considerare a fini del giudizio di sostenibilità/convenienza di tali tipologie di affidamento); - appare infine utile la precisazione che le misure di trasparenza relative ai ricavi tariffari e temi connessi siano da applicare anche ai contratti in regime c.d. <i>gross cost</i>.

Allegato A delibera 149/2023 Misura/Quesito di riferimento	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo modificato come da proposta	Osservazioni esplicative o aggiuntive
Misure di cui al Capo X -			Anche a riguardo ci si permette di richiamare la necessità di uniformità/omogeneità degli affidamenti e di necessaria ponderazione degli OSP al fine della costruzione del PEF di riferimento, onde evitare ingiustificate disparità di trattamento e distorsioni.