



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 8 marzo 2024

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Consultazione pubblica sul documento contenente la revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 - Osservazioni AGENS

Preliminarmente questa Associazione ritiene di dover ringraziare codesta Autorità per il lavoro svolto e l'occasione di confronto offerta agli *stakeholders* mediante la consultazione pubblica.

Agens ritiene che la regolazione nel settore dei trasporti sia divenuta imprescindibile e che lo scopo e le finalità della consultazione, che tiene conto delle esperienze applicative della Delibera n. 154/2019, possano determinare un concreto ausilio al sistema delle imprese, oltre che per gli enti affidanti.

Il presente documento, pertanto, è finalizzato a porre all'attenzione dell'Autorità gli aspetti sui quali l'Associazione richiede un intervento correttivo o anche semplicemente di maggiore definizione e/o specificazione del testo delle misure. Si rappresenta, inoltre, che è fatta salva la facoltà delle imprese associate di poter predisporre proprie autonome osservazioni nell'ambito della consultazione.

1. CONSIDERAZIONI DI ORDINE GENERALE

Prima di entrare nel merito delle specifiche e singole misure oggetto di revisione, appare opportuno segnalare alcune questioni che, per il loro impatto, esulano dallo specifico raggio di azione di una singola misura, ed attengono, invece, ad aspetti più generali o di sistema dell'intervento regolatorio. Pertanto, si procederà a rappresentare dapprima tali elementi di carattere generale e, successivamente, ad indicare con le modalità di cui all'allegato B, le osservazioni sul testo delle singole misure oggetto di consultazione.

1.1. IL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL D. LGS. 201/2022

Fra gli obiettivi dichiarati della revisione della Delibera n. 154/2019, l'Autorità fa espresso riferimento all'adeguamento alle previsioni del d.lgs. n. 201/2022.

Occorre tuttavia rilevare che il campo di applicazione del d.lgs. n. 201/2022, non copre integralmente tutte i servizi di trasporto pubblico già disciplinati dalla Delibera n. 154/2019, non essendovi ricompresi, ad esempio, i servizi di trasporto di competenza regionale – tra tutti, i servizi di trasporto ferroviario. L'art. 4 del predetto decreto, infatti, specifica che le disposizioni si applicano a tutti i "SIEG di livello locale", per tali intendendosi quelli che "sono previsti per legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari (...)".

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N. 0025723/2024 del 08/03/2024



La stessa Autorità nell'ambito delle interlocuzioni con gli *stakeholders* istituzionali, infatti, a seguito dell'approvazione del decreto di riordino dei servizi pubblici, aveva sottolineato tale peculiarità.

Tuttavia, le proposte di modifica introdotte con la delibera in consultazione, non prendono in considerazione tale differente regime normativo applicabile, estendendo anche ai servizi regionali le modifiche introdotte per far fronte allo *ius superveniens*.

Si tratta di un elemento particolarmente delicato, sul quale si invita l'Autorità a ridefinire il perimetro applicativo, in aderenza all'effettiva finalità dell'intervento. In particolare, gli Annessi nn. 2, 8 (a, b, c), dovrebbero dare compiuta evidenza di quegli elementi – riconducibili al campo di applicazione del d.lgs. 201/2022 – che non risultano applicabili ai servizi regionali.

1.2 LA DEFINIZIONE DEL RAGIONEVOLE MARGINE DI UTILE E LA CORRELAZIONE CON QUANTITA' E TIPOLOGIA DI RISCHI ALLOCATI

Il punto n. 6 dell'Allegato al Regolamento n. 1370/2007, circa il criterio di definizione del ragionevole utile, dispone che *“Si deve intendere per «ragionevole utile» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica”*. Più nel dettaglio, la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi del Regolamento, prevede che *“Il livello adeguato di ragionevole utile deve essere stabilito dall'autorità competente sulla base di una valutazione caso per caso che dovrebbe consistere essenzialmente nel confrontare il livello di utile del contratto con contratti analoghi sul mercato. Per tale remunerazione occorre tenere conto della normale remunerazione di mercato per servizi analoghi e del livello di rischio connesso al contratto”*.

Dall'analisi che precede si ritiene necessario che i criteri di definizione del ragionevole margine di utile, debbano necessariamente contemperare una componente che sia modulabile in ragione del livello di rischio attribuito all'impresa (in termini di tipologia di rischio e quantità di rischi allocati).

La proposta di revisione, in linea con quanto già previsto dalla Delibera n. 154/2019, invece, si fonda esclusivamente sul calcolo del Capitale Investito Netto rapportato al WACC determinato annualmente dall'autorità, variabili tuttavia inadeguate a misurare il livello di rischio assunto dall'operatore.

Si ritiene, pertanto, anche nell'ottica del procedimento di revisione dei criteri di calcolo del ragionevole margine di utile che, a fianco alla modalità già esistente di calcolo del CIN, vi sia un ulteriore componente di ragionevole utile modulabile in ragione di quantità e tipologia di rischi allocati in capo all'impresa. In mancanza, l'allocatione e attribuzione dei rischi, risulterebbe del tutto svincolata dall'utile ragionevole, in potenziale contrasto con le previsioni normative richiamate.

1.3 LE PECULIARITA' DEI CONTRATTI DI SERVIZIO AFFIDATI MEDIANTE PROCEDURA DI GARA

Nella proposta di revisione della Delibera n. 154/2019, così come nell'originaria versione della predetta Delibera, si registra una disciplina unitaria che non distingue tra le diverse forme di affidamento, anche in materia di verifica di equilibrio economico finanziario in corso di contratto e di determinazione del ragionevole margine di utile.



Invero, il combinato disposto degli artt. 4 e 6 e dell'Allegato al Regolamento n 1370/2007, delineano un quadro di previsioni sostanzialmente difforme; a fianco di previsioni applicabili indistintamente a tutte le forme di affidamento (art. 4), infatti, la metodologia specifica di calcolo della compensazione, del ragionevole margine di utile e delle specifiche dell'effetto finanziario netto (art. 6 e Allegato), risultano applicabili soltanto alle forme di affidamento diretto, non competitive.

Tale sostanziale differenza di disciplina non viene presa in considerazione dalla Delibera che tratta gli affidamenti competitivi al pari di quelli diretti, sottoponendoli, tuttavia, a vincoli in fase di predisposizione delle offerte e di esecuzione dei contratti che non trovano riscontri normativi (nella definizione dei PEFs di gara, nell'articolazione del criterio di calcolo del ragionevole utile, nella disciplina delle verifiche di sovracompenso e di equilibrio economico). La compensazione relativa ad un contratto di servizio aggiudicato con procedura ad evidenza pubblica, infatti, è determinata per effetto del confronto competitivo e del dispiego delle forze di mercato e, dunque, non potrebbe essere assoggettata alle stesse limitazioni derivanti dalla definizione della compensazione nell'ambito di un affidamento diretto, anche in considerazione della circostanza che attraverso il PEFs l'autorità competente ha definito in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri di calcolo della compensazione.

Non da ultimo, si rappresenta che la questione qui rappresentata è in grado di determinare disarmonie applicative nell'ambito del mercato comune comunitario ed incidere negativamente sul principio di reciprocità, sfavorendo il sistema di impresa nazionale e limitandone le potenzialità di sviluppo rispetto a concorrenti esteri, per i quali non valgono analoghe limitazioni.



2. LE PROPOSTE DI MODIFICA

In applicazione delle modalità di svolgimento della consultazione e in linea con quanto previsto all'Allegato B, si riporta di seguito lo schema riassuntivo delle osservazioni e proposte dell'Associazione.

PUNTO DELLA MISURA/ ANNESSO / QUESITO RIFERIMENTO	CITAZIONE DEL TESTO OGGETTO DI OSSERVAZIONE/PROPOSTA	INSERIMENTO DEL TESTO EVENTUALMENTE INTEGRATO	BREVE NOTA DELL'OSSERVAZIONE/DELLE SOTTESE ALLA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE	ILLUSTRATIVA MOTIVAZIONI DI MODIFICA O
Definizioni - lett. n) Key Performance Indicator (KPI)- Q1	<i>n) Key Performance Indicator (KPI): ... per i servizi di trasporto su strada, i KPI sono definiti dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 23/2023 dell' 8 febbraio 2023</i>	<i>n) Key Performance Indicator (KPI): ... per i servizi di trasporto su strada, i KPI sono elencati all'Annesso 7. definiti dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 23/2023 dell' 8 febbraio 2023</i>	Il testo della definizione di cui alla lett. n), sembra sovrapporre – per i servizi di trasporto su strada - i diversi istituti delle CMQ, che verranno definite all'esito del procedimento avviato con la delibera n. 23/2023, con i KPI che sono stati individuati all'Annesso 7. I KPI contemplano anche indicatori che non attengono alle condizioni di qualità, ma più propriamente a profili di efficienza, efficacia, monitoraggio. Il riferimento andrebbe quindi operato all'Annesso 7 e non alla delibera n. 23/2023.	
Definizioni - lett. ff) Servizi di trasporto flessibili - Q1	<i>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a chiamata, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta...</i>	<i>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a chiamata sottoposti ad OSP, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta...</i>	La specificazione appare coerente e necessaria rispetto all'oggetto e il campo di applicazione della Delibera.	
Misura 1 - punto 4, lett. c) - Q2	<i>c) ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.</i>	Opzione 1 : e) ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.	La previsione di applicazione della delibera ai contratti già in corso di esecuzione non è condivisa, poiché idonea ad incidere sui principi di legalità e non retroattività e di legittimo affidamento ed è foriera di generare incertezza applicative nel rapporto contrattuale esistente, e, conseguentemente, contenzioso tra le parti contrattuali. La circostanza è ancor più critica se si assume che la Delibera	



		<p><i>Opzione 2:</i> <i>c) ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio e, in ogni caso, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF, ove possibile in ragione del testo vigente del contratto, dei presupposti e razionali esistenti e a condizione che ciò non alteri sensibilmente le condizioni del contratto sottoscritto</i></p>	<p>non è fonte di rango legislativo. Le lesione dei principi sopra richiamati non è affievolita per il solo fatto che la previsione opererebbe in sede di revisione del PEF e/o di revisione del contratto, poiché il contratto esistente potrebbe già disciplinare le condizioni di revisione e, in tal caso, la nuova disciplina potrebbe non coesistere con la precedente.</p>
Misura 1 - punto 8 - Q2	<p><i>8. In caso di proroga di un CdS ai sensi dell'articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, l'EA tiene conto delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, adottando le disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento a:</i> <i>a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4);</i> <i>b) la predisposizione di un PEF per il periodo di affidamento interessato (Misura 15, Annesso 5), oggetto di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS (Misura 26);</i> <i>c) l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16, Annesso 7), oggetto di adeguato monitoraggio e rendicontazione (Misura 25), e la predisposizione del correlato PAD.</i></p>	<p><i>8. In caso di proroga di un CdS ai sensi dell'articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, l'EA tiene conto delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, e valuta, ove possibile e compatibile con il contenuto degli atti da assumere, l'eventuale adozione delle disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento a:</i> <i>a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4);</i> <i>b) la predisposizione di un PEF per il periodo di affidamento interessato (Misura 15, Annesso 5), oggetto di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS (Misura 26);</i> <i>c) l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16, Annesso 7), oggetto di adeguato monitoraggio e rendicontazione (Misura 25), e la predisposizione del correlato PAD.</i> <i>Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, gli atti amministrativi relativi alla proroga del CdS sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.</i></p>	<p>In linea con l'osservazione precedente, occorre osservare che la proroga non si traduce in un nuovo affidamento del servizio e, pertanto, la rigida introduzione di nuovi criteri di regolazione del rapporto potrebbe non essere possibile in ragione del contenuto del contratto originario o degli atti da assumere. E' pertanto necessario riconoscere un margine di flessibilità in capo alle parti per verificare la compatibilità delle disposizioni della Delibera con l'assetto esistente del rapporto. Si segnala, a tal fine, che la previsione è ancor più problematica laddove non si tenesse conto della osservazione precedente, con la conseguente applicazione della regolazione di nuova applicazione anche alle procedure già in essere. Il riferimento alle "condizioni più favorevoli per la gestione del servizio" quale canone e criterio di applicazione della regolazione di nuova emanazione, appare equivoco e anch'esso fonte di criticità. In ogni caso, laddove si dovesse ritenere di incidere sulle condizioni prestazionali e sugli OSP già contrattualizzati, ai fini del necessario rispetto dei principi di proporzionalità, legittimo affidamento e ragionevolezza complessiva, occorrerebbe tenere conto anche degli elementi sopravvenuti che possono potenzialmente comportare oneri maggiori per l'EA.</p>



	<i>Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, gli atti amministrativi relativi alla proroga del CdS sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.</i>		
Misura 13 punto 6 - Annesso 4 - Q10	<i>6. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive le modalità di identificazione, valutazione e allocazione dei rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento e le relative misure di mitigazione. La matrice dei rischi redatta dall'EA è trasmessa all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</i>		<p>In ragione della finalità dell'attività di individuazione, valutazione e allocazione dei rischi connessi all'esercizio del servizio, il contenuto dell'Annesso 4 e la scelta di allocazione pressoché integrale di tutti i rischi in capo all' IA, non appare proporzionata.</p> <p>Il rischio operativo da allocare in capo alla IA - che deve essere tale da non garantire l'integrale recupero dei costi e degli investimenti in condizioni operative normali - non deve tuttavia trasformare il contratto di concessione in un contratto del tutto aleatorio.</p> <p>Si segnala che in virtù di determinate categorie di rischio, l'Annesso 4 non è in linea con quanto elaborato dall'ANAC e dalla Ragioneria Generale dello Stato nelle Linee Guida per i contratti di PPP.</p> <p>In tal senso, tale tipo di allocazione dei rischi comporterebbe un forte disincentivo alla partecipazione a future procedure ad evidenza pubblica, rappresentando dunque una forte barriera all'ingresso, oltre che un consistente disincentivo alla realizzazione di investimenti e incidendo negativamente sulla qualità del servizio.</p> <p>La nuova proposta di matrice dei rischi prevede la traslazione di ulteriori rischi operativi in capo all'IA, ivi inclusi quelli derivanti da modifiche normative e regolatorie, oltre ad incrementi dei costi dovuti ad eventi straordinari o "variazioni non prevedibili del prezzo" dei fattori impiegati nell'esercizio del servizio.</p> <p>Sebbene possano essere comprese le motivazioni che hanno condotto all'adozione di tale approccio (es. semplificazione), rileviamo che:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ai sensi dell'art. 149, co. 4 , le disposizioni del nuovo



			<p>codice degli appalti non si applicano ai contratti di concessione in ambito TPL passeggeri ai sensi del Reg. 1370/2007;</p> <ul style="list-style-type: none">• Tale proposta risulta in contrasto con il vincolo alla profittabilità degli affidamenti aggiudicati tramite procedura ad evidenza pubblica (condizione di equilibrio per cui VAN E= VAN U + Equa remunerazione del CIN); tale vincolo determina inevitabilmente l'impossibilità per l'operatore di sostenere rischi ulteriori rispetto a quelli da lui direttamente controllabili, in quanto anche un minimo incremento dei costi (a prescindere dalla loro natura o dalla soglia/franchigia stabilita dalla SA) determinerebbe automaticamente una situazione di squilibrio economico-finanziario del CdS;• Se si tiene conto delle orientamenti interpretativi della Commissione sull'applicazione del Reg. n. 1370/2007 , la remunerazione dell'affidamento dovrebbe essere correlata al livello di rischio associato allo stesso; ne consegue che a maggiori rischi sopportati dall'operatore dovrà corrispondere un maggiore WACC. Infine, gli stessi orientamenti della Commissione chiariscono che l'IA dovrebbe esser tutelata dall'incremento di costi qualificabili come altamente incerti.• Dal momento che il WACC della singola concessione deve essere incrementato rispetto al WACC regolatorio, in ragione dei rischi concretamente attribuiti, l'Autorità dovrebbe chiarire quale sia l'allocazione "base" dei rischi a cui si riferisce il WACC regolatorio e quali siano i criteri e i presupposti per giungere al WACC della concessione;• Ad un incremento dei rischi in capo all'IA consegue logicamente un ridimensionamento di ipotesi di "sotto-compensazione"; la quale permarrebbe applicabile ai soli casi di: incremento dei costi (o riduzione dei ricavi) di responsabilità dell'IA, oltre la soglia definita dalla SA, o a variazioni di voci di costo o ricavo da corrispettivo il cui rischio è allocato all'EA. <p>Si propone, quindi, di mantenere a carico dell'IA i soli rischi i cui effetti siano direttamente controllabili o mitigabili dalla</p>
--	--	--	--



			stessa; i restanti rischi andrebbero allocati all'ente pubblico.
Misura 14 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara - Q11	<p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.</p> <p>3. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il</p>	<p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018. Il PEF simulato dovrà inoltre tenere conto delle ultime analisi disponibili sul reale andamento della domanda di mobilità per il periodo previsto di affidamento e la RdA dovrà dare conto delle analisi, studi, stime considerate per la redazione del PEF simulato.</p> <p>3. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal il PEF simulato, la relativa metodologia di calcolo e i criteri adottati per la sua definizione, oltre che il corrispettivo risultante.</p>	<p>Si ritiene opportuno che il PEF simulato sia trasmesso contestualmente alla RdA all'Autorità anche al fine di poter verificare puntualmente la coerenza tra le stime di ricavo ipotizzate della stazione appaltante e le previsioni riportate dagli ultimi studi di settore (es. indagine AUDIMOB). Tale attività appare necessaria dall'esperienza maturata nell'ambito delle procedure di gara avviate negli ultimi anni, laddove, per far fronte alla carenza di risorse finanziarie, spesso si è registrata una consistente sovrastima dei ricavi tariffari nell'ambito dei PEF simulati adottati per le procedure di gara.</p> <p>Inoltre, lo stesso PEF simulato dovrebbe essere allegato alla documentazione di gara, in modo da garantire ai concorrenti la massima trasparenza in merito alle assunzioni adottate dalla Stazione Appaltante per la definizione del corrispettivo a base d'asta.</p>



	<i>solo corrispettivo risultante dal PEF simulato.</i>		
Misura 16 - Determinazione degli obiettivi del Contratto di Servizio - Q12	<p><i>1. L'EA specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso del CdS. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:</i></p> <p><i>d) sostenibilità ambientale, in termini di efficienza energetica, inquinamento atmosferico e acustico, vibrazioni, soluzioni di waste management;</i></p> <p><i>e) sostenibilità sociale, con riferimento alle esigenze di mobilità delle varie tipologie di passeggeri, e in particolare delle PMR, attraverso adeguate condizioni di accessibilità dei mezzi/infrastrutture, delle informazioni e della rete di vendita, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni regolatorie approvate dall'Autorità in materia di diritti degli utenti;</i></p> <p><i>f) digitalizzazione e innovazione tecnologica, con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL.</i></p>		<p>In riferimento alle previsioni di cui al d.lgs. 201/2022 che hanno ispirato le modifiche introdotte alle Misura 16, si richiamano le considerazioni generali di cui al par. 1 del presente documento.</p>



<p>Misura 20 - Criteri di aggiudicazione - Q13.</p>	<p>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, efficienza, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, sostenibilità sociale, innovazione tecnologica e integrazione multimodale individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;</p>		<p>In merito agli obiettivi di:</p> <ul style="list-style-type: none">- Efficacia: si ritiene necessario, qualora non promosso dalla stessa SA, consentire all'IA una certa flessibilità nella programmazione dei servizi (sia in fase di gara che nel corso dell'affidamento), al fine di poter allineare l'offerta alle esigenze della domanda (es. modifica dei percorsi di determinate linee, consentire una diversa distribuzione delle percorrenze tra le diverse linee a parità di produzione complessiva). Nel caso in cui si richieda agli operatori una riprogettazione della rete, si ritiene necessario fornire un congruo tempo per la predisposizione dell'offerta (almeno 6 mesi)- Efficienza energetica: sarebbe sufficiente utilizzare l'indice di qualità ambientale del parco (ossia premiare il concorrente che offra un piano di rinnovo con prevalenza di mezzi a basso impatto ambientale);- Innovazione tecnologica: premiare offerte che prevedano l'installazione di dispositivi di acquisto TdV contactless (es Tap & Go);- Integrazione multimodale: premiare le offerte che presentino interventi di integrazione commerciale e/o tariffaria e di coordinamento orari dell'offerta di diverse forme di trasporto pubblico e condiviso.
<p>Misura 25, punto 7 - Q15</p>	<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica,</p>	<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale, per i contratti di servizio pubblico di competenza degli enti locali, la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti nel CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16</p>	<p>In riferimento alle previsioni di cui al d.lgs. 201/2022 che hanno ispirato le modifiche introdotte alle Misura 25.7, si richiamano le considerazioni generali di cui al par. 1 del presente documento.</p>



	<i>tecnico-gestionale e qualitativa previsti nel CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16</i>		
Misura 26.2 - Verifica dell'equilibrio economico-finanziario Q16 e Q17	<i>2. A tale scopo, 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 (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione, evidenziando l'incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS.</i>	<i>2. A tale scopo, 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 (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione, evidenziando l'incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS. Il PEF consuntivo contempla gli aggiornamenti e le attualizzazioni delle stime di costo e ricavo per le annualità successive.</i>	È opportuno dare evidenza della necessità che il PEF mantenga la sua natura informativa e che in sede di predisposizione del PEF consuntivo, oltre che per le finalità di confronto con quello precedente, si dia atto della necessità di verificare ed aggiornare le stime di costo e di ricavo originarie.
Misura 26.4 - Verifica dell'equilibrio economico-finanziario Q16 e Q17	<i>4. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato.</i>	4. Qualora negli affidamenti diretti o in house , in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica, mediante le modalità disciplinate dal contratto, anche previa rimodulazione di altri obblighi in capo all'IA o scomputo di altre voci di ricavo. L'EA, inoltre, valutati gli effetti previsti sulle annualità successive, eventualmente	A. Occorre delimitare l'operatività degli effetti della verifica di equilibrio agli affidamenti diretti ed in house, sottoposti alle previsioni dell'art. 6 e dell'Allegato, diversamente dagli affidamenti con gara. La Scrivente non condivide l'approccio per cui, negli affidamenti competitivi, la profittabilità della concessione debba essere vincolata dal rispetto della condizione di equilibrio per cui $VAN E = VAN U + Equa$ remunerazione del CIN. In particolare, per le seguenti ragioni: <ul style="list-style-type: none">• Si impedisce agli offerenti di scegliere liberamente lo sconto da offrire in gara (il quale deriverà dai ricavi da traffico, costi operativi ed investimenti stimati dall'operatore);• Disincentiverebbe la partecipazione a procedure ad



		<p>procede alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato.</p>	<p>evidenza pubblica e gli investimenti privati nel settore (quindi in contrasto con il regolamento europeo 1370/2007, nella misura in cui non venga incentivato il ricorso al mercato nell'affidamento di servizi TPL passeggeri);</p> <ul style="list-style-type: none">• Il Regolamento EU 1370/2007 prevede il concetto di “equa remunerazione degli investimenti” unicamente per gli affidamenti diretti (Allegato 6 al Reg. UE); le misure attualmente vigenti equiparano, al contrario, l'affidamento diretto con quello relativo a procedure competitive.• Gli orientamenti interpretativi della Commissione sul Regolamento EU 1370/2007 (222/2023) confermano che le procedure di gara “aperte, trasparenti e non discriminatorie” garantiscono che il corrispettivo pagato dall'ente sia il “costo minore per la collettività” ;• In Italia, il corrispettivo a base gara è già il risultato di un PEF simulato predisposto dall' EA, basato su: Costi standard, efficiente dimensionamento dei lotti e ricavi da traffico tendenti al 35% dei costi operativi;• Il principale beneficio delle procedure ad evidenza pubblica è quello di garantire l'erogazione del servizio minimizzando i costi per la collettività (sconto sul corrispettivo) e massimizzando la qualità dell'offerta; eppure, ciò non significa che debba esser eliminato qualsiasi incentivo dell'impresa nel generare utili. Al contrario, tali utili verranno eventualmente prodotti in virtù di efficientamenti sui costi o incrementi della domanda, elementi questi essenziali per garantire un miglioramento del sistema del TPL nazionale. Qualora codesta Autorità recepisca tale visione, limitatamente alle sole procedure di gara, non avrebbe senso il sistema di recupero di “sovra-compensazione” e conseguentemente anche qualsivoglia meccanismo di profit sharing (l'IA avrebbe diritto a mantenere il 100% dei maggiori ricavi consuntivati). In caso contrario, si valuta favorevolmente la proposta del meccanismo incentivante; in caso di mancata previsione di tali meccanismi, infatti, non sussisterebbe alcun incentivo per l'IA nell'efficientamento dei costi o nell'incremento della
--	--	--	---



			<p>domanda. Si precisa che nella valutazione circa le sottocompensioni debba essere considerato il caso di incrementi di costi/riduzione dei ricavi per cause attribuibili a rischi allocati in capo all'IA, oltre la soglia definita dal contratto.</p> <p>B. Le modalità di recupero delle somme erogate in eccesso dovrebbero consentire agli EA di adottare gli strumenti e le metodologie ritenute più idonee; in tale ottica, la rigida predisposizione di un meccanismo di recupero delle somme mediante liquidazione dei relativi importi, non appare l'unica forma possibile di "recupero", ben potendo l'EA rimodulare altri obblighi in capo all'impresa. E' pertanto necessario, anche in virtù del principio di proporzionalità, lasciare la scelta della modalità di recupero all'EA.</p> <p>C. Inoltre, quanto alla riduzione del corrispettivo per le annualità successive, tale decisione dovrebbe essere del tutto eventuale e non obbligata, poiché è il frutto di una valutazione prognostica sugli effetti futuri della causa che ha generato il disequilibrio. Occorre pertanto lasciare la facoltà all'EA di valutare l'effettiva necessità di tale misura, ben potendo gli effetti essere limitati al solo periodo regolatorio analizzato e non anche a quelli futuri.</p>
Misura 26.5 - Verifica dell'equilibrio economico-finanziario Q16 e Q17	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontrino una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il</p>	<p>5. Qualora, negli affidamenti diretti o in house, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontrino una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 13, o in caso di rischi associati all'IA venga superata la soglia definita dal contratto, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate mediante le modalità disciplinate dal contratto, anche previa rimodulazione di altri obblighi in capo</p>	<p>In aderenza a quanto osservato al precedente punto relativo alla misura 26.4, anche per il punto 5 si ritiene opportuno inserire dei meccanismi di flessibilità che consentano all'EA di operare le scelte ritenute più idonee, nel rispetto dell'obiettivo della misura.</p> <p>Quanto alla proroga del contratto, la stessa potrebbe essere stata prevista dal contratto o disposta ai sensi di specifiche previsioni normative (es. art. 4, par. 4 Regolamento n. 1370/2007) e dunque appare opportuno che l'esclusione introdotta nel testo della proposta di modifica, faccia salve tali ipotesi.</p>



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

	<i>periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</i>	<i>all'IA o adeguamento di altre voci di ricavo. L'EA, inoltre, valutati gli effetti previsti sulle annualità successive, eventualmente procede e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista, ove non consentita ai sensi di altre previsioni normative o clausole contrattuali.</i>	
Misura 28.5 - Revisione e modifiche contrattuali	<i>In caso di affidamento in house, le revisioni e le modifiche del CdS devono essere asseverate secondo le modalità di cui all'art. 17, comma 4, del d.lgs. 201/2022</i>	<i>In caso di affidamento in house relativo a servizi di competenza degli enti locali, le revisioni e le modifiche del CdS-PEF devono essere asseverate secondo le modalità di cui all'art. 17, comma 4, del d.lgs. 201/2022.</i>	Si ritiene che l'art.17 c.4 del D. Lgs.201/2022 preveda, per i contratti di servizio di competenza degli enti locali, l'asseverazione del PEF (non del Contratto di Servizio). In ordine al campo di applicazione della disposizione ai soli servizi di competenza degli enti locali, si richiama quanto già osservato al par. 1 del presente documento.

Si resta a disposizione di codesta Autorità e con l'occasione si porgono distinti saluti.

AGENS