

Torino, 8 marzo 2024

Spett.le  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
pec@pec.autorita-trasporti.it

**OGGETTO: Osservazioni delibera 183/2023**

Si trasmettono le osservazioni alla delibera di cui in oggetto per opportuna analisi da parte dell’Autorità.

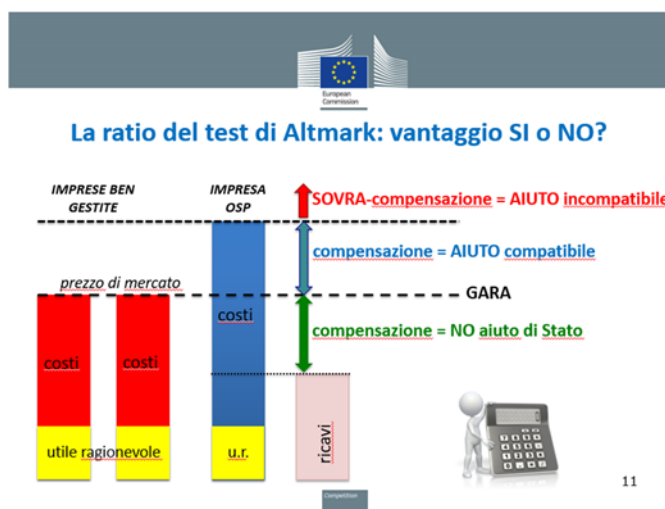
Le osservazioni proposte da AMP nascono dall’esperienza maturata nell’applicazione delle deliberazioni dell’Autorità che hanno sempre fornito un rilevante aiuto nell’attività dell’Ente. Si coglie pertanto l’occasione per ringraziare l’Autorità per l’impegno profuso nello sviluppare una sempre maggiore conoscenza delle tematiche della regolazione e nel fornire documentazione di supporto per l’applicazione da parte degli Enti.

Con riferimento alla specifica deliberazione si vuole sottolineare una tematica generale che si ritiene debba essere adeguatamente affrontata e che riguarda le modalità di calcolo del ragionevole margine di utile per i servizi di trasporto pubblico locale.

Tali temi sono descritti di seguito attraverso un inquadramento generale e, nelle pagine seguenti, si sono proposte alcune integrazioni/modifiche al documento in consultazione finalizzate a raggiungere, almeno parzialmente lo scopo.

Si tratta di analizzare e meglio approfondire il ragionevole margine di utile che si può riconoscere nelle concessioni di TPL in coerenza con il regolamento 1370/2007 e che rende necessario ben quantificare quale livello di compensazione pubblica è compatibile con gli aiuti di stato e quale no.

**E**  
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N.0025536/2024 del 08/03/2024  
Firmatario: CESARE PAONESSA



L'immagine sopra riportata tratta dalla presentazione della DG Concorrenza chiarisce meglio il concetto sopra espresso.

*Il **ragionevole margine di utile** RMU di una impresa di TPL viene da ART valutato utilizzando il WACC, ovvero il tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) che l'Autorità dei Trasporti (ART) ha stabilito per i servizi di trasporto pubblico locale (tpl) su strada e per ferrovia. Questo tasso ha lo scopo di garantire un margine di utile ragionevole alle imprese che svolgono questi servizi gravati da obblighi di servizio pubblico (OSP). Tuttavia, l'applicazione del WACC al CIN, così come descritto nelle delibere ART presenta delle criticità che possono compromettere la qualità e l'efficienza dei servizi di tpl. In questo testo, vogliamo illustrare queste criticità e proporre delle possibili soluzioni.*

### **Criticità**

*Le principali criticità che il CIN comporta per i servizi di tpl sono le seguenti :*

- *La costruzione di stati patrimoniali **virtuali**. Le imprese devono dichiarare il valore del CIN per ogni contratto di servizio (cds), ripartendo o sommando le voci degli stati patrimoniali aziendali. Questo metodo è arbitrario e non verificabile, in quanto dipende dalla normativa per la redazione dei bilanci che prevede elevati margini di flessibilità legati alle esigenze delle imprese; nella definizione delle scelte patrimoniali non esiste un legame diretto con il servizio effettivamente prestato.*
- ***Il cambio di visione delle imprese**. Le imprese sono incentivate a fare più investimenti possibili, anche di manutenzione straordinaria, in quanto ricevono delle compensazioni pubbliche proporzionali al CIN. Questo comporta un aumento dei costi per gli enti affidanti anche se non strettamente necessari.*
- *Al contrario **un incremento dei ricavi da traffico** dovuta alla migliore qualità ed organizzazione del servizio **non influisce sulla redditività** disincentivando le imprese a perseguire tale obiettivo*
- *La necessità di **ridimensionare il livello di servizio**. Gli enti affidanti devono trovare le risorse per coprire la redditività del CIN, che non era finora prevista nei cds precedenti e che potrà essere solo in parte compensata dall'utile di impresa precedentemente rinvenibile nel Conto Economico. Questo può portare a una diminuzione della quantità e della qualità del servizio offerto agli utenti.*

### **Esempio di caso limite**

*Per chiarire il problema, si può considerare il seguente caso limite:*

- *Ipotizziamo un cds che preveda investimenti interamente finanziati con risorse pubbliche, ed il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio in rate mensili anticipate. In questo caso, il CIN è pari a zero, e quindi anche la*

*remunerazione del capitale investito netto. L'impresa non ha alcun incentivo a migliorare il servizio o a renderne più efficiente la produzione, in quanto in ogni caso la redditività del cds dovrà essere pari a zero.*

- *Analoga situazione si potrebbe verificare nel caso in cui il CdS preveda un significativo investimento a debito (spesso necessario per i newcomers che intendono partecipare alle procedure di affidamento); in tal caso il CIN assume il segno negativo e quindi il ragionevole margine di utile sarebbe nullo.*

### **Proposte di soluzione**

*Per affrontare il problema, pensiamo che siano introdotte delle modifiche al calcolo della redditività*

*Alcune possibili modifiche sono:*

- *Il calcolo del CIN composto da due componenti: a) i beni strumentali impiegati nel CdS e quelli di nuova acquisizione, anche di subentro; b) il circolante in proporzione alla compensazione degli OSP. Questo eviterebbe di includere nel CIN investimenti non strettamente connessi agli OSP del CdS.*
- *La definizione della redditività nel conto economico, senza l'utilizzo dello Stato Patrimoniale (infatti i beni e gli investimenti rientrano nel conto economico attraverso la voce degli ammortamenti). Questo implicherebbe che il CdS debba generare un ebit positivo di periodo (con verifica annuale); l'obiettivo di redditività potrebbe essere valutato in proporzione al valore dei ricavi da traffico (valutando pertanto il rapporto ricavi-costi).*

### **Conclusione 1**

*Si tratta di osservazioni mirate a porre l'attenzione sul tema in cui si espongono le criticità del calcolo della ragionevole margine di utile per i servizi di tpl attraverso l'applicazione del WACC sul CIN; si pone anche l'attenzione sugli effetti negativi che tale impostazione genera sulla qualità e l'efficienza del servizio.*

*Seppure per via sommaria si sono proposte delle possibili soluzioni per migliorare il sistema di remunerazione del capitale investito ed in parte tale proposte sono già riportate nelle osservazioni seguenti.*

Una altra osservazione che può aiutare a misurare meglio il RMU è legata alla possibilità di rendere flessibile l'applicazione dello schema 3.

Nel documento in consultazione si è proposta un interessante aggiornamento dello schema 3 avendo previsto sia il calcolo **“riga O compensazione costante”** sia la possibilità per l'EA di prevedere la **“riga O' compensazione effettiva”**.

In entrambi i casi si utilizza il CIN previsionale ed il medesimo WACC costante per tutto il periodo.

Si ritiene che il modello di calcolo proposto possa essere integrato con ulteriori fattori di variabilità idonei a rappresentare meglio gli scenari previsionali; in particolare:

- a) **“compensazione costante per periodo regolatorio”** : potrebbero essere previste ulteriori righe di calcolo che utilizzino differenti periodicità di calcolo della compensazione costante; ad esempio introducendo
- una casella U' in cui si applica la formula “RATA” solo per la durata del I periodo regolatorio (e.g. 3 anni);
  - una casella U'' in cui si applica la formula “RATA” solo per la durata del II periodo regolatorio (e.g. 3 anni);
  - una casella U''' in cui si applica la formula “RATA” solo per la durata della fase finale del CdS (e.g. 4 anni).
- b) La detta modalità di calcolo potrebbe essere accompagnata anche da un **“WACC costante per periodo regolatorio”**; ad esempio introducendo:
- una casella T' in cui si prevede un WACC iniziale più contenuto in quanto i livelli di rischio sono ridotti e valido per il I periodo regolatorio;
  - una casella T'' in cui si prevede un WACC più elevato (ma sembra inferiore od uguale a quanto indicato da ART all'atto della stipula del CdS) in quanto i livelli di rischio sono più alti legati a previsioni più avanti nel tempo; tale T'' potrebbe essere valido per il II periodo regolatorio;
  - una casella T''' in cui si prevede un WACC diverso dai primi due (ma sembra inferiore od uguale a quanto indicato da ART all'atto della stipula del CdS) in quanto i livelli di rischio sono connessi a scenari di sviluppo del servizio previsionali;

Una ulteriore variabilità riguarda il CIN; spesso nei CdS sono previsti programmi di investimenti con una determinata scansione temporale, ognuno dei quali influenza direttamente il CIN.

In questo caso si potrebbe modificare lo schema 2 rendendo possibile misurare a preventivo e/o consuntivo l'effettivo andamento del programma di investimenti.

Si potrebbe ad esempio prevedere una sezione 1.inv (a seguito delle sezioni 1.a ed 1.b).

In tale sezione si potrebbero descrivere la quota parte di immobilizzazioni materiali e/o immateriali legate esclusivamente ai programmi di investimento contrattualmente previsti e secondo la scansione temporale preventivata).

Si avrebbe pertanto la possibilità di calcolare i valori :

- $1 = 1.a + 1.b$

- $1' = 1.a + 1.b + 1.inv$

Di conseguenza si potrebbe avere :

- $4 = 1+2-3$  "CIN regolatorio senza programma di investimenti"
- $4' = 1'+2-3$  "CIN regolatorio con programma di investimenti"

La possibilità di avere il confronto fra le due situazioni limite consente di stimare meglio la compensazione da riconoscere per il periodo.

Ad esempio:

- si prevede un programma di investimenti di rinnovo materiale rotabile con investimenti tutti realizzati il primo anno di contratto; chiaramente il CIN ne risulta influenzato e pertanto anche il RMU;
- supponiamo che per motivazioni indipendenti dalla volontà delle parti contrattuali l'intero programma di investimenti slitti di due annualità; si avrebbe un calcolo del RMU eccessivo per i primi due esercizi in quanto legato ad investimenti non realizzati.

La scissione dei due valori di CIN consentirebbe una misura del RMU coerente con il regolamento 1370/2007.

Si segnala inoltre un'altra osservazione di carattere generale; in coerenza con il regolamento 1370 e con lo Schema 3 (Annesso 5) della delibera, appare opportuno utilizzare il termine **compensazioni** anziché ~~corrispettivi~~ che andrebbe pertanto modificato in tutto il testo e negli allegati.

In allegato è presente il documento delle osservazioni predisposto secondo la modulistica prevista dall'Autorità. Si è cercato di analizzare tutta la documentazione predisposta da ART ma potrebbe essere che le nostre osservazioni non abbiano colto a pieno il senso della proposta ART, ovvero non siano intervenute in ogni parte del testo ove lo stesso tema è trattato, ovvero non siano state esaurientemente descritte ed analizzate; pertanto restiamo a disposizioni per ogni eventuale chiarimento.

Cordiali saluti.

*Il Direttore*

Cesare Paonessa<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
Q1 – definizione e)
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
e) Capitale investito netto (CIN): grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica il WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
e) Capitale investito netto (CIN): grandezza data dalla somma di <b>“Capitale Immobilizzato rilevante per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento valutato come Valore Netto Contabile dei beni impiegati”</b> e del <b>“Capitale circolante derivante dai crediti commerciali indicati nei PEF”</b> ; a queste voci si applica il WACC <b>in valore non superiore</b> a quello indicato dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Il riferimento allo Stato Patrimoniale dell'impresa introduce elementi di incertezza nella definizione dei PEF e nella stima del CIN. L'obiettivo di questa segnalazione è quello di consentire all'EA di poter redigere un PEF e relativa stima del ragionevole margine di utile basandosi esclusivamente sulle ipotesi adottate per la definizione dell'affidamento ed indipendentemente dall'impresa affidataria.</p> <p>L'EA affidante deve poter calcolare il CIN sulla base delle previsioni contrattuali e pertanto sulla base di :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Materiale rotabile impiegato; il valore netto contabile VNC appare una rappresentazione corretta dell'effettivo impiego di risorse proprie dell'IA per l'acquisto e la manutenzione straordinaria dei beni utilizzati per l'esercizio di TPL; il parametro di ammortamento consente poi di aggiornare annualmente il VNC della totalità del materiale rotabile effettivamente impiegato sulla base di driver di utilizzo (ad es. vett-km/annue per i servizi commerciali inclusive dei trasferimenti);</li> <li>- Officine, impianti ed attrezzature utilizzate per il contratto di servizio; il valore netto contabile VNC appare una rappresentazione corretta dell'effettivo impiego di risorse proprie dell'IA per l'acquisto e la manutenzione straordinaria dei beni utilizzati per l'esercizio di TPL; il parametro di ammortamento consente poi di aggiornare annualmente il VNC della totalità del materiale rotabile effettivamente impiegato sulla base di driver di utilizzo (ad es. quota parte mq utilizzati);</li> </ul> <p>Queste modalità di individuazione del Capitale Investito Netto sono applicabili anche ai nuovi programmi di investimento che sono portati avanti durante il CdS individuando i beni, i costi e le modalità di ammortamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rimanenze; il capitale investito netto sulle rimanenze può essere valutato in maniera puntuale oppure in maniera proporzionale al VNC dell'ammontare complessivo dei beni distinti per materiale rotabile, impianti ed attrezzature, ed officine.</li> </ul> <p>Per quanto concerne il Capitale circolante si può fare riferimento ai crediti commerciali verso l'EA e si può quantificare in proporzione alle modalità di fatturazione e pagamento; es. fatturazioni mensili posticipate con pagamento a 30 giorni dalla data di ricevimento della fattura: si ha un Capitale circolante pari a 2 mensilità; l'esplicitazione della modalità di calcolo consente anche di poter valutare quale incremento/decremento del Capitale circolante si realizza in caso di ritardati/anticipati pagamenti da parte dell'EA; analoga valutazione può essere condotta per ulteriori pagamenti da parte dell'EA previsti dal CdS (ad esempio: rata a saldo, contributi per investimenti, ecc.).</p>

Lo Schema 4 - Rendiconto Finanziario rappresenta uno strumento idoneo per verificare la coerenza delle valutazioni condotte dall'EA e l'effettivo andamento dei flussi finanziari per l'analisi del Circolante nel corso della durata dell'affidamento.

Il CIN così computato può essere integrato con eventuali altre voci specifiche strettamente connesse all'affidamento in esame purché dettagliatamente quantificabili e monitorabili.

Per quanto concerne il WACC la definizione lascia intendere che esiste una sola scelta. Si ritiene invece che il WACC da applicare nella stipula del CdS, sia in affidamento per proroga, sia in affidamento diretto/in-house debba essere oggetto di analisi puntuale da parte dell'EA e che il valore del WACC indicato dall'ART debba essere considerato come valore MASSIMO oltre il quale si eccede il ragionevole margine di utile e si verifichino delle sovra-compensazioni.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
Q1 – definizione i)
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
i) Debt Service Coverage Ratio (DSCR): indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo a servizio del debito in un determinato periodo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
i) Debt Service Coverage Ratio (DSCR): indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo a servizio del debito, <b>relativo al programma di investimenti afferenti al CdS</b> , in un determinato periodo ( <b>Schema 4 Riga 4</b> ) e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi ( <b>Schema 4 Riga 7 + Riga 8</b> ).
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
La sostenibilità economica finanziaria del CdS, o della proposta di gara, può/deve essere valutata sulla base dell'indice annuo di copertura del servizio di debito. Si ritiene che il DSCR debba essere riferito al CdS e debba essere calcolato solo negli anni in cui è previsto il rimborso di quota capitale del programma di investimenti afferenti al CdS.
La definizione fornita indica anche le modalità di calcolo ricavabili dalla compilazione dello Schema 4; poiché la terminologia adottata non è pienamente corrispondente si sono indicati anche i riferimenti individuabili nello schema (non si ritiene necessario che siano indicati nelle definizioni ma che siano indicati nello schema e che la descrizione sia univocamente determinabile).
Con riferimento al valore minimo del DSCR <b>si chiede di chiarire</b> le modalità di individuazione da parte dell'EA.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
Q1 – definizione q)
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
q) Load factor: coefficiente di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra passeggeri-km (domanda) e posti-km (offerta), in riferimento alle diverse modalità e tipologie di trasporto.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

q) Load factor: coefficiente di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra passeggeri-km (domanda) e posti-km (offerta), in riferimento alle diverse modalità e tipologie di trasporto; **l'offerta in posti-km è misurata considerando i soli posti a sedere al netto dei posti per disabili.**

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

E' necessario che sia specificata la modalità di definizione dei posti-km; la definizione più idonea appare quella dei posti a sedere.

Infatti fare riferimento ai posti complessivi presenta margini di aleatorietà soggetti ad interpretazione; anche l'utilizzo dei posti massimi presenti sulla carta di circolazione appare fuorviante perché riguarda elementi connessi all'omologazione del veicolo.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento

[Q1 – definizione x\) - aggiornata z\)](#)

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

x) Piano Economico-Finanziario (PEF): documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. In caso di gara, il PEF è predisposto dall'EA al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta (di seguito: PEF simulato) e dal PG con lo scopo di formulare la propria offerta (di seguito: PEF di gara); in esito alla gara, **il documento redatto dall'IA rappresenta il PEF del CdS**; per PEF consuntivo si intende il documento redatto al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo; allo scopo, il PEF consuntivo contiene i dati rilevati a consuntivo per i periodi passati e previsionali aggiornati per i restanti periodi.

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

z) Piano Economico-Finanziario (PEF): documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. In caso di gara, il PEF è predisposto dall'EA al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta (di seguito: PEF simulato) e dal PG con lo scopo di formulare la propria offerta (di seguito: PEF di gara); in esito alla gara, **il CdS prevede l'allegato specifico PEF e Relazione descrittiva redatto secondo la proposte dell'IA**; per PEF consuntivo si intende il documento redatto al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economicofinanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo; allo scopo, il PEF consuntivo contiene i dati rilevati a consuntivo per i periodi passati e previsionali aggiornati per i restanti periodi.

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

La descrizione sembra prevedere un obbligo relativo alle modalità di compilazione del CdS; in realtà, all'esito della procedura di gara, il PEF dell'IA aggiudicataria potrebbe non essere completo in tutte le parti o potrebbe essere necessario adeguarlo a sopravvenute esigenze delle quali è necessario tenere conto.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento

[Q1 – definizione cc\) - aggiornata ee\)](#)

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

cc) Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa” (cfr. art. 2,



lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati su strada (inclusi filobus, tram e metropolitane) e per ferrovia, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.....
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
ee) Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus, filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima, <b>lacuale</b> , o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.....
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
In considerazione della maggiore specificazione fornita appare opportuno fare riferimento ai servizi di tpl di navigazione per le vie interne; (si intende marittima la navigazione della laguna di Venezia)

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
<a href="#">Q1 – definizione dd) - aggiornata gg) + definizione mm)</a>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
dd) Valore di produzione: percorrenze previste dal CdS di TPL su strada, espresse in unità di misura del servizio (u.d.m.) quale vett*km (o corsa*km), a sua volta distinguibile nelle seguenti u.d.m. specifiche per modalità di servizio interessato (cfr. d.m. 157/2018, art. 2, comma 1): “bus*km” per servizi automobilistici e di filovia, “treno*km” per servizi con modalità tranviaria e metropolitana (e ferroviaria regionale); nel caso in cui il CdS comprenda anche servizi di trasporto per via navigabile interna, ai sensi della Misura 1, punto 8, dell’Allegato “A” alla delibera, la u.d.m. è espressa in “corsa*miglio”. Ai fini del calcolo del valore complessivo di produzione di un CdS multimodale, sono sommate le differenti u.d.m.per ciascuna modalità di trasporto interessata.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
gg) Valore di produzione <b>commerciale</b> : percorrenze <b>commerciali</b> previste dal CdS di TPL su strada, espresse in unità di misura del servizio (u.d.m.) quale vett*km (o corsa*km), a sua volta distinguibile nelle seguenti u.d.m. specifiche per modalità di servizio interessato (cfr. d.m. 157/2018, art. 2, comma 1): “bus*km” per servizi automobilistici e di filovia, “treno*km” per servizi con modalità tranviaria e metropolitana (e ferroviaria regionale); nel caso in cui il CdS comprenda anche servizi di trasporto per via navigabile interna, ai sensi della Misura 1, punto 8, dell’Allegato “A” alla delibera, la u.d.m. è espressa in “corsa*miglio”. Ai fini del calcolo del valore complessivo di produzione di un CdS multimodale, sono sommate le differenti u.d.m. per ciascuna modalità di trasporto interessata.  (inserire)
mm) Valore delle percorrenze lordissime; totale delle percorrenze sviluppate nell’arco di un anno dai veicoli impiegati per il CdS.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Appare opportuno fare riferimento alle esclusive produzioni commerciali.  Potrebbe essere opportuno inserire una ulteriore specificazione circa le percorrenze complessive del materiale rotabile autorizzato; utilizzando le percorrenze a volte definite “lordissime” si potrebbe avere il totale dei percorsi di trasferimento a vuoto nonché il totale dei percorsi per altri trasferimenti quali quelli di accesso ai servizi di manutenzione.

Si avrebbe così la doppia informazione relativa a quanto il singolo materiale rotabile ha sviluppato su base annua e quanto invece è stato effettivamente utilizzato per il servizio commerciale del Cds.

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
<a href="#">Q1 – definizione nn)</a>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
(inserire) nn) Vita utile di un bene: la vita utile di un bene è quella che azzerà il valore di acquisto del bene, ovvero che eccede i vincoli posti dal CdS in merito agli obiettivi posti dallo stesso.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Si propone una definizione di Vita utile; il tema è da approfondire e probabilmente da dettagliare in funzione del bene, della proprietà dello stesso e delle finalità dell'utilizzo del termine; il tutto al fine di distinguere un bene ancora utilizzabile ma non utile per il CdS

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
<a href="#">Q1 – Glossario degli acronimi</a>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
-----
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Si segnalano alcuni acronimi presenti nel testo e non riportati nel Glossario : AVM – CIN – DSCR – RdA – PEFG – PEFS Ed altri usati nelle nostre osservazioni RMU = ragionevole margine di Utile ECS = Entità Contabile Separata (usato nella risposta al Quesito Q11)
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

\*\*\*

<a href="#">Q2 – Misura 1 paragrafo 5</a>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione

di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c).
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all' <b>Allegato A della delibera n. 154/2019</b> per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c).
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Apparirebbe opportuno fare riferimento alla delibera 154/2019

<b>Q2 – Misura 1 paragrafo 6</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica alle imprese di TPL su strada affidatarie di CdS a partire dal 1° gennaio 2021, dandone conto con la pubblicazione del bilancio relativo al medesimo esercizio.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica alle imprese di TPL su strada affidatarie di CdS a partire dal 1° gennaio <b>2022</b> , dandone conto con la pubblicazione del bilancio relativo al medesimo esercizio.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Apparirebbe opportuno fare riferimento alla delibera 113/2021

<b>Q2 – Misura 1 paragrafo 8</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
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: a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4); 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); 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. 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.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
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: a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura

13, Annesso 4); 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); 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. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, **la Rda, il PAD, il Cds-Atto aggiuntivo, e gli allegati (inclusivi della relazione Pro-Pef) ed i relativi atti amministrativi di adozione**, relativi alla proroga del CdS sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Sono stati elencati i principali documenti previsti dalla delibera 154/2019 (e dalla delibera 189/2023) che sono previsti per la proroga.

L'elencazione e la specificazione sulla pubblicazione sul sito e l'invio all'Autorità chiarisce che **non sono necessari pareri preventivi** (come invece è necessario per tutte le altre modalità di affidamento)

\*\*\*

Q3 – Misura 2 paragrafo 2

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi tipo di cui all'Annesso 8, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione "Pareri". In caso di affidamento diretto o in house di un servizio di TPL per ferrovia, è facoltà dell'EA integrare i contenuti della RdA nel PRO di cui alla Misura 2, punto 7, della delibera n. 120/2018, prevedendone un'unica trasmissione.

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi tipo di cui all'Annesso 8, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione "Pareri" e **non risultano vincolanti per l'EA. L'EA rende pubblico sul proprio sito il Parere dell'ART ed individua le tempistiche e/o il calendario per aggiornare il CdS anche attraverso la revisione del PEF.** In caso di affidamento diretto o in house di un servizio di TPL per ferrovia, è facoltà dell'EA integrare i contenuti della RdA nel PRO di cui alla Misura 2, punto 7, della delibera n. 120/2018, prevedendone un'unica trasmissione.

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Il paragrafo 2 necessita di una scansione degli eventi; infatti non è chiaro in che misura il parere debba essere considerato nello svolgimento della procedura. Si propone di chiarire che il "parere" dell'ART non è vincolante per la stipula del CdS e che, una volta acquisito, l'EA deve comunque tenerne conto comunicando un calendario per ottemperare alle osservazioni di ART sia in caso di CdS ancora da stipulare, sia in caso di CdS già stipulato.

In caso contrario va chiarito che il parere va acquisito prima della sottoscrizione del Cds, il che comporta che in violazione delle indicazioni della delibera si può richiedere la nullità dello stesso.  
 Bisogna infatti considerare che eventuali ricorsi sull'esito della procedura potrebbero appellarsi a presunte inadempienze dell'EA che non ha correttamente interpretato le disposizioni di ART.

Q3 – Misura 2 paragrafo 4

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

4. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed il CdS stipulato con l'IA sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

4. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento, **all'atto dell'adozione da parte dell'EA**, ed il CdS stipulato con l'IA, **successivamente alla stipula**, sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Anche il paragrafo 4 necessita di una scansione temporale degli eventi.

Bisogna infatti considerare che eventuali ricorsi sull'esito della procedura potrebbero appellarsi a presunte inadempienze dell'EA che non ha correttamente interpretato le disposizioni di ART.

\*\*\*

Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

1 – contenuti tecnico operativi

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato

Proroga/rinnovo

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

Sarebbe opportuno ricordare quanto previsto dalla comunicazione interpretativa 2023/C 222/01 del 26 giugno 2023 che così precisa

*2.5.3.4. Articolo 5, paragrafo 5. Aggiudicazioni di emergenza*

....

I contratti di servizio pubblico di emergenza non possono essere applicati retroattivamente, poiché il loro contenuto deve essere definito in conformità all'articolo 4 prima della loro applicazione. **Nel caso in cui la causa dell'interruzione avvenuta o imminente dei servizi persista quando i provvedimenti di emergenza scadono alla fine del periodo di due anni, l'autorità competente può adottare nuovi provvedimenti di emergenza a norma dell'articolo 5, paragrafo 5, a condizione che possa dimostrare che l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico sulla base delle altre disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 non è stata materialmente possibile date le circostanze eccezionali.**

....

<b>Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
<b>1 – contenuti tecnico operativi</b>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<b>Aggiungere “Piano di Mobilitazione”</b>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Sarebbe opportuno ricordare che all’atto dell’affidamento, ed in particolare nel PRO, l’azienda deve presentare un “piano di mobilitazione” che individua le modalità operative con le quali l’impresa avvierà il servizio; può essere previsto che alcune azioni operative avvengano in data successiva alla stipula del contratto di servizio e pertanto lo stesso deve prevedere specifici obblighi in capo all’impresa.</p> <p>Ad esempio : Nuovo CdS riferito a lotto comprendente più contratti di servizio; gli impegni ad assumere il personale del GU, ad acquisire il materiale rotabile, ad aggiornare l’informazione sulle paline prevedono una scadenza temporale successiva alla stipula; è pertanto necessario definire un calendario e specifici obblighi in capo all’IA.</p>

<b>Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
<b>2 – contenuti economici – Corrispettivi</b>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<b>2 – contenuti economici – <b>Compensazioni</b></b>
Indicazione delle <b>compensazioni</b> .....
***
(Aggiungere nelle descrizioni)
Indicazione della compensazione eccessiva con riferimento al livello massimo di utile stabilito nel contratto
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>In coerenza con il regolamento 1370 e con lo Schema 3 (Annesso 5) della delibera ART utilizzare il termine <b>compensazioni</b></p> <p>***</p> <p>Sarebbe opportuno ricordare quanto previsto dalla comunicazione interpretativa 2023/C 222/01 del 26 giugno 2023 che così precisa</p> <p>2.6.3. Compensazione eccessiva</p> <p>...</p> <p>La Commissione raccomanda che tali controlli in merito alle compensazioni eccessive siano effettuati con riferimento ai costi e ai ricavi e <b>al livello massimo di utile che sarà normalmente stabilito nel contratto.</b></p>

....

Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
2 – contenuti economici
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Interessi di mora: interesse da riconoscere in caso di ritardato pagamento indicando i seguenti elementi: importo dovuto, saggio o tasso legale, tempo (numero di giorni di ritardo), tempo (eventuale compensazione con giorni di anticipo su precedenti pagamenti).
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Si propone un maggiore dettaglio

Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
2 – contenuti economici – Matrice dei rischi
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Matrice dei rischi e misure di mitigazione : Matrice determinata dall'EA, contenente l'allocazione dei rischi fra le parti, nonché eventuali misure di mitigazione <b>che permangono in capo all'EA</b> , previste per ....
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Si propone di chiarire che le misure di mitigazione descritte sono solo e soltanto quelle che riguardano i rischi che l'EA ha assunto nella Matrice dei rischi; ogni rischio non descritto e per il quale pertanto non è stata individuata una misura di mitigazione non può essere posto a capo dell'EA.

Q3 – Annesso 2 – Prospetto 1-2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
2 – contenuti economici – Effetti di rete
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Aggiungere “Effetti di rete” : effetti positivi di rete stimati ad esempio come maggiori proventi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio di servizi non oggetto del CdS presso punti vendita individuati CdS, e come maggiori proventi risultanti dalla riduzione di costi afferenti ad altri CdS
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Si propone di descrivere in maniera esemplificativa gli effetti di rete;

\*\*\*

Q4 – Annesso 8a, 8b, 8c
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>La parte 1, 2, 3, 4  <i>(Aggiungere III capoverso)</i></p> <p>Nel caso di EA che procede all'affidamento di servizi per più bacini, ambiti, lotti, i paragrafi 1 inquadramento, 2 esiti, 3 beni, 4 disciplina personale, e PAD possono essere raccolti in una unica relazione.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>La duplicazione di contenuti analoghi in più relazioni può rappresentare un appesantimento del testo che distoglie dai contenuti più rilevanti riferiti allo specifico affidamento.</p> <p><i>N.B. 8b presenta la duplicazione del paragrafo esiti.</i></p>

Q4 – Annesso 8a
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Annesso 8° - RdA Affidamenti con gara
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>Premessa  <i>(Aggiungere IV capoverso)</i></p> <p>I paragrafi 6, 7, 8 vanno compilati senza la necessità di esplicitare contenuti che si intende definire prima della pubblicazione del bando di gara e/o lettera di invito.</p> <p>ù</p> <p>11 “Piano di mobilitazione”</p> <p>Descrizione degli step che l’EA ritiene necessari per avviare il nuovo contratto e per attivare le azioni strategiche previste nella procedura di gara; vanno pertanto inserite le attività inerenti i beni, il personale, le attrezzature; vanno inserite le attività relative alla dotazione tecnologica ed informativa; vanno inserite le fasi di collaudo dei sistemi di monitoraggio, di informazione all’EA ed ai cittadini nel rispetto del PAD, e di quant’altro ritenuto necessario da EA.</p> <p>Indicazione degli impegni e delle scadenze che l’OE dovrà rispettare prima della stipula del contratto di servizio e prima dell’avvio del CdS.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Nel caso in cui l’OE è individuato attraverso una procedura competitiva od una gara i contenuti dei suddetti paragrafi vanno solo riportati per grandi linee omettendo contenuti che non si intende divulgare prima della procedura di gara vera e propria.</p> <p>Va inoltre previsto uno specifico paragrafo 11 “Piano di mobilitazione” in cui l’EA individua gli step fondamentali per l’avvio del nuovo contratto e per il quale l’OE dovrà definire il proprio cronoprogramma ed assumere specifici impegni e</p>



\*\*\*

<b>Q5 – Integrazione Rda e Pro</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>La Relazione Pro costituisce allegato contrattuale in quanto contenente elementi quali PEF, obiettivi e scenari di servizio e di investimento che assumono la veste definitiva solo all’atto della stipula del Contratto di Servizio</p> <p>Per quanto sopra e per quanto già riportato nel Quesito Q4 non si ritiene integrabile in una unica relazione la Rda ed il PRO.</p> <p>E’ invece opportuno che contenuti analoghi non siano duplicati in più relazioni e che l’EA, in funzione degli affidamenti e delle specifiche modalità approfondisca i contenuti specifici nella relazione più opportuna senza produrre duplicazioni.</p>

\*\*\*

<b>Q7 – beni acquistati con finanziamento pubblico</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Punto 3
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>Punto 3a</p> <p>Vita utile è espressa in 15 anni in coerenza con le indicazioni del DM 157/2018; il contributo pubblico erogato va ammortizzato integralmente all’atto dell’erogazione</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Specificare come si definisce la vita utile del bene e chi la definisce; sarebbe opportuno un criterio uniforme.</p> <p>Sarebbe anche opportuno definire un criterio uniforme per l’ammortamento del bene finanziato che prescindere dalle scelte contabili dell’IA.</p> <p>Si fornisce una esemplificazione della proposta descritta sopra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-autobus del valore di 300.000 euro;</li> <li>- periodo di ammortamento 15 anni;</li> <li>- contributo erogato 150.000 euro;</li> </ul> <p>la somma di ammortamento annuo da portare come scrittura contabile è pari a 10.000 euro (300.000-150.000)/15.</p>

\*\*\*

<b>Q9 – considerazioni su bene finanziato</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Al termine del vincolo di destinazione l’EA ha il diritto di prelazione sull’acquisto del bene qualora ne ravvisi l’utilità e/o l’opportunità. La rinuncia alla prelazione deve essere acquisita da parte dell’IA in data antecedente alla stipula dell’atto di vendita; la rinuncia alla prelazione è onerosa secondo la valutazione delle parti.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

\*\*\*

<b>Q10 – Matrice dei rischi</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
6. Nell’ambito della RdA, l’EA descrive le modalità di identificazione, valutazione ed allocazione dei rischi connessi all’esercizio del servizio oggetto di affidamento e le relative misure di mitigazione <b>che l’EA può/deve adottare.</b>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
La segnalazione è opportuna per ricordare che le misure di mitigazione del rischio sono esclusivamente quelle che l’EA può adottare; per gli ulteriori rischi in capo all’IA non possono essere previsti interventi nel CdS.  E’ anche opportuno indicare che rischi non previsti e non regolati non possono essere posti in carico all’EA previa revisione del CdS. Questa osservazione può essere esemplificata con il caso COVID-19; in quel caso l’Autorità Pubblica ha posto a proprio carico i rischi pandemici compensando in vario modo gli effetti sulle singole imprese. Il rischio, non contrattualmente previsto, è stato valutato e compensato extra contratto lasciando indenne il cds dal medesimo rischio che non ha pertanto richiesto una revisione.

\*\*\*

<b>Q11 – PEF</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 14 – 1

Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>(inserire) Misura 14 – 1a</p> <p>Il PEF deve essere riferito ad un soggetto economico di Entità Contabile Separata dalle Società/Gruppi dei partecipanti alla procedura di affidamento (eventualmente anche giuridicamente), in sigla ECS, al fine di poter oggettivamente valutare gli effetti economici e finanziari relativi al servizio oggetto di affidamento e l'intrinseca redditività dello stesso, prescindendo da fattori che potrebbero alterarla.</p> <p>L'ECS ai fini del PEF, ha una vita che convenzionalmente trova inizio alla data di avvio dell'esecuzione del Contratto e termina alla sua fine. Le entrate/uscite finanziarie relative al pre e post esercizio dovranno essere esplicitate nei prospetti contabili riferiti, rispettivamente nel primo e ultimo esercizio.</p> <p>L'attività dell'ECS è unicamente costituita dall'esercizio dei servizi affidati con il procedimento, fatta eccezione per eventuali servizi aggiuntivi consentiti entro i limiti definiti nel CdS.</p> <p>L'ECS non deve effettuare investimenti di natura finanziaria o comunque diversi da quelli direttamente pertinenti all'esercizio dei servizi affidati.</p> <p>L'ECS, inoltre, non deve possedere partecipazioni in altre società né comprendere tra le sue immobilizzazioni beni diversi da quelli utilizzati per l'esercizio dei servizi affidati.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Il PEF simulato è riferito ad uno specifico contratto di servizio e non può, e non deve, essere influenzato dai fattori esterni o dalle configurazioni delle imprese che intendono partecipare, elementi per i quali l'EA non può fare nessuna valutazione.</p> <p>Tale questione rileva in particolare per il CIN che andrebbe stimato su uno stato patrimoniale totalmente da costruire.</p> <p>A tal fine si richiama quanto già inserito nella lettera di trasmissione sull'opportunità di rivedere la modalità di stima del CIN che non deve derivare dallo Stato Patrimoniale ma da una specifica quantificazione esclusivamente del CdS oggetto di affidamento</p>

<b>Q11 – PEF</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 14 – 3 – ..... L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF simulato
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>Misura 14 – 3 – ..... L'EA rende noto nella documentazione di gara esclusivamente <b>l'ammontare massimo delle compensazioni inclusive del ragionevole margine di utile riconoscibili all'IA in coerenza con le valutazioni definitivamente assunte con riferimento al PEF simulato; il PEF finale assume la denominazione di PEFG (Pef di gara)</b></p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Il PEF simulato è riferito ad uno specifico contratto di servizio e deve fare assunzioni anche sulla configurazione dell'OE pertanto si rende necessario il punto 14-1a sopra descritto.</p> <p>Come già descritto in precedenza andrebbe sostituito in tutto il testo il termine “corrispettivo” con il termine “compensazioni” in coerenza con il regolamento 1370/2007 e con lo schema 3 dell'annesso 5a</p>

<b>Q11 – PEF</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Annesso 5a Schema 2 - L'obiettivo dello Schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC determinato dall'ART per il calcolo dell'utile ragionevole Schema 2 – Tabella – Componente 5 – WACC – Valore ART
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
L'obiettivo dello Schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare, un coefficiente <b>non superiore al</b> WACC determinato dall'ART, per <b>la stima</b> dell'utile ragionevole Schema 2 – Tabella – Componente 5 – WACC – <b>MAX</b> Valore ART
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Si ritiene che il valore del WACC individuato da ART debba rappresentare un valore massimo e non un vincolo per l'EA; in particolare nelle procedure di gare in cui il RMU è oggetto di offerta e non è detto che sia valutato con riferimento al CIN.

\*\*\*

<b>Q12 – Obiettivi</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 16 – 1 ..... f) digitalizzazione e innovazione tecnologica con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Eliminare lettera f) <del>f) digitalizzazione e innovazione tecnologica con riferimento all'adozione di soluzioni ITS a supporto dei servizi di TPL</del> Introdurre Misura 16 – 1a L'EA individua i requisiti essenziali di digitalizzazione che l'impresa deve possedere all'avvio del servizio e ne definisce le procedure di collaudo nel piano di mobilitazione. L'EA individua ulteriori obiettivi di digitalizzazione ed innovazione tecnologica con riferimento all'adozione di soluzione ITS a supporto dei servizi di TPL <b>e delle politiche di mobilità dell'EA</b>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
L'attuale fase di evoluzione del servizio di TPL non può prescindere da un elevato di digitalizzazione delle imprese; si configura più come un requisito che come un OdS; l'OdS riguarda il corretto funzionamento e il continuo aggiornamento tecnologico.

Si ritiene che la digitalizzazione dell'impresa in quanto pre-requisito non possa costituire un obiettivo

<b>Q12 – Obiettivi</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 16 – 5 L'EA specifica nel CdS
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 16 – 5 <b>L'EA specifica nel CdS gli elementi relativi alla definizione e monitoraggio degli obiettivi nonché le relative penalità ed il tetto alle stesse; a titolo esemplificativo:</b> a) Kpi .... f) <b>Le modalità di diffusione e comunicazione degli obiettivi, preventivi e consuntivi, nonché le modalità di monitoraggio rivolto ai cittadini</b>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Il CdS può gestire in maniera diversificata il tema degli obiettivi, delle penali; non si ritiene che debbano essere obbligatoriamente previste premialità se non su eventuali obiettivi particolarmente ambiziosi. E' essenziale definire anche le modalità di comunicazioni di tali obiettivi meglio descritte nel PAD

\*\*\*

<b>Q14 – Nomina Commissioni</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 24
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 24 7. L'ART attiva ed aggiorna periodicamente un elenco di soggetti di comprovata esperienza cui l'EA, previa richiesta successiva alla chiusura della gara, può attingere per la selezione dei commissari della propria procedura.
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
Può essere di aiuto per l'EA poter contare su un elenco di potenziali commissari; l'ART può gestire sia la fase di valutazione dei requisiti per valutare la comprovata esperienza nonché le potenziali situazioni di conflitto di interesse per incarichi precedente svolti.

\*\*\*

<b>Q15 – Monitoraggio</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 25 2. A tal fine, l’EA disciplina contrattualmente .....
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 25 2. A tal fine, l’EA disciplina contrattualmente ..... ..... <b>d) i requisiti di digitalizzazione che l’IA deve possedere per la raccolta e la messa a disposizione dell’EA dei dati per il monitoraggio del servizio</b>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
L’attuale fase di evoluzione del servizio di TPL non può prescindere da un elevato di digitalizzazione delle imprese; si configura più come un requisito che come un OdS; l’OdS riguarda il corretto funzionamento e il continuo aggiornamento tecnologico.

\*\*\*

<b>Q16 – Q17 Integrazione sovra-sotto compensazioni</b>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
Misura 26 2. A tale scopo ..... E quantificando le eventuali .....
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
Misura 26 2. A tale scopo ..... e quantificando <b>gli eventuali scostamenti.</b> <i>Eliminare il testo successivo</i> <i>Eliminare i punti 4 e 5</i> Aggiungere <b>4) L’equilibrio economico del PEF è determinato in seguito all’analisi dell’eventuale scostamento tra l’utile ragionevole verificato nel CEC e quello previsto nel PEF cumulato sull’intero periodo contrattuale.</b> <b>L’equilibrio va valutato a seguito dell’applicazione della matrice dei rischi secondo le modalità e le tempistiche previste dal CdS.</b> <b>5) Qualora fattori congiunturali consentissero di raggiungere un ragionevole margine di utile superiore a quanto riportato nella riga I dello schema 3 del PEF contrattuale, sarà valutata la</b>

**congrua compensazione tenendo conto della distribuzione dei rischi tra EA e IA prevista nella matrice dei rischi e delle eventuali variazioni dei livelli di rischio generate da detti fattori.**

**In particolare qualora, in esito al confronto tra “Conto Economico Consuntivo CEC” e “Schema 3 PEF contrattuale”, emerga una situazione di RMU maggiore di quello preventivato, l’EA:**

**a) sottrae dagli eventuali maggiori ricavi rilevati la quota-parte oggettivamente non riconducibile alle prestazioni dell’IA (e.g. aumento tariffario a parità di titoli venduti), mantenendo esclusivamente quella correlata ad azioni specifiche svolte dall’IA stesso (e.g. superamento valore obiettivo delle iniziative volte al contrasto dell’evasione/elusione tariffaria, aumento dei titoli di viaggio venduti trasportati);**

**b) sottrae dagli eventuali minori costi operativi sostenuti la quota-parte oggettivamente non riconducibile a effettivo efficientemente dell’IA (e.g. repentino e significativo calo dei costi dell’energia, carburante o materie prime) o a rischi non allocati in capo all’IA (e.g. riduzione del perimetro del servizio per cause eccezionali e permanenti);**

**In particolare qualora, in esito al confronto tra “Conto Economico Consuntivo CEC” e “Schema 3 PEF contrattuale”, emerga una situazione di RMU minore di quello preventivato, l’EA:**

**c) sottrae dagli eventuali maggiori costi operativi sostenuti la quota-parte oggettivamente non riconducibile a effettive inefficienze dell’IA (e.g. repentino e significativo aumento dei costi dell’energia, carburante o materie prime eccedenti la soglia fissata nel CdS);**

**d) incrementa le compensazioni fino a ricostruire il RMU previsto dal PEF contrattuale.**

**In caso di erogazione di contributi “ad hoc” per compensare l’impatto negativo - dovuto a eventi eccezionali e/o situazioni imprevedibili specifiche - sull’equilibrio economico del Contratto di Servizio, il detto equilibrio è da raggiungere con una riduzione del margine di utile pattuito proporzionale alla diminuzione del livello medio di rischio stimato nella matrice dei rischi.**

Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione

La terminologia di sovra e sotto compensazione si ritiene non sia adeguata. Si ritiene che il regolamento faccia riferimento al RMU al superamento del quale si ricada nel regime degli aiuti di Stato; il caso di minore utile, non trattato dal regolamento, è di interesse per l’EA per evitare che l’impresa non riesca a raggiungere gli obiettivi del CdS.

Si è anche cercato di specificare cosa confrontare, ovvero compilare lo Schema 3 con i dati a consuntivo degli esercizi chiusi e valutare la sostenibilità e l’equilibrio sull’intero periodo.

Anche per quanto riguarda la modalità incentivante si è valutato di concentrarsi sulla missione dell’IA che è quella di far viaggiare più persone possibile; qualora questo avvenga è implicito che l’azienda ha raggiunto obiettivi di qualità, affidabilità e accessibilità riconosciuti ed apprezzati da parte dell’utenza e quindi può trattenersi una maggiore parte di RMU oltre quanto inserito a PEF preventivo.

Per tali motivi si propone una diversa modalità di rappresentazione della tematica.

\*\*\*

Q18 - Price-cap

Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta

Misura 27
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>Misura 27                  (inserire)</p> <p>5. E' coerente con il metodo del price-cap il riconoscimento di bonus ai passeggeri riconosciuti sull'acquisto di un nuovo titolo di viaggio; tali bonus devono essere riconosciuti agli abbonati di una singola direttrice/ambito di servizio per il quale non si sono raggiunti i livelli di qualità previsti dal CdS; per tale natura il bonus è cumulativo rispetto ad altri indennizzi previsti dalla normativa.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>L'adozione di un metodo di adeguamento pesato non solo sull'inflazione ma anche su indicatori di qualità effettiva del servizio, in presenza di molteplici contratti di servizio porterebbe nel tempo a disallineamenti nei livelli tariffari dei diversi contratti, pregiudicando l'omogeneità delle tariffe tra servizi ferroviari e servizi di autolinea e tra i servizi di autolinea afferenti a contratti diversi e pregiudicando la possibilità di mantenimento ed estensione dell'integrazione tariffaria, vanificando il percorso di armonizzazione dei livelli tariffari.</p> <p>L'armonizzazione delle tariffe e l'integrazione tariffaria sono due principi irrinunciabili; senza di essi sarebbe vanificato ogni sforzo di pianificazione delle reti e di programmazione dei servizi in ottica di aumento dell'integrazione e cooperazione dei servizi e riduzione delle sovrapposizioni non cooperative (e quindi dei costi per l'amministrazione pubblica).</p> <p>A parità di tariffa, l'equilibrio tra la qualità del servizio offerto e l'esborso richiesto al cittadino per la fruizione di tale servizio è ricercato mediante l'obbligo di rimborso/indennizzo.</p> <p>Prendendo ad esempio una relazione O/D ove sussistono sia servizi ferroviari sia servizi su autolinea (con itinerari diversi) con uguale tariffa integrata per gli abbonamenti, può verificarsi in un certo periodo di tempo il mancato rispetto degli obiettivi di puntualità solo su una delle due modalità. In questo caso è previsto un rimborso (da parte dell'Operatore della modalità "inadempiente") per gli utenti che possono dimostrare di aver utilizzato tale Operatore. Ciò produce un beneficio per l'utenza e una penalità per l'Operatore, senza intervento sul valore della tariffa integrata che agirebbe anche sull'altra modalità "incolpevole" e che costituirebbe un'eccezione rispetto alle altre relazioni O/D con percorrenza appartenente allo stesso scaglione chilometrico o con stesso numero di zona attraversate.</p>