

Roma, 8 marzo 2024

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

“Consultazione – Revisione delibera n. 154/2019”

Aderendo all’invito di codesta rispettabile Autorità si forniscono di seguito osservazioni puntuali e proposte motivate di modifica sui contenuti dello schema di atto di regolazione posto in consultazione con l’intento di fornire un contributo costruttivo e con l’auspicio che le stesse possano essere condivise dall’Autorità e recepite nell’atto di regolazione che verrà adottato in via definitiva.

Quesiti

Q1. Si richiedono osservazioni sul contenuto delle “Definizioni”, con riferimento alle sole modifiche proposte.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Definizioni	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	e) Capitale investito netto (CIN): capitale apportato dall’IA, esclusivamente destinato all’esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento, rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole	La nuova definizione proposta da codesta autorità appare indeterminata laddove non individua le specifiche voci dello stato patrimoniale da considerare. Si propone pertanto di mantenere la definizione contenuta nella delibera 154/2019 con l’introduzione, ai fini di una puntuale definizione del

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>di affidamento; a essa si applica il WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.</p> <p>f) Condizioni minime di qualità (CMQ): obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi dei servizi di trasporto passeggeri, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201,</p>	<p>ai sensi della Misura 17, come definito in esito al provvedimento avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022.</p> <p>f) Condizioni minime di qualità (CMQ): obblighi e/o prestazioni minime misurate attraverso indicatori e livelli quali-quantitativi dei servizi di trasporto passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6</p>	<p>CIN, di un riferimento al procedimento avviato con la delibera n. 244/2022 ai fini di rivedere la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole. A riguardo si segnala che in conformità con la normativa europea (cfr. allegato al regolamento europeo 1370/2007) la quantificazione del margine di utile ragionevole deve anche considerare il livello di rischio assunto dall'IA nella gestione del CdS concordato con l'EA nell'alveo della matrice dei rischi. Sul punto la recente comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 fornisce esempi concreti su come il calcolo della remunerazione debba tener conto della normale remunerazione di mercato per servizi analoghi, nonché del livello di rischio connesso al contratto e propone possibili misurazioni contabili valide quali la redditività del capitale proprio (ROE), l'utile sul capitale investito (ROCE) o altri indicatori economici generalmente accettati per il calcolo della redditività del capitale.</p> <p>Si ritiene opportuno mantenere nella definizione il riferimento alla connotazione dei servizi con oneri di servizio pubblico per differenziarli dai servizi di TPL cd. "autorizzati" non oggetto della regolazione di cui alla Delibera n. 154/2019.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le CMQ sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera n. 16/2018); nel settore dei trasporti su strada, le CMQ sono definite dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 22/2023 dell'8 febbraio 2023.</p> <p>n) Key Performance Indicator (KPI): indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza. Per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i KPI sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018); 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.</p>	<p>dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le CMQ sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera n. 16/2018); nel settore dei trasporti su strada, le CMQ sono definite dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 22/2023 dell'8 febbraio 2023.</p> <p>n) Key Performance Indicator (KPI): indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza. Per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i KPI sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018); 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, tenendo conto dei costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui</p>	<p>Ai sensi dell'art. 27, comma 8-bis, del D.L. n. 50/2017 e s.m.i. i costi standard determinati in applicazione del decreto MIT di cui all'art. 1, comma 84, della legge n. 147/2013, e gli indicatori programmatori ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità devono essere utilizzati dagli enti che affidano i servizi di TPL come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche ai gestori dei servizi e dei corrispettivi da porre a base d'asta, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Si ritiene, quindi, che la definizione dei KPI da parte dell'Autorità deva opportunamente considerare i costi standard e i connessi indicatori programmatori e che sia utile specificarlo in sede di modifica della</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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.</p> <p>bb) Relazione di Affidamento (RdA): documento in cui l'EA descrive i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla consultazione dei portatori d'interesse di cui alla Misura 4, secondo gli schemi-tipo di cui all'Annesso 8, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta, con riferimento agli affidamenti con gara (Annesso 8a),</p>	<p>all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.</p> <p>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, da calcolarsi secondo algoritmi definiti da parte dell'EA che indichino il numero di posti standard per tipologia di mezzi al fine di rendere omogenea la metodologia di calcolo.</p>	<p>delibera n. 154/2019.</p> <p>Si ritiene utile che l'EA specifichi una modalità standard per quantificare il numero di posti in funzione delle diverse tipologie di mezzi che, pur a parità di lunghezza e di tipo di allestimento, hanno omologazioni per un numero di posti diversi in funzione del tipo di alimentazione e di caratteristiche costruttive. Inoltre, sulle stesse linee non circolano esattamente sempre gli stessi mezzi, per cui, con i parchi mezzi composti da diverse marche/tipologie di autobus – funzionalmente equivalenti - il conteggio dei posti diventa eccessivamente oneroso o non rilevabile, indimostrabile e soggetto a elementi di contingenza spesso fuori dal controllo dell'operatore. La previsione di “posti standard” per tipologia di mezzo in base a lunghezza/tipo di alimentazione rende agevole e praticabile l'impiego di questo indicatore, senza reale distorsione nella misura.</p> <p>Si rappresenta che, a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e della normativa nazionale vigente, ivi compreso l'art. 32, comma 2, del D.Lgs. n. 201/2022 resta ammesso l'affidamento diretto oltre che nei casi emergenziali (per i quali è opportuno mantenere la non obbligatorietà della RdA), anche per i CdS di modesta entità, ex art. 5, par. 4, del Regolamento comunitario. Occorrerebbe quindi prevedere uno specifico schema-tipo di RdA, distinto da quello relativo agli affidamenti in house e opportunamente semplificato, anche per tale modalità di affidamento</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>in house (Annesso 8b) e agli affidamenti diretti di servizio ferroviario (Annesso 8c).</p> <p>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a chiamata, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con veicoli stradali che consentono agli utenti di prenotare viaggi utilizzando comunicazioni elettroniche o di altro tipo. Tali servizi possono prevedere la salita e la discesa dei passeggeri presso le fermate designate dall'operatore su richiesta o le fermate del trasporto pubblico previste.</p>	<p>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a chiamata, comunque connotati da oneri di servizio pubblico, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con modalità che consentono agli utenti di prenotare viaggi utilizzando comunicazioni elettroniche o di altro tipo. Tali servizi possono prevedere la salita e la discesa dei passeggeri presso le fermate designate dall'operatore su richiesta o le fermate del trasporto pubblico previste.</p>	<p>dei servizi.</p> <p>Si ritiene opportuno specificare che i servizi in questione, oggetto di regolazione nell'ambito della delibera n. 154/2019 in corso di revisione, devono comunque essere connotati da obblighi di servizio pubblico che ne giustificano la loro inclusione nell'ambito dei CdS dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Si ritiene, inoltre, più consona l'indicazione di modalità in luogo di veicoli, assunto che non è il veicolo in sé a consentire la prenotazione, ma una specifica strumentazione tecnica e organizzazione dell'operatore.</p>

Quesiti

- Q2. Si richiedono osservazioni sull'ambito applicativo della delibera, con riferimento alle proroghe di CdS vigenti (punto 8) e all'estensione della regolazione ai servizi di trasporto flessibili (punto 9, sub.b).

In via di premessa si ritiene necessario che l'Autorità, in coerenza con il principio di irretroattività degli atti normativi e di regolazione, dia evidenza, nella delibera di approvazione definitiva dell'atto regolatorio di modifica della Delibera n.154/2019, del fatto che tutte le modifiche e le innovazioni introdotte concernono esclusivamente procedure di affidamento avviate successivamente alla data di entrata in vigore del nuovo atto regolatorio e contratti di servizio stipulati successivamente alla predetta data, fatta salva l'applicazione ai CdS previgenti stipulati successivamente all'entrata in vigore della delibera n. 154/2019 e che contemplano suddivisione della vigenza contrattuale in periodi regolatori ai sensi della Misura 26 dell'Atto di regolazione di cui alla predetta delibera n. 154/2019.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p>Misura 1, punto 4</p>	<p>4. Le Misure di cui al presente atto, ad eccezione della Misura 12 per la quale si rimanda a quanto previsto al punto 6, si applicano: a) alle procedure aperte, il cui bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio e alle procedure ristrette, le cui lettere di invito sono inviate successivamente a tale data; b) alle procedure di affidamento diretto o in house il cui provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio; 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.</p>	<p>4. Le Misure di cui al presente atto, ad eccezione della Misura 12 per la quale si rimanda a quanto previsto al punto 6, si applicano: a) alle procedure aperte, il cui bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio e alle procedure ristrette, le cui lettere di invito sono inviate successivamente a tale data; b) alle procedure di affidamento diretto o in house il cui provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio; c) ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio qualora la revisione del PEF e la suddivisione della vigenza contrattuale in periodi regolatori risultino espressamente disciplinate nei CdS stessi secondo quanto previsto dalla Misura 26 e, limitatamente a quanto previsto dal successivo punto 8, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del PEF.</p>	<p>Fermo restando quanto esplicitato in premessa, si evidenzia che la verifica dell'equilibrio economico finanziario della gestione, con la suddivisione del CdS in periodi regolatori, e la previsione secondo la quale <i>“l'EA definisce nei CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (PEF consuntivo)”</i> sono state introdotte e disciplinate <i>ex novo</i> con la delibera n. 154/2019 e, pertanto, applicabili <i>ratione temporis</i> solo ai CdS la cui procedura di gara o provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento sia successiva al 29.11.2019. In coerenza, quindi, con il principio di irretroattività degli atti normativi e di regolazione, si ritiene che occorra specificare, alla lettera c) del punto 4, che l'applicazione dell'atto di regolazione ai CdS previgenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio, riguarda i soli CdS che disciplinano espressamente la revisione del PEF e la suddivisione della vigenza contrattuale in periodi regolatori, secondo quanto previsto dalla Misura 26 dell'Atto di regolazione di cui alla delibera n. 154/2019. Come esplicitato da codesta Autorità nella Relazione illustrativa e nello Schema di AIR a corredo dell'atto posto in consultazione, qualora intervengano revisioni contrattuali del CdS con contestuale revisione del PEF al di fuori dei predetti casi di CdS che già disciplinano la revisione del PEF e la suddivisione della vigenza contrattuale in periodo regolatori – e cioè essenzialmente nei casi di proroga cd. “per investimenti” – è opportuno che in tale sede gli EA adottino determinate disposizioni regolatorie che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio, non già tutte le misure regolatorie di cui alla delibera n. 154/2019 che, peraltro, riguardano anche fasi propedeutiche e diverse da quella di esecuzione del CdS. In tal senso occorre limitare l'applicazione dell'atto regolatorio a quanto previsto dal successivo punto</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			8 della Misura (si vedano infra le osservazioni a riguardo).
Misura 1, punto 8	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.	8. In caso di proroga di un CdS ai sensi dell'articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, l'EA, fatto salvo quanto eventualmente già disciplinato nel CdS con riferimento alla predetta proroga , tiene conto delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, adottando le disposizioni che costituiscono condizioni più efficaci ed efficienti per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento, in ogni caso, alla predisposizione di un PEF per il periodo di affidamento interessato dalla proroga (Misura 15, Annesso 5) oggetto di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS (Misura 26). In sede di proroga l'EA valuta altresì l'applicazione al CdS, secondo modalità da concordare con l'IA, delle misure regolatorie relative a: a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4); b) l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16, Annesso 7) connessi agli investimenti considerati nell'atto di proroga , 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 trasmessi all'Autorità e, nel rispetto del vincolo di riservatezza delle informazioni commerciali e industriali	Come esplicitato anche nella Comunicazione interpretativa della Commissione europea sul regolamento 1370/2007 la possibilità di proroga del CdS ex art. 4, par. 4, potrebbe essere preferibilmente già contemplata e disciplinata nel CdS originario. È evidente che in tali casi le innovazioni regolatorie <i>medio tempore</i> intervenute non dovrebbero innovare le pattuizioni tra le parti già disciplinate nel CdS originario, con alterazione del sinallagma contrattuale. Sempre in un'ottica di equilibrio tra le parti le modifiche normative e regolatorie da considerare in sede di proroga non dovrebbero essere quelle più favorevoli per l'EA ma quelle che costituiscono condizioni più efficaci ed efficienti per la gestione del servizio oggetto di affidamento, a vantaggio finale degli utenti. Come chiarito bene dal legislatore con l'art. 24, comma 5-bis, del D.L. n. 4/2022 e s.m.i., gli investimenti considerati ai fini della proroga ex art. 4, par. 4, del regolamento 1370/2007 comportano il necessario riassetto delle condizioni economico-finanziarie del CdS ai fini del mantenimento del relativo equilibrio, con la conseguente necessità della predisposizione di un PEF, per il periodo di affidamento interessato dalla proroga, rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti al momento della proroga. In questo senso appare corretta la previsione secondo cui si applicano comunque alla fattispecie la Misura 15 e relativo Annesso (che andrebbe però adattato alla fattispecie), nonché la Misura 26, mentre l'EA, fermo restando quanto eventualmente già previsto nel CdS, non potrebbe essere ad avviso della scrivente legittimamente vincolato all'osservanza di misure di regolazione diverse da quelle relative ai PEF e di verifica dell'equilibrio

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>sensibili, pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA.</p>	<p>economico-finanziario del CdS durante il periodo di proroga e con riferimento ai profili innovativi derivanti dal piano di investimenti concordato tra le parti. Si è pertanto dell'avviso che l'applicazione alla fattispecie delle altre Misure proposte dall'Autorità (Misura 13, Misura 16, Misura 25) debba essere facoltativa per l'EA e, comunque, concordata tra EA ed IA a corredo della proroga.</p> <p>Infine, si segnala che gli atti amministrativi relativi alla proroga del CdS potrebbero anche contenere informazioni commerciali e industriali sensibili la cui riservatezza deve essere garantita e tutelata in sede di pubblicazione degli atti stessi sul sito web istituzionale dell'EA, fermo restando la trasmissione integrale degli atti in questione all'Autorità che ne garantisce la tutela di riservatezza.</p>
<p>Misura 1, punto 9</p>	<p>9. L'EA può estendere l'applicazione delle Misure di cui al presente atto anche:</p> <p>a) ai servizi di TPL per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari), in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa;</p> <p>b) ai servizi di trasporto flessibili, in particolare qualora tali servizi siano oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento di OSP.</p>	<p>9. L'EA può estendere l'applicazione delle Misure di cui al presente atto anche:</p> <p>a) ai servizi di TPL per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari), assoggettati all'assolvimento OSP ed oggetto di CdS, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa;</p> <p>b) ai servizi di trasporto flessibili, in particolare qualora tali servizi siano assoggettati all'assolvimento di OSP ed oggetto di CdS.</p>	<p>Si ritiene opportuno esplicitare che l'applicazione delle Misure può essere estesa dell'EA ai soli servizi per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari), ovvero ai soli servizi flessibili assoggettati all'assolvimento OSP ed oggetto di CdS.</p>

Quesiti

- Q3. Si richiedono osservazioni sui contenuti integrativi/revisionati dell'Annesso 2 (Prospetti 1 e 2).
- Q4. Si richiedono osservazioni sui diversi schemi-tipo di RdA, di cui all'Annesso 8.

• Q5. Si richiedono osservazioni sull'opportunità di integrare RdA e PRO ex delibera n. 120/2018 (punto 2).

Con riferimento all'Annesso 2, Prospetto 1, recante il quadro sinottico di applicazione dello schema di atto, si è dell'avviso che, al fine di limitare al massimo disomogeneità applicative e catalogazioni meramente strumentali di procedure e contratti come “appalti” o come “concessioni”, occorra estendere anche alle procedure ed ai contratti di appalto alcune misure che l'Autorità propone di applicare solo in caso di concessione: così per la matrice dei rischi (Misura 13), considerato che anche nei casi di appalto e di contratti gross cost il corrispettivo di servizio non garantisce la piena compensazione degli investimenti effettuati e/o dei costi sostenuti, come peraltro giustamente rilevato in precedenti occasioni da codesta Autorità; così per l'obbligo di adozione del PEF simulato (Misure 14 e 15), in quanto strumento di chiara definizione ed allocazione dei rischi e di necessaria valutazione previsionale degli aspetti economico-finanziari della gestione lungo il periodo di vigenza del CdS, e parallelamente per la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS nel periodo di vigenza contrattuale (Misura 26); così per la determinazione del ragionevole margine di utile (Misura 17), visto che la normativa comunitaria di cui al Regolamento CE 1370/2007 non fa alcuna differenziazione a riguardo tra servizi in appalto e servizi in concessione.

Relativamente all'Annesso 2, Prospetto 1, e limitando le osservazioni alle parti integrative/revisionate afferenti al contenuto minimo dei contratti di servizio per il trasporto su strada, si evidenziano di seguito alcune informazioni che, a parere della scrivente, esulano da ciò che deve essere contemplato nei CdS come strumento di regolazione tra EA ed IA e di cui si ritiene opportuna l'espunzione dal Prospetto:

- Link al sito istituzionale dell'EA dove è pubblicata l'ultima versione della RdL;
- Regime giuridico di gestione (procedura competitiva, affidamento diretto o in house);
- Parco mezzi e manutenzione – a riguardo si ritiene opportuno il mantenimento di quanto già previsto con la delibera n. 154/2019, mentre non appare appropriata la previsione di un allegato al CdS da aggiornare annualmente e rendere pubblico su specifica pagina istituzionale dell'EA con le principali caratteristiche di ogni mezzo nella disponibilità dell'IA;
- Descrizione – nell'allegato al CdS relativo ai beni strumentali allo svolgimento del servizio – della metodologia utilizzata per il calcolo del valore di subentro, descrizione questa che è più appropriato prevedere nell'ambito delle procedure per il nuovo affidamento.

Per quanto concerne gli schemi-tipo, previsti ex novo, di RdA di cui all'Allegato 8 se ne condivide l'utilità al fine di supportare l'attività degli enti affidanti orientandola verso comportamenti uniformi e conformi alla normativa e alla regolazione vigente. Come già sopra evidenziato, a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e della normativa nazionale vigente, ivi compreso l'art. 32, comma 2, del D.Lgs. n. 201/2022, l'affidamento diretto resta ammesso, oltre che nei casi emergenziali (per i quali è opportuno mantenere la non obbligatorietà della RdA), anche per i CdS di modesta entità, ex art. 5, par. 4, del Regolamento comunitario.

Occorrerebbe quindi prevedere uno specifico schema-tipo di RdA, distinto da quello relativo agli affidamenti in house e opportunamente semplificato, anche per tale modalità di affidamento dei servizi. Andando ai contenuti dei prospetti ci si limita a segnalare:

- Per la RdA “Gara” si ritiene che, con riferimento informazioni da rendere disponibili, è fondamentale che l’ente affidante garantisca ai soggetti interessati le informazioni essenziali e indispensabili per consentire la partecipazione alla gara e la contendibilità della stessa, ma proprio a garanzia di una corretta competizione, nel caso in cui il gestore uscente partecipi alla gara, ciò non può comportare un obbligo indiscriminato di messa in disponibilità di informazioni commercialmente ed industrialmente sensibili ove non soggette a specifici obblighi di rendicontazione previsti nei contratti. In questo senso si ritiene che in RdA non devano obbligatoriamente essere riportate informazioni circa i risultati raggiunti dalle pregresse gestioni del servizio oggetto di affidamento, con riferimento ai valori target e ai valori consuntivi riferiti all’ultimo triennio e relativi almeno a variabili che hanno carattere di sensibilità nel confronto competitivo;
- Per la RdA “Affidamento in house”, nonché per la RdA “ Affidamento diretto ferro” si ritiene che gli schemi-tipo andrebbero *integrati con il complesso delle informazioni di cui alla Sezione B “Motivazione qualificata” dello schema tipo di “Motivazione qualificata richiesta dall’art. 17, comma 2, in caso di affidamenti diretti a società in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici”* elaborato da Presidenza del Consiglio dei Ministri, ANAC e AGCM ([link](#)). Il complesso delle predette informazioni, già oggetto della specifica deliberazione ex art. 17 del D.Lgs, n. 201/2022 nel solo caso di affidamenti in house, ma non di affidamenti diretti ferroviari, andrebbe in ogni caso riportato nella RdA con gli opportuni aggiornamenti in esito alla fase di consultazione degli stakeholders.

Con riferimento alle modifiche prospettate da codesta Autorità alla Misura 2 si riportano di seguito limitate osservazioni e proposte puntuali di modifica:

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2, punto 2	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	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	Si suggerisce di effettuare l’opportuna specificazione del parametro della valutazione operata dall’Autorità, richiamando la “conformità alle misure regolatorie”. La pubblicità e trasparenza degli atti deve necessariamente essere contemperata con la garanzia di riservatezza di eventuali informazioni e dati aventi carattere sensibile sotto il profilo commerciale e industriale.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	trasparenza e la valutazione 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.	trasparenza e la valutazione della conformità alle misure regolatorie 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", con espunzione di eventuali informazioni e dati commercialmente o industrialmente sensibili. 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.	
Misura 2, punto 4	4. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento e il CdS stipulato con l'IA sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.	4. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento e il CdS stipulato con l'IA sono trasmessi all'Autorità e, nel rispetto del vincolo di riservatezza delle informazioni commerciali e industriali sensibili, pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA.	La riservatezza di eventuali informazioni commerciali e industriali sensibili deve essere garantita e tutelata in sede di pubblicazione della documentazione sul sito web istituzionale dell'EA, fermo restando la trasmissione integrale degli atti in questione all'Autorità che ne garantisce la tutela di riservatezza.

Quesiti

- Q6. Si richiedono osservazioni sul distinto perimetro applicativo della consultazione dei soggetti portatori d'interesse, in caso di gara (punto 6) o affidamento diretto/in house (punto 7).

Si condivide con l'Autorità l'opportunità di differenziare gli aspetti oggetto di consultazione degli stakeholders in funzione della modalità di affidamento scelta (gara vs. affidamento diretto o in house). Di seguito limitate proposte di modifica rispetto alle novità introdotte alla Misura 4.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 4, punto 8, lett. d)	d) gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva.	d) gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva previa definizione degli standard tecnici di riferimento.	Ai fini della implementazione di piattaforme digitali occorre garantire previamente un chiaro quadro di riferimento tecnologico, non potendosi successivamente porre a carico dell'IA l'onere di adattarsi o implementare standard tecnici diversi.

Quesiti

- Q7. Si richiedono osservazioni sulle modalità di messa a disposizione dell'IA dei beni acquistati tramite finanziamento pubblico (punto 3).
- Q8. Si richiedono considerazioni sull'opportunità di ampliare la regolazione vigente in caso di finanziamento pubblico, parziale o totale, di interventi di miglioramento di un bene strumentale, al fine di determinare un adeguato vincolo di destinazione d'uso del bene interessato.
- Q9. Si richiedono considerazioni sull'opportunità di disciplinare specificatamente le modalità di allocazione degli eventuali ricavi ottenuti dall'IA dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso

Si condividono le revisioni proposte alla Misura 6 a fini chiarificatori secondo una impostazione che correttamente consente di svincolare dalla destinazione d'uso del servizio di trasporto soggetto ad OSP il bene strumentale oggetto di finanziamento pubblico in relazione alle risorse proprie impiegate dall'IA per cofinanziare l'investimento. Si segnala l'incongruenza rispetto a tale impostazione di quanto attualmente previsto dai decreti ministeriali attuativi delle misure relative agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile che prevedono il permanere del vincolo di destinazione per l'intera vita tecnica del mezzo. Ad esempio, nell'attuazione del PSNMS di competenza delle Regioni, con l'articolo 11 del decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 134 /2021 viene specificato che “[...] gli autobus e le relative infrastrutture di supporto sono destinati esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale della regione beneficiaria, almeno fino alla scadenza dell'intera vita tecnica degli stessi. Alla scadenza della vita tecnica come indicato nel DM 157/2018, l'eventuale valore residuo relativo alle risorse pubbliche derivante da alienazioni è utilizzato per le medesime finalità del presente decreto. Nel caso in cui per qualsiasi motivo il mezzo di cui trattasi venga distolto anticipatamente dal servizio, dovrà essere restituito il finanziamento incamerato per le quote non ancora imputate, ovvero trasferito tale valore ad un nuovo mezzo sul quale permane il vincolo d'uso”.

Relativamente ai quesiti Q8 e Q9 si ritiene opportuno lasciare la necessaria flessibilità agli enti concedenti i finanziamenti e, quindi, alla negoziazione tra le parti ai fini della concessione dei finanziamenti stessi, circa la definizione dei vincoli di destinazione di beni strumentali per i quali vengano finanziati totalmente o parzialmente con risorse pubbliche interventi di miglioramento nonché circa le modalità di allocazione degli eventuali ricavi ottenuti dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso. Si ritiene, infatti, che l'estrema variabilità degli interventi effettuabili non consenta una regolazione univoca e omogenea, regolazione suscettibile di determinare eccessive rigidità e scoraggiare l'effettuazione degli interventi stessi.

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

Con riferimento alla Misura 12, oggetto di limitate proposte di modifica rispetto alle quali l'Autorità non formula specifici quesiti, si formulano di seguito alcune osservazioni e proposte nella forma tabellare richiesta in consultazione.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 12, punto 1	<p>1. L'IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS. In particolare, con riferimento all'Annesso 3:</p> <p>a) adottano gli "Schemi Semplificati" le singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 50 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 4,5 Mvett*km/anno;</p> <p>b) adottano gli "Schemi per Partizione territoriale" le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4,5 Mvett*km/anno ed è inferiore a 10 Mvett*km/anno;</p>	<p>1. L'IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS. In caso di IA aggregata il soggetto tenuto alla adozione degli schemi di contabilità regolatoria è la singola impresa di TPL facente parte dell'IA. È comunque data facoltà alla IA titolare del CdS di compilare e tramettere gli schemi in forma aggregata. In particolare, con riferimento all'Annesso 3:</p> <p>a) adottano gli "Schemi Semplificati" le singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 50 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 4,5</p>	<p>Si ritiene opportuno modificare la Misura integrandola con alcuni importanti chiarimenti forniti dalla stessa Autorità in occasione della prima rilevazione dei dati di contabilità regolatoria relativi all'esercizio 2022. In tale sede è stato, infatti, adeguatamente chiarito che:</p> <p>- Ai fini della individuazione del volume di traffico in base al quale applicare le soglie di cui alla Misura 12, le IA facenti parte di IA aggregate devono riferirsi alla propria produzione totale e devono compilare gli schemi relativi, a prescindere dalla dimensione dell'impresa aggregata.</p> <p>- Fermo restando la regola generale secondo cui il soggetto tenuto al rispetto dell'obbligo di contabilità regolatoria è la singola impresa, è consentito alla impresa aggregata titolare del CdS provvedere alla raccolta dei dati dalle singole imprese di TPL facenti parte del raggruppamento e alla compilazione dei dati in forma aggregata.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>c) adottano gli “Schemi per Modalità di trasporto” le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 10 Mvett*km/anno;</p> <p>d) tutte le IA adottano gli schemi di Riconciliazione con il bilancio”.</p>	<p>Mvett*km/anno.</p> <p>b) adottano gli “Schemi per Partizione territoriale” le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4,5 Mvett*km/anno ed è inferiore a 10 Mvett*km/anno;</p> <p>c) adottano gli “Schemi per Modalità di trasporto” le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 10 Mvett*km/anno;</p> <p>d) tutte le IA adottano gli schemi di Riconciliazione con il bilancio”.</p> <p>Per le imprese di TPL facenti parte di IA aggregate rilevano il proprio numero di addetti e il proprio valore cumulato di produzione salvo il caso in cui sia l'IA titolare del CdS a compilare e tramettere gli schemi in forma aggregata.</p>	
Misura 12, punto 9	<p>9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 60 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio o data diversa se comunicata dall'Autorità, specificando il CdS interessato e utilizzando i format e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate. In caso di IA</p>	<p>9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità, che ne tutela la riservatezza delle informazioni commerciali e industriali sensibili, gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 90 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio o successiva data diversa se comunicata dall'Autorità, specificando il CdS interessato e utilizzando i format e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione</p>	<p>I dati di contabilità regolatoria contengono anche informazioni sensibili sotto il profilo commerciale ed industriale di cui deve essere adeguatamente garantita la tutela e riservatezza. Si ritiene opportuno esplicitare il principio nella Misura.</p> <p>Si propone di modificare 60 giorni con 90 giorni dall'approvazione del bilancio al fine di consentire un tempo congruo rispetto alla quantità di adempimenti richiesti al personale dedicato alle attività di contabilità regolatoria. Occorre inoltre chiarire che l'eventuale termine diverso stabilito dall'Autorità per la trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria da parte di ciascuna impresa interessata rileva solo qualora più favorevole per l'impresa stessa.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>aggregata, il soggetto aggregante trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.</p>	<p>illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate. In caso di IA aggregata, fatta salva la facoltà della IA titolare del CdS di compilare e trasmettere gli schemi in forma aggregata, il soggetto aggregante trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.</p>	<p>L'integrazione proposta al secondo periodo è a fini di coordinamento con le modifiche proposte al punto 1 della Misura.</p> <p>Si ritiene infine, soprattutto con riferimento agli schemi di stato patrimoniale, che fornire un dettaglio per modalità di trasporto potrebbe portare a risultati non veritieri. Tale considerazione è applicabile a diverse voci dello stato patrimoniale, ed in particolare, al calcolo del patrimonio netto. Difatti, l'attribuzione dei saldi patrimoniali mediante driver e allocazioni puntuali tra le diverse aggregazioni attive e passive, allocati per contratto di servizio e modalità di trasporto, ha fatto emergere per alcuni servizi e/o modalità di trasporto, incongruenze relative al patrimonio netto, nonché saldi negativi.</p>
<p>Misura 12, punto 11</p>	<p>11. Il format "Elenco del personale in servizio" di cui all'Annesso 3/Schemi della delibera deve essere compilato dall'IA una tantum e solo con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato.</p>	<p>11. I format "Dati tecnici dei servizi di TPL" ed "Elenco del personale in servizio" di cui all'Annesso 3/Schemi della delibera deve essere compilato dall'IA una tantum e solo con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato per il quale risultati già avviata una procedura di affidamento ai sensi della Misura 1, punto 4, lettere a) e b).</p>	<p>Ad avviso della scrivente gli obblighi di contabilità regolatoria posti in capo alle imprese dovrebbero essere strettamente correlati e proporzionati alle finalità perseguite, in coerenza con le competenze attribuite dalla legge all'Autorità. Si ritiene, pertanto, che gli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria secondo gli specifici schemi predisposti dall'Autorità debbano essere limitati a dati e informazioni di natura prettamente economica e patrimoniale, e che esulino invece dalle finalità specifiche sottese alla imposizione degli obblighi di tenuta di contabilità regolatoria i dati e le informazioni contemplate nella sezione "Dati tecnici dei servizi di TPL" oltre che nell'"Elenco del personale in servizio". Si propone quindi, quantomeno, di estendere anche al format "Dati tecnici dei servizi di TPL" la previsione secondo la quale l'obbligo di compilazione e trasmissione è da osservare una tantum con riferimento alla situazione relativa al 31 dicembre dell'anno antecedente la scadenza del CdS interessato, specificando altresì che per il nuovo affidamento del CdS in questione deve risultare già avviata una procedura di</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>affidamento ai sensi della Misura 1, punto 4, lettere a) e b). Ciò anche in considerazione dei rilevanti obblighi informativi specifici che già gravano sulle IA nei confronti dei rispettivi enti affidanti, in base ai CdS stipulati, nonché della sostanziale corrispondenza dei dati tecnici richiesti a quelli che ogni anno le aziende sono tenute a trasmettere all'Osservatorio nazionale TPL. A riguardo si evidenzia che la normativa vigente (art. 27, c. 5, D.L. n. 50/2017 e s.m.i.) espressamente prevede che, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, le amministrazioni competenti devono avvalersi dell'Osservatorio nazionale TPL per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici relativi ai servizi di TPL.</p>

Quesiti

- Q10. Si richiedono osservazioni sul modello di matrice dei rischi, di cui all'Annesso 4.

Nel nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. n. 36/2023 la presenza del “rischio operativo” caratterizza i contratti di concessione. Ai sensi dell'art. 177, comma 2, del Codice *“Si considera che il concessionario abbia assunto il rischio operativo quando, **in condizioni operative normali**, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione. La parte del rischio trasferita al concessionario deve comportare una effettiva esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile. Ai fini della valutazione del rischio operativo deve essere preso in considerazione il valore attuale netto dell'insieme degli investimenti, dei costi e dei ricavi del concessionario”*. Occorre considerare che nel settore del TPL un rischio operativo con le predette caratteristiche e *“dal lato dell'offerta”* in capo al gestore del servizio è ricorrente anche in caso di affidamenti di tipo gross-cost, come peraltro evidenziato dalla stessa Autorità in precedenti occasioni. Considerato che nel settore del TPL anche nei casi di remunerazione di tipo gross-cost il corrispettivo di servizio non garantisce di norma la piena compensazione degli investimenti effettuati e/o dei costi sostenuti, si è del parere che la chiara definizione ed allocazione dei rischi debba essere in ogni caso effettuata dell'EA nell'ambito del PEF simulato, senza distinzione tra concessione e appalto e sia per i contratti di tipo net-cost che per quelli di tipo gross-cost. L'allocazione del rischio sul lato della domanda sarà poi differente a seconda della spettanza dei ricavi da traffico (IA per i contratti net-cost ed EA per quelli gross-cost).

Nell'individuazione dei rischi operativi da traslare in capo all'IA, secondo il nuovo modello di matrice dei rischi proposto all'Annesso 4, codesta Autorità richiama il Considerando 20 della Direttiva 2014/23/UE e l'art. 177 del D.Lgs. n. 36/2023 relativi ai contratti di concessione laddove si stabilisce che *“Il rischio operativo, rilevante ai fini della qualificazione dell'operazione economica come concessione, è quello che deriva da fattori eccezionali non prevedibili e non imputabili alle parti”*. L'Autorità prospetta conseguentemente che:

- come già previsto nella matrice dei rischi di cui alla delibera n. 154/2019, il rischio operativo connesso alla *“variazione non prevedibile del prezzo dei fattori impiegati per l'esercizio del servizio”* debba essere comunque allocato in capo all'IA;
- innovando la matrice dei rischi di cui alla delibera n. 154/2019, il rischio operativo connesso a *“modifiche legislative o regolatorie”* debba essere comunque allocato in capo all'IA, rischio che, invece, nella predetta matrice dei rischi di cui alla delibera n. 154/2019 è allocato in capo all'EA, ad avviso della scrivente allocazione questa più appropriata.

I medesimi atti normativi comunitari e nazionali richiamati dall'Autorità, tuttavia, sono altrettanto chiari nell'escludere dal relativo ambito di applicazione *“le concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007”* proprio in considerazione delle peculiari caratteristiche e disciplina.

Assume quindi estrema rilevanza il tema della corretta individuazione, preferibilmente secondo principi omogenei definiti dall'Autorità, delle soglie oltre le quali le variazioni non prevedibili dei fattori operativi sono da considerare alteranti le *“normali condizioni operative”* con conseguente necessità di una revisione del PEF che garantisca la sostenibilità e l'equilibrio economico-finanziario della gestione insieme con la garanzia del ragionevole margine di utile. Ciò vale in particolare per il carburante, il cui costo, come emerso in questi ultimi anni, può essere soggetto a relevantissime oscillazioni che, oltre normali fluttuazioni, devono necessariamente essere neutralizzate attraverso proporzionali variazioni del corrispettivo o misure di mitigazione equivalenti (è il caso dei contributi statali a fronte dell'incremento dei carburanti e dell'energia elettrica utilizzati per l'alimentazione dei mezzi di TPL previsti limitatamente al secondo e terzo quadrimestre 2022).

Quanto agli *“Eventi straordinari accidentali che inficiano lo svolgimento del servizio”* – che l'Autorità prospetta di includere comunque nei rischi operativi da traslare in capo all'IA – si rappresenta che la definizione stessa della fattispecie rimanda ad eventi alteranti le *“normali condizioni operative”* da considerare per l'ascrivibilità del rischio al gestore del servizio, con necessità, salvo casi di ridotto impatto sui costi di gestione, di riequilibrio del PEF.

Non sembrano invece affatto riconducibili a fattori *“operativi”* di natura economica o comunque gestionale le innovazioni di tipo legislativo o regolatorio che, salvo casi di ridotto impatto sui costi di gestione, andrebbero di norma allocate in capo all'EA con connessa revisione del PEF a fini di riequilibrio finanziario della gestione insieme con la garanzia del ragionevole margine di utile.

Infine si ritiene che i rischi di natura finanziaria allocati in capo all'EA nel prospettato Annesso 4 devano essere integrati con il rischio associato al mancato o differente aggiornamento delle tariffe rispetto alle modalità e tempistiche definite dall'EA nella

procedura di affidamento. Le modalità e tempistiche di aggiornamento tariffario sono, infatti, una componente necessaria e rilevante da considerare nella predisposizione del PEF simulato e nel PEF di gara, nonché ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS ai sensi della Misura 26. Posto che l'EA e l'ente competente alla determinazione delle tariffe possono non coincidere il rischio finanziario associato al mancato o differente aggiornamento delle tariffe rispetto alle modalità e tempistiche previste deve essere correttamente allocato in capo all'EA. Nei rischi di competenza dell'EA si ritiene altresì ragionevole specificare che comprendono non solo i casi di ritardato pagamento dei corrispettivi contrattualmente previsti da CdS, ma tutti i contributi trasferiti dall'ente in conto esercizio, nonché i contributi per gli investimenti, che l'IA affidataria è tenuta ad anticipare in larga parte e che vede compensati solo dopo diversi giorni dalla presentazione della fattura quietanzata, con importanti oneri aggiuntivi che ricadono in maniera non preventivabile (in caso di nuovi stanziamenti) in capo all'impresa.

Per le ragioni sopra illustrate si raccomanda una modifica dell'Annesso 4 nel senso rappresentato.

Con riferimento alle prospettate modifiche al testo della Misura 13 si condivide con l'Autorità l'opportunità di prevedere che la matrice dei rischi sia trasmessa dall'EA all'autorità unitamente e contestualmente alla RdA in considerazione della stretta correlazione della stessa con il PEF simulato. Si propongono di seguito alcune osservazioni e proposte di modifica al testo della Misura.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 13, punto 1	1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, nonché per le successive attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico finanziario del CdS, l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.	1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, nonché per le successive attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico finanziario del CdS secondo le modalità previste alla Misura 26 e come elemento aggiuntivo per la definizione del margine di utile ragionevole , l'EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.	L'integrazione del punto 1 prospettata dall'Autorità con riferimento anche alle attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico finanziario del CdS andrebbe opportunamente completata con il richiamo alla Misura 26 che disciplina le modalità di tale verifica. L'ulteriore integrazione "come elemento aggiuntivo per la definizione del margine di utile ragionevole" è proposta in coerenza con le osservazioni già formulate con riferimento alla definizione del capitale investito netto (domanda Q1).
Misura 13, punto 2	2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4, l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.	2. L'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) sulla base del modello di matrice di cui all'Annesso 4 distinto in funzione della entità del rischio allocato in capo all'IA e individua ulteriori eventuali tipologie di	Per le motivazioni sopra esplicitate si è dell'avviso che la chiara definizione ed allocazione dei rischi debba essere in ogni caso effettuata dall'EA nell'ambito del PEF simulato, senza distinzione tra concessione e appalto.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		rischio a integrazione della predetta matrice.	
Misura 13, punto 6, primo periodo	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.	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, che devono essere concrete, adeguate ed effettivamente idonee allo scopo.	In base alla prassi attuale molto spesso le indicazioni sulle misure di mitigazione impostate dall'EA sono generiche e non concrete, rimandando ad esempio ad accuratezza di stime future, concetti di monitoraggio e controllo costante (ma senza conseguenze o azioni correttive sull'equilibrio economico). Se non c'è concretezza e credibilità, tale aspetto risulta meramente formale e iniquo per l'IA, che vede imposti rischi, valutazioni e mitigazioni, senza alcuna correlazione con gli elementi di valutazione dell'adeguatezza della remunerazione dei rischi o con leve gestionali concretamente attivabili dall'IA.

Quesiti

- Q11. Si richiedono osservazioni sugli schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche per la redazione, di cui all'Annesso 5.

Si condivide con l'Autorità, per le ragioni dalla stessa esposte nella Relazione illustrativa, l'opportunità di prevedere che il PEF simulato venga trasmesso dall'EA all'Autorità contestualmente alla RdA, ferma restando la previsione secondo cui, in caso di gara, debba essere reso noto dall'EA solo il corrispettivo risultante dall'adozione del PEF simulato, il quale pertanto non sarà pubblicato unitamente alla RdA ma soltanto trasmesso all'Autorità per le verifiche di competenza.

Si condivide, inoltre, l'utilità di perseguire una maggiore relazione tra gli schemi di PEF e i prospetti di contabilità regolatoria nella prospettiva di rendere a regime possibile l'utilizzazione dei prospetti di contabilità regolatoria per la elaborazione del PEF simulato da parte dell'EA in sede di nuovo affidamento, ovvero per la revisione del PEF contrattuale nell'ambito della verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS ai sensi della Misura 26. In quest'ottica si condivide in linea di principio l'utilità della colonna di raccordo che si propone di inserire agli Schemi 1 e 2 del PEF relativo ai servizi di TPL su strada. In Relazione illustrativa l'Autorità afferma che gli obiettivi sottostanti la contabilità regolatoria sono, inter alia, *“rilevare dati al fine di ridurre l'asimmetria informativa*

tra gli EA e gli IA e tra questi e l’Autorità” e che, grazie all’entrata a regime della rilevazione dei dati di contabilità regolatoria “gli EA disporranno (per le voci di cui agli Schemi 1 e 2) di un livello di dettaglio ancor maggiore, attraverso la valorizzazione di alcune sottovoci non considerate nel PEF”. Tali asserzioni sembrerebbero sottintendere una pubblicità e un’apertura all’accesso di terzi, dei dati di contabilità regolatoria trasmessi all’Autorità che non è invece in alcun modo prevista nella delibera n. 154/2019 né è contemplata in alcuna disposizione di legge. Si avverte quindi l’esigenza di ribadire come i dati in questione presentino aspetti sensibili sotto il profilo commerciale ed industriale di cui deve essere adeguatamente garantita la riservatezza, fatto salvo quanto stabilito nel tra EA e IA nel PdA e nel CdS circa gli obblighi informativi posti in capo all’IA sia nei confronti dell’EA che ai fini dell’accesso ai dati da parte di terzi. In quest’ottica si ritiene, come detto, che la Misura 12 andrebbe opportunamente integrata con un principio di tutela e riservatezza dei dati sensibili acquisiti dall’Autorità.

Con riferimento all’Annesso 5a – PEF TPL su strada e all’Annesso 5b posti in consultazione si premettono di seguito alcune osservazioni di carattere generale.

Utile ragionevole – la determinazione dell’utile ragionevole viene mantenuta come applicazione del WACC al CIN regolatorio. A riguardo l’Autorità, con delibera n. 244/2022 ha avviato un procedimento specificamente volto alla revisione della metodologia di determinazione del ragionevole margine di utile in considerazione dei limiti oggettivi emersi di tale metodologia la quale, come opportunamente evidenziato dall’Autorità, non consente di garantire la necessaria remuneratività del servizio di trasporto nei casi in cui, per ragioni diverse, il valore del capitale investito dalle imprese affidatarie per l’esecuzione del servizio risulti di ridotta entità. Si ritiene che i nuovi schemi di PEF che l’Autorità intende adottare in sede di revisione della delibera n. 154/2019 debbano già considerare la nuova metodologia di determinazione dell’utile ragionevole che verrà definita dall’Autorità a conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 244/2022. In questo senso si invita l’Autorità a rinviare alla conclusione del predetto procedimento di revisione l’adozione di modifiche agli schemi di PEF nonché alle relative indicazioni metodologiche di redazione. Si confida lo schema di atto a riguardo venga posto in consultazione degli stakeholders e ci si impegna sin d’ora a fornire in tale sede un contributo fattivo;

Costi di riferimento – con delibera n. 23/2023 l’Autorità ha altresì avviato un procedimento volto alla individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, procedimento finalizzato a dare attuazione a quanto previsto dall’art. 7, comma 1, del D.Lgs. n. 201/2022. Anche in questo caso si tratta di un procedimento i cui esiti avranno riflessi diretti e rilevanti sulla predisposizione dei PEF e che potrebbero impattare in modo particolare sulle indicazioni metodologiche di redazione del PEF stessi. In tal senso si ritiene opportuno che l’Autorità subordini anche alla conclusione del predetto procedimento l’adozione di modifiche agli schemi di PEF e alle indicazioni metodologiche di redazione, confidando che lo schema di atto sia oggetto di consultazione degli stakeholders in seno alla quale la scrivente non farà mancare il proprio contributo;

Disponibilità dei dati di contabilità regolatoria – anche nell’Annesso 5b l’Autorità afferma che, con l’entrata a regime della contabilità regolatoria, *“l’EA disporrà di una significativa base dati per la definizione di parametri di riferimento utili alla compilazione dei PEFS inerenti a futuri affidamenti”*, con ciò dando per implicita la pubblicità e apertura all’accesso di terzi dei dati di contabilità regolatoria trasmessi dalle imprese all’Autorità. A riguardo, con specifico riferimento alle procedure di affidamento con gara, valgono le osservazioni sopra effettuate circa la necessaria garanzia di riservatezza di dati sensibili, fatto salvo quanto stabilito nel tra EA e IA nel PdA e nel CdS circa gli obblighi informativi posti in capo all’IA sia nei confronti dell’EA che ai fini dell’accesso ai dati da parte di terzi.

Con specifico riferimento all’Annesso 5a – PEF TPL su strada si pongono all’attenzione dell’Autorità i seguenti punti:

- **Schema 1, voce 3.f “Utilizzo fondi (ad es. relativi ad accantonamenti per manutenzioni cicliche ordinarie)”** – in nota si esplicita che tali costi sono da ripartire per gli anni di accantonamento. Il concetto viene ribadito nelle Indicazioni metodologiche (pag. 5) laddove si afferma che *“con riferimento agli accantonamenti a fondi inerenti agli OSP, qualora pertinenti (è il caso, ad esempio, delle manutenzioni ordinarie cicliche), questi vengono rilevati nella specifica voce ‘utilizzo fondi’ attraverso la ripartizione del costo sostenuto per gli anni di accantonamento al fondo”*. La definizione adottata “Utilizzo fondi”, anche letta insieme ai chiarimenti sopra citati, sembrerebbe presupporre che il costo in questione possa essere valorizzato nel PEF solo a partire dall’anno di primo utilizzo del fondo e per gli anni di successivo utilizzo del fondo stesso, andando poi a ripartire il costo sostenuto (ad esempio per l’effettuazione nell’anno della manutenzione ciclica) per gli anni di accantonamento, con conseguente posticipazione finanziaria della valorizzazione del costo nel PEF rispetto al momento in cui il costo è sostenuto dall’impresa, momento questo che è invece da individuare nell’anno o negli anni in cui, rispettivamente, viene appostato sul fondo dedicato il complesso delle risorse destinate ai futuri interventi (ad es. di manutenzione ciclica), ovvero la quota parte del totale delle risorse da accantonare sul fondo. Per le motivazioni illustrate si ritiene più corretto separare l’utilizzo dei fondi diversi rispetto a quelli riferibili alla manutenzione ciclica e di riclassificare gli accantonamenti tecnici annuali al fondo manutenzione ciclica tra i costi operativi indipendentemente dall’effettivo utilizzo dell’anno. Tale modalità consente, infatti, di attribuire più correttamente e in modo costante i costi tecnici di competenza dell’esercizio al fine di evitare effetti distorsivi tra le diverse annualità del PEF.
- **Schema 1, voci 3 “Totale costi operativi generati dall’assolvimento degli OSP” e 3.g “Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni”** – in coerenza con quanto evidenziato sopra si propone che gli incrementi di immobilizzazioni vengano riclassificati in diminuzione dei costi operativi per natura o, in alternativa, creata una voce separata rispetto a quella degli oneri diversi di gestione (in accordo con quanto previsto dalle linee guida della contabilità regolatoria). Si ritiene, pertanto, necessario che nel totale della voce costi operativi (3) vengano ricompresi anche i valori riferibili a Utilizzi di fondi “diversi” (3f), al netto delle componenti relative alle manutenzioni cicliche, e la voce Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (3g).

- Schema 1, voce 4.b “Ammortamenti immobilizzazioni materiali”** – è opportuno specificare, anche in nota, che il valore dell’ammortamento del materiale rotabile e dei depositi va calcolato partendo dal costo storico iniziale rivalutato secondo gli “indici di rivalutazione degli investimenti” previsti dalla delibera ART 59/2023 e successive (per le annualità seguenti). Ciò in coerenza con i criteri utilizzati per la determinazione del costo standard di cui al decreto MIT n. 157 del 28 marzo 2018 il quale, nell’ “Allegato 1. Criteri per il calcolo degli ammortamenti” prevede che: *“Al fine di determinare una stima del valore corrente degli ammortamenti sostenuti, la metodologia adottata è quella che nella regolazione anglosassone è basata sul Current Cost Accounting (CCA) oppure, con terminologia italiana, metodo del costo storico rivalutato. Tale metodologia determina il valore degli ammortamenti attraverso la rivalutazione dei costi storici e la ricostruzione dei relativi fondi di ammortamento secondo criteri economico-tecnici. Vengono presi a riferimento opportuni coefficienti di rivalutazione del valore contabile netto complessivo del gruppo di cespiti che tengano conto dell’anzianità media. A tale fine si utilizza come deflatore l’indice pubblicato dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, oppure, se non disponibile, l’indice dei prezzi al consumo per l’intera collettività (NIC ISTAT)”*. Si segnala all’attenzione dell’Autorità l’opportunità che, in occasione della approvazione annuale da parte dell’Autorità degli “indici di rivalutazione degli investimenti”, venga formalizzato un indice di rivalutazione anche per gli investimenti nelle c.d. “ICT” (Information and Communication Technology, come richiamate nel decreto MIT n. 157 del 28 marzo 2018) nonché per gli investimenti di natura immateriale posti in essere dalle Aziende per lo svolgimento dei servizi oggetto di OSP. Si pensi - ad esempio – ai sistemi di bigliettazione elettronica nonché ai sistemi AVL, per citarne alcuni;
- Schema 2, voce 1.b “Immobilizzazioni materiali”** e in particolare voci **1.b.i.i “depositi, rimesse e officine”** e **1.b.ii.i “Materiale rotabile autofinanziato”** – in coerenza con i criteri utilizzati per la determinazione del costo standard di cui al decreto MIT n. 157 del 28 marzo 2018 è opportuno specificare, anche in nota, che il valore netto contabile di tali immobilizzazioni va calcolato partendo dal costo storico iniziale rivalutato secondo gli “indici di rivalutazione degli investimenti” previsti dalla delibera ART 59/2023 e successive (per le annualità seguenti). Come detto sarebbe auspicabile che, in occasione della approvazione annuale da parte dell’Autorità degli “indici di rivalutazione degli investimenti”, venisse formalizzato un indice di rivalutazione anche per gli investimenti nelle c.d. “ICT” nonché per gli investimenti di natura immateriale posti in essere dalle Aziende per lo svolgimento dei servizi oggetto di OSP;
- Schema 2, voce 2.b “Crediti”** – nelle indicazioni metodologiche (pag. 10) si esplicita che non pare pertinente l’inserimento nello Schema 2 delle voci “crediti tributari e “imposte anticipate” ritenute non attinenti alla gestione strettamente operativa. A riguardo si evidenzia che le imprese esercenti servizi di TPL, in linea generale, sono strutturalmente a credito di IVA in quanto l’IVA a debito (ovvero l’IVA sulle vendite) è costituita in maniera preponderante dall’IVA con aliquota al 10% applicata sui titoli di viaggio venduti, mentre non si genera IVA a debito sui corrispettivi contrattuali fatturati verso gli enti pubblici, verso i quali si applica il regime IVA “split payment”, di cui all’art. 17-ter del D.P.R. n. 633/1972, che prevede il versamento dell’imposta direttamente all’Erario da parte del committente, invece che da parte dei soggetti cedenti/prestatori

dei beni e servizi. Di contro, l’IVA a credito (ovvero l’IVA sugli acquisti) è principalmente quella con aliquota al 22%. Per le predette motivazioni si ritiene che occorra considerare nel CIN regolatorio il credito/debito IVA annuale generato dalle voci di costo e di ricavo operativi sostenute da parte dell’IA e si richiede a tal fine che lo Schema 2 venga integrato, dopo la voce 2.b.ii “di cui verso ente affidante per pagamenti differiti”, con la voce 2.b.iii “di cui crediti IVA” con l’inserimento del relativo valore con segno negativo in caso debiti maggiori dei crediti (ipotesi cmq residuale per le ragioni esplicitate). Si raccomanda, inoltre, di esplicitare che nei crediti verso ente affidante per pagamenti differiti (voce 2.b.ii) debbano essere ricomprese le varie tipologie di contributo in conto esercizio di cui beneficiano le imprese, e nel dettaglio, anche i differimenti relativi alla ordinaria dilazione contrattualmente prevista, sia essa derivante dalle rate di corrispettivo infra-annuale sia dalle rate di saldo, nonché i contributi in conto capitale, che hanno ripercussioni finanziarie di rilievo sulle imprese (si vedano a riguardo le osservazioni a al quesito Q10). Si segnala altresì l’incongruenza con i nuovi schemi di PEF, che prevedono la distinta voce 2.b.ii “di cui verso ente affidante per pagamenti differiti”, di quanto specificato nelle Indicazioni metodologiche (pag. 10) laddove si afferma che *“si è individuata una soglia limite dei crediti iscrivibili a CIN pari al 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1”*, schema che però non presenta più voci con numerazione 5 e 7. Occorre la predetta soglia limite, laddove si ritenga di doverla comunque mantenere, venga riferita alla specifica voce 2.b.ii “di cui verso ente affidante per pagamenti differiti”. È altresì necessario che anche negli schemi di PEF e di Co.Reg. venga precisato in nota quanto affermato nelle Indicazioni metodologiche (pag. 10) circa il riferimento della soglia limite fissata anche ai debiti ed al fatto che i debiti considerati nello Schema 2 del PEF, così come negli Schemi di stato patrimoniale della Co.Reg., non devono essere considerati nella parte eccedente i crediti iscrivibili a CIN *“con la conseguenza che il valore dei crediti è suscettibile di essere azzerato dai debiti ma questi ultimi non possono incidere negativamente sul valore dato dalla somma dei costi inerenti ad asset e rimanenze”*;

- **Schema 2, voce 3 “Debiti commerciali”** – è opportuno specificare, anche in nota allo Schema 2, che nella voce sono inclusi i soli debiti classificati nella voce patrimoniale della IV direttiva CEE D-7) “Debiti verso fornitori”, in coerenza con la definizione stessa di “debiti commerciali” che comprende tutti i debiti sorti per acquistare beni e servizi, nei confronti di privati ed enti pubblici, con conseguente esclusione di altre fattispecie quali debiti verso banche, debiti tributari, debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale, altri debiti. Tale impostazione, peraltro, sembrerebbe emergere nelle indicazioni metodologiche (pag. 10). Si segnala all’Autorità l’opportunità di rendere coerente alla predetta impostazione anche gli schemi di stato patrimoniale relativi alla contabilità regolatoria.

Quesiti

- Q12. Si richiedono osservazioni sugli obiettivi di prestazione, con riferimento alle tipologie proposte (punto 1, Annesso 7) e alle relative modalità di trattazione nel CdS (punto 5).

L'Autorità, in Relazione illustrativa, segnala che si terrà conto dei procedimenti avviati con le delibere n. 22/2023 (individuazione delle CMQ) e n. 23/2023 (individuazione dei costi di riferimento) per effettuare gli eventuali opportuni adeguamenti e raccordi della Misura 16 e dell'Annesso 7. Si condivide con l'Autorità l'opportunità di non intervenire con modifiche sull'Annesso 7 nelle more della conclusione dei procedimenti avviati con le predette delibere. Con riferimento alla individuazione delle CMQ si richiamano all'attenzione dell'Autorità le osservazioni allo schema di atto trasmesse dalla scrivente in sede di consultazione con particolare riferimento: i. alla chiara distinzione degli indicatori di qualità di competenza e responsabilità degli enti affidanti rispetto a quelli cui sono tenute le imprese affidatarie e oggetto di specifica regolazione nel CdS; ii. alle osservazioni espresse per CMQ attinenti agli obiettivi di sostenibilità ambientale, accessibilità sociale e digitalizzazione dei servizi.

Si condivide l'opportunità di prevedere che l'EA trasmetta all'Autorità i KPI adottati unitamente e contestualmente alla RdA.

Si propongono di seguito alcune osservazioni e proposte di modifica al testo della Misura 16.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p>Misura 16, punto 1, epigrafe</p>	<p>I. 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:</p>	<p>I. 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, tenuto conto degli impegni assunti dall'EA in termini di realizzazione dei fattori abilitanti di relativa responsabilità, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:</p>	<p>Il conseguimento da parte dell'IA degli obiettivi del CdS per le diverse tipologie considerate di KPI dipende in larga parte da una buona programmazione dei servizi e dal suo adeguamento nel tempo rispetto alle esigenze della domanda, dal mantenimento di un'offerta con adeguati livelli di capillarità di rete e di frequenza, e da idonee politiche tariffarie, sia sotto il profilo della flessibilità che sotto quello dell'adeguamento secondo il metodo del price-cap, dal livello di partecipazione dell'EA agli investimenti. Si tratta di aspetti di stretta competenza dell'EA che devono essere opportunamente dettagliati nella documentazione che disciplina l'affidamento e poi nel CdS, e la cui effettiva realizzazione secondo tempi e modalità previste deve essere adeguatamente considerata nella valutazione del grado di conseguimento degli obiettivi posti in capo all'IA.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 16, punto 2	2. Nei casi di affidamenti di servizi di TPL su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite appositi KPI, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.	2. Nei casi di affidamenti di servizi di TPL su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite appositi KPI, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato di cui alla Misura 15.	La modifica proposta è a fini di coordinamento con la richiesta di modifica formulata alla Misura 15, punto 1 circa l'opportunità di non prevedere come obbligatoria la redazione del PEF simulato per gli affidamenti diretti dei servizi di TPL su strada e che, a normativa vigente, restano ammessi nei soli casi di affidamento di CdS di modesta entità (art. 5, par. 4, Reg. (CE) 1370/2007) e di affidamento per motivi di emergenza (art. 5, par. 5, Reg. (CE) 1370/2007).

Misura 17

Con riferimento alla Misura 17 *“Determinazione del margine di utile ragionevole*, l’Autorità non propone modifiche né formula quesiti specifici nelle more della conclusione del procedimento di revisione della metodologia di determinazione del ragionevole margine di utile avviato con la delibera n. 244/2022. Si resta quindi in attesa della definizione da parte dell’Autorità di uno schema di atto regolatorio e dell’indizione sullo stesso di una consultazione in seno alla quale effettuare le opportune valutazioni. In tale sede ci si limita ad evidenziare che quanto previsto dal punto 3 della Misura, laddove differenzia le modalità di aggiornamento del margine di utile tra CdS affidati in maniera diretta o in house e CdS aggiudicati con gara, non appare condivisibile laddove attribuisce, senza una motivazione, comunque all’IA aggiudicataria con gara l’alea di un delta negativo tra il WACC preso a riferimento al momento della presentazione dell’offerta da parte dell’IA e il WACC pubblicato dall’Autorità e “vigente” al momento della revisione contrattuale, e ciò (semberebbe) anche indipendentemente dal momento di realizzazione degli investimenti cui il WACC dovrebbe applicarsi.

Quesiti

- Q13. Si richiedono osservazioni sui criteri di aggiudicazione che devono essere definiti dall’EA (punto 1), con particolare riferimento alla sostenibilità sociale, l’innovazione tecnologica e l’integrazione multimodale.

Non si hanno particolari osservazioni sulle integrazioni della Misura 20 prospettate dall’Autorità.

Misura 22

L'Autorità non propone modifiche né formula quesiti specifici in ordine alla Misura 22 concernente il PEF di gara cui si applicano, tuttavia, gli schemi di PEF di cui all'Annesso 5 e le relative indicazioni metodologiche oggetto di rilevanti modifiche prospettate nello schema di atto posto in consultazione. Lo schema 3, dell'Annesso 5, relativo alla "Determinazione della compensazione" nell'attuale impostazione concerne sia i PEF simulati che i PEF di gara. Ciò comporta il vincolo per i PG di offrire uno sconto tale per cui $VAN(E) = VAN(U) + \text{Equa remunerazione del CIN}$, vincolo che il Regolamento (CE) n. 1370/2007 impone solo per gli affidamenti diretti (Allegato 6 al Regolamento). Ad avviso della scrivente l'attuale formulazione della Misura 22 pone un vincolo non necessario e penalizzante sui partecipanti alle gare, limitando la libertà dei PG di proporre la misura dello sconto praticabile rispetto al corrispettivo posto a base di gara. In sede di gara la predeterminazione di un limite alla profittabilità dell'affidamento comporta una barriera all'ingresso che appare irragionevole e un disincentivo alla partecipazione in un settore caratterizzato da bassi margini. In linea generale dovrebbe pertanto valere il principio per cui, una volta definito il corrispettivo di gara (calcolato secondo quanto disciplinato dalla regolazione ART) e garantita la massima partecipazione alla gara stessa, è il gioco competitivo ad assicurare l'aggiudicazione all'impresa più efficiente. Si è pertanto dell'avviso che il vincolo per cui " $VAN(E) = VAN(U) + \text{Equa remunerazione del CIN}$ " debba valere unicamente per i PEF simulati e non per i PEF di gara e si invita l'Autorità a valutare una conseguente modifica cella Misura 22.

Quesiti

- Q14. Si richiedono osservazioni sui criteri di nomina della commissione giudicatrice, con particolare riferimento ad eventuali specificazioni da inserire circa le competenze professionali dei soggetti interessati.

Si ritiene che la prassi negli ultimi anni diffusasi in diversi territori di attribuire le procedure di affidamento ad Agenzie strumentali degli Enti competenti, costituite e partecipate significativamente dagli stessi Enti, non sia idonea a garantire l'effettiva terzietà delle Agenzie nelle ricorrenti ipotesi in cui alla gara per l'aggiudicazione dei servizi partecipino imprese partecipate o controllate dal medesimo Ente competente. Si raccomanda pertanto all'Autorità di individuare e disciplinare dettagliatamente le modalità atte a garantire l'effettiva terzietà della stazione appaltante ai fini di una corretta e concreta attuazione del principio di effettiva separazione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione ribadito dall'art. 27, comma 12-quater, del D.L. 50/2017 e s.m.i., norma che stabilisce l'obbligo in capo all'EA di avvalersi di una stazione appaltante terza per lo svolgimento della gara finalizzata alla aggiudicazione dei servizi di TPL qualora "*il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante*".

Non si hanno specifiche osservazioni sulle modifiche alla Misura 24 prospettate dall'Autorità a fini di coordinamento con le nuove norme intervenute in materia.

Quesiti

- Q15. Si richiedono osservazioni sulle modalità di monitoraggio e rendicontazione del servizio, con particolare riferimento alle informazioni da rendere disponibili/pubblicare (punto 5), anche in relazione a quando disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022 (punto 7).

Si propongono di seguito alcune osservazioni e proposte di modifica al testo della Misura 25 oggetto di prospettata revisione.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 25, punto 1	1. L'EA definisce nel CdS un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità, strumenti, e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati e documenti utili, nel rispetto di quanto definito dalla normativa vigente in materia di servizi di informazione sulla mobilità.	1. L'EA definisce nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento un adeguato sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, specificando nel CdS responsabilità, modalità, strumenti, e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione dei dati e documenti utili, nel rispetto di quanto definito dalla normativa vigente in materia di servizi di informazione sulla mobilità.	Si è dell'avviso che il sistema di monitoraggio del servizio richiesto dall'EA dovrebbe già essere delineato e specificato per quanto possibile nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento. La predisposizione del sistema di monitoraggio, infatti, implica specifiche soluzioni di tipo organizzativo e relativi costi significativi che i PG devono poter valutare preordinatamente alla formulazione dell'offerta tecnica e di quella economica in sede di gara, così come il gestore incaricato deve poter valutare preliminarmente nelle ipotesi di affidamento diretto o in house.
Misura 25, punto 2	2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni: a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli obiettivi e indicatori previsti dal CdS, ai sensi della Misura 16, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza; b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza, anche ai sensi dell'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007); c) gli obblighi dell'IA relativi	2. Coerentemente con quanto definito dall'EA ai sensi del precedente punto 1, il CdS disciplina i rispettivi obblighi tra EA ed IA con riferimento a: a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli obiettivi e indicatori previsti dal CdS, ai sensi della Misura 16, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza; b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di competenza dell'EA , anche ai sensi dell'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007);	In coerenza con quanto già delineato nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, il CdS dovrebbe, quindi, regolare nello specifico gli obblighi di EA ed IA nell'ambito di una equilibrata negoziazione tra le parti.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di Customer Satisfaction), garantendo il coinvolgimento degli utenti e delle associazioni dei consumatori, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di rimodulazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.	c) le modalità di effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di Customer Satisfaction), garantendo il coinvolgimento degli utenti e delle associazioni dei consumatori, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di rimodulazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.	
Misura 25, punto 4	4. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono resi disponibili dall'IA all'EA in formato elettronico editabile, ove non diversamente previsto nel CdS.	4. Dati, informazioni e documenti che l'IA deve rendere disponibili all'EA sono resi in formato elettronico editabile, ove non diversamente previsto nel CdS.	Coordinamento formale con le modifiche proposte al punto 2.
Misura 25, punto 5	5. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a: a) CdS in vigore; b) le Carte della qualità dei servizi in vigore; c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction; d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS; e) il livello annuale degli investimenti effettuati e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento.	4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA che, fatta salva la riservatezza dei dati commerciali e industriali sensibili, garantisce la massima trasparenza nella gestione contrattuale, pubblicandoli sul proprio sito web istituzionale, con particolare riferimento a: a) i CdS in vigore; b) le Carte della qualità dei servizi in vigore; c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction; d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e non qualificati dalle parti come commerciali e/o industriali sensibili; e) il livello annuale degli investimenti	La pubblicità e trasparenza degli atti deve necessariamente essere contemperata con la garanzia di riservatezza di eventuali informazioni e dati aventi carattere sensibile sotto il profilo commerciale e industriale.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		effettuati e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento.	

Quesiti

- Q16. Si richiedono osservazioni sul meccanismo di recupero o integrazione delle sovra o sottocompensazioni, di cui ai punti 4 e 5.
- Q17. Si richiedono osservazioni e proposte sul meccanismo incentivante previsto (punto 4) e sulla relativa modalità di determinazione da parte dell'EA, anche con riferimento a soluzioni già adottate nell'ambito di CdS vigenti.

Si propongono di seguito alcune osservazioni e proposte di modifica al testo della Misura 26 oggetto di prospettata revisione.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 26, punto 3	3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA tengono comunque conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo contrattuale	3. Ai fini dell'applicazione della Misura e del perseguimento dell'efficienza delle gestioni, gli EA tengono comunque conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo contrattuale	Per le motivazioni sopra esplicitate si è dell'avviso che la disciplina delle modalità di verifica e, eventualmente, di ripristino dell'equilibrio economico finanziario debba essere stabilita nel CdS tanto per gli affidamenti in appalto che per quelli in concessione.
Misura 26, punto 4	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	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, nei casi di	L'Autorità, in Relazione illustrativa, motiva l'introduzione del prospettato nuovo punto 4 richiamando gli orientamenti assunti dalla Commissione europea con riferimento al riconoscimento dei cd. "ristori ex Covid-19". A riguardo la Commissione ha sottolineato che

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l'EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</p>	<p>affidamento in house ed in quelli di affidamento diretto dei servizi ferroviari ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 2, 3-bis, 3-ter, 4-bis, 4-ter e 6 del regolamento (CE) 1370/2007, 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. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l'EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi. L'EA riconosce all'IA l'intero importo delle somme, come calcolate al periodo precedente, nel caso in cui tali risorse vengano interamente destinate ad investimenti in mezzi di trasporto ed infrastrutture per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti.</p> <p>Nei casi di affidamento del CdS tramite procedure di gara il presente punto si applica alle sole sovracompenzioni derivanti da variazioni delle voci di costo</p>	<p><i>“qualora sull'operatore gravino rischi legati al traffico ed il contratto esistente non è ancora stato sospeso o modificato, ma l'autorità competente obbliga l'operatore a ridurre i volumi di traffico a causa di una minore domanda di servizi di trasporto pubblico causata dall'emergenza COVID -19, detta autorità ha facoltà di rinviare temporaneamente l'adattamento dell'importo della compensazione. Tuttavia, nel frattempo, le condizioni contrattuali devono essere modificate, al più tardi alla fine del periodo di riferimento (e.g. la fine dell'anno o più tardi, in caso di continuazione della crisi) ed è necessario ricalcolare la compensazione in base ai costi reali sostenuti, al fine di evitare sovracompenzioni, tenuto conto delle pertinenti prescrizioni del Regolamento (EC) N°1370/2007, in particolare quelle degli articoli 4 e 6.”</i> Si è dell'avviso che l'accertamento di eventuali sovracompenzioni e il conseguente ricalcolo delle compensazioni in conformità al Regolamento 1370/2007 richiesto dalla Commissione abbia valenza limitata ad eventi eccezionali, come appunto la pandemia da Covid-19, che rendano necessario intervenire con altrettanto eccezionali misure di sostegno alle imprese nei diversi settori economici e, in particolar modo, per l'offerta di SIEG. Al di fuori di tali casi la normativa di cui al regolamento 1370/2007 non prevede né, si è dell'avviso, legittima la verifica di sovracompenzioni, né tantomeno il recupero delle somme pagate in eccesso, nel caso di affidamenti tramite procedura di gara, ciò è ancor più vero con riferimento a variazioni delle voci di costo e/o di ricavo per le quali il rischio operativo è posto in capo all'IA. A riguardo si evidenzia all'attenzione dell'Autorità che il regolamento 1370/2007 fa una netta differenza tra il caso in cui il CdS è aggiudicato con gara e il caso in cui è invece aggiudicato in maniera diretta. Ex art. 6, par. 1, <i>“Tutte le compensazioni connesse a una regola generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi</i></p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>e/o di ricavo cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12 o riconducibili a fattori esogeni al CdS di carattere straordinario.</p>	<p><i>all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione dell'appalto</i>". Conseguentemente tutti i CdS devono prevedere con chiarezza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli obblighi di servizio pubblico che l'IA deve assolvere e l'area geografica interessata; - i parametri in base ai quali deve essere calcolata la compensazione; - la natura e la portata dei diritti esclusivi concessi; - le modalità di ripartizione dei costi (correnti e di investimento) e dei ricavi. <p>Lo stesso art. 6, par. 1, invece è molto chiaro nello stabilire che solo le compensazioni connesse a un CdS non aggiudicato con gara devono essere inoltre conformi all'allegato al regolamento al fine di evitare sovracompensazioni.</p> <p>L'art. 9 del regolamento stabilisce poi che le compensazioni erogate a norma del regolamento sono ritenute compatibili con il mercato comune e dispensate dall'obbligo di notifica preventiva degli aiuti di stato di cui all'art. 88, par 3, del trattato UE.</p> <p>Ne consegue che le compensazioni conformi all'art. 6 del regolamento e stabilite nell'ambito di un CdS aggiudicato con procedura di gara sono da ritenere compatibili con il mercato comune.</p> <p>La prospettata verifica di sovracompensazioni e relativo recupero anche nel caso di CdS affidati con gara, al di fuori di variazioni dovute a fattori esogeni al CdS di carattere straordinario e addirittura non limitata ai casi di variazioni il cui rischio operativo non sia posto in capo all'IA, appare quindi incoerente con la normativa comunitaria di riferimento e suscettibile di produrre distorsioni nella fase di presentazione delle offerte e contenzioso nella fase di esecuzione del CdS.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>Per le ragioni illustrate si ritiene che il punto vada modificato limitandone l'applicazione ai soli CdS affidati in house o direttamente (al netto dei CdS di modesta entità e degli affidamenti di emergenza per le ragioni già esplicitate) nonché, in caso di affidamento con gara, alle sole sovracompensozioni derivanti da variazioni delle voci di costo e/o di ricavo cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12 o riconducibili a fattori esogeni al CdS di carattere straordinario.</p> <p>Al fine di innescare meccanismi virtuosi di efficientamento dei servizi di trasporto pubblico locale si propone, inoltre, che l'EA possa riconoscere all'IA l'intero importo delle somme nel caso in cui tali risorse vengano interamente destinate ad investimenti in mezzi di trasporto ed infrastrutture per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti.</p>
Misura 26, punto 5	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sottocompensozione 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 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.</p>		<p>È estremamente importante la previsione del necessario riequilibrio economico-finanziario del CdS in caso di emersione di sotto-compensazioni derivanti da variazioni non contemplate nel rischio operativo posto in capo all'IA ai sensi della Misura 12.</p>

Quesiti

- Q18. Si richiedono osservazioni e proposte sulle possibili modalità di aggiornamento delle tariffe alternative al price-cap (punto 4), anche con riferimento a metodi/meccanismi già adottati nell'ambito di CdS vigenti.

In via preliminare si segnala che la revisione tariffaria andrebbe prevista ed effettuata su base annuale e non per ciascun periodo regolatorio, che potrebbe essere anche di cinque anni. Definire un tempo eccessivamente lungo per la revisione tariffaria potrebbe determinare infatti un valore massimo di incremento elevato in un solo anno, con eventuali effetti controproducenti sulla domanda di trasporto. In questo senso si suggerisce all'Autorità di modificare la formula di price-cap specificando che la voce "t" per il periodo di riferimento è, di norma, riferita all'anno.

Si propongono di seguito osservazioni e proposte di modifica al testo della Misura 27 oggetto di prospettata revisione.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 27, punto 2, epigrafe	2. Il valore di Q è calcolato per il periodo di riferimento come media annuale ponderata, sulla base del volume di servizio interessato (treni*km/anno o vett*km/anno), di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita rilevati in ciascun anno dall'ente competente in materia tariffaria; l'ente stabilisce tali indicatori di concerto con ciascun EA interessato dall'applicazione della tariffa Tt, con riferimento a:	2. Il valore di Q è calcolato per il periodo di riferimento come media annuale ponderata, sulla base del volume di servizio interessato (treni*km/anno o vett*km/anno), di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita rilevati in ciascun anno dall'ente competente in materia tariffaria, tenuto conto delle effettive condizioni in cui si è svolto il servizio ; l'ente stabilisce tali indicatori di concerto con ciascun EA interessato dall'applicazione della tariffa Tt, con riferimento a:	Il valore di Q non può prescindere dalle effettive condizioni in cui viene svolto il servizio di volta in volta. Gli indicatori di qualità effettiva del servizio di TPL devono necessariamente subire degli aggiustamenti a posteriori considerando tutti gli eventi che possano aver inciso sui medesimi (i.e. modifiche alla rete derivanti da cantieri o lavori, etc.).
Misura 27, punto 3	3. L'applicazione del metodo del price-cap non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento) dall'ente competente.	3. L'applicazione del metodo del price-cap non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento) dall'ente competente e riportato nel CdS.	La regolazione dei reciproci obblighi tra le parti (EA ed IA) è disciplinata nel CdS. In questo senso la percentuale massima di incremento delle tariffe nel periodo considerato, di norma annuo per le motivazioni esplicitate, deve trovare precisa esplicitazione nel CdS.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 27, punto 4	4. Fermo restando l'adeguamento periodico al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali), gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL possono prevedere l'aggiornamento delle tariffe dei servizi con metodi diversi da quello di cui al punto 1, qualora la scelta adottata risulti maggiormente funzionale al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio, di cui alla Misura 16. I suddetti enti forniscono adeguata motivazione di tale scelta negli atti amministrativi di propria competenza che disciplinano le modalità di determinazione delle tariffe; ciascun EA interessato riporta nel CdS le modalità di aggiornamento delle tariffe previste.	4. Fermo restando l'adeguamento periodico, di norma annuale , al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali e in ogni caso riportato nel CdS), nonché l'allocazione in capo all'EA, ai sensi della Misura 13, del rischio finanziario associato al mancato o differente aggiornamento delle tariffe rispetto alle modalità e tempistiche previste nel CdS , gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL possono prevedere l'aggiornamento delle tariffe dei servizi anche con metodi aggiuntivi o diversi da quello di cui al punto 1, qualora la scelta adottata risulti maggiormente funzionale al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio, di cui alla Misura 16. I suddetti enti forniscono adeguata motivazione di tale scelta negli atti amministrativi di propria competenza che disciplinano le modalità di determinazione delle tariffe; ciascun EA interessato riporta nel CdS le modalità di aggiornamento delle tariffe previste.	Le modalità e tempistiche di aggiornamento tariffario sono una componente necessaria e rilevante da considerare nella predisposizione del PEF simulato e nel PEF di gara nonché ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS ai sensi della Misura 26. In questo senso l'adeguamento periodico – di norma annuale per le ragioni già esplicitate – al tasso di inflazione deve essere comunque garantito e espressamente disciplinato nel CdS in coerenza con quanto già previsto nella matrice dei rischi di cui alla Misura 13 definita dell'EA nell'ambito della documentazione che disciplina l'affidamento. Posto che l'EA e l'ente competente alla determinazione delle tariffe possono non coincidere il rischio finanziario associato al mancato o differente aggiornamento delle tariffe rispetto alle modalità e tempistiche previste nel CdS deve essere correttamente allocato in capo all'EA. Si ritiene che l'aggiornamento delle tariffe con metodi differenti dal price-cap non possa in ogni caso alterare le predette garanzie per l'IA e possa essere aggiuntivo e non solo alternativo all'applicazione del price-cap a fini incentivanti.
Misura 27, infine		5. L'EA riconosce all'IA una compensazione a copertura dei mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni tariffarie e/o titoli di gratuità non previsti in fase di redazione del PEF, calcolata su base annuale tenendo conto della differenza tra i ricavi derivanti dalle agevolazioni tariffarie e/o gratuità e quelli derivanti dalle corrispondenti tariffe	Si propone l'integrazione della Misura con un punto 5 aggiuntivo volto a specificare che eventuali nuove agevolazioni (sconti tariffari non previsti) ovvero iniziative di gratuità tariffaria di cui non si è tenuto conto nel PEF, formano oggetto di revisione dello stesso, al fine di prevedere una compensazione per obbligo tariffario aggiuntiva all'IA, strutturale nel tempo anche per i successivi periodi regolatori, calcolata su base annuale tenendo conto della differenza tra i ricavi derivanti dalle agevolazioni tariffarie e/o gratuità e quelli derivanti dalle

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		ordinarie.	corrispondenti tariffe ordinarie.

Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali

Con riferimento alla Misura 28, oggetto di limitate proposte di modifica rispetto alle quali l'Autorità non formula specifici quesiti, si esprime condivisione sul prospettato nuovo punto 5 circa la necessaria asseverazione, in caso di affidamento in house, delle revisioni e modifiche del CdS ex art. 17, comma 4, del D.Lgs. n. 201/2022. Si coglie l'occasione per suggerire all'Autorità di modificare il punto 1 della Misura come di seguito specificato.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 28, punto 1, epigrafe	1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, sulla base degli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, con riferimento almeno ai seguenti aspetti:	1. L'EA specifica nella documentazione che disciplina l'affidamento le condizioni di revisione contrattuale, da riportare nel CdS , sulla base degli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, con riferimento almeno ai seguenti aspetti:	Per finalità di tutela di adeguate condizioni di concorrenza nonché per la rilevanza ai fini della definizione del PEF, la scelta delle clausole di revisione del CdS deve essere definita dall'EA già nell'ambito della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, disciplina da riportare e, eventualmente dettagliare ulteriormente, nel CdS successivamente sottoscritto tra le parti.

Roma, lì 8 marzo 2024