

Roma, 8 marzo 2024

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OSSERVAZIONI ASSTRA ALLE MISURE DELLA DELIBERA N. 189/2023 DI REVISIONE DELLA DELIBERA N. 154/2019

Osservazioni generali

In via preliminare, la scrivente Associazione accoglie con favore l'intervento di revisione delle Misure regolatorie vigenti di cui all'Allegato "A" della Delibera ART n. 154/2019 - avviato con Delibera ART n. 90 del 18 maggio 2023 – finalizzato ad adeguarne il contenuto alle risultanze delle attività di monitoraggio svolte dagli Uffici dell'Autorità, nonché ai nuovi obblighi e adempimenti previsti dal Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Un apprezzamento va all'attenzione che l'Autorità ha riservato alla redazione del PEF e all'allocazione dei rischi connessi alla gestione del servizio oggetto di affidamento, pur con gli interventi di modifica di seguito proposti, che si auspica possano trovare accoglimento.

Le osservazioni proposte consentirebbero agli EA e alle IA di affrontare l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale con una maggiore consapevolezza dei rischi che possono verificarsi nel corso della gestione del servizio affidato.

In questi termini, assume fondamentale rilevanza il contenuto del Contratto di servizio (CdS) e del relativo Piano Economico-Finanziario (PEF).

Come sopra anticipato, gli interventi di modifica e di integrazione delle Misure regolatorie nascono, tra l'altro, dalla necessità di adeguamento e di coordinamento della regolazione vigente con le nuove disposizioni di cui al D.lgs. n. 201/2022, che introducono nuovi adempimenti applicabili anche ai servizi di trasporto pubblico di competenza degli enti locali.

Occorre, tuttavia, rilevare che il campo di applicazione del D.lgs. n. 201/2022 è rivolto esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico di competenza degli enti locali, restando quindi da questo esclusi i servizi di trasporto di competenza regionale – tra tutti, i servizi di trasporto ferroviario.

Ciò è esplicitamente rilevabile dalla lettura dell'articolo 4 del predetto decreto là dove specifica che le disposizioni si applicano a tutti i «*SIEG di livello locale*»,

per tali intendendosi quelli che «sono previsti per legge o che gli enti locali, nell'ambito delle proprie competenze, ritengono necessari (...»).

Peculiarità questa riconosciuta dalla medesima Autorità in occasione delle interlocuzioni condotte successivamente all'approvazione del D.lgs. n. 201/2022.

Tuttavia, le proposte di modifica di cui alla Delibera in consultazione non tengono conto di tale differenziazione, dettando una disciplina applicabile a tutti i servizi di trasporto pubblico, siano essi di competenza locale o regionale.

Pur comprendendo le ragioni di uniformità regolatoria addotte dall'Autorità, si ritiene che tale estensione rappresenti un aspetto particolarmente delicato, che induce la scrivente Associazione ad invitare l'Autorità a rivedere la posizione in ordine all'ambito di applicazione delle misure regolatorie introdotte in adeguamento al suddetto decreto, al fine di renderle coerenti con la chiara volontà del legislatore nazionale di tenere distinti i perimetri applicativi dei servizi di competenza locale e dei servizi di competenza regionale, con conseguente diversificazione, seppur parziale, delle relative regole applicabili.

Più dettagliatamente, si ritiene che quanto previsto dal D.lgs. n. 201/2022 per i servizi di competenza locale non debba essere esteso ai servizi di competenza regionale e ciò risulta particolarmente evidente, per esempio, in relazione agli Annessi nn. 2, 8 (a, b, c) e alle singole misure, come dettagliato nelle osservazioni appresso specificate.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Definizioni/lettera <i>e)</i> <i>Capitale investito netto</i> /Q1	e) Capitale investito netto (CIN): grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica il WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.	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 ai sensi della Misura 12 17, come definito in esito al provvedimento avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022.	<p>Si propone di mantenere la definizione contenuta nella delibera 154/2019 con l'introduzione, ai fini di una puntuale definizione del 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.</p> <p>Si segnala, inoltre, che in conformità con la normativa europea (cfr. allegato al regolamento europeo 1370/2007) sarebbe opportuno prevedere che la quantificazione del margine di utile ragionevole tenga conto, altresì, dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico, nella gestione del contratto di servizio, e concordato con l'Ente affidatario nell'alveo della matrice dei rischi di cui all'annesso 4 del presente atto di consultazione.</p> <p>Tale interpretazione viene rafforzata dalla recente comunicazione della commissione europea del regolamento europeo n. 1370/2007 (Comunicazione n. 222 del 26.06.2023), che 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.</p> <p>Difatti, la remunerazione per l'impresa affidataria potrebbe essere diversificata, ad esempio, in caso di contratti <i>net cost</i> e</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p><i>gross cost</i>, dove il rischio commerciale ricade in maniera differenziata sull'impresa affidataria.</p> <p>Con la suddetta comunicazione della commissione europea vengono, inoltre, proposte misurazioni contabili alternative 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>Con riferimento alla metodologia di calcolo del CIN, difatti, la stessa Autorità ha avviato una verifica di impatto della regolazione (Delibera n. 157/2022 e successivi atti dell'Autorità per avviare il procedimento di revisione della metodologia di calcolo – cfr. delibera n. 244/2022) che ha consentito di rilevare alcuni limiti della vigente regolazione in materia di determinazione dell'utile ragionevole, nonché di valutarne il grado di attualità ed efficacia rispetto al contesto di mercato, alla luce dell'applicazione di tale metodologia sui contratti di servizio vigenti.</p> <p>È stato, in particolare, riscontrato per alcuni contratti un capitale investito netto delle imprese pari o prossimo allo zero, anche in virtù dell'utilizzo di materiale rotabile/naviglio già ammortizzato, e/o totalmente o parzialmente finanziato dall'ente affidante.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>Si invita, quindi, 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.</p> <p>Si concorda, altresì, con l'assoluta necessità, anche attraverso la modifica della misura 17 del presente atto regolatorio, di avviare una revisione della metodologia al fine di garantire la remuneratività del servizio di trasporto, da un lato nei casi in cui il valore del capitale investito dalle imprese affidatarie per l'esecuzione del servizio risulti di modesta entità o pari a zero in presenza di ridotti valori delle immobilizzazioni relative al servizio soggetto ad OSP, e dall'altro in funzione dell'intensità del rischio assunto dagli operatori e formalizzato nella matrice dei rischi.</p> <p>A tal fine giova ricordare che la Commissione con Decisione 2012/21/UE aveva già previsto la possibilità di utilizzo di un indicatore di marginalità economico nel caso di specifiche circostanze che rendano inadeguato o inopportuno l'utilizzo del tasso di rendimento del capitale investito.</p> <p>Nello specifico, l'articolo 5, paragrafo 8, della decisione 2012/21/UE della Commissione, prevede che qualora, a causa di specifiche circostanze, non sia opportuno assumere a parametro il tasso di rendimento del capitale; gli Stati membri, per determinare l'ammontare del margine di utile ragionevole,</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>possono basarsi su indicatori del livello dell'utile diversi dal tasso di rendimento del capitale quale, tra gli altri, l'utile sulle vendite.</p> <p>Tale ultimo approccio si configura quale scelta alternativa per gli affidamenti in oggetto in cui la misura del capitale investito possa risultare, per le ragioni sopra esposte, inconsistente e quindi inadeguato a rappresentare la misura di un rischio o del diritto alla congrua remunerazione per l'operatore.</p>
<p>Definizioni/lettera <i>f)</i> <i>Condizioni minime di qualità (CMQ)/Q1</i></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, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. 201/2011). Nel settore dei</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 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	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.	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.	
Definizioni/lettera q) <i>Load factor/Q1</i>	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.	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	La definizione fornita richiede un chiarimento in merito alle modalità di calcolo, stante l'impossibilità per le IA di determinare puntualmente il numero di posti-Km offerti. Si ritiene utile che l'EA specifichi una modalità standard per quantificare il numero di posti in funzione delle diverse tipologie di mezzi. Infatti, i mezzi, pur a parità di lunghezza e di tipo di allestimento, hanno omologazioni per un numero di posti leggermente diversi in funzione del tipo di alimentazione e di caratteristiche

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>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>costruttive (es. è noto che i mezzi elettrici, per la presenza dei pacchi batteria, hanno spesso un minor numero di posti rispetto a quelli diesel; la sola variante di mezzi low entry in genere riduce il numero di posti totali per la presenza di maggiori dislivelli sul pianale interno; ecc...).</p> <p>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.</p> <p>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>
Definizioni/lettera <i>n</i>) Key Performance Indicator (KPI)/Q1	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	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	Si ritiene che la definizione dei KPI da parte dell'Autorità deva opportunamente considerare i costi standard e i connessi indicatori programmati e che sia utile specificarlo in sede di modifica della delibera n. 154/2019, tenuto conto che 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 programmati ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità devono essere utilizzati dagli enti che affidano i

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	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.	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 all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.	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.
<i>Definizioni/lettera Relazione Affidamento/Q1</i>	<i>bb) di</i> 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	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	Si accoglie con favore la predisposizione di Schemi tipo per la redazione della Relazione di Affidamento, in quanto utili ad agevolare l'attività dell'EA e ad uniformare il contenuto delle relazioni. Tuttavia, in continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e

"Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif."	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta		Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	
	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), in house (Annesso 8b) e agli affidamenti diretti di servizio ferroviario (Annesso 8c).		d'interesse di cui alla Misura 4, secondo gli schemi-tipo di cui all'Annesso 8, nei limiti ivi precisati , differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta, con riferimento agli affidamenti con gara (Annesso 8a), <i>in house</i> (Annesso 8b) e agli affidamenti diretti di servizio ferroviario (Annesso 8c).	regionale, si propone di specificare nei singoli schemi tipo gli elementi la cui descrizione è richiesta per i soli servizi di trasporto di competenza locale in attuazione del D.lgs. n. 201/2022, guidando, in tal modo, più correttamente gli EA nell'applicazione della normativa. Si rimanda, infine, agli esempi proposti nelle osservazioni relative all'Annesso 8 e ai singoli schemi tipo.
Definizioni/lettera ee) <i>Servizi di trasporto pubblico locale</i> /Q1	ee) <i>Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi "di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa"</i> (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus,		ee) <i>Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi "di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa"</i> (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), ivi inclusi i servizi di cui alla lettera ff), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità, per via terrestre – su strada (mediante	Ai fini di un migliore coordinamento con quanto specificato successivamente alla lettera ff), si ritiene opportuno precisare rispetto a tale definizione che i servizi TPL includano anche i servizi flessibili di cui alla lettera ff). Coerentemente con quanto affermato dalla Commissione europea, infatti, si ritiene che i servizi flessibili in questione con le caratteristiche indicate alla lettera ff) costituiscono ulteriore modalità per l'espletamento dei servizi TPL, caratterizzandosi quindi dall'esistenza di OSP, come tale da considerarsi integrati all'interno della rete. Ciò allo scopo di evitare ambiguità con i servizi aventi caratteristiche puramente commerciali, che esulano dal campo di applicazione della presente Delibera.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale. Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto 1, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TPL urbano/suburbano: servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate; Revisione della Misura 12 delibera 154/2019 Allegato A alla 	<p>autobus, filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale. Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto 1, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TPL urbano/suburbano: servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate; Revisione della Misura 12 delibera 154/2019 Allegato A alla 	

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>e densità di fermate; Revisione della Misura 12 delibera 154/2019 Allegato A alla delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • TPL extraurbano/regionale: servizi svolti nel territorio di più Comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti. 	<p>delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • TPL extraurbano/regionale: servizi svolti nel territorio di più Comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti. 	
<p>Definizioni/lettera ff) <i>Servizi di trasporto flessibili</i> /Q1</p>	<p>ff) <i>Servizi di trasporto flessibili</i>: 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</p>	<p>ff) <i>Servizi di trasporto flessibili</i>: tipicamente servizi di trasporto a chiamata, oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio di assolvimento di OSP, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con veicoli stradali modalità che</p>	<p>Coerentemente con quanto sopra affermato, si ritiene che la formulazione contenuta nella lettera ff) debba essere ricondotta a quella dei "servizi di trasporto pubblico su richiesta", di cui alla Comunicazione interpretativa della Commissione sul Regolamento n. 1370/2007, del resto, richiamata dalla stessa RI.</p> <p>In altri termini, si ritiene che debba essere esplicitato che i servizi di trasporto flessibile presi in considerazione, ai fini del documento posto in consultazione, siano necessariamente quelli che rientrano nel sistema di mobilità pubblica e</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	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.	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.	assoggettati a OSP, anche beneficiari di diritto di esclusiva e/o compensazione. Ciò allo scopo di evitare ambiguità con i servizi aventi caratteristiche puramente commerciali, che esulano dal campo di applicazione della presente Delibera. Infine, si ritiene 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.
Misura 1/Punto 4	4. Le Misure di cui al presente atto, ad eccezione della Misura 12 per la quale si rimanda a quanto previsto al punto 5, 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 <i>in</i>	4. Le Misure di cui al presente atto, ad eccezione della Misura 12 per la quale si rimanda a quanto previsto al punto 5, si applicano: a) alle procedure aperte, il cui bando di gara atto di avvio del procedimento ex art. 7 Reg. n. 1370/2007 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;	Nell'ottica di garantire la massima certezza applicativa delle misure e di non interrompere o rallentare le procedure in atto, si ritiene che le misure introdotte con il procedimento di revisione in esame debbano trovare applicazione alle procedure, siano esse di gara ovvero di affidamento diretto, avviate successivamente alla data di pubblicazione e, quindi, di entrata in vigore delle misure in questione. E ciò in ossequio ai principi generali valevoli per qualsiasi provvedimento normativo i cui effetti non possono avere efficacia retroattiva. Principi questi che devono valere anche per le misure regolatorie non potendosi ammettere, per evidenti ragioni di certezza, applicazioni differenti. In questa ottica, l'atto da cui far dipendere l'ambito di applicazione temporale delle Misure regolatorie revisionate

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p><i>house</i>: il cui-provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>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>b) alle procedure di affidamento diretto o <i>in house</i>: il cui provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento atto di avvio del procedimento ex art. 7 Reg. n. 1370/2007 è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio;</p> <p>c) ai CdS vigenti, in occasione della revisione del PEF al termine del periodo regolatorio, solo qualora nei medesimi CdS sia espressamente disciplinata la revisione del PEF e la suddivisione della vigenza contrattuale in periodi regolatori secondo quanto previsto dalla Misura 26 e, in ogni caso, in occasione di revisione contrattuale del CdS con contestuale revisione del</p>	<p>dovrebbe essere più opportunamente individuato nell'avviso di pre-informazione di cui all'art. 7 del Reg 1370/2007. Peraltro, tale collocazione temporale non impedirebbe in ogni caso agli EA di poter fare valutazioni differenti in relazione allo stato di avanzamento della procedura di affidamento se si considera quanto previsto dalla successiva Misura 1.5. Negli stessi termini e nella medesima ottica, si ritiene che le nuove misure regolatorie non possano trovare applicazione ai CdS vigenti, con conseguente richiesta di eliminazione della lettera c).</p> <p>Eventualmente, e in subordine, sarebbe comunque opportuno limitare l'ambito di applicazione temporale alle misure regolatorie ai CdS vigenti in occasione della revisione del PEF ed esclusivamente nei casi in cui detti contratti prevedano già espressamente la revisione del PEF e la suddivisione della vigenza contrattuale in periodi regolatori in conformità alla Misura 26, nonché in occasione della revisione dei CdS.</p> <p>Resta fermo, in ogni caso, che l'applicazione delle nuove misure regolatorie debba essere limitata alle sole misure compatibili con le revisioni come disciplinate dai CdS e debba essere oggetto di negoziazione/contrattazione tra l'EA e l'IA secondo le modalità di cui al punto 8 della medesima Misura.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>PEF. In ogni caso, trovano applicazione le sole misure regolatorie compatibili con le suddette revisioni, da concordarsi tra EA e IA secondo le modalità previste dal successivo punto 8.</p>	
Misura 1/Punto 5	<p>5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007,</p>	<p>5. In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 e le misure vigenti alla data di entrata in vigore della revisione del presente atto regolatorio, per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo</p>	<p>Sebbene la misura non sia oggetto di revisione, si ritiene necessario aggiornare, il riferimento anche alla revisione delle misure regolatorie di cui alla presente Delibera. In altri termini, la facoltà concessa all'EA verrebbe estesa anche con riguardo alle revisioni introdotte alla Delibera in esame. Inoltre, in continuità con l'osservazione di cui sopra e in caso di mancato accoglimento della proposta di espunzione, il richiamo alla lettera c) è ricondotto ai termini <i>ivi</i> specificati.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c).	7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c) nei limiti ivi specificati.	
Misura 1/Punto 8/Q2	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);	8. In caso di proroga di un CdS ai sensi dell'articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, qualora non sia già disciplinata nel CdS originario, l'EA e l'IA tiene possono tenere conto delle modifiche normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, adottando concordando le disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli concretamente applicabili per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento a:	Nell'ottica di garantire la massima certezza applicativa delle misure regolatorie e di non interrompere o rallentare le procedure in atto nel rispetto, altresì, di quanto concordato dalle parti contrattuali, si ritiene necessario modificare la misura in esame precisando che la stessa trovi applicazione solo per quelle ipotesi in cui la proroga ex art. 4.4 del Reg. 1370/2007 non sia già disciplinata nel CdS originario. Conseguentemente, si ritiene che debba essere lasciata ad entrambe le parti contrattuali la facoltà di verificare quali disposizioni costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento ai fini di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza e di pattuirne l'applicazione in relazione alla proroga, nel rispetto della normativa vigente e dei principi che governano le proroghe in generale.

"Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif."	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta		Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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);</p> <p>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.</p>		<p>a) l'allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4);</p> <p>b) la 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);</p> <p>c) 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</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		pubblicati, nel rispetto del vincolo di riservatezza delle informazioni commerciali e industriali sensibili , sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità.	
Misura 1/Punto 9	<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 oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento di OSP e come tali ricompresi nella</p>	Le modifiche proposte si pongono in continuità con le osservazioni rese in relazione alla lettera ee) e ff), alle quali si rimanda.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		definizione di servizi di trasporto pubblico locale, lettera ee), di cui alla presente Delibera.	
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 trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni	2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), secondo gli schemi-tipo di cui all'Annesso 8, nei limiti ivi indicati , che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità alle misure regolatorie delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni	In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di specificare nei singoli schemi tipo gli elementi la cui descrizione è richiesta in attuazione del D.lgs. n. 201/2022. In tal modo, l'attività di redazione della relazione da parte dell'EA, già agevolata dalla predisposizione di appositi Schemi tipo, risulterebbe guidata nell'applicazione della normativa in caso di affidamento di servizi di competenza locale. In secondo luogo, si suggerisce di mantenere l'opportuna specificazione del parametro della valutazione operata dall'Autorità, inserendo, in luogo di "della legittimità" - ora eliminato - "della conformità alle misure regolatorie" in coerenza con le competenze attribuite all'ART anche nell'ambito delle verifiche di cui all'art. 9, comma 3 della Legge n. 118/2022, come disciplinate dalla Delibera n. 243/2022 di adozione del relativo regolamento di attuazione. Infine, si ritiene necessario garantire e tutelare la riservatezza di eventuali informazioni commerciali e industriali sensibili in sede di pubblicazione delle osservazioni formulate dall'Autorità.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	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.	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.	
Annesso 2/Q3			Come precisato dall'Autorità, la revisione interviene sullo Annesso 2, integrando il contenuto minimo dei CdS per ferrovia e su strada, in adeguamento alle previsioni di cui all'art. 7, comma 2 e art. 24, comma 3 del D.lgs. n. 201/2022. In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di specificare nello schema di CdS gli elementi la cui descrizione è richiesta in attuazione del D.lgs. n. 201/2022, in

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>modo tale che l'EA sia guidato nell'applicazione della normativa per i CdS di trasporto pubblico di competenza locale.</p> <p>In aggiunta, si evidenzia la presenza di alcune informazioni richieste dal nuovo schema che, a nostro parere, esulano da ciò che dovrebbe essere disciplinato e, quindi, contenuto nel CdS, quale strumento di regolazione tra l'EA e l'IA, di cui pertanto si propone l'espunzione. Si propone, pertanto, l'espunzione dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Link al sito istituzionale dell'EA ove è pubblicata l'ultima versione della RdL (0-Premesse); - Regime giuridico di gestione (1-contenuti tecnico operativi - oggetto). Del resto si presume che tale elemento sia richiesto in aderenza al D.lgs. n. 201/2022); - la previsione nell'allegato di un programma di manutenzione programmata, da aggiornare annualmente e rendere pubblico sul sito web istituzionale dell'EA, con le principali caratteristiche di ogni mezzo nella disponibilità dell'IA (1-contenuti tecnico operativi – parco mezzi e manutenzioni). Difatti, questa previsione di dettaglio appare eccessivamente analitica (trattasi di elenchi di scadenze e check list di decine di righe di verifiche e prescrizioni per singola marca/modello di mezzo) e lesiva della riservatezza

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>dell'esperienza e degli adattamenti aziendali mano a mano che si conoscono tecnicamente meglio i mezzi e il loro comportamento nello specifico servizio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In relazione all'allegato contenente i beni strumentali allo svolgimento del servizio, aggiornato dall'EA all'avvio delle procedure per il futuro affidamento, la descrizione della metodologia utilizzata per il calcolo del valore di subentro in conformità della Delibera ART n. 154/2019 (1-contenuti tecnico operativi -obblighi del gestore alla scadenza del contratto). <p>Di seguito si riportano le proposte di modifica e semplificazione di alcuni elementi richiesti nell'Annesso 2.</p>
	<p><i>1 - contenuti tecnico operativi</i></p> <p><i>Modifiche temporanee al servizio o soppressioni</i></p> <p>Possibili cause di interruzione/modifica temporanea del servizio, disciplinandone ove possibile le modalità di gestione. Nel caso di modifiche</p>	<p><i>1 - contenuti tecnico operativi</i></p> <p><i>Modifiche temporanee al servizio o soppressioni</i></p> <p>Possibili cause di interruzione/modifica temporanea del servizio, disciplinandone ove possibile le modalità di gestione. Nel caso di modifiche temporanee (durata</p>	<p>Si ritiene opportuno adattare il contenuto alle caratteristiche del TPL su gomma, ove non è di fatto sempre possibile ipotizzare un servizio sostitutivo nel caso di soppressioni o emergenze.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>temporanee (durata massima da definire), definizione dell'informativa immediata ai referenti del contratto stesso e agli utenti.</p> <p>In caso di soppressioni o emergenze, previsione di un servizio sostitutivo o integrativo da effettuarsi entro un determinato periodo di tempo in conformità con quanto disciplinato alla conclusione del procedimento dell'Autorità avviato con delibera n. 22/2023.</p>	<p>massima da definire), definizione dell'informativa immediata ai referenti del contratto stesso e agli utenti.</p> <p>Là dove applicabile, in caso di soppressioni o emergenze, previsione di un servizio sostitutivo o integrativo da effettuarsi entro un determinato periodo di tempo in conformità con quanto disciplinato alla conclusione del procedimento dell'Autorità avviato con delibera n. 22/2023.</p>	
	<p><i>1 - contenuti tecnico operativi</i></p> <p><i>Rendicontazione dei servizi</i></p> <p>Disciplina del sistema di monitoraggio del servizio svolto, con definizione di modalità, responsabilità e</p>	<p><i>1 - contenuti tecnico operativi</i></p> <p><i>Rendicontazione dei servizi</i></p> <p>Disciplina del sistema di monitoraggio del servizio svolto, con definizione di modalità, responsabilità e</p>	<p>Poiché la rendicontazione dei servizi avviene nel corso di un processo di confronto e validazione da parte dell'EA, e talvolta con applicazione di clausole e previsioni contrattuali, si ritiene opportuno precisare che la diffusione dei dati del monitoraggio può avvenire solo a conclusione del processo contrattuale di monitoraggio.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>tempi di rilevazione, reportistica da produrre di natura economica, tecnico-gestionale, qualitativa, nei confronti dell'EA o di altri enti preposti al controllo e al monitoraggio delle prestazioni.</p> <p>Il CdS disciplina le modalità di accesso da parte dell'EA al sistema informatico per il monitoraggio automatico.</p> <p>La rendicontazione deve consentire all'EA di determinare, con cadenza almeno trimestrale, il consuntivo delle corse effettivamente svolte dall'IA (come da relativa dichiarazione), identificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la differenza rispetto alle corse programmate, al netto di eventuali corse aggiuntive (autorizzate) e sopprese; 	<p>tempi di rilevazione, reportistica da produrre di natura economica, tecnico-gestionale, qualitativa, nei confronti dell'EA o di altri enti preposti al controllo e al monitoraggio delle prestazioni.</p> <p>Il CdS disciplina le modalità di accesso da parte dell'EA al sistema informatico per il monitoraggio automatico.</p> <p>La rendicontazione deve consentire all'EA di determinare, con cadenza almeno trimestrale, il consuntivo delle corse effettivamente svolte dall'IA (come da relativa dichiarazione), identificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la differenza rispetto alle corse programmate, al netto di eventuali corse aggiuntive (autorizzate) e sopprese; 	

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<ul style="list-style-type: none"> - la differenza rispetto alle corse certificate dal sistema AVM (ove presente) - le prestazioni qualitative del servizio in termini almeno di regolarità e puntualità, sulla base di parametri di valutazione predefiniti dall'EA nel CdS (vd. anche sezione 3). <p>Il CdS deve specificare l'obbligo dell'IA di rendere disponibili i dati acquisiti e generati nella fornitura dei servizi di TPL agli utenti, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 50-quater del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82</p>	<ul style="list-style-type: none"> - la differenza rispetto alle corse certificate dal sistema AVM (ove presente) - le prestazioni qualitative del servizio in termini almeno di regolarità e puntualità, sulla base di parametri di valutazione predefiniti dall'EA nel CdS (vd. anche sezione 3). <p>Il CdS deve specificare l'obbligo dell'IA di rendere disponibili i dati acquisiti e generati nella fornitura dei servizi di TPL agli utenti, a conclusione del monitoraggio svolto con l'EA, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 50-quater del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.</p>	
Misura 2/Annesso 8/Q4			Gli schemi tipo predisposti dall'Autorità esplicitano e descrivono dettagliatamente i contenuti che compongono la RdA, alcuni dei quali già richiamati dalle precedenti misure, sebbene solo genericamente, e altri nuovi, che sembrerebbero introdotti in linea con le previsioni di cui al D.lgs. n. 201/2022.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di specificare le previsioni degli schemi tipo che sono espressione degli adempimenti previsti dal D.lgs. n. 201/2022, in modo tale che l'EA sia guidato nell'applicazione della normativa in fase di redazione della RdA per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico di competenza locale.</p> <p>In questa ottica, con le successive osservazioni ai singoli Annessi, si propongono, a titolo esemplificativo, alcune modifiche.</p>
Misura 2/Annesso 8a/Q4	<p>1.2. Contesto operativo di riferimento</p> <p>Descrizione dell'attuale assetto in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestore Uscente (di seguito: GU); • caratteristiche del vigente CdS: modalità di affidamento (gara/diretto/in house), data sottoscrizione e n. riferimento, durata, scadenza, eventuale 	<p>1.2. Contesto operativo di riferimento</p> <p>Descrizione dell'attuale assetto in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestore Uscente (di seguito: GU); • caratteristiche del vigente CdS: modalità di affidamento (gara/diretto/in house), data sottoscrizione e n. riferimento, durata, scadenza, eventuale regime 	<p>In continuità con le osservazioni generali e la necessità di rispettare la volontà del legislatore espressa con il D.lgs. n. 201/2022, si propone l'espunzione del punto sui risultati raggiunti dalle pregresse gestioni di cui al paragrafo 1.2.</p> <p>Tale modifica è, altresì, richiesta nel rispetto della finalità di non discriminazione e parità di trattamento tra i partecipanti alle procedure di gara, in quanto nello schema di RdA per gli affidamenti con gara di cui all'Annesso 8a non dovrebbero essere presenti, soprattutto nel caso di partecipazione del Gestore uscente, informazioni e dati commercialmente ed industrialmente sensibili relativamente alla precedente gestione che possono alterare il confronto competitivo.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>regime di proroga, volume di produzione originariamente previsto e attuale, modalità di servizio interessato (treno, autobus, filobus, tram, metro, altro), gestione dei ricavi (net cost/gross cost); 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 alle seguenti variabili: investimenti (in particolare, in materiale rotabile e altri asset funzionali all'effettuazione del servizio), volume di produzione, velocità commerciale, costi operativi e totali, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, coverage ratio e load factor (se</p>	<p>di proroga, volume di produzione originariamente previsto e attuale, modalità di servizio interessato (treno, autobus, filobus, tram, metro, altro), gestione dei ricavi (net cost/gross cost);</p> <p>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 alle seguenti variabili: investimenti (in particolare, in materiale rotabile e altri asset funzionali all'effettuazione del servizio), volume di produzione, velocità commerciale, costi operativi e totali, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, coverage ratio e load factor (se</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	coverage ratio e load factor (se disponibili, per diretrice/linea), età media del parco rotabile, indicatori di qualità erogata e percepita del servizio; tali dati non dovranno risentire degli effetti post-Covid, includendo ove ritenuto opportuno per un corretto dimensionamento anche informazioni relative a gestioni temporalmente precedenti (e.g. anno 2019).	disponibili, per diretrice/linea), età media del parco rotabile, indicatori di qualità erogata e percepita del servizio; tali dati non dovranno risentire degli effetti post-Covid, includendo ove ritenuto opportuno per un corretto dimensionamento anche informazioni relative a gestioni temporalmente precedenti (e.g. anno 2019).	
Misura 2/Annesso 8b/Q4	Premessa Il presente schema-tipo è definito in coerenza con le disposizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022 n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022), al fine di orientare l'azione degli Enti Affidanti (di seguito: EA) verso comportamenti	Premessa Il presente schema-tipo tiene conto delle è definito in coerenza con le disposizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022 n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022), al fine di orientare l'azione degli Enti Affidanti (di seguito: EA) verso	In linea con l'osservazione generale relativa all'Annesso 8, a cui si rimanda, si propone di limitare la motivazione qualificata per l'affidamento <i>in house</i> ai servizi di Trasporto pubblico di livello locale in conformità alla normativa vigente. Per l'affidamento <i>in house</i> dei servizi di trasporto di competenza regionale, si propone pertanto di inserire le motivazioni a sostegno dell'affidamento (lettera c) nel paragrafo relativo <i>Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i> .

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>uniformi e conformi alla normativa e alla regolazione vigente, nonché supportare i medesimi EA nella predisposizione della "qualificata motivazione", prevista nel caso di procedure di affidamento <i>in house</i> di servizi di TPL, di importo superiore alle soglie di rilevanza europea.</p> <p>1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara</p> <p><i>1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i></p> <p>Sintetica descrizione del quadro vigente, con specifico riferimento alla normativa regionale o altri atti degli Enti locali/territoriali competenti, afferenti a:</p> <p>a) assetto delle reti, e pianificazione</p>	<p>comportamenti uniformi e conformi alla normativa e alla regolazione vigente, nonché supportare i medesimi EA nella predisposizione della "qualificata motivazione", prevista nel caso di procedure di affidamento <i>in house</i> di servizi di trasporto pubblico di livello locale-TPL, di importo superiore alle soglie di rilevanza europea.</p> <p>1. Inquadramento dei servizi oggetto di gara</p> <p><i>1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i></p> <p>Sintetica descrizione del quadro vigente, con specifico riferimento alla normativa regionale o altri atti degli Enti locali/territoriali competenti, afferenti a:</p> <p>a) assetto delle reti, e pianificazione</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>programmazione dei servizi di trasporto pubblico;</p> <p>b) <i>governance</i> del settore in termini di definizione dei bacini di mobilità, ambiti del servizio pubblico e lotti di affidamento, enti responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi, enti responsabili dell'affidamento, controllo e gestione/stipula dei Contratti di Servizio (di seguito: CdS), con specifico riferimento alle partizioni territoriali: urbano/suburbano, extraurbano, regionale; (...)</p> <p><i>1.4. Motivazioni a sostegno dell'affidamento in house</i></p>	<p>programmazione dei servizi di trasporto pubblico;</p> <p>b) <i>governance</i> del settore in termini di definizione dei bacini di mobilità, ambiti del servizio pubblico e lotti di affidamento, enti responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi, enti responsabili dell'affidamento, controllo e gestione/stipula dei Contratti di Servizio (di seguito: CdS), con specifico riferimento alle partizioni territoriali: urbano/suburbano, extraurbano, regionale;</p> <p>c) presupposti, motivazioni e obiettivi della modalità di affidamento scelta</p> <p><i>1.4. Motivazioni a sostegno dell'affidamento in house per i</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>Confronto delle “pregresse gestioni” (supra) con i risultati attesi dal nuovo affidamento, sulla base degli indicatori applicabili identificati.</p> <p>Confronto dei benefici attesi dall'affidamento in house rispetto a forme alternative di ricorso al mercato (gare, PPP10), sulla base degli indicatori applicabili e con specifico riferimento ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualità del servizio oggetto di affidamento, inclusa la tutela dell'ambiente e l'accessibilità sociale e commerciale (vd. anche successivo § 6); • costi del servizio per gli utenti; • investimenti (vd. § 3); 	<p><i>servizi di Trasporto pubblico di livello locale</i></p> <p>Confronto delle “pregresse gestioni” (supra) con i risultati attesi dal nuovo affidamento, sulla base degli indicatori applicabili identificati.</p> <p>Confronto dei benefici attesi dall'affidamento in house rispetto a forme alternative di ricorso al mercato (gare, PPP10), sulla base degli indicatori applicabili e con specifico riferimento ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualità del servizio oggetto di affidamento, inclusa la tutela dell'ambiente e l'accessibilità sociale e commerciale (vd. anche successivo § 6); • costi del servizio per gli utenti; • investimenti (vd. § 3); 	

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<ul style="list-style-type: none"> • impatto sulla finanza pubblica, costi a carico dell'EA; • obiettivi di universalità e socialità. <p>Individuazione di eventuali altre ragioni per cui, sulla base di dati/informazioni oggettive, si è scelto di non ricorrere al mercato ai fini dell'efficiente gestione del servizio, quali ad esempio: comunicazioni con gli operatori di settore, bandi di gare andate deserte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • impatto sulla finanza pubblica, costi a carico dell'EA; • obiettivi di universalità e socialità. <p>Individuazione di eventuali altre ragioni per cui, sulla base di dati/informazioni oggettive, si è scelto di non ricorrere al mercato ai fini dell'efficiente gestione del servizio, quali ad esempio: comunicazioni con gli operatori di settore, bandi di gare andate deserte.</p>	
Misura 2/Annesso 8c/Q4	<p>1. Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento e fattori di contesto</p> <p><i>1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento</i> Con riferimento alla scelta della modalità di affidamento e al relativo quadro normativo e amministrativo</p>	<p>1. Inquadramento dei servizi oggetto di affidamento e fattori di contesto</p> <p>1.1. Contesto normativo e amministrativo di riferimento</p> <p>Con riferimento alla scelta della modalità di affidamento e al relativo quadro normativo e amministrativo</p>	In continuità con le osservazioni generali svolte, in relazione all'Annesso 8c inerente l'affidamento dei servizi ferroviari, si propone di eliminare le previsioni che sono espressione degli adempimenti richiesti dal D.lgs. n. 201/2022.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>di riferimento, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs.</p> <p>(...)</p> <p>Per gli elementi sopra elencati, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs.</p> <p><i>2.5. Monitoraggio degli investimenti</i></p> <p>Descrizione delle modalità di monitoraggio che saranno</p>	<p>di riferimento, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs.</p> <p>Per gli elementi sopra elencati, è possibile rimandare alla Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022, ove applicabile e ove già pubblicata sul portale telematico ANAC, ai sensi dell'art. 31, comma 2, del medesimo d.lgs</p> <p><i>2.5. Monitoraggio degli investimenti</i></p> <p><i>Descrizione delle modalità di monitoraggio che saranno adottate dall'EA sull'effettiva attuazione degli investimenti programmati,</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>adottate dall'EA sull'effettiva attuazione degli investimenti programmati, incluso il correlato sistema di penali, in caso di mancato rispetto dei tempi di attuazione predefiniti per responsabilità riconducibili all'IA.</p> <p>Descrizione degli obblighi di trasparenza in capo all'IA, al fine di rendere pubblico almeno annualmente, con atti e dati comprensibili, il livello di investimenti effettuato in relazione a quanto programmato, nonché di rendere disponibile ogni altra informazione di natura operativa e/o gestionale ritenuta utile dall'EA (vd. anche § 7).</p>	<p>incluso il correlato sistema di penali, in caso di mancato rispetto dei tempi di attuazione predefiniti per responsabilità riconducibili all'IA. Descrizione degli obblighi di trasparenza in capo all'IA, al fine di rendere pubblico almeno annualmente, con atti e dati comprensibili, il livello di investimenti effettuato in relazione a quanto programmato, nonché di rendere disponibile ogni altra informazione di natura operativa e/o gestionale ritenuta utile dall'EA (vd. anche § 7).</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2/Annesso 8a/8b/8c/Q4	n. passeggeri trasportati: al riguardo occorre illustrare le ipotesi di variazione in relazione all'analisi della domanda effettuate e le relative metodologie di stima/previsione adottate; dati e previsioni devono essere articolati almeno per tipologia di linea/direttrici di viaggio;	n. passeggeri trasportati: al riguardo occorre illustrare le ipotesi di variazione in relazione all'analisi della domanda effettuate e le relative metodologie di stima/previsione adottate; dati e previsioni devono essere articolati almeno per tipologia di linea/direttrici di viaggio;	Nel punto relativo alla descrizione degli schemi e dei criteri di redazione del Piano Economico-Finanziario, nelle ipotesi relative alle stime dei passeggeri trasportati, si ritiene che prevedere analisi sulla domanda futura per tipologia di linea/direttrice di viaggio potrebbe risultare, in un contesto programmatico e pianificatorio di servizi caratterizzato dal concetto dell'unitarietà di rete, non coerente con l'assetto complessivo che caratterizza la produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, che sono a tutti gli effetti servizi a rete.
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, fatto salvo quanto previsto dall'art. 31 del D.lgs. n. 201/2022, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento e il relative CdS stipulato con l'IA è pubblicato sono pubblicati, nel rispetto del vincolo di riservatezza delle informazioni commerciali e industriali sensibili, sul sito web	In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di coordinare la misura in esame con l'ambito di applicazione della normativa richiamata. Infine, si ritiene necessario garantire e tutelare la riservatezza di eventuali informazioni commerciali e industriali sensibili contenute 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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		istituzionale dell'EA e trasmesso trasmessi contestualmente all'Autorità.	
Misura 4/Punto 6	6. In caso di affidamento con gara, l'EA esperisce una consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a: [OMISSION] f) il PAD	6. In caso di affidamento con gara, l'EA esperisce una consultazione, da concludersi entro 60 giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, finalizzata almeno a: [OMISSION] f) schema di PAD	In relazione al PAD, si ritiene opportuno indicare che trattasi di schema tipo o bozza al fine di consentirne la definizione puntuale del documento in sede di gara, in quanto il PAD, dovrebbe essere un documento adattato e recepito dall'operatore in un momento successivo a quello preso in considerazione dalla misura in esame.
Misura 4/Punto 8	La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno: a) il GU e i potenziali operatori interessati, b) i viaggiatori e/o le loro associazioni, con specifico riferimento alla definizione delle	La consultazione dei soggetti portatori di interesse coinvolge almeno: a) il GU e i potenziali operatori interessati, b) i viaggiatori e/o le loro associazioni, con specifico riferimento alla definizione delle	La precisazione si rende opportuna al fine di consentire un chiaro quadro di riferimento tecnologico e in ogni caso minimizzare i costi di implementazione di piattaforme. Posto che non possa essere chiesto successivamente all'operatore del TPL di adattarsi o implementare standard diversi richiesti da soggetti interessati ai dati.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>condizioni di qualità del servizio e del PAD;</p> <p>c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe; gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva.</p>	<p>condizioni di qualità del servizio e del PAD;</p> <p>c) i fornitori di materiale rotabile e le altre imprese titolari di beni essenziali/indispensabili, anche aventi caratteristiche analoghe; gli operatori di mercato interessati all'accesso al dato, anche ai fini di implementazioni di piattaforme digitali di supporto alla mobilità collettiva, e della definizione di standard tecnici di riferimento.</p>	
Misura 4/Punto 13	<p>13. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione. Il PAD redatto dall'EA è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che</p>	<p>13. Nell'ambito della RdA, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione. Il PAD Lo schema tipo di PAD redatto dall'EA è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina</p>	<p>In continuità con la modifica proposta al punto 6 della medesima misura, poiché ci si trova in una fase antecedente a quella di definizione del PAD, si propone di indicare più opportunamente che trattasi di schema tipo o bozza del PAD.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS.	la procedura di affidamento, sia del relativo CdS.	
Misura 6/Q7			<p>Si condivide tale impostazione che consentirebbe 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'impresa affidataria per cofinanziare l'investimento. Si segnala, tuttavia, che tale eventualità non sembrerebbe risultare allineata con quanto oggi è consentito 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 <i>"[...] 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</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p><i>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".</i></p> <p>L'attuale disciplina definita dai decreti ministeriali sembrerebbe, pertanto, almeno con riferimento all'esistente, limitare la portata applicativa dell'eventuale nuova specifica regolatoria in questione.</p>
Misura 6/Q8			<p>Applicare lo stesso principio di cui al punto precedente all'eventuale intervento di miglioramento del bene strumentale parzialmente o integralmente finanziato potrebbe determinare un vincolo di destinazione che coincide con l'intera vita utile del bene, anche in caso di risorse in autofinanziamento da parte dell'impresa affidataria.</p> <p>Pertanto, si ritiene che tale regolazione se applicata anche agli interventi di miglioramento di un bene strumentale incida in modo eccessivamente limitante per l'operatore di trasporto, che non si vedrebbe riconosciuto lo svincolo del bene in presenza di un ulteriore finanziamento, anche di lieve entità.</p>
Misura 6/Q9			<p>Si ritiene che i ricavi derivanti dalla vendita dei beni finanziati, una volta decaduto il vincolo di destinazione, debbano essere gestiti in totale autonomia dagli operatori di trasporti, senza l'apposizione di alcuna allocazione vincolata.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			Difatti, se il principio di cui alla misura 6 punto 3 è quello di vincolare il bene nei primi anni di vita legandolo all'entità del finanziamento pubblico, una volta "esaurito il finanziamento pubblico", il bene e gli eventuali ricavi derivanti dalla vendita non devono essere gravati da alcun vincolo in quanto risorse proprie dell'azienda, generate attraverso l'attività di impresa.
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</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</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> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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>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>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 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</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	d) tutte le IA adottano gli schemi di Riconciliazione con il bilancio”.	<p>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 trarre gli schemi in forma aggregata.</p>	
Misura 12/Punto 9	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	<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</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.</p> <p>Inoltre, La predisposizione della contabilità regolatoria richiede tempi non comprimibili e, pertanto, una eventuale data diversa</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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 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</p>	<p>3, entro 60 90 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio o data diversa e successiva 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 aggregata, fatta salva la facoltà della IA titolare del CdS di compilare e trarre gli schemi in forma aggregata, il soggetto aggregante trasmette gli "Schemi</p>	<p>non può che risultare successiva all'approvazione del bilancio, ancorché comunicata dall'Autorità. L'integrazione proposta al secondo periodo è a fini di coordinamento con le modifiche proposte al punto 1 della Misura.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.	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.	
Misura 12, punto 11	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.	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 risultì già avviata una procedura di affidamento	Ad avviso della scrivente gli obblighi di contabilità regolatoria posti in capo alle imprese dovrebbero essere strettamente correlati e proporzionati alle finalità perseguitate, 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

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		ai sensi della Misura 1, punto 4, lettere a) e b).	<p>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 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. Pur condividendo l'impostazione per cui l'elenco del personale in servizio debba essere compilato dall'impresa affidataria una tantum, occorre, altresì, semplificare la richiesta dei dati che sono risultati di eccessivo dettaglio rispetto alle reali finalità delle attività di raccolta. Si ritiene inoltre, soprattutto con riferimento agli schemi di stato patrimoniale, che fornire un dettaglio per modalità di trasporto</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			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 puntuale 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.
Misura 13/Punto 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.	Ai fini della predisposizione del PEF simulato, nonché per le successive attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico finanziario del CdS 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 proposta risulta coerente con le osservazioni già formulate per la definizione del capitale investito netto per la domanda Q1.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 13/Punto 6	<p>Nell'ambito della RdA, l'EA descrive le modalità di identificazione, valutazione e allocazione dei rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento e le relative misure di mitigazione. La matrice dei rischi redatta dall'EA è trasmessa all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>	<p>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. La matrice dei rischi redatta dall'EA è trasmessa all'Autorità contestualmente alla RdA e costituisce parte integrante sia della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sia del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>	<p>Nell'esperienza attuale spesso le indicazioni sulle misure di mitigazione impostate dall'EA sono generaliste 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. Rischierebbero, pertanto, di costituire un mero esercizio unilaterale e autoreferenziale dell'EA.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 13/Annesso 4/Q10			<p>Non si condivide che le imprese affidatarie debbano essere gravate dell'intero rischio relativo ad eventi non prevedibili quali l'andamento della domanda di trasporto (ad esempio gli effetti del Covid-19 quale evento assolutamente non preventivabile, soprattutto negli effetti economici-finanziari prodotti) nonché le variazioni dei fattori per la produzione del servizio (ad esempio la fiammata inflattiva conseguente alle crisi geopolitiche che hanno comportato un incremento significativo dei prezzi dei carburanti e dell'energia elettrica). Tali eventi di portata significativa, che risultano esogeni alla gestione dell'impresa, sono difatti risultati gestibili, ai fini del mantenimento della sostenibilità economico finanziaria dei contratti di servizio, solo grazie all'intervento straordinario del Governo che con risorse <i>ad hoc</i> ha mitigato i rilevanti effetti negativi legati alla pandemia e agli eventi bellici.</p> <p>Parimenti, si ritiene eccessivamente vessatorio che gli effetti legati anche a modifiche normative e regolatorie non previste ricadano esclusivamente sull'impresa, tenuto conto che rappresentano tutti fattori non controllabili dalle imprese e che, peraltro, non sono presi in considerazione nell'attuale formula di calcolo del ragionevole margine di utile .Ad esempio, nuove normative comunitarie a carattere ambientale che comportano una variazione delle strategie per gli investimenti non possono</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>essere gestite nell'alveo dei rischi che ricadono solamente in capo all'impresa affidataria.</p> <p>Allo stesso modo, il rischio di modifiche tariffarie – aspetto gestito solo in minima parte dalle imprese in un settore fortemente regolato come il trasporto pubblico locale - non può essere considerato come rischio esclusivamente in capo all'impresa. Si pensa agli effetti che un mancato adeguamento tariffario può produrre sugli equilibri del contratto di servizio, ad esempio, in caso di riduzioni del livello dei prezzi per alcune tipologie di abbonamenti, o il caso limite della gratuità.</p> <p>Occorre, altresì, rilevare che ad oggi nel calcolo del WACC non si tiene conto delle assunzioni dei rischi che le imprese gestiscono nello specifico contratto di servizio, ma tale indicatore viene definito in maniera esogena dall'Art annualmente per tutto il settore; non risulta, pertanto, rimodulabile né in misura maggiore né minore rispetto a quanto definito dalla stessa Autorità con apposita delibera, in funzione delle caratteristiche dello specifico affidamento.</p> <p>Nel caso di affidamenti ferroviari la matrice dei rischi andrebbe correlata al PRO previsto ai sensi della delibera Art 120/2018.</p> <p>Nei rischi di competenza dell'ente affidante si ritiene ragionevole specificare che non si tratta solo del ritardato pagamento dei corrispettivi contrattualmente previsti da contratto di servizio, bensì di tutti i contributi trasferiti dall'ente</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			in conto esercizio, nonché dei contributi per gli investimenti, che l'impresa affidataria è tenuta ad anticipare in larga parte e che vede compensata 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 affidataria.
Misura 14/Punto 2	Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli	Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei	Si evidenzia che non risulta possibile prescindere da integrazioni relative alla definizione del costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 che tengano conto degli obiettivi propri del CdS oggetto di gara. Si segnala, altresì, la necessità di integrare la misura in questione tenuto conto che la contabilità regolatoria si basa sulla quadratura con il Bilancio di Esercizio e su certificazione contabile; pertanto, un periodo regolatorio non coincidente con l'annualità di esercizio (che statisticamente è molto frequente con periodicità 1/1-31/12) comporta problemi rilevanti di allineamento, atteso che non possono essere chieste chiusure di Bilancio e certificazioni diverse da quelle aziendali.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018</p>	<p>servizi e di promozione dell'efficienza del settore, nonché degli obiettivi del CdS oggetto di gara. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018</p> <p>Il PEF deve essere articolato rispetto ad una periodicità dal 1/1 al 31/12 di ogni anno per assicurare la confrontabilità con la contabilità regolatoria, prevedendo la gestione di semiperiodi corrispondenti a parti di anno.</p>	
Misura 15/Annesso 5 /Q11			Si invita, in linea generale, l'Autorità a rinviare alla conclusione del procedimento di revisione della metodologia di calcolo del CIN, avviato con delibera n. 244/2022, l'adozione di modifiche agli schemi di PEF nonché alle relative indicazioni metodologiche di redazione.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>Si segnalano, in ogni caso, da parte di codesta associazione i principali aspetti emersi dall'analisi dei prospetti di Pef. Nello schema 1 di conto economico regolatorio si chiede di 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 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. Si propone, altresì, che la voce incrementi di immobilizzazioni venga riclassificata 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). Inoltre, sia per quanto riguarda lo schema 1 voce 4.b "Ammortamenti immobilizzazioni materiali" sia lo 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" riteniamo opportuno specificare che, in</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>coerenza con i criteri utilizzati per la determinazione del costo standard di cui al decreto MIT n. 157 del 28 marzo 2018, il valore netto contabile andrebbe 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). Sarebbe, inoltre, auspicabile che, in occasione della approvazione annuale da parte dell'Autorità degli "indici di rivalutazione degli investimenti", venisse formalizzato anche 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.</p> <p>Nello schema 2 di stato patrimoniale regolatorio si ritiene corretto tenere in considerazione anche i crediti verso l'ente per pagamenti differiti, come già specificato nella domanda Q.10; si ribadisce la necessità di specificare per la necessaria chiarezza, che tale voce ricomprende 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. Si ritiene che tale voce debba ricomprendere anche i contributi in conto capitale, che hanno ripercussioni finanziarie di rilievo sulle imprese.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>Si ritiene corretta, inoltre, la nuova impostazione proposta dall'Autorità, e che specifica che nel calcolo del CIN non occorre nettizzare il totale dei debiti come previsto nella precedente versione della delibera, bensì solo i debiti commerciali, tenuto conto che si tratta di passività non onerose. Al fine di evitare incertezze applicative, riteniamo 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.</p> <p>Tale impostazione andrebbe, tuttavia, allineata con quanto previsto negli schemi di contabilità regolatoria, al fine di evitare incertezze applicative in sede di verifica del PEF a consuntivo con l'ente affidante.</p> <p>Si segnala 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",</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>schema che però non presenta più voci con numerazione 5 e 7. Occorre che 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". Si ritiene, altresì, corretto integrare lo schema 2 in questione con una sottovoce alla competente 2.b "Crediti", denominata 2.b.iii "altri crediti", al fine di tener conto anche dei crediti diversi da quelli commerciali e verso l'ente affidante per pagamenti differiti.</p>
Misura 15/Annesso 5 /Q11	<p>Schema 3 - Determinazione della compensazione</p> <p>Determinazione del periodo di riferimento per la</p>		<p>Si osserva che in caso di investimenti realizzati prima della fase di avvio del servizio (e attivi il primo giorno del Contratto di Servizio), il meccanismo di calcolo avendo a riferimento unicamente il Capitale Investito Netto al termine del periodo 1 comporta una indebita e ingiustificata riduzione del valore 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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	determinazione del Capitale Investito Netto		<p>remunerazione per l'operatore, in quanto si porta a riferimento un valore decurtato dell'importo degli ammortamenti del primo anno di Contratto di Servizio. Nella realtà l'operatore economico ha già dovuto effettuare gli investimenti e sostenerne il relativo onere finanziario, senza vederne riconosciuto alcuna remunerazione.</p> <p>Si pensi a software con ammortamento in 5 anni, che vedrebbero decurtato il valore dell'investimento del 20% al termine del primo anno (Capitale Investito al termine dell'anno 1); ma analogamente cespiti ammortizzati in 10 anni vedrebbero decurtato il loro valore del 10%.</p> <p>In caso di investimenti rilevanti questa riduzione del valore del Capitale Investito Netto è senza dubbio significativa, determina una condizione iniqua di mancata remunerazione dell'investimento ed avviene senza una ragione diversa da quella di un limite di metodologia individuata nello Schema in oggetto. Come avviene in altre realtà regolatorie, consentire di utilizzare un valore di Capitale Investito Netto al giorno 1 dell'avvio del Contratto di Servizio o di un valore medio tra quello del giorno 1 e dell'ultimo giorno del primo anno di Contratto di Servizio costituirebbe un elemento di mitigazione dell'assoluto mancato riconoscimento del valore del Capitale Investito Netto di reale riferimento per il reperimento dei fondi (propri o di debito).</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			Conseguentemente dovrebbe essere consentito un adattamento del prospetto di Determinazione del Capitale Investito Netto, con impiego di una colonna aggiuntiva per il valore al giorno 1 del primo anno di esercizio e/o l'impiego del valore medio annuo (che per il secondo anno del Contratto diventa una media fra quello di fine anno 1 e quello di fine anno 2), e adattate le formule di verifica della compensazione e delle condizioni di equilibrio. Per la necessaria chiarezza si specifica che tale osservazione non comporterebbe, altresì, alcun impatto sul prospetto 1 di conto economico regolatorio.
Misura 16/Punto 1	1. L'EA specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso del CdS. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:	1. L'EA specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso del CdS. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, tenuto conto degli impegni assunti dall'EA in termini di realizzazione dei fattori abilitanti di relativa	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 tariffare, 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

"Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif."	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta		Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			responsabilità , con riguardo almeno alle seguenti tipologie:
Misura 20/Punto 1/Lettera a)/Q13	<p>1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia, ed efficienza, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, sostenibilità sociale, innovazione tecnologica e integrazione multimodale individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;</p>	<p>1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia, ed efficienza, nonché, a titolo esemplificativo, di tutela dell'ambiente, efficienza energetica, sostenibilità sociale, innovazione tecnologica e integrazione multimodale individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;</p>	Si ritiene che la valutazione circa l'individuazione dei criteri di aggiudicazione dell'offerta debba essere rimessa all'EA in base all'oggetto e al contesto in cui si inserisce la gara, fermo restando il <i>favor</i> per l'introduzione di obiettivi ulteriori a quello dell'efficacia e dell'efficienza, come la tutela dell'ambiente, l'innovazione tecnologica e l'integrazione multimodale, ecc..

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 24/Punto 5	<p>5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto:</p> <p>a) l'art. 93, comma 5, del d.lgs. 36/2023 e l'art. 6, comma 7, del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022) in materia di cause di incompatibilità e inconferibilità della nomina di un componente della commissione;</p> <p>b) l'art. 16 del d.lgs. 36/2023 in materia di conflitti d'interesse; nonché nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 4, come disciplinato nel CdS.</p>	<p>5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dai seguenti articoli là dove applicabili:</p> <p>a) l'art. 93, comma 5, del d.lgs. 36/2023 e l'art. 6, comma 7, del d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito: d.lgs. 201/2022) in materia di cause di incompatibilità e inconferibilità della nomina di un componente della commissione;</p> <p>b) l'art. 16 del d.lgs. 36/2023 in materia di conflitti d'interesse; nonché nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 4, come disciplinato nel CdS.</p>	<p>In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di coordinare la misura in esame con l'ambito di applicazione della normativa richiamata.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura25/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 nel CdS 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 ritiene 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. Invero, la predisposizione del sistema di monitoraggio implica specifiche soluzioni di tipo organizzativo e relativi costi che devono essere tenuti in considerazione al momento di formulazione dell'offerta in sede di gara dal partecipante, e dal gestore incaricato in caso di affidamento diretto o <i>in house</i> .
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	2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni. In coerenza con quanto stabilito nella documentazione che	In continuità con la modifica sopra proposta, il CdS dovrebbe regolare, in coerenza con quanto stabilito nella documentazione che disciplina la procedura di gara, gli obblighi dell'EA e dell'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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>(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;</p> <p>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);</p> <p>c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di Customer Satisfaction),</p>	<p>disciplina la procedura di affidamento, il CdS disciplina i rispettivi obblighi tra EA e IA con riferimento a:</p> <p>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;</p> <p>b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza dell'EA, anche ai sensi dell'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007);</p> <p>c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	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.	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 3/ Lettera a)/Q15	3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di: a) monitorare il servizio in modo puntuale, a livello per quanto possibile di singola linea/direttrice, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati, il <i>load factor</i> e il <i>coverage ratio</i> ;	3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di: a) monitorare il servizio in modo puntuale, a livello per quanto possibile e/o attuabile di singola linea/direttrice, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati, il <i>load factor</i> e il <i>coverage ratio</i> ;	Si ritiene necessario che il monitoraggio sia reso conforme alla disponibilità della tecnologia in possesso dell'IA o in ogni caso agli elementi effettivamente acquisibili. Ad esempio è evidente che il dato dei passeggeri trasportati non consente di individuare analiticamente % di abbonati, di utenti con corsa singola, ecc... per cui i dati sui ricavi per linea, nel caso, sono evidentemente ricostruzioni unicamente parametriche (tra linee scolastiche, urbane periferiche, urbane centrali con o meno presenza di flussi turistici i dati reali possono essere molto diversi).
Misura 25/punto 5	5. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima	4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA che, fatta salva la riservatezza dei dati	Si ritiene che, nell'adempimento delle misure finalizzate alla trasparenza e alla pubblicità degli atti, l'EA debba sempre garantire la riservatezza di eventuali informazioni e dati aventi

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>commerciali e industriali sensibili, garantisce la massima trasparenza nella gestione contrattuale, pubblicandoli sul proprio sito web istituzionale, con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 effettuati e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento. 	<p>carattere sensibile sotto il profilo commerciale e industriale in essi presenti.</p>

"Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif."	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta		Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 25/Punto 7/Q15	<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16.</p>		<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale, nel rispetto del vincolo di riservatezza delle informazioni commerciali e industriali sensibili, la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS inerenti i servizi di trasporto pubblico di competenza locale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16.</p> <p>In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di coordinare la misura in esame con l'ambito di applicazione della normativa richiamata.</p> <p>Si precisa, inoltre, che la pubblicità e trasparenza degli atti deve avvenire pur sempre nel rispetto della normativa sulla privacy e sulla tutela del segreto commerciale/industriale, a garanzia di riservatezza di eventuali informazioni e dati aventi carattere sensibile.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 26/Q16 e Q17	<p>4. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovraccompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato. 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</p>	<p>4. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovraccompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 132, 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</p>	<p>La discrezionalità lasciata all'EA di decidere se riconoscere all'IA una premialità incentivante in ipotesi di accertata sovraccompensazione inficia significativamente la spinta ad una gestione sempre più efficiente da parte dell'IA. Si suggerisce di eliminare detta discrezionalità inserendo l'obbligatorietà di meccanismi premianti da riconoscere all'IA in caso di sovraccompensazione.</p> <p>La premialità deve essere espressa in maniera congrua per tener conto dei rischi assunti dall'IA. A tal fine sembrerebbe più consono non prevedere valori assoluti predefiniti ma formulazioni in grado di contemplare le differenze istanze dell'EA e dell'IA.</p> <p>La determinazione dei meccanismi premiali non può prescindere dalla durata residua del CdS.</p> <p>Al fine di innescare meccanismi virtuosi di efficientamento dei servizi di trasporto pubblico locale si ritiene opportuno che l'EA possa riconoscere all'IA l'intero importo delle somme 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 climateranti.</p> <p>Si ritiene necessario, altresì, specificare che le valutazioni a consuntivo debbano essere effettuate, in termini complessivi, al termine del periodo regolatorio e non per ciascuna annualità, al</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente</p>	<p>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 congruo intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi, in relazione agli anni residui di durata del PEF. 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>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si</p>	<p>fine di assicurare maggiore solidità e certezza delle risorse almeno per un orizzonte temporale di 3/5 anni. Appare, inoltre, opportuno chiarire che la revisione del corrispettivo contrattuale determinato per il periodo regolatorio debba avvenire solo in casi di scostamenti significativi con effetti rilevanti per le successive annualità e specificare, nel punto 5 relativo ai casi di sottocompensazione, che la possibilità di estensione della durata del contratto è comunque prevista nei casi ammessi dalla normativa vigente (es. proroghe di urgenza ai sensi del regolamento europeo 1370/2007).</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>punto 2, si riscontri una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il 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>riscontri una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il 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, salvo i casi previsti dalla normativa vigente.</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 27/Punto 2	<p>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: a) gli obiettivi di efficienza-qualità previsti dal sistema di monitoraggio del servizio, di cui alla Misura 16; b) le condizioni minime di qualità stabilite per i servizi ferroviari ai sensi della delibera ART n. 16/2018. Qualora l'EA</p>	<p>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: a) gli obiettivi di efficienza-qualità previsti dal sistema di monitoraggio del servizio, di cui alla Misura 16; b) le condizioni minime di qualità stabilite per i servizi ferroviari ai sensi della delibera ART n. 16/2018.</p>	<p>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.).</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.	Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.	
Misura 27/Q18	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	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	Non si riscontrano particolari criticità in merito alla nuova misura proposta, che consente all'ente affidante di applicare meccanismi diversi dal price cap qualora risultino maggiormente funzionali al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio, di cui alla Misura 16, e se adeguatamente motivati. Riteniamo, altresì, importante specificare che 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.

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Si ritiene, inoltre assolutamente necessario evidenziare che eventuali nuove agevolazioni (sconti tariffari non previsti) ovverosia 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'impresa affidataria, strutturale nel tempo anche per i successivi periodi regolatori, calcolata su base annuale tenendo conto della differenza tra i ricavi derivanti dalle</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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		della differenza tra i ricavi derivanti dalle agevolazioni tariffarie e/o gratuità e quelli derivanti dalle corrispondenti tariffe ordinarie.	agevolazioni tariffarie e/o gratuità e quelli derivanti dalle corrispondenti tariffe ordinarie.
Misura 28/Punto 5	5.In caso di affidamento <i>in house</i> , le revisioni e le modifiche del CdS devono essere asseverate secondo le modalità di cui all'art. 17, comma 4, del d.lgs. 201/2022	5. In ossequio all'art. 27, comma 4, D.lgs. n. 201/2022, là dove applicabile , in caso di affidamento <i>in house</i> , le revisioni e le modifiche del CdS devono essere asseverate secondo le modalità di cui all'art. 17, comma 4, del d.lgs. 201/2022.	In continuità con le osservazioni generali svolte e, quindi, nel rispetto della volontà del legislatore di distinguere l'ambito di applicazione tra i servizi di competenza locale e regionale, si propone di coordinare la misura in esame con l'ambito di applicazione della normativa richiamata.
Annesso 7 – Indicatori KPI	<ol style="list-style-type: none"> costo operativo/posti-km (totali) e pax-km/posti-km e consumo energetico/posti-km Scostamento da orario: tempo di ritardo/tempo di percorrenza Sicurezza: n. segnalazioni/n. corse effettive 		<ol style="list-style-type: none"> Occorre che venga codificato da parte dell'EA un parametro di posti standard per tipologia di mezzo. A parità di lunghezza, l'allestimento, la tipologia di trazione e altri fattori legati alla costruzione del mezzo incidono infatti sul numero di posti per mezzo. Inoltre, nella gestione del parco mezzi, l'ottimizzazione e la flessibilità operativa di impiego dei mezzi sulle linee rendono impossibile rendicontare analiticamente i posti per singola linea/rete. A titolo esemplificativo si pensi all'effetto del rinnovo del parco

"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 e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>4. Accessibilità mezzi: n. corse (PMR) /n. corse effettive</p> <p>5. Accessibilità infrastrutture: n. fermate (PMR) / n. fermate totali</p>		<p>mezzi che incide sul dato (i.e. i mezzi elettrici hanno meno posti, a parità di condizioni, dei diesel)</p> <p>2. Occorre che l'EA specifichi se trattasi di un valore medio o puntuale e chiarire una metodologia di calcolo standard univoca e gestibile come dati e rilevazioni.</p> <p>3. Occorre che l'EA specifichi le fonti da utilizzare ai fini del calcolo del KPI n. segnalazioni/n. corse effettive (ex. segnalazioni tramite reclami; denunce; segnalazioni dell'autista, etc.).</p> <p>4. L'elaborazione dell'indicatore risulta eccessivamente onerosa. Più logico considerare parco mezzi con dotazioni PMR/n. mezzi totali.</p> <p>5. L'elaborazione dell'indicatore risulta eccessivamente onerosa e va chiarito il campo di applicazione. Non è di fatto applicabile alle fermate del TPL su gomma (dove i sistemi di accesso sono sui mezzi).</p>