

## **Delibera n. 189/2023**

**REVISIONE DELLA DELIBERA N. 154/2019 IN ADEGUAMENTO ALLE  
DISPOSIZIONI DEL DECRETO LEGISLATIVO 23 DICEMBRE 2022, N. 201,  
AVVIATA CON DELIBERA ART N. 90/2023 DEL 18 MAGGIO 2023**

## **OSSERVAZIONI E PROPOSTE**



Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p><b>Misura 13 (Annesso 4)</b></p> <p><b>Q10. Si richiedo no osservazioni sul modello di matrice dei rischi, di cui all'Annesso 4</b></p>			<p>In riferimento al nuovo Annesso 4, si ritiene che le “Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio”, in quanto cause esogene al servizio, di natura totalmente sopravvenuta, non debbano essere incluse tra i rischi operativi in capo all'IA, tenuto conto che qualora il rischio non governabile dall'impresa venisse imputato ad essa, ciò avrebbe un effetto non sostenibile sui contratti in corso.</p> <p>Pertanto, pur condividendo l'approccio rappresentato da codesta Autorità all'interno della RI, in cui si specifica che deve essere individuata una determinata soglia <i>“come coerente con le condizioni normali di attività (data la tipologia del servizio e le condizioni del mercato) e con l'utile ragionevole garantito, che stabilisce il limite oltre il quale la perdita assume proporzioni che, oltre a determinare l'erosione dell'utile ragionevole, mettono a rischio le condizioni di sopravvivenza dell'impresa stessa, necessitando pertanto l'adozione di misure di mitigazione.”</i> Si propone che il</p>



			suddetto evento sia mantenuto tra i rischi in capo all'EA come previsto nella Matrice dei rischi di cui alla Delibera n. 154/2019 attualmente in vigore, in ragione della funzione di organo deputato alla gestione e alla programmazione delle risorse in ambito TPL.
<p><b>Misura 14</b></p> <p><b>Q11. Si richiedo osservazioni sugli schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche per la redazione, di cui all'Annesso 5.</b></p>	<p><b>Misura 14 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara</b></p> <p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione</p>	<p><b>Misura 14 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara</b></p> <p>2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018. <b>Inoltre, limitatamente al trasporto</b></p>	<p>La proposta di modifica è finalizzata ad esplicitare nelle misure regolatorie di prossima emanazione la necessità, soprattutto per il settore automobilistico, di prevedere che i PEF simulati redatti dagli EA e inoltrati all'Autorità, congiuntamente alla RdA possano prendere a riferimento le previsioni riportate dagli ultimi studi di settore (es. indagini ISFORT, Audimob). Tale revisione assolve dunque all'obiettivo di garantire una corretta stima del corrispettivo a base d'asta minimizzando il rischio di sotto-compensazione.</p>



	<p>dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.</p> <p>3. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF simulato.</p>	<p>automobilistico il PEF simulato dovrà tenere conto degli ultimi studi di settore eventualmente disponibili.</p> <p>3. Il PEF simulato è trasmesso all'Autorità contestualmente alla RdA. L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF simulato.</p>	
<p><b>Misura 17</b></p>	<p><b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b></p>	<p><b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b></p>	<p>In merito alla Misura 17, seppur non posta in consultazione, si ritiene opportuno, a parere della scrivente, segnalare a codesta Autorità la necessità di un coordinamento tra i procedimenti di revisione dell'attuale quadro regolatorio posto in consultazione con la Delibera n. 189/2023, nonché con la Delibera n. 244/2022. Con quest'ultima Delibera si è avviato, stante le informazioni disponibili, un procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Si precisa che con Delibera n. 111/2023 la conclusione del procedimento</p>



			<p>innanzi citato è prevista per il 28 marzo 2024. Pertanto, si auspica un coordinamento dei suddetti procedimenti amministrativi che impattano sul quadro regolatorio oggetto di consultazione ed i rispettivi annessi.</p> <p>Inoltre, si condivide l'impostazione di Codesta Autorità di revisionare la misura in oggetto tenendo conto, nella definizione delle modalità di calcolo dell'utile ragionevole, della possibilità che il capitale investito netto risulti di ridotta entità o pari a zero.</p>
<p><b>Misura 25.3 lett. a</b></p>	<p><b>Misura 25 - Monitoraggio e rendicontazione del servizio</b> [omissis]</p> <p>3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di:</p> <p>a) monitorare il servizio in modo puntuale, a livello per quanto possibile di singola linea/direttrice, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati, il load factor e la coverage ratio;</p>	<p><b>Misura 25 - Monitoraggio e rendicontazione del servizio</b> [omissis]</p> <p>3. L'EA disciplina i contenuti di cui al punto 2 anche al fine di:</p> <p>a) monitorare il servizio in modo puntuale <b>laddove nella disponibilità dell'IA</b>, a livello per quanto possibile di singola linea/direttrice, con riferimento in particolare ai passeggeri trasportati, il load factor e la coverage ratio;</p>	<p>Si ritiene opportuno proporre l'integrazione in quanto la trasmissione all'EA del dato puntuale per ogni singola tratta può risultare di difficile applicazione poiché legata allo sviluppo di sistemi tecnologici di bordo e correlate implementazioni delle sale operative (FSE ha già sollevato nella consultazione avviata con la Delibera ART 149 relativa alle CMQ sul trasporto automobilistico come l'implementazione di tali sistemi tecnologici comportino per gli operatori del trasporto ingenti costi operativi).</p>
<p><b>Misura 26.5</b></p> <p><b>Q16. Si richiedo no</b></p>	<p><b>Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario</b> [omissis]</p> <p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al</p>	<p><b>Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario</b> [omissis]</p> <p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al</p>	<p>Si ritiene, a parere della scrivente, che prevedere l'esclusione di una possibilità di proroga contrattuale in caso di sottocompensazione possa risultare impropriamente penalizzante per l'IA.</p>



<p><b>osservazioni sul meccanismo di recupero o integrazione delle sovra o sottocompensazioni, di cui ai punti 4 e 5</b></p> <p><b>Q17. Si richiedo osservazioni e proposte sul meccanismo incentivante previsto (punto 4) e sulla relativa modalità di determinazione da parte dell'EA, anche con riferimento a</b></p>	<p>precedente 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>precedente 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, <del>escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</del></p>	<p>Stante l'attuale scenario regolatorio nonché il nuovo annesso 4 della Matrice dei Rischi, in cui è prevista una completa traslazione dei rischi in capo all'IA, è fortemente probabile il rischio di sottocompensazione dovuta a fattori esogeni non prevedibili e mitigabili dall'IA. Pertanto, l'inefficienza potrebbe essere causata e determinata non tanto da elementi qualitativi legati allo svolgimento del servizio, ma da eventi sopravvenuti e non imputabili all'operatore del trasporto.</p> <p>Per arginare detto fenomeno, si propone di prevedere, in primo luogo, l'inserimento di meccanismi specifici nel CDS che consentano all'Ente Affidante, organo deputato alla verifica dello svolgimento del servizio e dell'equilibrio contrattuale, la possibilità, nel caso in cui l'IA risulti sottocompensata per due esercizi consecutivi, di procedere, di concerto con l'EA, alla rimodulazione del PEF.</p> <p>Per quanto attiene alla proroga del CDS, essa costituisce uno strumento di supporto all'EA in determinate circostanze, nonché l'esito di un eventuale intervento normativo (a titolo esemplificativo articolo 24, comma 5 bis, del decreto-legge n. 4 del 27 gennaio 2022). Si ritiene pertanto utile mantenere detta possibilità, considerato che si tratta di uno strumento nella discrezionalità</p>
--	--	---	---



<b>soluzioni già adottate nell'ambito di CdS vigenti.</b>			dell'EA e/o del legislatore. A valle di queste considerazioni, si chiede a codesta Autorità di eliminare dalla presente misura l'esclusione della proroga contrattuale in caso di verifica di sottocompensazione.
---	--	--	---