

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

Roma, 8 marzo 2024

Oggetto: Consultazione sul documento di “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”

Spettabile Autorità,

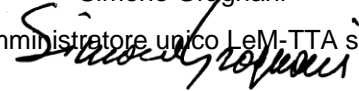
Il presente documento include le osservazioni e le proposte di LEM TTA S.r.l., società di consulenza dedicata all'innovazione per la mobilità e la logistica, in merito alla consultazione in oggetto, indetta da codesta Autorità con Delibera n. 189/2023, nel formato indicato nell'Allegato B della medesima.

Vi ringraziamo per l'opportunità offertaci e, con l'occasione, porgiamo cordiali saluti.

LeM TTA S.r.l.

Simone Gragnani

Amministratore unico LeM-TTA s.r.l.



INDICE

1	DEFINIZIONI.....	1
2	MISURA 1.....	2
3	TITOLO I, CAPO I.....	4
4	TITOLO II.....	7
5	TITOLO III.....	9
6	ALTRE OSSERVAZIONI.....	10

1 DEFINIZIONI

Osservazione n.	1
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Definizioni, lettera h), Q1
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	h) <i>Coverage ratio</i> : rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5);
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	h) <i>Coverage ratio</i> : rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5), calcolato secondo le indicazioni metodologiche di cui agli Annessi 3-7
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Si ritiene utile che l’Autorità definisca negli Annessi 3-7 una metodologia di calcolo univoca del <i>coverage ratio</i> secondo la definizione fornita dal d.lgs. 422/1997, affinché tale indicatore possa essere utilmente integrato nella contabilità regolatoria di cui alle Misure 11-12, nonché - dal punto di vista dell’EA - nell’ambito della predisposizione della documentazione relativa agli affidamenti (ivi inclusa la RdA e i relativi KPI).</p> <p>In particolare, appare opportuno chiarire l’esclusione degli ammortamenti dai costi operativi (il tema rileva anche con riferimento all’eventuale valorizzazione delle locazioni e dei leasing secondo il principio contabile IFRS16), e definire univocamente gli aggregati “ricavi da traffico” e “costi di infrastruttura”.</p> <p>È nota, infatti, l’inclusione da parte di alcuni enti/aziende dei costi relativi alle rimesse ed altri impianti nei costi d’infrastruttura. Tale inclusione, oltre ad apparire incongrua rispetto al dettato del D.lgs. 422/97, che chiaramente si riferisce ai costi delle infrastrutture ferroviarie e similari, determina l’impossibilità di confrontare i dati di tale indicatore in modo omogeneo.</p>

Osservazione n.	2
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Definizioni, lettera ee), Q1
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<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, filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Invariato, salvo quanto indicato nell’Osservazione n. 4
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>La definizione ricomprende i servizi di TPL svolti con qualunque modalità di trasporto, in coerenza con quanto previsto dall’art. 1, comma 2 del d.lgs. 422/1997; tuttavia, si osserva che la Delibera in oggetto ricomprende nel suo campo di applicazione i servizi svolti solo con alcune modalità (strada e ferrovia), pur consentendo agli EA di estenderlo anche ai servizi su via navigabile interna e su “altre infrastrutture” (es. funicolari).</p> <p>La conseguenza è sottrarre dall’oggetto della Delibera, rischiando di creare un vuoto regolamentare, i servizi di TPL svolti con altre modalità di trasporto (es. funivie, sistemi ettometrici). Si propone pertanto di mantenere la definizione, purché nell’ambito di una valutazione circa l’opportunità di estendere il campo di applicazione della Delibera, come proposto nella successiva Osservazione n. 4 relativa alla Misura 1.9.</p>

2 MISURA 1

Osservazione n.	3
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 1.5, Q2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	In caso di procedure di affidamento in avanzata fase di definizione, al fine di evitare aggravii amministrativi, l'EA può continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, sia già stato pubblicato l'avviso di pre-informazione di cui all'articolo 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c)
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	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. 154/2019, nella versione precedente alle modifiche introdotte a seguito del procedimento avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023, per i contratti di cui alle lettere a) e b) del punto 4, per i quali, alla data del [data di entrata in vigore delle revisioni di cui alla Delibera in consultazione], sia stata già pubblicata la Relazione di Affidamento di cui alla Misura 2.2 , dandone adeguata motivazione nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento e comunque fatto salvo l'adeguamento di cui al punto 4, lettera c).
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Alla luce del tempo trascorso dall'entrata in vigore della Delibera n. 154/2019, si ritiene che la deroga concessa agli EA, relativa alla possibilità di continuare ad applicare la precedente Delibera 49/2015, non sia più attuale. Al contrario, si ritiene opportuno sottolineare che, a valle della generale sospensione delle procedure di affidamento legata all'evento pandemico, diversi Enti affidanti hanno avviato le attività propedeutiche alla pubblicazione dei bandi per i servizi di TPL di competenza, sulla base del quadro regolatorio ad oggi vigente.</p> <p>In taluni casi, tali attività hanno già condotto alla predisposizione, pubblicazione e trasmissione a codesta Autorità, della Relazione di affidamento ex Misura 2 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, a valle della organizzazione delle procedure di consultazione ex Misura 4 della medesima delibera.</p> <p>In ragione delle innovazioni all'Allegato A alla Delibera 154/2019 apportate a seguito della Delibera in consultazione, applicare il nuovo Atto di regolazione a procedure giunte a tale stadio di avanzamento implicherebbe il pressoché certo slittamento delle relative tempistiche.</p> <p>Si ritiene pertanto utile consentire agli EA di continuare ad applicare le Misure di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 154/2019 al netto delle suddette innovazioni, fermo restando il necessario rispetto del quadro normativo vigente, <i>in primis</i> del d.lgs. 201/2022 e del nuovo Codice dei Contratti pubblici (d.lgs. 36/2023).</p>

Osservazione n.	4
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 1.9, Q2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	L’EA può estendere l’applicazione delle Misure di cui al presente atto anche: 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....
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	L’EA può estendere l’applicazione delle Misure di cui al presente atto anche: a) ai servizi di TPL svolti con qualsiasi altra modalità di trasporto , in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa....
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Il Regolamento (CE) 1370/2007 regola l’affidamento dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e consente agli Stati membri di estenderne l’applicazione anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali (Art. 1, Par. 2).</p> <p>La recente Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 19 ottobre 2023 – causa C186-22 ha sostanzialmente escluso la diretta applicabilità del suddetto Regolamento ai servizi di trasporto svolti con funivia, in quanto non assimilabili ai servizi oggetto del suddetto Regolamento.</p> <p>Si richiama tuttavia la definizione di “servizi di TPL” introdotta dal d.lgs. 422/1997 (art. 1, comma 2), peraltro in parte richiamata dalla definizione di cui alla lettera ee) della Delibera: “<i>Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale ...; essi comprendono l’insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell’ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale</i>”.</p> <p>Da quanto precede, si ritiene che – pur non essendo i servizi di TPL con funivia (o con altre modalità, ad es. i servizi erogati su sistemi ettometrici) ricompresi nell’ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 – ciò nondimeno la Delibera in oggetto dovrebbe applicarsi a tutti i servizi pubblici di trasporto passeggeri, come definiti dall’art. 1, comma 2 del d.lgs. 422/1997.</p> <p>Il rischio, in caso contrario è che si dia luogo ad una disparità o ad un vuoto regolamentare con riferimento a servizi che rientrano senz’altro nella definizione di TPL fornita dalla normativa nazionale e che non rientrano nel campo di applicazione del Regolamento europeo.</p>

3 TITOLO I, CAPO I

Osservazione n.	5
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 2.2, anche con riferimento alle Misure 4.13 - 13.6 - 14.3 - 15.4 - 16.4
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	...L’Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell’Autorità, nella sezione “Pareri” ...
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	...L’Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell’Autorità, nella sezione “Pareri”. L’EA tiene conto delle osservazioni pervenute nella versione finale della RdA e motiva eventuali modifiche rispetto alla versione trasmessa all’Autorità.
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	Si ritiene utile chiarire, come si evince dalla Relazione Illustrativa relativa all’Atto di regolazione posto in consultazione, che l’EA potrà recepire le osservazioni formulate con riferimento alla RdA nell’ambito della versione finale della stessa, parte integrante della documentazione di affidamento, rimanendo ferma la possibilità da parte dell’Autorità di esercitare successivamente l’attività di vigilanza di cui all’art. 9 della legge 118/2022. Inoltre, fermo restando l’obbligo di trasmettere, unitamente alla RdA, il PAD, la Matrice dei Rischi, il PEF Simulato, le CMQ e i KPI di cui alle Misure sopra citate, si ritiene utile consentire all’EA di modificare alcuni contenuti della stessa e dei suoi allegati nella predisposizione della versione finale della stessa, motivando le modifiche apportate rispetto alla versione trasmessa all’Autorità.

Osservazione n.	6
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 6.2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<i>Il valore dei beni trasferiti è determinato secondo le modalità previste dalla Misura 9, in caso di subentro, o dalla Misura 10, in caso di locazione. Qualora il contributo pubblico non sia stato portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, costituiscono finanziamento pubblico per l’IA le quote di contributo pubblico, come rilevabili dai libri contabili, tenendo conto dell’eventuale valore residuo del contributo in conto impianti non ancora compensato e soggetto al vincolo originario.</i>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<i>Il valore dei beni trasferiti è determinato secondo le modalità previste dalla Misura 9, in caso di subentro, o dalla Misura 10, in caso di locazione. A tal fine, il contributo pubblico si considera portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce OPPURE A tal fine, costituisce finanziamento pubblico per l’IA l’eventuale valore residuo del contributo in conto impianti, tenuto conto della vita utile del bene</i>
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	Nell’esperienza applicativa delle Misure 9-10, si è osservato che i valori di subentro/locazione sono diversi, a parità di ogni altra condizione: <ol style="list-style-type: none"> se il valore complessivo del contributo è scontato a partire dal costo di acquisto al lordo del contributo, a monte dell’applicazione delle metodologie di cui alla Misura 9 (in particolare, la Misura 9.6 relativa all’applicazione della norma UNI 11282:2008 con riferimento alla determinazione del VM delle flotte), oppure; se, a partire dal VM determinato con riferimento al costo di acquisto (dunque al lordo del contributo), ne sia sottratto in un secondo momento il valore residuo del contributo medesimo. <p>Si ritiene che l’Autorità debba indicare una delle due metodologie, si suggerisce sulla base della prassi maggiormente in uso nel settore, ai fine di garantire un’applicazione omogenea dell’Atto di Regolazione, prescindendo dalle prassi contabili dei proprietari dei beni contribuiti.</p>

Osservazione n.	7
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 6.3, Q7-Q8
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<i>Il GU o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell’IA dei beni acquistati interamente tramite finanziamento pubblico, tenuto conto del vincolo di destinazione d’uso di cui al precedente punto 1: in caso di beni interamente acquistati tramite finanziamento, tale condizione si configura quale vincolo di destinazione d’uso “implicito” per tutto il periodo di vita utile del bene; in caso di beni acquistati parzialmente con finanziamento pubblico, la durata del vincolo è funzione della quota di risorse pubbliche impiegate, rispetto al valore di acquisto del bene.</i>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<i>Il GU o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell’IA dei beni acquistati oppure oggetto di interventi di miglioramento realizzati, anche parzialmente, tramite finanziamento pubblico, tenuto conto del vincolo di destinazione d’uso di cui al precedente punto 1: in caso di beni interamente acquistati tramite finanziamento, tale condizione si configura quale vincolo di destinazione d’uso “implicito” per tutto il periodo di vita utile del bene; in caso di beni acquistati parzialmente con finanziamento pubblico, la durata del vincolo è funzione della quota di risorse pubbliche impiegate, rispetto al valore di acquisto del bene.</i>
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Non si ritiene condivisibile la differenziazione fra beni totalmente e parzialmente contribuiti e, in particolare, la proposta di determinare la durata del vincolo di destinazione in funzione della percentuale di contribuzione, per i seguenti motivi.</p> <p>In primo luogo, la disponibilità di risorse pubbliche a titolo di finanziamento o cofinanziamento di materiale rotabile è motivata non solo dall’interesse pubblico a mettere a disposizione dell’utenza particolari tipologie di veicoli, ma anche dalla opportunità di garantire l’effettiva disponibilità dei veicoli finanziati/cofinanziati nell’ambito dei servizi di TPL nei quali è previsto l’impiego degli stessi, sia nel periodo contrattuale sia in vista di un nuovo affidamento dei servizi medesimi.</p> <p>Ridurre la durata del vincolo di destinazione in funzione della percentuale di contribuzione, implicherebbe pertanto ridurre significativamente il numero di veicoli disponibili, nella duplice accezione sopra fornita, peraltro con impatto negativo sulle procedure di affidamento in termini di maggiori barriere all’entrata e, dunque, minore contendibilità.</p> <p>In secondo luogo, si consideri che le aziende di trasporto, laddove non vi siano ragioni per fare altrimenti (es. disposizioni normative regionali) usano in genere ammortizzare i contributi ricevuti in funzione dell’intera vita utile del bene, a prescindere dalla percentuale di contribuzione. La misura suggerita dall’Autorità condurrebbe ad una revisione profonda delle prassi contabili in uso nel settore, con impatti significativi sul bilancio delle aziende.</p> <p>Con riferimento al Quesito n. 8, si ritiene che anche il finanziamento, pure parziale, di interventi di miglioramento (o di <i>revamping</i>, per quanto riguarda il materiale rotabile) su beni utilizzati per lo svolgimento di servizi di TPL, sia tale da configurare il vincolo di destinazione d’uso “implicito” di cui alla Misura oggetto dell’osservazione.</p> <p>Il riferimento al “periodo di vita utile del bene” si ritiene possa essere mantenuto sia per interventi che non incrementino la vita utile del bene originario, sia per interventi che abbiano come conseguenza un incremento della stessa.</p>

Osservazione n.	8
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Q9
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	Si ritiene che i ricavi ottenuti dall'IA dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso (ma tenuto conto dell'osservazione precedente con riferimento ai beni parzialmente finanziati con risorse pubbliche), potrebbero essere considerati nell'ambito dei PEFS e dei PEF di gara solo laddove fosse prevedibile <i>ex ante</i> la realizzazione di plusvalenze/minusvalenze rispetto al valore di subentro.

4 TITOLO II

Osservazione n.	9
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Annesso 5b, Q11
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<p>Con riferimento a crediti e debiti, in coerenza con i criteri di determinazione del CIN con la regolazione applicata dall'Autorità in altri settori regolati e al fine di favorire una adeguata valorizzazione dello stesso capitale 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> <p>Tale soglia è da considerare riferita anche ai debiti, pertanto, eventuali debiti idonei a essere inseriti nello Schema 2 ma eccedenti i crediti (rilevati nei limiti del 30% di cui sopra) non dovranno essere contabilizzati 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.</p>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<p>Con riferimento a crediti e debiti, in coerenza con i criteri di determinazione del CIN con la regolazione applicata dall'Autorità in altri settori regolati e al fine di favorire una adeguata valorizzazione dello stesso capitale si è individuata una soglia limite dei crediti commerciali iscrivibili a CIN pari al 30% [o diversa soglia stabilità dall'Autorità] dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1.</p> <p>Tale soglia è da considerare riferita anche ai debiti, pertanto, eventuali debiti idonei a essere inseriti nello Schema 2 ma eccedenti i crediti (rilevati nei limiti del 30% di cui sopra) non dovranno essere contabilizzati, 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.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Come riconosciuto dalla medesima Autorità nella redazione dei nuovi schemi di PEF di cui all'Annesso 5a, i "crediti verso enti affidanti per pagamenti differiti del corrispettivo" costituiscono una voce del CIN che può essere di rilevante importo laddove, come da prassi nel settore, "sia previsto, nei contratti di servizio, il pagamento posticipato da parte degli enti affidanti del corrispettivo, il quale generalmente rappresenta una quota significativa dei ricavi totali" (Annesso 5b).</p> <p>In ogni caso, tale importo dipende strettamente dalla disciplina del CdS, e non è quindi influenzato da ipotesi dell'IA. Rispetto a quanto sopra, si ritiene che la soglia limite dei crediti iscrivibili al CIN, se necessaria rispetto alla regolazione applicata dall'Autorità in altri settori regolati, debba essere fissata al netto dei suddetti crediti. Si suggerisce peraltro di riportare tale soglia fra le note di cui agli schemi di PEF nell'Annesso 5a.</p> <p>in alternativa, dovrebbe essere previsto un vincolo, per l'EA nell'ambito del CdS, di erogazione dei corrispettivi che sia compatibile con tale soglia, per evitare che il maggiore costo finanziario dei crediti verso l'EA resti a carico dell'IA senza essere valorizzato nel PEF.</p> <p>Si chiede inoltre all'Autorità, in alternativa alla formulazione proposta, di valutare di espungere del tutto la disposizione che consente di dedurre dal CIN i debiti commerciali nel limite massimo dei crediti, in quanto essa rischia - in situazioni caratterizzate dal pagamento anticipato del corrispettivo, e pertanto a minore rischio per l'IA - di sovrastimare il CIN dell'affidamento e quindi la remunerazione del medesimo.</p>

Osservazione n.	10
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Annesso 5b, Q11
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<p>Sono in ogni caso esclusi dal perimetro dei costi operativi utile ai fini regolatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> gli oneri fiscali - fatta eccezione, per i tributi locali (e.g. TARI e IMU) e inclusa l'IRAP e considerata e nell'utile ragionevole determinato al lordo delle imposte
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<p>Sono in ogni caso esclusi dal perimetro dei costi operativi utile ai fini regolatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> gli oneri fiscali, fatta eccezione per i tributi locali (e.g. TARI e IMU) e inclusa l'IRAP e considerata e nell'utile ragionevole determinato al lordo delle imposte
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Si ritiene utile riformulare la disposizione, di difficile lettura nella versione attuale. L’obiettivo pare comunque escludere l’IRAP dai costi operativi, in quanto essa è già considerata nell’utile ragionevole.</p>

Osservazione n.	11
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Annesso 5b, Q11
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>Si ritiene che la metodologia per la determinazione della compensazione proposta dall’ART non valorizzi a sufficienza il fatto che i servizi di TPL di norma non sono “acquistati” dagli EA a corpo, ma a misura. In altre parole, il corrispettivo riconosciuto dall’EA dipende in genere da una grandezza connessa alla quantità di servizio prodotta dall’IA (da prassi, la vettura*km o il treno*km, ma sono possibili soluzioni diverse, ad es. le ore di servizio).</p> <p>Per tale ragione, il procedimento per la determinazione della compensazione dovrebbe avere come obiettivo non già la determinazione della compensazione misurata in euro (sia essa, variabile, costante o effettiva), quanto la definizione della compensazione unitaria (espressa in €/vettura*km, €/treno*km, ecc.), tale da rispettare le condizioni di equilibrio del PEF (in particolare, l’uguaglianza fra il VAN delle entrate e il VAN delle uscite + utile ragionevole).</p> <p>Tale distinzione risulta di rilievo pratico nei casi (non infrequenti) in cui la dimensione del servizio richiesto all’IA sia variabile nel corso dell’affidamento. In tali casi, come anticipato, è opportuno che la variabile obiettivo dell’EA non sia la compensazione assoluta, ma quella unitaria, al fine di evitare che la variabilità della produzione determini compensazioni eccessive negli anni a minore produzione, e al contrario insufficienti negli anni a maggiore produzione.</p> <p>Si porta inoltre all’attenzione dell’Autorità la prassi di articolare la compensazione unitaria su più tipologie di servizio (es. servizi urbani, extraurbani). In tal caso, si ritiene che l’EA debba realizzare dei “PEF secondari” corrispondenti ai costi e ai ricavi sviluppati dalle singole tipologie di servizio, al fine di determinare corrispettivi unitari congrui rispetto a queste ultime, fermo restando il rispetto delle condizioni di equilibrio del PEF complessivo.</p>

5 TITOLO III

Osservazione n.	12
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 26.4, Q16-Q17
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<p><i>Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l’EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato.</i></p> <p><i>Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all’IA ai sensi della Misura 12, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l’EA può riconoscere all’IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l’EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all’importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</i></p>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<p><i>Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo cui sia associato un rischio allocato all’EA ai sensi della Misura 12, l’EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato.</i></p> <p><i>Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si osservino variazioni dei costi e/o ricavi cui 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 procedere al recupero parziale delle stesse nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato, stabilendo nel CdS un intervallo di valori predefinito rispetto all’importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</i></p>
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>La formulazione proposta dall’Autorità (unitamente a quella prevista nella Misura 26.5) delinea un assetto complessivo di gestione dei rischi asimmetrico.</p> <p>In linea di principio, si ritiene che laddove il rischio associato a variazioni di costo e/o ricavo sia assegnato all’IA, si ritiene che quest’ultima debba sopportare sia il rischio negativo (legato cioè all’aumento dei costi e/o alla riduzione dei ricavi), sia quello positivo. Diversamente, verrebbe ad annullarsi l’incentivo per gli operatori economici a migliorare la redditività degli affidamenti e, in ultima analisi, alla partecipazione medesima alle procedure di affidamento dei servizi di TPL.</p> <p>D’altra parte, è vero che talune variazioni di costo/ricavo, cui si associ un rischio positivo per l’IA (es. aumento dei ricavi da traffico, riduzione del costo del lavoro) possono essere legate non tanto al comportamento “virtuoso” dell’IA medesima, ma ad errori di stima, ovvero a misure attuate da soggetti terzi (es. misure di limitazione del traffico, mancato rinnovo del CCNL di settore).</p> <p>In virtù di quanto sopra, si ritiene corretto prevedere, che l’EA possa recuperare parte dell’extra-ricavo o della riduzione di costo registrato dall’IA, pur in relazione a voci di ricavo/costo il cui rischio sia associato a quest’ultima, con modalità definite nel CdS e assicurandosi in ogni caso che quanto sopra non determini, come sopra argomentato, una sostanziale riduzione dell’incentivo dell’IA al miglioramento della redditività dell’affidamento.</p>

6 ALTRE OSSERVAZIONI

Osservazione n.	13
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 4.3
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<i>Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento; deve inoltre essere assicurato l'accesso ai predetti beni, anche per eventuali attività formative, in tempo utile per il subentro dell'IA, secondo le modalità previste alla Misura 7.</i>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	<i>Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite dall'EA garanzie sulla disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento; deve inoltre essere assicurato l'accesso ai predetti beni, anche per eventuali attività formative, in tempo utile per il subentro dell'IA, secondo le modalità previste alla Misura 7. L'IA ha facoltà di sostituire e/o integrare i beni identificati dall'EA con beni aventi caratteristiche analoghe.</i>
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Si ritiene necessario stabilire esplicitamente il principio che l'attribuzione della qualifica di essenzialità/indispensabilità a beni utilizzati per la produzione del servizio di TPL implica, per l'EA, l'obbligo di garantirne la disponibilità e, per l'IA il diritto, ma non l'obbligo, di acquisirli e utilizzarli, rimanendo ferma la facoltà da parte di quest'ultima di sostituire i beni in questione con altri aventi caratteristiche analoghe.</p> <p>Tale secondo obbligo è previsto solo per i beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico (non necessariamente essenziali o indispensabili) nell'ambito della disciplina dettata dalla Misura 6.</p>

Osservazione n.	14
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 9.2
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	<i>Il valore di mercato dei beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dalla Agenzia delle Entrate..</i>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	-
Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	Si chiede di precisare se il riferimento indicato dalla Misura sia ai valori dell'Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI). In caso positivo, si osserva che i valori OMI possono condurre ad una sottostima del valore delle aree scoperte, specialmente se trattasi di stalli di ricovero mezzi, specie se dotati di infrastrutture di ricarica.

Osservazione n.	15
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misure 13, 14, 15, 22, 26 e Annesso 1
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>Si suggerisce a codesta Autorità, con riferimento all’applicazione delle Misure citate, di fornire elementi per la pratica distinzione fra affidamenti in appalto e in concessione e, alla luce di quanto precede, evidenziare nella Relazione Illustrativa alla nuova Delibera i motivi della esclusione di alcuni adempimenti (es. PEF, matrice dei rischi) per gli affidamenti in appalto.</p> <p>Tale osservazione è legata alla circostanza per cui alcuni EA, per gestire l’incertezza sui livelli di domanda dei servizi di TPL conseguente all’evento pandemico, si stanno orientando - al contrario di quanto avveniva nel periodo pre-COVID - su affidamenti <i>gross cost</i> (per quanto con elementi incentivanti sulla domanda) a sostanziale parità di ogni altra condizione, che tali affidamenti sono in genere qualificati come appalti e non concessioni, e pertanto sottratti (si ritiene, inopportuno) agli adempimenti definiti dalle Misure citate.</p>

Osservazione n.	16
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 17.1
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Ai fini della predisposizione del PEF simulato di cui alle Misure 14 e 15, l’EA prevede il riconoscimento all’IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall’Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito web istituzionale e aggiornato periodicamente.
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	-
Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione	<p>Pur riconoscendone le finalità informative, la definizione univoca da parte dell’Autorità del valore del tasso di remunerazione del CIN (WACC) è in oggettivo contrasto con la disciplina sulla attribuzione dei rischi fra EA e IA, che può variare anche sostanzialmente da contesto a contesto, e dunque determinare un differente livello di rischio oggettivo (misurato dal c.d. <i>beta unlevered</i> nell’ambito del calcolo del WACC).</p> <p>Più in generale, si ritiene che all’EA debbano essere riconosciuti alcuni margini di flessibilità nel calcolo del tasso di remunerazione del CIN - almeno per i contratti affidati direttamente e <i>in house</i> - che si propone siano dettagliatamente motivati nell’ambito della RdA, in particolare con riferimento ai seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • asset beta, per tenere conto come detto dell’effettivo livello di rischio associato al contratto, sulla base della matrice dei rischi e di ulteriori elementi di contesto (es. incertezza sui ricavi da traffico); • rapporto di indebitamento, in particolare tenendo conto che la distribuzione degli investimenti (specie se concentrata nella parte iniziale dell’affidamento) può determinare la necessità di un maggiore ricorso al capitale di debito rispetto al <i>gearing</i> medio di settore.

Osservazione n.	17
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Misura 21 e Annesso 1
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	<ol style="list-style-type: none"> 1. La disciplina del trasferimento del personale dovrebbe essere prevista e applicata anche in caso di affidamento diretto o <i>in house</i>, laddove l’EA decida la sostituzione del GU. Pertanto, l’intera Misura andrebbe riformulata per tenere conto di tale eventualità, per quanto più rara. 2. Tenendo conto della circostanza (non rara) che personale impiegato dai Gestori uscenti sia utilizzato promiscuamente per servizi di TPL e altre attività (ovvero, fra più servizi di TPL, eventualmente affidati in tempi diversi), si chiede all’Autorità di individuare un criterio operativo per la inclusione o meno di detto personale negli elenchi di cui alla Misura 21.3. 3. Si chiede a codesta Autorità di chiarire, nell’ambito della Misura in oggetto, il significato dell’inciso “<i>nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all’articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001</i>” con riferimento all’applicazione al personale protetto dalla c.d. “clausola sociale” del CCNL di settore e del contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente. In secondo luogo, si chiede di chiarire se l’ordinamento nazionale abbia recepito la disciplina di cui alla direttiva citata e se tale eventuale norma di recepimento sia applicabile alla fattispecie in esame.

Osservazione n.	18
Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Annesso 3 - Glossario
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	Si suggerisce di specificare che i ricavi relativi ai rimborsi delle accise vadano inseriti nella voce “Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche” come si deduce dalla lettura degli schemi di contabilità regolatoria.