



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

19/47/CR6/C4

**DOCUMENTO IN MERITO AL PROCEDIMENTO PER LA REVISIONE
DELLA DELIBERA N. 49/2015 DEL 17 GIUGNO 2015, AVVIATO CON LA
DELIBERA N. 129/2017 RECANTE “MISURE PER LA REDAZIONE DEI
BANDI E DELLE CONVENZIONI RELATIVI ALLE GARE PER
L’ASSEGNAZIONE IN ESCLUSIVA DEI SERVIZI DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE PASSEGGERI SVOLTI SU STRADA E PER
FERROVIA E PER LA DEFINIZIONE DEGLI SCHEMI DEI CONTRATTI
DI SERVIZIO AFFIDATI DIRETTAMENTE O ESERCITATI DA SOCIETÀ
IN HOUSE O DA SOCIETÀ CON PREVALENTE PARTECIPAZIONE
PUBBLICA
(SCAD. 1 MARZO 2019)**

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome approva il documento allegato.

Roma, 21 marzo 2019

Delibera ART 143/2018 –

Schema di atto di regolazione recante la “Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”. Documento di consultazione.

PROPOSTE DI MODIFICA E INTEGRAZIONE

1. PREMESSA

Il presente documento è approvato in risposta alla consultazione pubblica indetta dall'Autorità di Regolazione Trasporti con Delibera N. 143/2018 del 20 dicembre 2018 sullo schema di Atto di regolazione recante “ Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”. “e riportato in Allegato A alla stessa delibera.

Le Regioni e le Province autonome, che normalmente assumono il ruolo di soggetti competenti per la pianificazione e programmazione e di enti affidanti sia per i servizi ferroviari sia per quelli automobilistici (nel caso in cui quest’ultimo ruolo non sia coperto da altri enti territoriali, da Agenzie ecc.), hanno voluto elaborare un contributo comune che mettesse in evidenza, per ciascuno dei punti della deliberazione n. 143/2018, le considerazioni generali e le proposte di modifica puntuali condivise a livello nazionale, lasciando alle singole Regioni/PA la possibilità di rispondere, eventualmente, autonomamente con altri contributi specifici.

In ragione del fatto che tutti gli argomenti trattati nello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione rileveranno in termini di estrema significatività sul percorso di affidamento (con qualunque modalità) dei servizi di TPL, e tenendo conto delle esperienze maturate da diverse Regioni sul tema degli affidamenti dei servizi ferroviari ed automobilistici, si è ritenuto di formulare osservazioni e proposte sull’intero documento non limitando le osservazioni alle sole parti modificate dall’ART.

La lettura del documento e la definizione delle osservazioni e delle proposte di modifica è stata quindi l’occasione per fornire un contributo all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, finalizzato a poter disporre di un atto che consenta di:

- Migliorare ulteriormente il contesto di regolazione di alcune tematiche di particolare rilievo, tra le quali, quelle relative:
 - o alla qualificazione e disponibilità dei beni essenziali alla realizzazione dei servizi;
 - o alle modalità di aggiornamento delle tariffe;
 - o alla definizione del Piano Economico Finanziario (PEF) simulato;
 - o alla definizione dei casi in cui ai contratti in essere sono applicate le misure regolatorie.
- Evidenziare la necessità di veder definiti puntualmente i casi in cui gli affidamenti dei servizi possono qualificarsi come concessioni;
- Precisare ulteriormente i contesti di esclusione dall’applicazione dell’Atto di regolazione.

Nota: Nel caso in cui oltre alle osservazioni siano state proposte direttamente modifiche/integrazioni al testo delle singole misure, le stesse sono evidenziate in colore azzurro nelle schede che seguono.

2. SCHEDE

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione</p> <p>1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione sia per gli affidamenti in appalto sia per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all'Annesso 1.</p> <p>2. Le Misure del presente atto sono definite con riferimento all'art. 37, comma 2, lettere a), b) c) e f), del d.l. 201/2011, così come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. 50/2017), nonché ai sensi dell'art. 48, comma 7, e tenuto conto dell'art. 27, comma 12-quater, del medesimo d.l. 50/2017.</p> <p>3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi di TPL, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: d.lgs. 422/1997), le imprese di TPL affidatarie di contratti di servizio (di seguito: IA) e i gestori uscenti dei servizi interessati (di seguito: GU).</p> <p>4. Le Misure di cui al presente atto si applicano ai contratti di servizio (di seguito: CdS) affidati con gara per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, e, nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data. Relativamente agli affidamenti diretti o in house, le predette Misure si applicano ai CdS per i quali il provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.</p> <p>5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28.</p> <p>6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica a tutte le imprese di TPL su strada affidatarie di CdS dalla data di entrata in vigore del</p>	<p>Misura 1, punto 1) Chiarimento sul diritto di esclusiva negli obblighi di servizio. Il richiamo nel titolo all'esclusiva ("gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri") sembra sottolineare che l'ambito di applicazione sia riconducibile solo a questa circostanza. Tale assunto va chiarito, stante anche le indicazioni all'apertura a servizio in assenza di esclusiva richiamati in altre Delibere (esempio Delibera. 48/2017).</p> <p>Misura 1, punto 3 Si propone di eliminare l'inciso relativo al d.lgs. 422/1997 in quanto la definizione dei servizi di tpl è già contenuta in modo esaustivo alla lettera bb) delle definizioni</p> <p>Misura 1, punto 4 bis (aggiunto) Proporzionalità nell'applicazione della delibera per piccoli affidamenti Il contenuto della delibera va modulato per affidamenti di breve durata e piccole dimensioni oltre che per situazioni emergenziali non prevedibili. Si propone di individuare un limite ragionevole oltre il quale i contenuti dell'atto siano facoltativi; è stato quindi proposto un ulteriore punto (4bis) che mira ad evitare comportamenti opportunistici di frazionamento e parcellizzazione del CdS. Rimane aperto il problema degli affidamenti in emergenza o di protezione civile per il quale potrebbe eventualmente essere fatto riferimento alla normativa del codice degli appalti.</p> <p>Misura 1, punto 4 ter (aggiunto) Deroga all'applicazione dell'atto di regolazione. Si ritiene necessario prevedere formalmente una deroga all'applicazione dell'atto di regolazione agli affidamenti sviluppati con la procedura di cui al all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i..</p> <p>Misura 1, punto 5 Ambito temporale di applicazione del nuovo atto di</p>	<p>Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione</p> <p>1. Il presente atto individua le misure regolatorie relative all'affidamento in esclusiva secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito: TPL). Le disposizioni del presente atto trovano applicazione sia per gli affidamenti in appalto sia per gli affidamenti in concessione, secondo quanto specificato nel quadro sinottico di cui all'Annesso 1; le disposizioni del presente atto trovano applicazione anche in assenza di diritti di esclusiva. I servizi di trasporto pubblico locale regionale e transfrontaliero, con qualsiasi modalità, di competenza delle Regioni, possono essere affidati con diritto di esclusiva.</p> <p>2. Le Misure del presente atto sono definite con riferimento all'art. 37, comma 2, lettere a), b) c) e f), del d.l. 201/2011, così come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. 50/2017), nonché ai sensi dell'art. 48, comma 7, e tenuto conto dell'art. 27, comma 12-quater, del medesimo d.l. 50/2017.</p> <p>3. Sono tenuti all'applicazione delle Misure di cui al presente atto gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi di TPL, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (di seguito: d.lgs. 422/1997), le imprese di TPL affidatarie di contratti di servizio (di seguito: IA) e i gestori uscenti dei servizi interessati (di seguito: GU).</p> <p>4. Le Misure di cui al presente atto si applicano ai contratti di servizio (di seguito: CdS) affidati con gara per i quali, nel caso di procedure aperte, il bando di gara è pubblicato successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, e, nel caso di procedure ristrette, le lettere di invito sono inviate successivamente a tale data. Relativamente agli affidamenti diretti o in house, le predette Misure si applicano ai CdS per i quali il provvedimento di approvazione dell'atto di affidamento è pubblicato in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio. 4 bis. Con esclusione della Misura 11 e 12, le disposizioni del presente atto sono derogabili per bacini di servizi di trasporto pubblico passeggeri automobilistico il cui prodotto</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>presente atto regolatorio.</p> <p>7. L'EA può comunque estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.</p>	<p>regolazione.</p> <p>Con il combinato disposto della Misura 1, punto 5 e della Misura 28, punto 3, l'ART interviene sui contratti di servizio che saranno già stipulati alla data di sua entrata in vigore per stabilire che il nuovo atto regolatorio si applica a tutte le revisioni contrattuali nei casi di cui alla mis. 28.</p> <p>In relazione a tale previsione si segnala come risulti necessario tenere conto che i principi in materia di successione di norme regolanti gli appalti pubblici stabiliscono che le procedure e la disciplina della fase esecutiva in esso contenute si applicano alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della loro entrata in vigore.</p> <p>I principi europei in materia di appalti pubblici stabiliscono l'immodificabilità dell'oggetto contrattuale. Pertanto in corso di esecuzione ad un contratto aggiudicato non possono essere apportate modifiche sostanziali, se non quelle già previste in apposite clausole dei documenti di gara, o nei casi previsti dalle leggi sugli appalti pubblici (forniture supplementari, varianti per circostanze eccezionali sopravvenute), modifiche definite come non sostanziali.</p> <p>Questo combinato disposto dovrebbe essere limitato per quanto riguarda i contratti in corso di esecuzione affidati con procedura di gara aperta (a differenza degli affidamenti diretti di contratti standard di Trenitalia), perché, si rischierebbe di imporre condizioni ulteriori che alterano le condizioni di gara cui hanno fatto riferimento i concorrenti, oltre a prestare il fianco a richieste di modifica dei corrispettivi da parte delle Imprese Ferroviarie. Pertanto le ipotesi di revisione contrattuale accettabili dovrebbero essere principalmente solo quelle imposte dal contratto messo a gara.</p> <p>Si propone di aggiungere a punto 5 della Mis. 1: "ad eccezione dei CdS aggiudicati a seguito di gara".</p> <p>Misura 1, punto 7</p> <p>Si propone di sostituire "estendere" con "applicare" per migliore leggibilità del testo</p> <p>Si propone di prevedere la possibilità a scelta dell'EA, di estendere l'applicabilità delle misure anche ai servizi marittimi di cabotaggio (esclusi i servizi da e per le isole)</p>	<p>chilometrico complessivo annuo è inferiore ai 300.000 bus-km, anche frazionati su più CdS, anche realizzati da più EA, e comunque che non prevedono alcun trasferimento di personale, né di beni dal gestore uscente a quello entrante.</p> <p>4 ter. Il presente atto di regolazione non si applica ai servizi affidati con la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. .</p> <p>5. Le Misure del Titolo III si applicano altresì ai CdS già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto, per i quali in data successiva si realizzi una revisione del CdS, ai sensi della Misura 28, ad eccezione dei CdS aggiudicati a seguito di gara.</p> <p>6. La Misura 12 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica a tutte le imprese di TPL su strada affidatarie di CdS dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio.</p> <p>7. L'EA può comunque estendere applicare anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e marittimi (se compresi nel contratto di servizio TPL) l'applicazione delle Misure di cui al presente atto, in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.</p> <p>8. Sono fatte salve le eventuali discipline/normative regionali e altri provvedimenti regionali (che definiscano la modalità di affidamento, bacini, il dimensionamento dei lotti) entrati in vigore prima dell'adozione dei provvedimenti dell'Autorità relativi ai contenuti del presente atto di regolazione.</p> <p>9. Le Misure, fatte salve le deroghe ed esclusioni indicate ai punti precedenti, si applicano a partire dal 01 gennaio 2020.</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>Misura 1, punto 8 (aggiunto) Precedenti discipline regionali (bacini/dimensionamento lotti) Si ritiene necessaria la previsione che sono fatte salve le eventuali discipline, normative e determinazioni regionali (ivi incluso il dimensionamento dei lotti) divenute attuative prima dell'adozione dei provvedimenti dell'Autorità.</p>	
<p>Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio</p> <p>1. L'EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017. 2. L'affidamento del servizio è motivato sulla base della Relazione ex-art. 34, che costituisce parte integrante della documentazione della procedura di affidamento; la relazione è pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA ed è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza. 3. Prima dell'avvio del servizio oggetto di affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo gli schemi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare.</p>	<p>Misura 2, punto 2 La redazione della relazione ex art. 34 appare un onere amministrativo troppo pesante rispetto ai tempi di redazione e svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi. Pertanto si richiede una revisione in ottica di snellimento dei contenuti della stessa relazione.</p> <p>Misura 2, punto 3 Si propone di spostare in altra misura in quanto il punto non attiene ad una fase propedeutica all'affidamento dei servizi.</p> <p>Misura 2, punto 4 (aggiunto) Al fine di non appesantire le procedure di affidamento in atto si propone una deroga all'applicazione delle disposizioni di cui al punti 1 e 2.</p>	<p>Titolo I – Fasi propedeutiche agli affidamenti dei servizi Capo I - Misure regolatorie in materia di lotti da affidare, contenuto dei contratti di servizio e beni strumentali Misura 2 – Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio</p> <p>1. L'EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017. 2. L'affidamento del servizio è motivato sulla base della Relazione ex-art. 34, che costituisce parte integrante della documentazione della procedura di affidamento; la relazione è pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA ed è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza. 3. Prima dell'avvio del servizio oggetto di affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo gli schemi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare. 4 Le disposizioni di cui ai punti 1 e 2 non si applicano nel caso in cui la Regione o altro Ente Affidante abbia provveduto ad individuare, con proprio atto, il bacino, il lotto di gara e la modalità di affidamento antecedentemente all'esecutività della Delibera ART n.48/2017.</p>
<p>Misura 3 – Beni strumentali all'effettuazione del servizio</p> <p>1. Ai fini dell'individuazione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l'EA individua l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura. 2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti tre categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali: a) Reti, impianti e infrastrutture;</p>	<p>Misura 3 Si chiede di prevedere nuovamente tutte le definizioni riferite ai beni elencati al punto 2, già previste nella Delibera 49/2015, ora solo in parte indicate nelle Definizioni generali.</p> <p>Misura 3, punto 1. Si propone la modifica da "Beni strumentali" a "Beni essenziali" in coerenza con la riformulazione della misura 4.</p>	<p>Misura 3 – Beni strumentali essenziali all'effettuazione del servizio</p> <p>1. Ai fini dell'individuazione della procedura di affidamento del servizio di TPL di propria competenza, l'EA individua l'elenco dei beni strumentali essenziali all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura. 2. Il predetto elenco dovrà classificare i beni, per quanto possibile, nelle seguenti tre categorie, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali:</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
b) Materiale rotabile; c) Altri beni mobili.		a) Reti, impianti e infrastrutture; b) Materiale rotabile; c) Altri beni mobili.
<p>Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali</p> <p>1. Sono beni essenziali per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni: a) divisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili; d) dominanza.</p> <p>2. Sono beni indispensabili per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni: a) non divisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.</p> <p>3. Per i beni essenziali e indispensabili, di cui ai punti 1 e 2, devono essere fornite garanzie sulla loro piena disponibilità sin dal momento in cui inizia l’affidamento e deve essere assicurato il subentro del nuovo operatore, secondo le modalità previste alla Misura 7.</p> <p>4. Sono beni commerciali, quindi né essenziali né indispensabili, per l’effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 o 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.</p> <p>5. L’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell’avviso di cui all’art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e da concludere in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il GU e gli altri potenziali operatori concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati quali, a titolo esemplificativo e non</p>	<p>Misura 4 – Beni essenziali, indispensabili e commerciali (EV)</p> <p>Si propone la revisione dell’intera misura, con la finalità di semplificare il percorso di individuazione dei beni essenziali per la realizzazione dei servizi, tenendo conto del più ampio contesto in cui un affidamento di servizi va a collocarsi.</p> <p>Si ritiene che in questa fase vada tenuto conto dell’attività di pianificazione e programmazione di competenza dell’EA, correlando l’individuazione dei beni essenziali a tale percorso, che prevede già di per se fasi di consultazione.</p> <p>Va pertanto tenuto conto della gerarchia di processo che le Regioni già applicano. La procedura di consultazione di cui alla misura 4, già presente nella Delibera 49/2015 e ora riproposta con la delibera 143/2018, non evita, a nostro avviso, ma al contrario può creare nuove occasioni di ulteriore possibile contenzioso.</p> <p>Si propone pertanto di rivedere interamente la Misura 4 per quanto attiene le modalità di individuazione dei suddetti beni, definendola in termini tali da limitare gli spazi di possibile contenzioso, valorizzando nel contempo le competenze e le esperienze degli EA finora acquisite.</p> <p>I beni da rendere disponibili appartengono tutti alla categoria dei beni essenziali e si dividono in: 1) beni essenziali non commerciali 2) beni essenziali da reperire sul mercato</p> <p>Si ritiene che della prima categoria debbano far parte tutti quei beni che per diverso motivo (es. costi socialmente non sostenibili, assenza di mercato, politiche di rinnovo costante del parco veicolare) siano da considerare non reperibili a mercato quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) depositi autobus di capacità superiore a 20 mezzi, anche comprensivi di magazzini, officine, platee lavaggio, punti di rifornimento e relative attrezzature; b) officine, depositi, magazzini ferroviari, platee lavaggio, punti di rifornimento e relative attrezzature; c) attrezzature di fermata; 	<p>Misura 4 – Beni essenziali alla realizzazione dei servizi</p> <p>1. Sono beni essenziali alla realizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto di procedura di affidamento: - I beni essenziali non commerciali - I beni essenziali da reperire sul mercato a cura dell’EA</p> <p>2. Dei beni essenziali non commerciali possono fare parte tutti quei beni, individuati nell’ambito del processo di pianificazione e programmazione dei servizi da parte dell’EA o di altro soggetto competente, coerenti con gli standard qualitativi definiti nel contesto dell’affidamento, che per diverso motivo, (es. costi socialmente non sostenibili, assenza di mercato, politiche di rinnovo del parco veicolare, tempi di realizzazione o di acquisto) sono da considerare non efficacemente reperibili sul mercato o in quanto possono vincolare in termini sostanziali le procedure di affidamento ed il relativo avvio dei servizi.</p> <p>3. dei beni essenziali non commerciali possono fare parte:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) depositi autobus con soglie dimensionali e capacità da definire a cura dell’EA , anche comprensivi di magazzini, officine, platee lavaggio, punti di rifornimento e relative attrezzature; b) officine, depositi, magazzini ferroviari, platee lavaggio, punti di rifornimento e relative attrezzature; c) attrezzature di fermata; d) materiale rotabile ferroviario; e) materiale rotabile autofilometrotranviario; <p>4. I beni essenziali non commerciali sono individuati puntualmente dall’EA, nell’ambito di quelli messi a disposizione dal GU, in accordo con gli enti territoriali interessati, all’interno dei documenti di gara o in quelli propedeutici all’affidamento diretto.</p> <p>Sono fatti salvi i casi in cui l’EA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in accordo con gli enti territoriali interessati, individui una nuova localizzazione per i beni di cui ai punti a) e b) e ne fornisca esplicita e puntuale evidenza nel capitolato tecnico di gara. In tale caso, i beni utilizzati dal GU sono

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>esaustivo: i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, eventuali altri enti territorialmente interessati.</p> <p>6. Anche qualora il CdS vigente con il GU, o altro atto normativo pertinente, non preveda il trasferimento di beni, la predetta consultazione è finalizzata da parte dell'EA a verificare la disponibilità del GU a porre a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità.</p> <p>7. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, la predetta consultazione dovrà coinvolgere gli enti locali titolari delle politiche urbanistiche e territoriali e i titolari di diritti di proprietà o uso dei beni, al fine di verificare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli.</p> <p>8. Resta ferma la facoltà dell'EA di estendere l'oggetto della consultazione a qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali e/o ad ulteriori elementi della procedura di affidamento.</p> <p>9. La procedura di consultazione non deve falsare la concorrenza e non deve comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o un'impresa collegata ad un candidato o ad un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.</p> <p>10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione.</p>	<p>d) materiale rotabile ferroviario; e) autobus;</p> <p>Tali beni, tenendo conto delle competenze dell'EA e degli enti territoriali in termini pianificatori e di programmazione di settore, sono individuati puntualmente dall'EA in accordo con gli enti territoriali interessati già negli strumenti di pianificazione e programmazione di settore, e declinati poi all'interno dei documenti di gara o di quelli propedeutici all'affidamento diretto.</p> <p>Sono fatti salvi i casi in cui l'EA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in accordo con gli enti territoriali interessati, individui una nuova localizzazione per i beni di cui ai punti a) e b) e ne fornisca esplicita e puntuale evidenza nel capitolato tecnico di gara. In tale caso, i beni utilizzati dal GU sono messi a disposizione dell'IA, contro il pagamento di un canone di affitto determinato in sede di gara, fino alla realizzazione delle nuove infrastrutture. - definisca obblighi di sostituzione del parco rotabile che rendono del tutto o in parte non necessario il trasferimento dello stesso al GU. In tal caso i beni utilizzati dal GU sono messi a disposizione dell'IA, contro il pagamento di un canone di affitto determinato in sede di gara, fino all'acquisto dei nuovi mezzi. <p>Il GU è tenuto a mettere a disposizione dell'IA i mezzi e le infrastrutture dallo stesso utilizzate. Nel caso di contratto di affitto, lo stesso viene volturato a favore dell'IA.</p> <p>Nel caso di beni essenziali di cui ai punti da b) a d) appartenenti al GI, lo stesso è tenuto ad assicurare la messa a disposizione dei suddetti beni all'IA, unitamente ad altri eventualmente individuati dall'EA (biglietterie, altri spazi di stazione), in tempo utile ad assicurare l'avvio del servizio.</p> <p>Nel caso di materiale rotabile ferroviario di proprietà del GU ed utilizzato dallo stesso GU per la realizzazione di servizi su bacini di competenza di diversi EA, si procede alla suddivisione dello stesso tenendo conto del carattere di prevalenza alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione. A tal fine il GU fornisce all'EA i turni materiale completi relativi a tutto l'utilizzo del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento dei servizi contrattualizzati.</p> <p>Dei beni essenziali commerciali reperibili sul mercato fanno parte tutti i beni strumentali alla realizzazione del servizio non</p>	<p>messi a disposizione dell'IA, contro il pagamento di un canone di affitto determinato in sede di gara, fino alla realizzazione delle nuove infrastrutture.</p> <ul style="list-style-type: none"> - definisca obblighi di sostituzione del parco rotabile di cui ai punti d) ed e) che rendono del tutto o in parte non necessario il trasferimento dello stesso al GU. In tal caso tutto il materiale rotabile utilizzato dal GU è messo a disposizione dell'IA, contro il pagamento di un canone di affitto determinato in sede di gara, fino all'entrata in servizio dei nuovi mezzi. <p>5. Il GU, sulla base delle previsioni contrattuali o di specifico accordo con l'EA, rende disponibili all'IA i beni essenziali dallo stesso utilizzati per la realizzazione dei servizi contrattualizzati. Nel caso di contratto di affitto, lo stesso viene volturato a favore dell'IA.</p> <p>Nel caso di beni essenziali di cui ai punti da b) a d) appartenenti al GI, lo stesso è tenuto ad assicurare la messa a disposizione all'IA, unitamente ad altri eventualmente individuati dall'EA (biglietterie, altri spazi di stazione), in tempo utile ad assicurare l'avvio del servizio. Le modalità e i tempi di messa a disposizione sono definiti con specifico accordo tra il GI e l'EA.</p> <p>6. Nel caso di materiale rotabile ferroviario di proprietà del GU ed utilizzato dallo stesso per la realizzazione di servizi su bacini di competenza di diversi EA, si procede alla suddivisione dello stesso tenendo conto del carattere di prevalenza alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione. A tal fine il GU fornisce all'EA i turni materiale completi relativi a tutto il materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento dei servizi contrattualizzati.</p> <p>7. Dei beni essenziali commerciali da reperire sul mercato fanno anche parte tutti i beni essenziali alla realizzazione del servizio non compresi nei beni essenziali non commerciali.</p> <p>8. Ove la procedura di affidamento preveda la costruzione di apposite infrastrutture in aree attrezzate, l'EA deve assicurare l'effettiva disponibilità delle stesse aree, libere da eventuali vincoli.</p> <p>8. I contratti di servizio stipulati a partire dalla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, disciplinano le modalità di messa a disposizione e di acquisto dei beni essenziali di cui al comma 3.</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>compresi nella prima categoria.</p> <p>Misura 4) Nel caso in cui non si ritenga di accogliere la proposta di revisione complessiva della misura 4, si chiede di operare le seguenti modifiche puntuali (di seguito in azzurro):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5. <i>L'individuazione dei beni essenziali e strumentali da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti di una apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 e da concludere in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento. Tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il GU e eventualmente anche gli altri potenziali operatori concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio, eventuali altri enti territorialmente interessati.</i> - 6. <i>Anche qualora il CdS vigente con il GU, o altro atto normativo pertinente, non preveda il trasferimento di beni, la predetta consultazione è finalizzata da parte dell'EA a verificare la disponibilità del GU a porre a disposizione i beni per i quali ricorrono condizioni di indispensabilità e/o anche altri beni.</i> - 10. <i>Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA descrive gli esiti della predetta procedura di consultazione e di eventuali analisi tecniche istruttorie relative alle interlocuzioni con i GU.</i> - Va definita puntualmente la procedura di consultazione, la cui gestione potrebbe essere anche affidata ad un soggetto terzo; Si propone possa essere un servizio offerto da ART. - Va chiarita comunque la distinzione tra beni essenziali e indispensabili ed in particolare la caratteristica di dominanza che li contraddistingue. Ai fini della costruzione della gara la fondamentale caratteristica è 	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>quella di non reperibilità sul mercato o duplicabilità a prezzi o costi socialmente sostenibili. Pertanto si ritiene che la distinzione tra i beni strumentali per lo svolgimento del servizio, se non maggiormente motivata, possa essere semplificata comunque a beni essenziali e commerciali.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Va chiarito quando si possa avviare la consultazione, se anche prima della pubblicazione dell'avviso. - Le tempistiche di conclusione di cui ai punti 5 e 10 presentano delle incongruenze che vanno eliminate. - L'indicazione sulla collocazione temporale della consultazione inerente l'individuazione dei beni essenziali, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'art. 7, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007, rischia di mettere in discussione il lavoro già compiuto dagli EA ed aprire a contenziosi. 	
<p>Misura 5 – Materiale rotabile</p> <p>1. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:</p> <p>a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;</p> <p>b) livelli prestazionali richiesti;</p> <p>c) caratteristiche del parco veicolare.</p> <p>2. Qualora l'EA classifichi il materiale rotabile come bene indispensabile per l'effettuazione del servizio, l'EA fornisce le opportune garanzie affinché tale materiale venga messo a disposizione dell'IA, includendo nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Materiale rotabile".</p> <p>3. L'EA stabilisce un congruo tempo intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l'acquisizione da parte dell'IA, ove necessario, del materiale rotabile strumentale allo svolgimento del servizio. Per l'individuazione del predetto termine, l'EA si basa su:</p> <p>a) stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile; le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo</p>	<p>Misura 5 - punti 1 e 2</p> <p>Si propone nella valutazione del l'indispensabilità del materiale rotabile, di limitarla al solo parco autobus, in quanto il materiale rotabile ferroviario da rendere disponibile da parte del gestore uscente va tutto valutato indispensabile, quantomeno per il periodo intercorrente tra l'avvio del nuovo affidamento e la disponibilità del materiale nuovo, visti i tempi di produzione ed omologazione dello stesso.</p> <p>L'indispensabilità va inoltre correlata anche alle politiche di rinnovo del materiale rotabile attuate dalle Regioni e dagli altri soggetti affidanti. E' un punto significativo in quanto mette in relazione la pianificazione del sistema con il momento dell'affidamento e delle relative scelte.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario modificare il contesto di "certezze" sulla disponibilità del materiale rotabile, prevedendo che il GU e non l'EA assicuri tale disponibilità. Ciò rende concretamente realizzabile il contesto delle "opportune garanzie" sulla disponibilità del materiale rotabile che la misura prevede.</p> <p>Si ritiene infine necessario correlare la misura 5 alla misura 4 in termini di concetto di indispensabilità/strumentalità.</p> <p>Misura 5 - punto 1</p> <p>Aspetti di cui tener conto nella verifica dell'indispensabilità</p> <p>Si propone di integrare gli aspetti di cui tener conto per la</p>	<p>Misura 5 – Materiale rotabile (autobus)</p> <p>1. Per la verifica valutazione dell'essenzialità del materiale rotabile come definita alla misura 4, l'EA tiene conto dei seguenti aspetti:</p> <p>a) caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento (programma di esercizio) e del bacino di mobilità interessato;</p> <p>b) livelli prestazionali richiesti;</p> <p>c) caratteristiche del parco veicolare e reperibilità sul mercato.</p> <p>d) eventuali contributi pubblici non ammortizzati.</p> <p>e) politiche di rinnovo del materiale rotabile</p> <p>2. Qualora l'EA classifichi il materiale rotabile Il materiale rotabile qualificato come bene indispensabile essenziale per l'effettuazione del servizio, l'EA fornisce le opportune garanzie è reso disponibile dal GU lo rende disponibile nei modi e nei tempi definiti dalle previsioni contrattuali o da specifico accordo con l'EA. IA, L'EA includendo nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Materiale rotabile".</p> <p>3. L'EA stabilisce un congruo tempo , non superiore comunque a due anni, intercorrente tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, al fine di consentire l'acquisizione da parte dell'IA, ove necessario, del materiale rotabile strumentale-essenziale allo svolgimento del servizio.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto;</p> <p>b) presenza sul mercato di società e/o di operatori che offrono il noleggio del materiale rotabile interessato, a condizioni eque e non discriminatorie;</p> <p>c) entità, specificità e complessità del materiale richiesto, con particolare riferimento al settore ferroviario, anche in relazione ai tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale;</p> <p>d) eventuale disponibilità del GU a trasferire all'IA, a titolo oneroso, il materiale rotabile impiegato nel servizio oggetto di affidamento e considerato di natura commerciale; in tal caso, d'intesa con il GU, l'EA include nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.</p> <p>4. La disponibilità del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio deve essere garantita dall'IA solo a decorrere dall'avvio dell'affidamento, pena la mancata stipula del relativo CdS, e pertanto non può essere richiesta come requisito di ammissione dei partecipanti alla gara (di seguito: PG).</p> <p>5. In virtù di una previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale, al GU può essere richiesto di assicurare la disponibilità del materiale rotabile a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale dell'IA strumentale all'effettuazione del servizio.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato.</p>	<p>valutazione dell'indispensabilità del materiale rotabile di eventuali contributi pubblici non ammortizzati.</p> <p>Misura 5, punto 3. Il periodo non può essere superiore ai due anni in quanto si renderebbe critico l'avvio del servizio stesso per possibili incidenze di contesto generale. Proprio in ragione di ciò va definito attentamente il percorso di messa in disponibilità dei beni indispensabili</p> <p>Misura 5, punto 5 Il punto risulta poco chiaro ed inapplicabile.</p> <p>Misura 5, punto 6. (DG) Va chiarito il significato.</p>	<p>Per l'individuazione del predetto termine, l'EA si basa su:</p> <p>a) stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile; le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto;</p> <p>b) presenza sul mercato di società e/o di operatori che offrono il noleggio del materiale rotabile interessato, a condizioni eque e non discriminatorie;</p> <p>c) entità, specificità e complessità del materiale richiesto, con particolare riferimento al settore ferroviario, anche in relazione ai tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale;</p> <p>d) eventuale disponibilità del GU a trasferire all'IA, a titolo oneroso, il materiale rotabile impiegato nel servizio oggetto di affidamento e considerato di natura commerciale; in tal caso, d'intesa con il GU, l'EA include nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento le informazioni relative al materiale rotabile messo a disposizione dal GU, specificandone le modalità di trasferimento.</p> <p>4. La disponibilità del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio deve essere garantita dall'IA solo a decorrere dall'avvio dell'affidamento, pena la mancata stipula del relativo CdS, e pertanto non può essere richiesta come requisito di ammissione dei partecipanti alla gara (di seguito: PG).</p> <p>5. In virtù di una previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale, al GU può essere richiesto anche di assicurare la disponibilità del materiale rotabile a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale dell'IA strumentale-essenziale all'effettuazione del servizio.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile</p>
<p>Misura 6 – Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico</p> <p>1. I beni strumentali all'effettuazione dei servizi oggetto di</p>	<p>Misura 6, punto 2 (In merito al comma 2 si ritiene necessario che l'ART specifici</p>	<p>Misura 6 – Beni strumentali essenziali acquisiti tramite finanziamento pubblico</p> <p>1. I beni strumentali essenziali all'effettuazione dei servizi</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>affidamento acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal CdS; essi sono trasferiti all'IA.</p> <p>2. Qualora il contributo pubblico non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA.</p> <p>3. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente che consenta il mantenimento dei beni finanziati in capo al GU, in caso di mancato trasferimento all'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo in conto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni.</p> <p>4. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.</p>	<p>la natura delle cosiddette "quote sospese" inerenti il contributo pubblico non portato a diretta riduzione del costo dei beni strumentali al servizio.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario che l'ART detti una disciplina uniforme per tutte le aziende del TPL gomma e ferro in merito alle modalità di contabilizzazione dei contributi pubblici per l'acquisto dei beni strumentali, dei relativi ammortamenti e delle eventuali plusvalenze e minusvalenze.</p> <p>Misura 6, punti 1, 3 (IG).</p> <p>Si propongono alcune modifiche per migliore contestualizzazione della misura.</p> <p>Per quanto attiene il punto 3, si reputa inoltre necessario Chiarire il disposto della misura con quanto indicato nella relazione (pag 22) e non richiamato nello schema di atto con riferimento al seguente aspetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che anche in assenza di disposizioni contrattuali o di legge non possa comunque essere posto rifiuto di messa a disposizione da parte del proprietario di beni acquistati con contributi pubblici, e si configuri un vincolo di destinazione d'uso "implicito". <p>Si propongono a tal fine i commi 4 e 7.</p> <p>Misura 6, punto 6 (nuovo)</p> <p>Si reputa necessario introdurre la precisazione che sono compresi tra i beni essenziali acquistati tramite finanziamento pubblico, anche nei casi in cui il corrispettivo contrattuale comprenda/sia stato determinato, in tutto o in parte, considerando l'obbligo per l'IA di acquisto/sostituzione dei mezzi o di acquisto/realizzazione di infrastrutture.</p>	<p>oggetto di affidamento acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal CdS; essi sono trasferiti all'IA., qualora individuati dall'EA come beni essenziali o qualora previsto dalle disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal Cds.</p> <p>2. Qualora il contributo pubblico non sia stata portato a diretta riduzione del costo dei beni cui si riferisce, le quote sospese e rinviate agli esercizi successivi, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per l'IA.</p> <p>3. Qualora vi sia una previsione nel CdS vigente, o nelle disposizioni di legge o nell'atto che assegna il finanziamento, che consenta il mantenimento dei beni finanziati in capo al GU, in caso di mancato trasferimento all'IA, il GU è tenuto a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di contributo in conto impianti portate a diretta riduzione del costo dei beni. La quota parte dei contributi da restituire deve essere calcolata in modo proporzionale alla durata del vincolo di inalienabilità.</p> <p>4. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità di trasferimento dei predetti beni, che costituiscono condizione vincolante per il subentro dell'IA.</p> <p>5. Sono compresi tra i beni essenziali acquistati tramite finanziamento pubblico, anche quelli non destinatari di specifico finanziamento ma compresi nei contratti affidati con gara, nei casi in cui il valore del corrispettivo contrattuale derivi da un affidamento con l'obbligo per l'IA di acquisto/sostituzione dei parco mezzi e/o di acquisto/realizzazione di infrastrutture e che il corrispettivo per l'effettuazione dei servizi copra per una% uguale o maggiore del 50% i costi del servizio medesimo.</p> <p>6. L'IA, anche in assenza di disposizioni contrattuali o di legge, è tenuta comunque alla messa a disposizione dei beni acquistati con contributi pubblici, configurandosi tale condizione quale vincolo di destinazione d'uso "implicito".</p>
<p>Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili</p> <p>1. L'EA mette a disposizione dell'IA o assicura alla stessa</p>	<p>Misura 7</p> <p>Occorre specificare l'obbligo in capo all'IA di mantenere i beni essenziali rilevati, procedendo ad una classificazione degli</p>	<p>Misura 7 – Messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili</p> <p>1. L'EA mette a disposizione dell'IA, secondo modalità</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>l'accesso ai beni essenziali corrispondenti alle reti, agli impianti e alle infrastrutture individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, ai sensi della Misura 3, tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi.</p> <p>2. L'EA mette a disposizione dell'IA, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di TPL qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. L'IA ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi in base al titolo giuridico utilizzato e nel rispetto del CdS.</p> <p>3. Per quanto attiene all'oggetto del presente provvedimento, le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio sono disciplinate dalle disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015; in tale ambito, l'EA stipula un accordo quadro con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti, ai sensi dell'art. 23 del predetto decreto; tale accordo quadro è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.</p> <p>4. In caso di disponibilità, derivante da atto normativo o previsione del CdS o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali o indispensabili in proprietà del GU, detti beni sono messi a disposizione dell'IA che ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.</p> <p>5. Per i beni indispensabili di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU, è garantito il subentro dell'IA per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta della modalità di trasferimento all'IA, a titolo di cessione o di locazione.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni.</p> <p>7. L'EA specifica nel CdS la destinazione e gli eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA ai sensi della presente Misura, compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale.</p>	<p>interventi di manutenzione distinguendo tra manutenzioni ordinarie, manutenzioni straordinarie, manutenzioni cicliche</p> <p>Misura 7, punto 1 Si propone l'eliminazione di questo punto in quanto l'Ente Affidante può assicurare la disponibilità dei soli beni essenziali di cui disponga direttamente o tramite ente strumentale (compresi quelli derivanti da messa a disposizione da parte del GU secondo previsioni contrattuali, accordi stipulati tra GU e EA o altre previsioni contenute nel presente atto di regolazione).</p> <p>Misura 7, punto 4 Specificare meglio l'obbligo in capo all'IA ad effettuare manutenzioni, specificando tra tipologie ordinaria, straordinaria e ciclica.</p> <p>Misura 7, punto 6 Si propongono alcune modifiche/integrazioni finalizzate a meglio definire il contesto della misura</p>	<p>prestabilite, i beni strumentali essenziali per l'effettuazione del servizio di TPL qualificati come essenziali o indispensabili di cui disponga direttamente o attraverso un proprio ente strumentale (compresi i beni essenziali derivanti da messa a disposizione da parte del GU secondo previsioni contrattuali, accordi stipulati tra GU e EA o altre previsioni contenute nel presente atto di regolazione). L'IA ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi in base al titolo giuridico utilizzato e nel rispetto del CdS.</p> <p>32. Per quanto attiene all'oggetto del presente provvedimento, le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio sono disciplinate dalle disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015; in tale ambito, l'EA stipula un accordo quadro con il gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce e la disciplina di utilizzo delle stesse infrastrutture e impianti, ai sensi dell'art. 23 del predetto decreto; tale accordo quadro è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento.</p> <p>4.3. In caso di disponibilità, derivante da atto normativo o previsione del CdS o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale, dei beni essenziali e indispensabili in proprietà del GU, detti beni sono messi a disposizione dell'IA che ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà.</p> <p>5 4. Per i beni indispensabili essenziali di proprietà di terzi, già oggetto di contratto con il GU, è garantito il subentro dell'IA per tutta la durata del nuovo affidamento, in coerenza con i vincoli stabiliti su tali beni, in assenza dei quali è riconosciuta al terzo proprietario del bene la scelta della modalità di trasferimento all'IA, a titolo di cessione o di locazione.</p> <p>6-5. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34 (o in altro allegato al capitolato/contratto), l'EA specifica le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni. In ogni caso si considera la modalità della locazione rispetto alla cessione più favorevole all'apertura al mercato.</p> <p>7 6. L'EA specifica nel CdS la destinazione e gli eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA ai sensi della presente Misura, compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
		contrattuale.
<p>Misura 8 – Azioni in capo all’EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali</p> <p>1. Fatte salve le esigenze di finanza pubblica, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e del Regolamento (CE) 1370/2007, art. 5 bis, comma 2, e in relazione alle caratteristiche della procedura di affidamento, l’EA adotta una o più delle seguenti azioni, assumendo ove opportuno specifici impegni nel CdS: a) acquistare, anche attraverso propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali per l’effettuazione del servizio, al fine di renderli disponibili all’IA;</p> <p>b) fornire una garanzia per il finanziamento dell’acquisto da parte dell’IA del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l’effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;</p> <p>c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all’aggiudicatario, nel rispetto della natura del CdS (appalto o concessione) e della relativa allocazione dei rischi;</p> <p>d) promuovere azioni di coordinamento e cooperazione con altri enti/autorità competenti, al fine di favorire la disponibilità di beni strumentali.</p> <p>2. Nei casi in cui sia possibile realizzare interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali ai servizi oggetto di affidamento e che presentino costi sostenibili, l’EA mette a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici.</p>	<p>Misura 8, punto 1, lettere b) e c)</p> <p>Si evidenzia che per l’EA fornire una garanzia per il finanziamento dell’acquisto da parte dell’A dei beni strumentali essenziali rappresenta una forma di indebitamento pertanto è un impegno difficilmente sostenibile. Peraltro tale previsione risulta non coerente con una necessaria richiesta di capacità (solidità) patrimoniale/finanziaria del soggetto a cui affidare il servizio. Si propone l’ eliminazione delle lettere b) e c).</p> <p>Misura 8, punto 1, lettera d)</p> <p>Si propone di estendere le azioni di coordinamento anche al gestore uscente.</p> <p>Misura 8, punto 2</p> <p>La previsione necessita di un chiarimento e di una maggiore contestualizzazione. Si propone la sua modifica. Il chiarimento attiene al fatto che tale previsione interessa solo i beni di cui sia prevista la realizzazione all’interno degli strumenti di Pianificazione o programmazione dell’EA e ove la stessa sia demandata all’IA.</p>	<p>Misura 8 – Azioni in capo all’EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali essenziali</p> <p>1. Fatte salve le esigenze di finanza pubblica, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e del Regolamento (CE) 1370/2007, art. 5 bis, comma 2, e in relazione alle caratteristiche della procedura di affidamento, l’EA adotta una o più delle seguenti azioni, assumendo ove opportuno specifici impegni nel CdS:</p> <p>a) acquistare, anche attraverso propri enti strumentali, il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili strumentali essenziali per l’effettuazione del servizio, al fine di renderli disponibili all’IA;</p> <p>b) fornire una garanzia per il finanziamento dell’acquisto da parte dell’IA del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili strumentali per l’effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi;</p> <p>c) adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all’aggiudicatario, nel rispetto della natura del CdS (appalto o concessione) e della relativa allocazione dei rischi;</p> <p>db)) promuovere azioni di coordinamento e cooperazione con altri enti/autorità competenti e con il gestore uscente, al fine di favorire la disponibilità di beni essenziali.</p> <p>2. Nei casi in cui sia possibile prevista dall’EA e a cura dell’IA la realizzazione di interventi infrastrutturali finalizzati alla dotazione di beni strumentali essenziali immobili per la gestione del servizio con caratteristiche logistiche, tecniche e commerciali funzionali ai servizi oggetto di affidamento e che presentino costi sostenibili, l’EA mette a disposizione appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici. Individua, le relative aree e in accordo con gli enti territoriali competenti alla pianificazione urbanistica e territoriale, assicurandone nel contempo la disponibilità e l’d utilizzabilità.</p>
<p>Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro</p> <p>1. Il valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del GU, o di eventuali soggetti terzi, da cedere all’IA è individuato in base al valore di mercato, secondo i criteri di cui alla</p>	<p>Misura 9, punto 1 (</p> <p>Si propone di specificare che tra i beni essenziali vi sono anche quelli acquisiti tramite finanziamento pubblico per i quali c’è l’obbligo di trasferimento all’IA</p>	<p>Misura 9 – Criteri per la determinazione del valore di subentro</p> <p>1. Il valore di subentro dei beni indispensabili essenziali di</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>presente Misura.</p> <p>2. 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. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni simili, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.</p> <p>3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'affidamento in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'IA dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.</p> <p>4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto o alla disponibilità del bene, eseguiti nel periodo di vigenza contrattuale con oneri a carico del proprietario, per migliorie, ammodernamento, trasformazione e/o <i>revamping</i> del materiale rotabile, al netto degli ammortamenti.</p> <p>5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:</p>	<p>Misura 9, punto 2 Al punto 2 si fa riferimento ai valori minimi e massimi pubblicati dall'Agenzia delle Entrate (valori OMI) quali limiti alle stime peritali relative alla determinazione del valor di mercato dei "beni immobili, degli impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile". E' necessario definire un criterio che consenta di rettificare tali valori (OMI) in funzione del vincolo di destinazione d'uso esistente (che i valori OMI stessi non considerano).</p> <p>Misura 9, punto 2 Nei parametri di cui tener conto per la determinazione del valore di mercato, va aggiunto anche il cd. "Revamping".</p> <p>Misura 9, punto 6 Si segnala il potenziale limite nell'utilizzo dell'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria "mezzi di trasporto" indicato per la determinazione del prezzo di rimpiazzo a partire dal valore di acquisizione, in quanto tale indice include anche tipologie di mezzi di trasporto i cui prezzi presentano andamenti diversi da quelli specifici degli autobus per TPL (autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, altri mezzi di trasporto).</p> <p>Misura 9 – punto 7 Si ritiene necessario che, nella determinazione del valore di mercato, venga precisato che l'applicazione dei parametri va correlata anche al momento dell'effettivo subentro, con una rivalutazione del valore definito al momento della predisposizione degli atti di gara, sulla base delle modalità di calcolo definite.</p> <p>Misura 9 – punto 10 Per una più funzionale gestione della tematica si propone che il valore di subentro di ogni bene possa essere indicato anche in uno specifico allegato al capitolato/contratto</p> <p>Misura 9 – punto 10 Va semplificata la modalità di determinazione del Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento-</p>	<p>proprietà del GU, o di eventuali soggetti terzi, da cedere all'IA , compresi quelli acquisiti tramite finanziamento pubblico per i quali c'è l'obbligo di trasferimento all'IA è individuato in base al valore di mercato, secondo i criteri di cui alla presente Misura.</p> <p>2. 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. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. Nel caso di beni strumentali asserviti esclusivamente allo svolgimento del servizio ferroviario, in luogo della stima peritale, il relativo valore di mercato è individuato con riferimento a un intervallo di valori compreso tra: (i) valori espressi dal mercato immobiliare per beni simili, (ii) valore di ricostruzione del bene ridotto del grado di vetustà. Se rileva nel caso specifico, è considerato il livello di dotazione degli impianti specifici inscindibili dal fabbricato ed è data separata valutazione alle attrezzature.</p> <p>3. In caso di contenzioso tra le parti successivo all'affidamento in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia, i beni sono temporaneamente messi a disposizione dell'IA dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato nelle perizie giurate di cui al punto 2. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.</p> <p>4. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su gomma è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;</p> <p>b) vita residua;</p> <p>c) condizioni d'uso;</p> <p>d) stato di conservazione;</p> <p>e) attitudini prestazionali;</p> <p>f) indicatori di affidabilità e di disponibilità;</p> <p>g) eventuali poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti. 6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.</p> <p>7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante è asseverata da un professionista scelto tra quelli iscritti nell'elenco degli esperti del Tribunale competente (Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio), sulla base del luogo in cui ha sede l'EA.</p> <p>8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.</p> <p>9. Il valore dei sistemi tecnologici è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili</p>		<p>società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto o alla disponibilità del bene, eseguiti nel periodo di vigenza contrattuale con oneri a carico del proprietario, per migliorie, ammodernamento, trasformazione e/o revamping del materiale rotabile, al netto degli ammortamenti.</p> <p>5. Il valore di mercato è calcolato tenendo conto dei seguenti parametri:</p> <p>a) valore iniziale di riferimento, corrispondente al valore di rimpiazzo o di sostituzione;</p> <p>b) vita residua;</p> <p>c) condizioni d'uso;</p> <p>d) stato di conservazione;</p> <p>e) attitudini prestazionali;</p> <p>f) indicatori di affidabilità e di disponibilità;</p> <p>g) eventuali poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti (es. revamping).</p> <p>6. Per la determinazione del valore di rimpiazzo si assume a riferimento il valore di acquisizione rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto". La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sul materiale rotabile.</p> <p>7. Ai fini della determinazione secondo criteri oggettivi dei parametri da b) a f) di cui al punto 5, si fa riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore residuo calcolato secondo tali modalità (al momento dell'effettivo subentro), è riferito a sottoinsiemi omogenei della flotta. La valutazione così risultante è asseverata da un</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.</p> <p>10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica il valore di subentro di ciascun bene indispensabile individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS.</p>		<p>professionista scelto tra quelli iscritti nell'elenco degli esperti del Tribunale competente (Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio), sulla base del luogo in cui ha sede l'EA.</p> <p>8. Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato con riferimento al valore residuo o netto contabile, determinato in applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile. Nel valore contabile netto sono comprese tutte le poste incrementative o decrementative relative a interventi successivi all'acquisto per migliorie, ammodernamento e trasformazione al netto degli ammortamenti.</p> <p>9. Il valore dei sistemi tecnologici è determinato con riferimento al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile, risultante dall'applicazione dei principi contabili nazionali o internazionali adottati dalla società e certificati da un revisore contabile o società incaricata del controllo contabile, e quello di mercato. Il valore di mercato è calcolato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato in base all'indice dei prezzi di produzione relativo alla categoria Istat "mezzi di trasporto" e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di cinque anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi. La rivalutazione è esclusa qualora la compensazione per il servizio prevista nel CdS comprenda una o più componenti esplicitamente destinate all'ammortamento dei singoli beni e alla copertura degli oneri finanziari e dei rischi relativi agli investimenti sui predetti beni.</p> <p>10. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34 (o in uno specifico allegato al capitolato/contratto), l'EA specifica il valore di subentro di ciascun bene indispensabile individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione in</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
		funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS.
<p>Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione</p> <p>1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'IA di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento specifica i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.</p> <p>2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della precedente Misura 9 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato.</p>	<p>Misura 10</p> <p>Per quanto riguarda le stime di alcuni beni occorre tenere presente che non essendoci di fatto un vero mercato di riferimento di questi beni, le stime sono del tutto teoriche e EA potrebbe trovarsi in difficoltà per la “verifica di congruità</p> <p>Va inserita una specifica previsione che preveda la possibilità di prevedere in contratto l'obbligo per l'IA di farsi carico di tutti gli oneri correlati ai beni dati in locazione/comodato, comprese le manutenzioni cicliche, previo ristoro del maggior valore non ammortizzato</p> <p>Nel caso di beni di proprietà di Enti Pubblici, si ritiene necessario specificare se, in che misura e secondo quali modalità, nella determinazione del canone di locazione (es. canone di accesso nel caso di un impianto fisso), vada considerato il “congruo margine di utile”, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> il valore di mercato dell'impianto, determinato ai sensi della misura 9, potrebbe essere considerato “pari a zero” tenuto conto della natura pubblica del capitale (proprio) col quale tali beni sono stati acquistati, ed in analogia alla prevista sottrazione “dal valore di mercato delle eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato”; in tale caso si chiede se il calcolo del “congruo margine di utile” vada effettuato applicando al valore del relativo Capitale Investito Netto (dato dal valore di mercato del bene) il WACC stabilito dall'Autorità per la specifica modalità di servizio oppure a livelli di WACC stabiliti ad hoc dall'Autorità tenuto conto delle specificità caratterizzanti gli operatori pubblici proprietari di impianti (livelli di remunerazione delle componenti del capitale investito, mix delle fonti di finanziamento). <p>Misura 10 – punto 2</p> <p>Si ritiene utile precisare che l'eventuale canone di locazione dei beni sia determinato dal soggetto proprietario, sulla base dei criteri contenuti nella misura, attraverso il ricorso a stime peritali giurate).</p>	<p>Misura 10 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione</p> <p>1. Qualora sia prevista l'assegnazione all'IA di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento specifica i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione ordinaria, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.</p> <p>2. Il canone di locazione annuo è quantificato con riferimento al criterio del valore di mercato determinato ai sensi della precedente Misura 9 per ciascuna tipologia di beni. In ogni caso, esso deve assicurare il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato. Sulla base dei suddetti criteri il canone di locazione è determinato dal soggetto proprietario attraverso il ricorso a stime peritali giurate.</p> <p>3. L'EA può prevedere in l'obbligo per l'IA di assumersi in carico di tutti gli oneri correlati ai beni dati in locazione o in comodato, comprese le manutenzioni cicliche/incrementative di valore, previo ristoro del maggior costo sostenuto dall'IA..</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>Capo II - Misure regolatorie finalizzate alla trasparenza, efficacia e efficienza degli affidamenti</p> <p>Misura 11 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri ferroviario</p> <p>1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n. 120/2018, nel rispetto della decorrenza di applicazione ivi prevista.</p>		
<p>Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada</p> <p>1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.</p> <p>2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da: a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;</p> <p>b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);</p> <p>c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.</p> <p>3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare: a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;</p> <p>b) riferibili a più CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici <i>driver</i>.</p> <p>4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL.</p> <p>5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'impresa di TPL provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed</p>	<p>Misura 12</p> <p>In merito alla possibilità di adottare schemi di contabilità regolatoria che prevedono l'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali ad un livello di aggregazione sino alla linea o al deposito si ritiene che tale eventualità sia per il momento eccessiva; Si richiede all'ART di definire un livello di aggregazione intermedio.</p> <p>Misura 12</p> <p>Va chiarito se il punto 1 e segg. si riferiscano ad una riclassificazione a consuntivo o separazione contabile da fare durante la gestione. In questo caso le dimensioni e le competenze aziendali presenti in alcuni territori potrebbero non essere adeguate e necessitare di misure di accompagnamento.</p> <p>La fissazione degli opportuni driver riveste particolare importanza.</p> <p>La modalità di raccolta delle informazioni impone, da subito e a contratti in corso, la compilazione di un modello sulla contabilità analitiche che i gestori devono impostare tempo prima del periodo di rilevazione a cui fanno riferimento e con costi organizzativi e strumentali non trascurabili per le piccole realtà.</p> <p>Inoltre la modalità che prevede di scaricare annualmente un modello da compilare e ricaricare sul sito dell'Autorità, lascia ipotizzare che questo possa cambiare annualmente, imponendo di conseguenza e a monte del periodo di</p>	<p>Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada</p> <p>1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.</p> <p>1bis. Laddove l'IA sia un consorzio o un associazione temporanea o un raggruppamento di imprese gli schemi di contabilità regolatoria dovranno risultare dalla somma degli schemi di ciascuna impresa e del soggetto aggregante.</p> <p>2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS e ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:</p> <p>a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;</p> <p>b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);</p> <p>c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.</p> <p>3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare: a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;</p> <p>b) riferibili a più CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici <i>driver</i>.</p> <p>4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>esclusivamente allocabili allo specifico CdS.</p> <p>6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di <i>driver</i> scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli <i>asset</i> nell'ambito di uno specifico CdS, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (<i>Fully Distributed Costing</i>). I <i>driver</i> utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.</p> <p>7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di <i>driver</i> pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.</p> <p>8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.</p> <p>9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i <i>format</i> resi disponibili sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.</p> <p>10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura.</p>	<p>competenza, una riorganizzazione del modello di contabilità. Questa modalità sembra implicare un aggravio dei costi amministrativi, come peraltro riconosciuto dall'Autorità stessa nel documento di presentazione, che per gli operatori di piccole dimensioni o meglio per i contratti di servizio modesto sembrano rilevanti. Anche la modalità di invio di file, magari in successive revisioni e aggiornamenti, da parte di tutti i contratti, lascia prevedere confusione.</p> <p>Si propone di valutare l'utilizzo di una piattaforma comune, sul modello dell'Osservatorio, visibile anche agli enti concedenti al fine di non replicare le basi informative e adempimenti.</p> <p>Misura 12, punto 1 bis Modalità di contabilità regolatoria per IA risultante da aggregazioni di imprese Il frequente caso di consorzi di imprese rende opportuna una precisazione sulle modalità di compilazione degli annessi di contabilità regolatoria. Nel caso di CdS che aggregano più modalità di trasporto (frequente ad esempio il caso del modo metropolitano, tramviario e automobilistico nelle grandi città); va chiarito meglio se la contabilità regolatoria, in tal caso, deve essere disposta per ogni modo di trasporto.</p> <p>Misura 12, punto 3 b) Driver I <i>driver</i> a cui le IA devono fare riferimento per le scomposizioni e allocazioni dei costi/ricavi riferibili alle singole modalità di trasporto TPL esercitate e alle altre attività devono essere indicati puntualmente nell'atto di regolazione, al fine di massimizzare l'efficacia del processo conoscitivo.</p> <p>Misura 12, punto 11 (nuovo) Contabilità regolatoria Si propone che per le IA di piccole dimensioni possa essere prevista una contabilità regolatoria con l'utilizzo di schemi semplificati.</p>	<p>delle attività esercite dall'impresa di TPL.</p> <p>5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'impresa di TPL provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico CdS.</p> <p>6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di <i>driver</i> scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli <i>asset</i> nell'ambito di uno specifico CdS, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (<i>Fully Distributed Costing</i>). I <i>driver</i> utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.</p> <p>7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di <i>driver</i> pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.</p> <p>8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.</p> <p>9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i <i>format</i> resi disponibili sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.</p> <p>10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura.</p> <p>11. Nel caso di IA di limitate dimensioni, che sviluppano un numero di km annui inferiori a 300.000, possono essere adottati schemi semplificati di contabilità regolatoria di cui all'annesso.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti</p> <p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l’EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all’esercizio del servizio oggetto di affidamento.</p> <p>2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all’Annesso 4, l’EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.</p> <p>3. L’EA può prevedere nel CdS la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell’IA (contratti di tipo net cost) o, in alternativa, l’introito in proprio di tali ricavi (contratti di tipo gross cost), con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l’integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara di competenza del medesimo EA. In caso di contratti net cost il rischio d’impresa relativo ai ricavi è allocato in capo all’IA.</p> <p>4. L’EA, in relazione alla natura e all’intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, individua e descrive nella matrice dei rischi eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.</p> <p>5. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l’EA valuta la permanenza in capo alle parti contrattuali dei rischi allocati, nonché l’eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.</p> <p>6. La matrice dei rischi redatta dall’EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>	<p>Misure 13 e 17</p> <p>Si ritiene necessario che l’atto di regolazione chiarisca la tematica della qualificazione degli affidamenti dei servizi di TPL.</p> <p>Si tratta di servizi sostanzialmente omogenei per quanto riguarda le tematiche dei rischi e del grado di copertura assicurato dal corrispettivo, che non scende al di sotto del 50%. In questo contesto si ritiene che l’evidenza dei casi in cui l’affidamento assuma la qualificazione dei servizi in Concessione, invece che come appalto di servizi abbia necessità di una puntuale chiara esplicitazione non rinvenibile all’interno dell’atto di regolazione.</p> <p>Misure 13 e 17 (Matrice dei rischi)</p> <p>La misura 13 prescrive di predisporre la matrice dei rischi, che “consente successivamente di definire il margine di utile ragionevole e determinare le compensazioni tali da consentire l’equilibrio economico finanziario del CdS” (relazione illustrativa, pag. 27).</p> <p>La misura 17 stabilisce che il margine di utile ragionevole corrisponde al “valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall’Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito web istituzionale e aggiornato periodicamente”. Se quindi il margine di utile ragionevole è definito dall’Autorità (e diversificato unicamente in funzione della modalità di trasporto, da quanto si desume dalla relazione illustrativa), va chiarito il suo legame con la matrice dei rischi, che dovrebbe essere specifica per ciascun CdS.</p> <p>Misura 13</p> <p>Va precisato che la misura 13 si applica anche ai contratti in house.</p> <p>Misura 13, punto 1</p> <p>Nella definizione del PEF simulato per i servizi automobilistici,</p>	<p>Misura 13 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti</p> <p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, l’EA identifica e valuta gli specifici rischi connessi all’esercizio del servizio oggetto di affidamento.</p> <p>2. In caso di concessione, sulla base del modello di matrice di cui all’Annesso 4, l’EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali (EA e IA) e individua ulteriori eventuali tipologie di rischio a integrazione della predetta matrice.</p> <p>3. L’EA può prevedere nel CdS la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell’IA (contratti di tipo net cost) o, in alternativa, l’introito in proprio di tali ricavi (contratti di tipo gross cost), con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l’integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara di competenza del medesimo EA. In caso di contratti net cost il rischio d’impresa relativo ai ricavi è allocato in capo all’IA.</p> <p>4. L’EA, in relazione alla natura e all’intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, individua e descrive nella matrice dei rischi eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.</p> <p>5. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l’EA valuta la permanenza in capo alle parti contrattuali dei rischi allocati, nonché l’eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.</p> <p>6. La matrice dei rischi redatta dall’EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
	va fatto riferimento il DM 157/2018 e non ai costi efficienti.	
<p>Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara</p> <p>1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del Regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l’EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell’affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell’Annesso 5.</p> <p>2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l’altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG.</p> <p>3. In sede di pubblicazione del bando di gara, l’EA, nell’ambito della Relazione ex-art. 34, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.</p> <p>4. Il PEF simulato è adottato per l’affidamento con gara dei servizi in concessione. Al fine di perseguire l’efficienza della gestione, l’EA può prevedere l’adozione del PEF simulato anche in caso di procedure di affidamento dei servizi in appalto.</p>	<p>Misura 14, punto 2. Va chiarito se per “Costo operativo efficiente” indicato al comma 2 della misura 14 si intende quello di cui alla delibera ART 120/2018</p> <p>Misura 14, punto 2. Si ritiene necessario chiarire se il PEF simulato debba essere pubblicato completo di dati o debba essere pubblicato solamente lo schema di PEF con la dettagliata relazione che descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.</p> <p>Misura 14, punto 3 Le metodologie e i criteri per la definizione del PEF simulato vanno individuati dal presente atto di regolazione. Si propone pertanto una variazione al punto 3</p> <p>Misura 14, punto 4 Si ritiene opportuna l’eliminazione del primo capoverso del punto 4, al fine di evitare interpretazioni distorsive sulla scelta di prevedere o meno il PEF simulato.</p>	<p>Misura 14 – Criteri per la redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara</p> <p>1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del Regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l’EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell’affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell’Annesso 5.</p> <p>2. Il PEF simulato, elaborato assumendo come elemento di riferimento, tra l’altro, il costo operativo efficiente, è finalizzato a verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento e il confronto con le offerte presentate da ciascun PG.</p> <p>3. In sede di pubblicazione del bando di gara, l’EA, nell’ambito della Relazione ex-art. 34, descrive La metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato sono definiti all’annesso 8.</p> <p>4. Il PEF simulato è adottato per l’affidamento con gara dei servizi in concessione. Al fine di perseguire l’efficienza della gestione, l’EA può prevedere l’adozione del PEF simulato anche in caso di procedure di affidamento dei servizi in appalto.</p>
<p>Misura 15 – Criteri di per la redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house</p> <p>1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all’Allegato del Regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l’EA predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell’affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 dell’Annesso 5.</p> <p>2. Nell’ambito del predetto PEF simulato, l’EA specifica gli obiettivi che l’IA è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell’efficacia del servizio e dell’efficienza della gestione nel corso dell’intera durata del contratto.</p>	<p>Misura 15 (Vedi quanto indicato per l’Annesso 5)</p>	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>3. Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.</p>		
<p>Misura 16 – Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza</p> <p>1. Per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, l'EA definisce gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:</p> <p>a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e, per i contratti net cost, all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione tariffaria e da altre politiche commerciali dell'IA;</p> <p>b) efficienza, con riferimento ai costi operativi per vettura-km del servizio, in termini di riduzione dei costi unitari e incremento della produttività dei diversi fattori di produzione. Il sistema di efficientamento dei costi trova applicazione nel PEF. Per i servizi ferroviari tale sistema è correlato al parametro X;</p> <p>Schema di atto di regolazione recante la revisione della delibera 49/2015 DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE <i>Allegato A alla Delibera n. 143/2018 de 20 dicembre 2018</i> 16</p> <p>c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità definite dall'Autorità ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera d), del d.l. 201/2011. Per i servizi ferroviari si fa riferimento alla delibera ART n. 16/2018.</p> <p>2. Nei casi di affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada, gli obiettivi contrattuali sono misurati tramite indicatori quali-quantitativi, disciplinati dall'EA nel CdS, corrispondenti almeno al set minimo individuato nell'Annesso 7. Per gli affidamenti diretti e in house i livelli obiettivo (target) dei suddetti indicatori sono individuati nell'ambito del PEF simulato.</p> <p>3. Nei casi di affidamenti di servizi ferroviari di cui al presente provvedimento, gli indicatori che misurano gli obiettivi contrattuali corrispondono almeno ai KPI definiti dall'Autorità ai sensi della delibera ART n. 120/2018.</p>	<p>Misura 16</p> <p>Va precisato se la misura 16 si applica anche ai contratti in house.</p> <p>Misura 16 (Vedi quanto indicato per l'Annesso 7)</p>	
<p>Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole</p> <p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, e in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA riconosce all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di</p>	<p>Misura 17</p> <p>Con riferimento al fatto che la misura in oggetto prevede che il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto</p>	<p>Misura 17 – Determinazione del margine di utile ragionevole</p> <p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato, e in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA riconosce all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>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 <i>web</i> istituzionale e aggiornato periodicamente. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.</p> <p>2. Il tasso di remunerazione del CIN è determinato dall'Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (<i>Weighted Average Cost of Capital: WACC</i>), in base alla seguente formula: $R = g \cdot Rd \cdot (1-t) / 1-T + (1-g) \cdot Re / 1-T$ dove: <i>g (gearing)</i> = quota di indebitamento finanziario; <i>Rd</i> = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito; <i>t</i> = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale; <i>T</i> = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP); <i>(1-g)</i> = quota di capitale proprio; <i>Re</i> = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.</p>	<p>(WACC pre-tax), utilizzato dall'EA per il calcolo del margine ragionevole di utile da riconoscere all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP, viene definito dall'Autorità e annualmente pubblicato sul proprio sito web, si pongono i seguenti quesiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se il WACC verrà stabilito in un'unica formulazione comune a tutte le modalità di trasporto, o se invece è prevista la formulazione di WACC specifici per le diverse modalità di servizio che tengano opportunamente conto, come previsto dal D.M. 157/2018 sui costi standard "delle differenze esistenti in ordine al relativo profilo di rischio (condizionato, in particolare dalla diversa struttura dei costi e dai diversi livelli di indivisibilità e irreversibilità degli investimenti in beni strumentali)" (vedasi Allegato 2 al citato Decreto); • se è possibile indicare i criteri in base ai quali, come indicato a pag. 36 della Relazione Illustrativa, per i "contratti di appalto, non gravando in tal caso rischi sull'EA nella forma di affidamento in appalto, verrà fissato un livello di WACC inferiore" (ad esempio indicando un livello inferiore di per il tasso di rendimento ammesso sul capitale proprio (erp) rispetto al 5,5% (valore indicato a pag. 37 della Relazione Illustrativa, quale valore assunto per i più recenti atti regolatori dell'Autorità). • se il WACC verrà stabilito in un'unica formulazione comune a tutte le modalità di trasporto, o se invece è prevista la formulazione di WACC specifici per le diverse modalità di servizio che tengano opportunamente conto, come previsto dal D.M. 157/2018 sui costi standard "delle differenze esistenti in ordine al relativo profilo di rischio (condizionato, in particolare dalla diversa struttura dei costi e dai diversi livelli di indivisibilità e irreversibilità degli investimenti in beni strumentali)" (vedasi Allegato 2 al citato Decreto), <u>anche in riferimento alla valutazione del capitale netto per le società a partecipazione pubblica e alla valorizzazione del canone di utilizzo di infrastrutture analogamente finanziate con risorse pubbliche;</u> <p>Misura 17, punto 2 Non è chiaro se il CIN debba essere calcolato anche per gli</p>	<p>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 <i>web</i> istituzionale e aggiornato periodicamente. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.</p> <p>2. Il tasso di remunerazione del CIN è determinato dall'Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (<i>Weighted Average Cost of Capital: WACC</i>), in base alla seguente formula: $R = g \cdot Rd \cdot (1-t) / 1-T + (1-g) \cdot Re / 1-T$ dove: <i>g (gearing)</i> = quota di indebitamento finanziario; <i>Rd</i> = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito; <i>t</i> = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale; <i>T</i> = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP); <i>(1-g)</i> = quota di capitale proprio; <i>Re</i> = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.</p> <p>3. <i>L'individuazione del margine di utile ragionevole tiene opportunamente conto dell'allocazione dei rischi effettuata con la matrice dei rischi di cui alla Misura 13</i></p> <p>4. <i>In caso di servizi in esclusiva il margine di utile ragionevole da adottarsi da parte dell'Ente Affidante in PEF simulato deve essere ridotto in maniera congrua rispetto alla circostanza di servizi affidati in assenza di tale garanzia.</i></p> <p>5. <i>In caso di affidamento in house il margine di utile ragionevole è ridotto alla sola quota di remunerazione dell'indebitamento</i></p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>affidamenti in house con la stessa formula. Va tenuto conto che la norma sugli affidamenti in house dispone che all'impresa, che opera come emanazione diretta dell'EA, <u>la PA debba riconoscere i soli costi di produzione del servizio affidato.</u></p> <p>Misura 17, punto 4 Chiarimento sul diritto di esclusiva negli obblighi di servizio Il richiamo nel titolo all'esclusiva ("gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri") sembra sottolineare che l'ambito di applicazione sia riconducibile solo a questa circostanza. Tale interpretazione, oltre a non essere tecnicamente plausibile, è stata apertamente negata in sede di confronto con ART del 12/02, stante anche l'apertura a servizio in assenza di esclusiva richiamati in altre Delibere (esempio Del. 48); la dizione nel titolo sembra essere dovuta solo al richiamo normativo.</p> <p>Misura 17 punti 3,4 e 5 Coordinamento tra allocazione dei rischi e margine di utile ragionevole. Il richiamo del Reg. 1370 ad una correlazione tra rischi e margine di utile ragionevole richiede un coordinamento tra allocazione dei rischi e WACC di cui alla Misura 17. Si propone l'integrazione della misura con i seguenti tre punti: - correlazione con matrice dei rischi - correlazione con servizi affidati in esclusiva - correlazione con servizi affidati ad in-house (da verificare).</p> <p>Misura 17 Si ritiene necessario chiarire se il CIN debba essere calcolato anche per gli affidamenti in house con la stessa formula, tenuto conto che la norma sugli affidamenti in house dispone che all'impresa, che opera come emanazione diretta dell'EA, la PA debba riconoscere i soli costi di produzione del servizio affidato]</p>	
Titolo II – Fasi di affidamento dei servizi Capo I – Misure regolatorie per l'individuazione delle informazioni da mettere a disposizione nelle procedure di affidamento		

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento</p> <p>1. L’EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all’Annesso 6, costituenti il set informativo minimo.</p> <p>2. In fase di pre-informazione, indipendentemente dalla modalità di affidamento, l’EA pubblica almeno le informazioni di cui all’Annesso 6, Tabella 1</p> <p>3. È fatta salva la possibilità per l’EA di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di TPL che intende affidare.</p>	<p>Misura 18 (IG)</p> <p>In termini generali, pur riconoscendo l’obiettivo sottostante alla strutturazione della presente misura, si osserva come la quantità di informazioni da rendere disponibile possa in alcuni casi risultare sovradimensionata rispetto alla dimensione dell’affidamento. In considerazione dello sforzo richiesto all’Ente Affidante, potrebbe pertanto essere opportuno valutare set di informazioni differenti in funzione della dimensione dell’affidamento</p> <p>Misura 18, punto 2 (EMV)</p> <p>Si ritiene necessaria una revisione delle informazioni da mettere a disposizione con l’avviso di pre-informazione, indicate all’interno dell’annesso 6. Le informazioni da fornire in questa fase appaiono eccessivamente dettagliate. Si chiede inoltre di chiarire la differenza di tale previsione con i contenuti della relazione ai sensi dell’art. 34, comma 20, DL 179/2012]</p> <p>Misura 18, punto 3 (EV)</p> <p>Si propone lo stralcio del punto in quanto le informazioni sono quelle definite all’Annesso 6. Si ritiene importante che l’atto di regolazione fornisca certezze procedurali.</p> <p>Misura 18 (Tabella 2)</p> <p>Si chiede di eliminare la previsione di scomposizione del corrispettivo in più sottovoci che risulta di difficile gestione e non utile per le finalità di cui trattasi.</p>	<p>Misura 18 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento</p> <p>1. L’EA rende noto, nelle diverse fasi della procedura di affidamento, le informazioni di cui all’Annesso 6, costituenti il set informativo minimo.</p> <p>2. In fase di pre-informazione, indipendentemente dalla modalità di affidamento, l’EA pubblica almeno le informazioni di cui all’Annesso 6, Tabella 1</p> <p>3. È fatta salva la possibilità per l’EA di avviare, prima della pubblicazione del bando di gara, una procedura di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di TPL che intende affidare.</p>
<p>Capo II - Misure regolatorie per l’equa e non discriminatoria partecipazione alle gare</p>		
<p>Misura 19 – Requisiti di partecipazione</p> <p>1. L’EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.</p> <p>2. Tra i requisiti di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all’art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. n. 50/2017, l’EA dispone l’obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d’asta.</p>	<p>Misura 19, punto 5 a)</p> <p>Si propone, in continuità con quanto già rilevato dall’ART nella sua relazione a p. 42, sulla base delle esperienze maturate dalle Regioni nell’ambito delle gara europea per l’affidamento dei servizi (automobilistici e ferroviari) di anticipare l’onere dei PG ad acquisire tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quantomeno antecedentemente momento della sottoscrizione del contratto, valutando altresì</p>	<p>Misura 19 – Requisiti di partecipazione</p> <p>1. L’EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.</p> <p>2. Tra i requisiti di capacità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all’art. 48, comma 7, lettera b), del d.l. n. 50/2017, l’EA dispone l’obbligo di possesso per ciascun PG di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d’asta.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>3. Ove l'EA definisca requisiti di idoneità ulteriori per la partecipazione alla gara rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:</p> <p>d) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;</p> <p>e) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.</p> <p>4. L'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di: a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati;</p> <p>b) temperare l'attribuzione di specifici requisiti in capo alle imprese interessate, in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.</p> <p>5. Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede: a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio del servizio oggetto di gara;</p> <p>b) l'obbligo per l'EA, nell'ambito della documentazione di gara, di mettere a disposizione dei PG e dell'IA tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. <i>data room</i>) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;</p> <p>c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerge</p>	<p>la possibilità di richiederli già in sede di partecipazione alla gara (quantomeno per alcune tipologie di titoli). Diversamente ci si troverebbe a dover gestire una gara e stipulare un contratto con un soggetto privo dei requisiti fondamentali, e conseguentemente ci si troverebbe nell'incertezza del loro possesso sino al giorno dell'avvio del Servizio pubblico.</p> <p>Si chiede pertanto di modificare la lettera a) del punto 5 della Misura 19 come segue: "a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, antecedentemente alla sottoscrizione del contratto", .qualora non richiesti quali requisiti di partecipazione alla gara.,</p> <p>Misura 19, punto 3, lettera e)</p> <p>Si propone di eliminare il riferimento a "reciprocità" in quanto non congruente.</p> <p>Misura 19, punto 6</p> <p>Si ritiene necessario che tale previsione, al fine di evitare possibili contenziosi, sia accompagnata da una validazione dei requisiti aggiuntivi da parte dell'ART.</p>	<p>3. Ove l'EA definisca requisiti di idoneità ulteriori per la partecipazione alla gara rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara degli operatori interessati, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:</p> <p>d) attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara;</p> <p>e) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali PG.</p> <p>4. L'EA definisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di: a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati;</p> <p>b) temperare l'attribuzione di specifici requisiti in capo alle imprese interessate, in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.</p> <p>5. Nel rispetto dei principi generali di non discriminazione e parità di trattamento, nonché del principio di libertà di stabilimento, l'EA prevede:</p> <p>a) l'assunzione, in sede di offerta, dell'impegno dei PG ad ottenere, tutti i titoli amministrativi necessari allo svolgimento del servizio quali licenze e certificati di sicurezza, prima dell'avvio antecedentemente alla sottoscrizione del contratto per lo svolgimento del servizio oggetto di gara qualora non richiesti quali requisiti di partecipazione alla gara</p> <p>b) l'obbligo per l'EA, nell'ambito della documentazione di gara, di mettere a disposizione dei PG e dell'IA tutte le informazioni e i documenti necessari per l'ottenimento di tali titoli amministrativi, nelle fasi previste dalla gara (i.e. <i>data room</i>) e al momento dell'aggiudicazione definitiva;</p> <p>c) il possesso dei predetti titoli amministrativi al momento dell'avvio del servizio oggetto di gara.</p> <p>6. Nell'ambito della Relazione ex-art. 34, l'EA specifica le</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali PG.</p>		<p>motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali PG. I requisiti aggiuntivi, tenuto conto delle motivazioni dell'EA contenute nella Relazione ex art. 34, sono validati dall'ART..</p>
<p>Misura 20 – Criteri di aggiudicazione</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 individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura economica;</p> <p>b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.</p> <p>2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:</p> <p>a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun PG non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;</p> <p>b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato.</p>	<p>Misura 20, punto 1 a)</p> <p>A migliore specificazione si propone di aggiungere "esclusivamente".</p> <p>Si tratta comunque di disposizioni già previste dalla normativa generale sugli Appalti. Si chiede di valutare la permanenza della misura.</p>	<p>Misura 20 – Criteri di aggiudicazione</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 individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica;</p> <p>b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.</p> <p>2. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi posti a gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:</p> <p>a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun PG non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;</p> <p>b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato.</p>
<p>Misura 21 – Trasferimento del personale</p> <p>1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, nel rispetto delle prescrizioni adottate dall'Autorità, di seguito specificate.</p> <p>2. L'EA prevede la disciplina sulla clausola sociale allorquando i servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) risultano assimilabili a quelli afferenti al CdS attualmente vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno di personale che il nuovo servizio richiede.</p>	<p>Misura 21</p> <p>Clausola sociale</p> <p>In termini generali la misura va integrata con una previsione che consenta di gestire le procedure già avviate, e gli accordi negoziali già posti in essere dagli EA nel caso di gare in procinto di essere bandite.</p> <p>Misura 21, punto 3 b)</p> <p>Si ritiene necessario che l'ART definisca tempi ed eventuali sanzioni per rafforzare l'efficacia dell'obbligo di trasmissione dell'elenco dei lavoratori in capo al G.U.</p> <p>Misura 21, punto 5</p>	<p>Misura 21 – Trasferimento del personale</p> <p>1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, nel rispetto delle prescrizioni adottate dall'Autorità, di seguito specificate.</p> <p>2. L'EA prevede la disciplina sulla clausola sociale allorquando i servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) risultano assimilabili a quelli afferenti al CdS attualmente vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno di personale che il nuovo servizio richiede.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell'organico dell'IA con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 48 del d.l. 50/2017. A tale fine:</p> <p>a) l'EA individua il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del GU, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;</p> <p>b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.</p> <p>4. L'applicazione della clausola sociale comporta per l'IA:</p> <p>a) l'obbligo di riassorbire tutto il personale del GU individuato secondo quanto previsto al punto precedente;</p> <p>b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche ed economiche risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal GU, comprese le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.</p> <p>5. Il rispetto dei predetti obblighi è assicurato dall'IA:</p> <p>a) per un periodo non inferiore ad un anno dalla data di stipula del CdS, secondo quanto previsto dall'art. 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE;</p> <p>b) oppure, se antecedente, fino alla data di risoluzione o scadenza del contratto collettivo vigente, anche nel caso in cui l'IA non abbia aderito alle associazioni stipulanti o receda da esse, o dell'entrata in vigore o applicazione di un altro contratto collettivo.</p> <p>6. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, di opportuni processi di armonizzazione in caso di trattamenti</p>	<p>La previsione in capo all'Ente Affidante di quali servizi attuali siano analoghi a quelli messi a gara e, tra questi, a quali un dato insieme di lavoratori afferisca, pare del tutto fuori dalle competenze dell'Ente e foriero di contenziosi. Anche l'ipotizzata consultazione con il Gestore Uscente non sembra verosimilmente agevolare questo processo.</p> <p>Misura 21, punto 5 Va semplificato il percorso di individuazione dei lavoratori ai quali si applica la clausola sociale. Si propone l'eliminazione del secondo punto.</p> <p>Misura 21, punto 5 il termine minimo di un anno di garanzie, o superiore a seconda che si tratti di periodi contrattuali consistenti, sembra possa essere indeterminato e potenzialmente disatteso in caso di rinnovo della contrattazione nazionale. Questa indeterminatezza temporale potrebbe avere forti impatti sui parametri economici finanziari su cui si basano le piattaforme contrattuali messe a gara. Va valutata la coerenza con la normativa europea e nazionale.</p> <p>Misura 21 Risulta necessario valutare la correlazione della misura 21 con l'indicatore occupazionale utile alla determinazione del riparto del Fondo nazionale Trasporto di cui al DPCM del 2017</p>	<p>3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell'organico dell'IA con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 48 del d.l. 50/2017. A tale fine:</p> <p>a) l'EA individua il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento, previa consultazione del GU.</p> <p>b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.</p> <p>4. L'applicazione della clausola sociale comporta per l'IA:</p> <p>a) l'obbligo di riassorbire tutto il personale del GU individuato secondo quanto previsto al punto precedente;</p> <p>b) il rispetto delle condizioni normative, giuridiche ed economiche risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal GU, comprese le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.</p> <p>5. Il rispetto dei predetti obblighi è assicurato dall'IA:</p> <p>a) per un periodo non inferiore ad un anno dalla data di stipula del CdS, secondo quanto previsto dall'art. 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE;</p> <p>b) oppure, se antecedente, fino alla data di risoluzione o scadenza del contratto collettivo vigente, anche nel caso in cui l'IA non abbia aderito alle associazioni stipulanti o receda da esse, o dell'entrata in vigore o applicazione di un altro contratto collettivo.</p> <p>6. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, di opportuni processi di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati per specifiche qualifiche/ mansioni, ipotesi di quiescenza o uscite volontarie dal servizio, sottoscrizione di</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>differenziati per specifiche qualifiche/ mansioni, ipotesi di quiescenza o uscite volontarie dal servizio, sottoscrizione di specifici accordi in deroga tra l'IA e le organizzazioni sindacali di categoria.</p> <p>7. Ogni PG accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.</p>		<p>specifici accordi in deroga tra l'IA e le organizzazioni sindacali di categoria.</p> <p>7. Ogni PG accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.</p>
<p>Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione</p> <p>1. L'EA disciplina la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-5 dell'Annesso 5.</p> <p>2. Ogni PG redige il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza.</p> <p>3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR.</p> <p>4. Il PEF di gara è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di <i>input</i> di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.</p> <p>5. In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.</p> <p>6. In caso di procedure che prevedano la realizzazione di beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti superiori a 10 milioni di euro è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre</p>	<p>Misura 22</p> <p><u>Riguardo al tema Concessione si rinvia a quanto già indicato alla Misura 13.</u></p> <p>È previsto che, nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano di investimenti, il PG debba integrare gli schemi di PEF di gara con indici della sostenibilità finanziaria della proposta, a titolo esemplificativo e non esaustivo vengono richiamati gli indici DSCR e LLCR:</p> <ul style="list-style-type: none"> • si chiede di chiarire se tali indici vadano integrati soltanto nel caso indicato (PEF di gara predisposto dal PG in presenza di un piano di investimenti) o se pure vadano inseriti anche nei PEF di gara che non prevedano un piano di investimenti e nei PEF simulati predisposti dall'EA; • nel caso in cui tali indici dovessero essere previsti anche nei PEF simulati predisposti dall'EA si rende necessaria anche la predisposizione dello Schema 5 – Rendiconto finanziario, in quanto fornisce il valore dei flussi di cassa operativi che rappresentano un elemento di base per il calcolo degli indici stessi; • ai fini di rendere comparabili le informazioni fornite dai diversi partecipanti alla gara, si chiede inoltre di indicare, oltre a quanto riportato nel capitolo "Definizioni", una metodologia univoca di calcoli di tali indici, stante a livello teorico la possibilità di declinarne il calcolo secondo diversi approcci (ad esempio, ai fini del calcolo del LLCR, se considerare o meno nel Flusso di cassa a servizio del debito non soltanto le risorse strettamente prodotte e assorbite dal servizio sottoposto a OSP (flusso di cassa operativo), ma anche 	<p>Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione</p> <p>1. L'EA disciplina la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-5 dell'Annesso 5.</p> <p>2. Ogni PG redige il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza.</p> <p>3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR.</p> <p>4. Il PEF di gara è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di <i>input</i> di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.</p> <p>5. In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.</p> <p>6. In caso di procedure che prevedano la realizzazione di beni strumentali all'effettuazione del servizio (mobili ed immobili) da parte dell'IA, il PEF di gara per affidamenti superiori a 10 milioni di euro è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'EA far valutare il PEF da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.</p> <p>7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.</p>	<p>le variazioni finanziarie dell'Equity (apporti di capitale, accumulo di riserve o perdite) e dei finanziatori esterni (Debt).</p> <p>Misura 22 punto 2 Va eliminata l'indicazione di "massima riservatezza" riferita al PEF. La riservatezza vale per tutti gli atti di gara che però possono essere oggetto di accesso e utilizzo in caso di contenzioso.</p> <p>Misura 22, punto 6 (EV) Si chiede di precisare se il limite indicato di 10 milioni per l'asseverazione del PEF di gara si riferisca al complessivo valore dell'affidamento o al valore annuo.</p>	<p>1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'EA far valutare il PEF da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.</p> <p>7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.</p>
<p>Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte</p> <p>1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte, fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2, non può essere inferiore a 110 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità dei servizi oggetto di affidamento e della valutazione degli investimenti.</p> <p>2. L'EA può prevedere un termine inferiore nel rispetto dei limiti previsti per legge, tenuto conto della specificità e/o minore complessità della procedura di affidamento o del servizio interessato, riportando adeguatamente nella documentazione di gara le motivazioni di tale scelta.</p>	<p>Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte</p> <p>Si propone di indicare quale termine minimo per la presentazione delle offerte quello, generale, definito dalla normativa sugli appalti, lasciando alla valutazione dell'EA la determinazione di un termine superiore.</p>	
<p>Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice</p> <p>1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.</p> <p>2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL.</p> <p>3. La nomina della commissione giudicatrice deve avvenire dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle</p>	<p>Misura 24 (EMV),</p> <p>Fino alla concreta attuabilità del procedimento di nomina delle commissioni ai sensi dell'art. 77 del DLgs 50/2016 linee guida n. 5 + Albo nazionale (iscrizioni fino al 19/04/2019), va chiarito come si procede nelle more del consolidamento dell'Albo.</p> <p>Misura 24, punto 6 (EV),</p> <p>Si propone lo stralcio del punto 3 in quanto non aggiunge né toglie nulla rispetto a quanto già previsto dalla normativa sugli appalti citata a riferimento al punto 2 (D.Lgs. 50/2016)..</p>	<p>Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice</p> <p>1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.</p> <p>2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di TPL.</p> <p>3- La nomina della commissione giudicatrice deve avvenire dopo la scadenza del termine fissato per la presentazione delle</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>offerte, in tempi adeguati e congrui al rispetto delle tempistiche di avvio del nuovo servizio, definite dalla relativa procedura di affidamento indetta dall'EA.</p> <p>4. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito <i>web</i> istituzionale dedicata alla gara i <i>curricula</i> comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.</p> <p>5. Almeno per il primo triennio successivo alla data di stipula del CdS, l'IA non può conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.</p> <p>6. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dall'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse e nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 5, come disciplinato nel CdS.</p> <p>7. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, ai sensi dell'art. 27, comma 12-<i>quater</i>, del d.l. 50/2017; in tal caso, le disposizioni della presente Misura contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.</p>		<p>offerte, in tempi adeguati e congrui al rispetto delle tempistiche di avvio del nuovo servizio, definite dalla relativa procedura di affidamento indetta dall'EA.</p> <p>4. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito <i>web</i> istituzionale dedicata alla gara i <i>curricula</i> comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.</p> <p>5. Almeno per il primo triennio successivo alla data di stipula del CdS, l'IA non può conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.</p> <p>6. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive e sanzionatorie, con riferimento in particolare a quanto previsto dall'art. 42 del d.lgs. 50/2016 in materia di conflitti d'interesse e nei confronti dell'IA che violi le disposizioni di cui al precedente punto 5, come disciplinato nel CdS.</p> <p>7. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante, ai sensi dell'art. 27, comma 12-<i>quater</i>, del d.l. 50/2017; in tal caso, le disposizioni della presente Misura contenenti gli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.</p>
<p>Titolo III – Fase esecutiva del contratto di servizio</p>		
<p>Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio</p> <p>1. L'EA definisce 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, informazioni e documenti utili.</p> <p>2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:</p> <p>a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;</p> <p>b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza;</p>	<p>Misura 25 – punto 2 , lettera c) (EV)</p> <p>Si propone una modifica del punto finalizzata ad una più coerente definizione degli obblighi dell'IA correlati con le disposizioni dell'EA.</p> <p>Misura 25 – Punto 4 (EV)</p> <p>Ostensibilità dei dati raccolti</p> <p>La misura stabilisce che i dati di monitoraggio acquisiti dall'Ente Affidante siano <i>“pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso”</i>. <i>“Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta l'ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale”</i>. È quindi richiesto all'Ente Affidante di valutare quali siano i dati sensibili e di</p>	<p>Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio</p> <p>1. L'EA definisce 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, informazioni e documenti utili.</p> <p>2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:</p> <p>a) la tipologia di dati, informazioni e documenti (report/prospetti consuntivi) che l'IA deve rendere disponibili all'EA in relazione agli indicatori previsti dal CdS, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;</p> <p>b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza;</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>c) gli eventuali obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di <i>Customer Satisfaction</i>), garantendo il coinvolgimento degli utenti, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di programmazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.</p> <p>3. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile.</p> <p>4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito <i>web</i> istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:</p> <p>a) i CdS in vigore;</p> <p>b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;</p> <p>c) i risultati delle indagini di <i>Customer Satisfaction</i>;</p> <p>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.</p> <p>Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta la ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale.</p>	<p>definirne successivamente le modalità di gestione.</p> <p>Nel ritenere che tutti i dati afferenti al contratto di servizio possano essere resi pubblici, si chiede, nel caso in cui l'ART ritenga di confermare tale previsione, che sia la stessa Autorità a definire puntualmente quali siano i dati non ostensibili, modificando/integrando il relativo capoverso.</p>	<p>c) gli eventuali obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di <i>Customer Satisfaction</i>), garantendo attuando quanto necessario ad assicurare il coinvolgimento degli utenti previsto dall'EA, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di programmazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.</p> <p>3. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono trasmessi dall'IA in formato elettronico editabile.</p> <p>4. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito <i>web</i> istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a:</p> <p>a) i CdS in vigore;</p> <p>b) le Carte della qualità dei servizi in vigore;</p> <p>c) i risultati delle indagini di <i>Customer Satisfaction</i>;</p> <p>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.</p> <p>Tutti i dati e le informazioni acquisite dall'EA nell'ambito della gestione contrattuale sono ostensibili.</p> <p>Per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta la ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale.</p>
<p>Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario</p> <p>1. L'EA disciplina all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori di durata massima pari a 5 anni.</p> <p>2. L'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16.</p> <p>3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del margine di utile ragionevole, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo dell'appalto.</p>	<p>Misura 26, punto 1 bis (PV)</p> <p>Eventualità di discordanza del CER dalle previsioni di efficienza del PEF</p> <p>Va normata la circostanza in cui gli obiettivi non vengano raggiunti, andando a sancire il principio che il mancato raggiungimento costituisce penalità economica esigibile secondo le forme di cui al CdS.</p> <p>Inflazione PEF</p> <p>Si ritiene necessario indicare espressamente che l'inflazione in PEF deve essere derivante da fonti ufficiali (ISTAT o DEF) e che l'inflazione sulle voci delle varie componenti finanziarie deve essere la medesima, a meno di giustificate motivazioni.</p> <p>Mancato raggiungimento degli obiettivi di cui alla misura 16</p> <p>Si condivide il principio secondo il quale l'IF debba rispettare</p>	<p>Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario</p> <p>1. L'EA disciplina all'interno del CdS le modalità di verifica degli obiettivi di cui alla Misura 16 e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in periodi regolatori di durata massima pari a 5 anni.</p> <p>1bis. L'eventuale mancato raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, al termine del periodo regolatorio crea un credito esigibile da parte dell'EA nelle forme individuate in sede di CdS.</p> <p>2. L'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio, contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, tenuto conto degli obiettivi di cui alla Misura 16.</p> <p>3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA anche in caso di servizi affidati</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
	<p>gli obiettivi, nonché la necessità di normare la circostanza in cui essi non venissero raggiunti, tuttavia si propone la possibilità di valutare modalità alternative alla sanzione economica, anche in considerazione delle eventuali effettive difficoltà che l'IF potrebbe presentare nel caso di inadempienza.</p> <p>Potrebbe essere prevista l'opportunità di una <i>verifica/duo diligence</i> sui costi che potrebbe essere effettuata per conto dell'Ente nel caso di inadempienza nel raggiungimento degli obiettivi di equilibrio eco-fin da parte dell'IF. Ciò potrebbe costituire comunque uno strumento efficace alla riduzione delle cause di inefficienza dell'IF.</p>	<p>tramite appalto tengono conto degli obiettivi di equilibrio</p>
<p>Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe</p> <p>1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, da recepire nei CdS già affidati al termine di ogni periodo regolatorio, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del <i>price-cap</i>, di cui all'art. 18, comma 2, lettera g), del d.lgs. 422/97, e all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, ed è determinato secondo la seguente formula:</p> $T_t = T_{t-1} * [1 + F_t - 1 + (Q_t - Q_{t-1})]$ <p>dove:</p> <p>t = periodo regolatorio;</p> <p>F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo regolatorio interessato;</p> <p>Tt = tariffa media ponderata, di cui al successivo punto 2;</p> <p>Q= indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno (t) dall'ente competente in materia tariffaria; qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.</p> <p>2. Ai fini del calcolo per l'aggiornamento delle tariffe, si definisce Tt come la tariffa media ponderata per il periodo regolatorio t, espressa in termini di prezzo massimo unitario al</p>	<p>Misura 27 (EV)</p> <p>La misura prevede che l'andamento tariffario nel tempo dipende, oltre che dal tasso di inflazione, anche da un indicatore di qualità Q calcolato dall'ente competente in materia tariffaria sulla base di "un insieme di indicatori di qualità erogata e qualità percepita come rilevati in ciascun anno (t)". "Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA".</p> <p>Non è chiaro come calcolare l'indicatore Q e quali parametri di qualità considerare a tal fine.</p> <p>Inoltre può essere fuorviante legare l'incremento delle tariffe all'incremento della qualità erogata, perché in alcuni casi gli indicatori di qualità possono restituire risultati di qualità superiori a quelli realisticamente raggiunti (ad esempio, un livello di puntualità elevato può dipendere da tempi di percorrenza sovrastimati rispetto alle prestazioni del materiale rotabile; tale previsione potrebbe portare ad un probabile atteggiamento ancor più prudente da parte dei GI (nel caso dei servizi ferroviari) vista la procedura in atto sulla revisione del performance regime, o dei gestori dei servizi nell'ambito della definizione dei Programmi di esercizio..).</p> <p>Il price-cap, pare un meccanismo difficilmente applicabile nel concreto. Si propone di mantenere tale previsione con la specificazione "ove possibile" come previsto dal D.Lgs. 422/97, e di correlare l'incremento tariffario in termini generali, ove tale previsione non risultasse applicabile, al solo tasso di inflazione, prevedendo eventualmente un tetto massimo per</p>	<p>Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe</p> <p>1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, da recepire nei CdS già affidati al termine di ogni periodo regolatorio secondo quanto previsto dalle diverse discipline regionali, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa, ove possibile, sull'applicazione del metodo del price-cap, di cui all'art. 18, comma 2, lettera g), del d.lgs. 422/97, e all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, ed è determinato secondo la seguente formula:</p> $T_t = T_{t-1} * [1 + F_t - 1 + (Q_t - Q_{t-1})]$ <p>dove:</p> <p>t = periodo regolatorio;</p> <p>F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo regolatorio interessato;</p> <p>Tt = tariffa media ponderata, di cui al successivo punto 2;</p> <p>Q= indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati in ciascun anno (t) dall'ente competente in</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
<p>netto delle imposte, riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio. Tale tariffa T_t è ponderata rispetto al numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia (biglietto semplice, abbonamento annuale, mensile, giornalieri, plurigiornaliero, etc.), ed è calcolata secondo la seguente formulazione:</p> <p>3. $T_t = \sum T_{tv} \cdot n_{tv} / \sum n_{tv} = 1$ dove: T_{tv} = prezzo massimo unitario corrispondente a ciascun titolo di viaggio tv; n_{tv} = numero di titoli di viaggio venduti, per ciascuna tipologia di titolo di viaggio tv, nel periodo regolatorio pluriennale t durante il quale la tariffa è vincolata;</p> <p>4. Nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dall'IA.</p> <p>5. L'applicazione del metodo del <i>price-cap</i> non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito (come massima percentuale di aumento).</p>	<p>l'applicazione della stessa.</p> <p>Misura 27 (EV) (IG) Va tenuto conto delle diverse disposizioni regionali in tema tariffario e di indicizzazione. Va pertanto previsto che siano fatte salve le diverse disposizioni regionali in materia, soprattutto con riferimento alla periodicità dell'adeguamento tariffario (da annuale a pluriennale). Nel caso dell'eventuale conferma del metodo del <i>price-cap</i> vanno definiti puntualmente gli indicatori di qualità a cui riferirsi, da differenziare a seconda delle caratteristiche di qualità stesse dei bacini.</p> <p>Misura 27, punto 2 e punto 3 (DG) Anche nel caso in cui non sia accolta la proposta precedente, si propone comunque di stralciare entrambi i punti 2 e 3.</p> <p>Misura 27, punto 2 e punto 6 (DG) Si propone di aggiungere il punto 6 a precisazione di quanto indicato al punto 5.</p>	<p>materia tariffaria; qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.</p> <p>2. Ai fini del calcolo per l'aggiornamento delle tariffe, si definisce T_t come la tariffa media ponderata per il periodo regolatorio t, espressa in termini di prezzo massimo unitario al netto delle imposte, riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio. Tale tariffa T_t è ponderata rispetto al numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia (biglietto semplice, abbonamento annuale, mensile, giornalieri, plurigiornaliero, etc.), ed è calcolata secondo la seguente formulazione:</p> <p>3: $T_t = \sum T_{tv} \cdot n_{tv} / \sum n_{tv} = 1$ dove: T_{tv} = prezzo massimo unitario corrispondente a ciascun titolo di viaggio tv; n_{tv} = numero di titoli di viaggio venduti, per ciascuna tipologia di titolo di viaggio tv, nel periodo regolatorio pluriennale t durante il quale la tariffa è vincolata;</p> <p>4. Nei casi di applicazione al servizio di trasporto di superficie, può essere considerato anche un parametro relativo alla velocità commerciale, nella misura in cui lo stesso sia rilevato in maniera tale da riflettere esclusivamente e in maniera univoca le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità da parte dell'ente competente e non influenzabili dall'IA.</p> <p>5. L'applicazione del metodo del <i>price-cap</i> non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati e la variazione annuale dei prezzi o delle tariffe può essere ammessa solo fino a un limite superiore prestabilito</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
		<p>(come massima percentuale di aumento).</p> <p>6. Nel caso di sistemi tariffari integrati tra più aziende e su lotti/bacini estesi oltre i 5 milioni di vetture-km l'EA prevede meccanismi di aggiornamento delle tariffe che tengano conto esclusivamente del tasso di inflazione, da applicarsi univocamente a tutti i sistemi integrati.</p>
<p>Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali</p> <p>1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio.</p> <p>2. Con riferimento ai CdS vigenti, si configura come condizione di revisione contrattuale l'insorgere, decorso un biennio dall'entrata in vigore del presente atto, di una o più delle seguenti situazioni: a) scostamento tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato pari o superiore al +/- 5% dei ricavi operativi riportati nel PEF [(Risultato Netto PEF – Risultato Netto a consuntivo) / Ricavi Operativi PEF ≥ ± 5%];</p> <p>b) modifica permanente del programma di esercizio pari o superiore a un intervallo del ± 20% rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;</p> <p>c) stipula di un atto aggiuntivo o <i>addendum</i> contrattuale, a seguito di disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti di legge, o per adempimenti previsti dallo stesso CdS, che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.</p> <p>3. Con riferimento ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF e/o che non superano eventuali parametri di riferimento (franchigie) già previsti nel medesimo CdS.</p> <p>4. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente</p>	<p>Misura 28, punto1 (FC)</p> <p>Il punto 1 della Misura 28 fa riferimento al termine di un periodo regolatorio per procedere alla revisione contrattuale in base agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione. La lett. v) delle Definizioni indica come periodo regolatorio un "periodo interno al tempo di vigenza del CdS, di durata massima pari a 5 anni".</p> <p>Si propone di precisare il rinvio alla definizione di cui alla lettera v), sostituendolo con un rinvio al CdS, aggiungendo al termine del comma 1 della Misura 28: "<i>ove previsto nel CdS</i>".</p> <p>Misura 28, punto 3 (FC)</p> <p><u>Vedi quanto già evidenziato alla Misura 1, punto 5.</u></p> <p>Si chiede di specificare se l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali per eventi non prevedibili si configuri quale revisione contrattuale che comporta l'applicazione delle Misure del Titolo III.</p> <p>(EV)</p> <p>Al fine di meglio contestualizzare il tema delle revisioni e modifiche contrattuali in riferimento alle previsioni dell'atto di regolazione si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminare il punto 2 c) - Modificare come proposto il punto 3 - Eliminare il punto 4 in quanto non aggiunge nulla alle regole fissate dalla normativa in vigore. 	<p>Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali</p> <p>1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, <i>ove previsto nel CdS.</i></p> <p>2. Con riferimento ai CdS vigenti, si configura come condizione di revisione contrattuale l'insorgere, decorso un biennio dall'entrata in vigore del presente atto, di una o più delle seguenti situazioni: a) scostamento tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato pari o superiore al +/- 5% dei ricavi operativi riportati nel PEF [(Risultato Netto PEF – Risultato Netto a consuntivo) / Ricavi Operativi PEF ≥ ± 5%];</p> <p>b) modifica permanente del programma di esercizio pari o superiore a un intervallo del ± 20% rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;</p> <p><i>c) stipula di un atto aggiuntivo o addendum contrattuale, a seguito di disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti di legge, o per adempimenti previsti dallo stesso CdS, che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.</i></p> <p><i>3. Con riferimento ai CdS vigenti alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF e/o che non superano eventuali parametri di riferimento (franchigie) già previsti nel medesimo CdS.</i></p> <p><i>4. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente</i></p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.</p> <p>5. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.</p>		<p>l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.</p> <p>3. . Situazioni diverse da quelle rappresentate al punto 2 non configurano un contesto di revisione contrattuale, in riferimento agli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS, previste periodicamente.</p> <p>5. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.</p>
<p>Definizioni</p> <p>Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:</p> <p>a) <i>Autorità (ART)</i>: Autorità di Regolazione dei Trasporti;</p> <p>b) <i>Beni mobili</i>: quali, ad esempio, sistemi <i>hardware</i>, <i>software</i> e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e del monitoraggio della flotta (incluso i sistemi <i>Automatic Vehicle Monitoring</i>, di seguito: AVM) e le relative banche dati, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati di domanda e di bigliettazione, con le relative banche dati e ogni altro sistema assimilabile strettamente funzionale ai servizi oggetto di affidamento.</p> <p>c) <i>Carta (della qualità) dei servizi</i>: documento con il quale ogni impresa di TPL assume una pluralità di impegni nei confronti della propria utenza riguardo i propri servizi, specificando in particolare le modalità di erogazione, gli standard di qualità e le informazioni agli utenti sulle prestazioni raggiunte e sulle tutele previste, secondo le disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007).</p> <p>d) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: capitale rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole.</p> <p>e) <i>Categoria di servizi</i>: le categorie di servizi di trasporto individuate nell'Allegato B del "Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007" (Modello di formulario T01 –</p>		

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>1370/07).</p> <p>f) <i>Condizioni minime di qualità</i>: 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. 201/2011). Nel settore dei trasporti per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, le <i>condizioni minime di qualità</i> sono definite dall'Autorità ai sensi della delibera n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018 (di seguito: delibera ART n. 16/2018);</p> <p>g) <i>Contratto di Servizio (CdS)</i>: atto convenzionale e contrattuale di cui all'art. 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'art. 2, lettera i), del regolamento (CE) 1370/2007 e all'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997.</p> <p>h) <i>Debt Service Coverage Ratio (DSCR)</i>: indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.</p> <p>i) <i>Ente Affidante (EA)</i>: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'impresa affidataria di servizi di TPL, con compiti di gestione, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio. In tale occorrenza, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione (ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.) che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, ecc.</p>		

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>j) <i>Ente strumentale</i> (da intendersi sempre riferito ad un ente territoriale): ente pubblico, azienda speciale o società, anche nella forma dell'agenzia o della società patrimoniale, diversi dal gestore del servizio.</p> <p>k) <i>Gestore Uscente (GU)</i>: operatore economico che fornisce servizi di trasporto pubblico regolati da un CdS in scadenza, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.</p> <p>l) <i>Key Performance Indicator (KPI)</i>: indicatore chiave di prestazione, che monitora l'andamento di un processo aziendale e che costituisce un termine di riferimento per individuare gli obiettivi di efficacia ed efficienza; per i servizi di trasporto ferroviario regionale, i <i>KPI</i> sono definiti dall'Autorità ai sensi della delibera n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito: delibera ART n. 120/2018).</p> <p>m) <i>Impresa di TPL</i>: operatore economico singolo o aggregato, di diritto pubblico o privato, che eroga e fornisce servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia (TPL), e relativi servizi accessori e di supporto.</p> <p>n) <i>Impresa Affidataria (IA)</i>: l'impresa di TPL che stipula un nuovo CdS con l'EA competente, subentrando a un GU nell'erogazione dei servizi di TPL oggetto di affidamento.</p> <p>o) <i>Loan Life Coverage Ratio (LLCR)</i>: indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento; è pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.</p> <p>p) <i>Margine di utile ragionevole</i>: tasso di remunerazione del capitale investito richiesto da un'impresa media per valutare la prestazione del servizio gravato da OSP per l'intera durata del contratto e tenendo conto del livello di rischio a esso associato; cfr. definizione di cui all'Allegato al regolamento (CE) 1370/2007.</p> <p>q) <i>Materiale rotabile</i>: a titolo esemplificativo, i mezzi</p>		

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>dotati di ruote di qualsiasi tipo e trazione per trasportare persone o cose, quali veicoli, carrozze e carri, motrici, locomotive, locomotori, automotrici e ricambi di prima scorta tecnica e altre dotazioni patrimoniali strettamente pertinenti allo stesso trasporto.</p> <p>r) <i>Matrice dei rischi</i>: documento con il quale l'EA definisce e alloca i rischi tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione.</p> <p>s) <i>Obblighi di Servizio Pubblico (OSP)</i>: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso (Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 2, lett. e)).</p> <p>t) <i>Parametro X</i>: il parametro definito dalla delibera ART n. 120/2018 quale valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.</p> <p>u) <i>Partecipante alla gara (PG)</i>: impresa di TPL che, in virtù del possesso dei requisiti definiti dall'EA nella pertinente documentazione di gara, partecipa alla procedura di affidamento formulando relativa offerta tecnica ed economica;</p> <p>v) <i>Periodo regolatorio</i>: periodo interno al tempo di vigenza del CdS, di durata massima pari a 5 anni, al termine del quale si effettua la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe.</p> <p>w) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i>: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).</p> <p>x) <i>Portatore di interesse (o stakeholder)</i>: soggetto, anche collettivo, interessato, direttamente o indirettamente, al buon funzionamento e ai risultati del servizio di trasporto</p>		

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p>pubblico locale.</p> <p>y) <i>Relazione ex-art. 34</i>: la relazione prevista dall'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i. nella quale gli EA <i>"danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio"</i>.</p> <p>z) <i>Reti, impianti e infrastrutture</i>: a titolo esemplificativo, i binari (per il trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario) e le relative stazioni passeggeri, le autostazioni, gli spazi di fermata e i relativi cespiti (paline, pensiline, eventuali arredi) e i sistemi tecnologici di controllo per la sicurezza che insistono sulle predette reti, impianti e infrastrutture e diversi da quelli di cui alla successiva lettera c). Nelle stazioni passeggeri ed edifici loro connessi per le diverse modalità di trasporto sono inclusi gli spazi comuni e le strutture aperte al pubblico, nonché le biglietterie e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria connessi con il servizio di trasporto pubblico locale e i sistemi accessori. Per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario, sono incluse le aree e gli impianti di smistamento e di composizione dei convogli, ivi comprese le aree di manovra, le aree, gli impianti e gli edifici (immobili) destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, i centri di manutenzione, ad eccezione, per il servizio ferroviario, dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Per il settore del trasporto su strada, sono considerati depositi o rimesse e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile.</p> <p>aa) <i>Revamping</i>: interventi di ristrutturazione generale su materiale rotabile, con interessamento di tutti gli impianti del mezzo e con interventi strutturali atti anche a modificarne l'aspetto esteriore.</p> <p>bb) <i>Servizi di trasporto pubblico locale (TPL)</i>: servizi <i>"di trasporto di passeggeri di interesse economico generale"</i></p>		

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
<p><i>offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa</i>” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007) effettuato in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale, su strada (inclusi filobus, funicolari, tram e metropolitane) e per ferrovia.</p> <p>cc) <i>Valore di rimpiazzo</i>: costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali.</p>		
Annesso 1		
Annesso 2	<p>Il Prospetto 1(Sezione 2) dell’Annesso 2 alla Delibera ART 143/2018 per quanto riguarda il “Contenuto Minimo dei Contratti di Servizio - Trasporto Ferroviario”, al punto 2 “Contenuti Economici”, recita che deve essere effettuato un piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale) e che il PEF, “tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici”, deve dimostrare che gli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) non siano inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale.</p> <p>Si tratta della disposizione introdotta dall’articolo 27 del D.L 50/2017, comma 11 <i>quinques</i>, secondo il quale, tra l’altro “<i>- le imprese affidatarie del servizio di TPL devono predisporre un piano economico-finanziario che, tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici, dimostri investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) non inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale (comma 11-quinques)</i>”;</p> <p>Se si interpreta “tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici” come “al netto di”, e quindi escludendo dal PEF dell’IF nella voce degli investimenti in materiale rotabile sia quelli sostenuti direttamente dagli enti pubblici, sia quelli sostenuti completamente da fondi pubblici dedicati e quindi non sostenuti dall’azienda stessa (anche in conto corrispettivo), ci potrebbero essere degli effetti distorsivi (nel senso di aderenza al dettato normativo) nel caso di azioni</p>	<p><u>Prospetto 1 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO FERROVIARIO - 2 - contenuti economici</u></p> <p>Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc..</p> <p>Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc.), ove presenti. Il PEF, tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici dedicati, o realizzati direttamente dagli Enti Pubblici (che vanno esclusi dal PEF), comprende gli ulteriori investimenti deve dimostrare investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) a carico dell’IF, se richiesti dall’EA, finalizzati all’attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile definite dalla stessa EA e previste all’interno dei documenti di gara o dell’offerta migliorativa (nel caso tra i criteri di valutazione vi sia anche la previsione di ulteriori rinnovi). Al fine del rispetto della disposizione di cui all’articolo 27, comma 11 <i>quinques</i> del D.L 50/2017 secondo la quale, “le imprese affidatarie del servizio di TPL devono predisporre un piano economico-finanziario che, tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici, dimostri investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) non inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale, vanno considerati altresì, anche se non riportati direttamente nel PEF, gli investimenti attuati direttamente dall’EA o da altri Enti Locali, quando il relativo materiale rotabile sia messo a disposizione dell’IF.</p>

Testo in consultazione	Osservazioni	Proposte di modifica/integrazione
	<p>significative degli EA dirette ad assicurare la disponibilità del materiale rotabile.</p> <p>La Misura 15 relativa alla revisione della Delibera 49/2015 richiede inoltre la redazione dello Stato Patrimoniale Regolatorio per i servizi ferroviari regionali. Allo schema 2 dell'Annesso 5 si richiede di indicare le immobilizzazioni materiali con la suddivisione in terreni e fabbricati (es. officine, ecc..) e in impianti e macchinari (parco rotabile autofinanziato).</p> <p>La previsione di un investimento per rinnovo del materiale rotabile non inferiore al 10% del corrispettivo contrattuale, <u>se non ulteriormente esplicitata</u>, non tiene conto dei diversi scenari che potrebbero prospettarsi nell'affidamento dei servizi, tra cui quello di una acquisizione diretta da parte dell'EA o di altro soggetto pubblico del parco rotabile, antecedente all'avvio dell'affidamento o nel corso dello stesso.</p> <p>Questa situazione influisce sia sulla definizione del PEF, sia sul Bilancio (Stato Patrimoniale Regolatorio per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali e sul Conto Economico Regolatorio per quanto riguarda gli ammortamenti) dell'IA che potrebbe, di conseguenza, non rispettare i parametri richiesti.</p> <p><u>Si tratta peraltro proprio della situazione prevista dalla Misura 8, punto 1, delle misure regolatorie di cui trattasi, quale azione dell'ente pubblico per favorire la disponibilità di tali beni nell'ambito di una procedura di affidamento, favorendo l'accesso ai fattori di produzione da parte dell'operatore subentrante</u></p> <p>Anche secondo gli orientamenti della CE (DG MOVE), l'Ente Affidante deve essere in grado di valutare le misure per l'accesso equo e non discriminatorio al materiale rotabile.</p> <p>E' di tutta evidenza che un investimento già realizzato in tempi ravvicinati alla procedura di affidamento per la sostituzione di tutto o di buona parte del parco rotabile,</p>	<p>non inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale.</p> <p>I Piani sono possibile oggetto di specifico allegato. Principio per il quale l'EA paga solo per gli investimenti realmente effettuati e non per quelli programmati</p> <p><u>Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA</u></p> <p>Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc..</p> <p>Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica (rilevazione automatizzata contapasseggeri, Automatic Vehicle Monitoring, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc.), ove presenti. dedicati o realizzati direttamente dagli Enti Pubblici (che vanno esclusi dal PEF), comprende gli ulteriori investimenti deve dimostrare investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) a carico dell'IF, se richiesti dall'EA, finalizzati all'attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile definite dalla stessa EA e previste all'interno dei documenti di gara o dell'offerta migliorativa (nel caso tra i criteri di valutazione vi sia anche la previsione di ulteriori rinnovi). Al fine del rispetto della disposizione di cui all'articolo 27, comma 11 quinquies del D.L 50/2017 secondo la quale, "le imprese affidatarie del servizio di TPL devono predisporre un piano economico-finanziario che, tenendo conto del materiale acquisito con fondi pubblici, dimostri investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (mediante nuovi acquisti, locazioni o leasing) non inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale, vanno considerati altresì, anche se non riportati direttamente nel PEF, gli investimenti attuati direttamente dall'EA o da altri Enti Locali, quando il relativo materiale rotabile sia messo a disposizione dell'IF.</p> <p>non inferiori al 10% del corrispettivo contrattuale.</p> <p>I Piani sono possibile oggetto di specifico allegato.</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>inciderà in termini significativi sulla definizione del PEF, in quanto, tenendo ad esempio conto del periodo di ammortamento del materiale rotabile ferroviario (25 anni), potrebbe benissimo non essere necessario prevedere alcun onere correlato alla sostituzione di treni all'interno del PEF.</p> <p>Un secondo aspetto parimenti importante da considerare riguarda la necessità di rendere coerente tale previsione con le politiche dell'EA in materia di qualità dei servizi. La procedura di affidamento è lo strumento con il quale si realizza o si completa il percorso di miglioramento qualitativo definito dalla Regione o dall'Ente Locale nel caso di attribuzione di competenze a quest'ultimo. In tale contesto, il PEF darà conto esclusivamente dell'onere delle azioni residue, a carico dell'IA per dare completa attuazione a tali previsioni, in relazione, in questo caso, al rinnovo del parco rotabile.</p> <p>Si propone pertanto la modifica dell'indicazione contenuta all'Annesso 2, Prospetto 2, Sezione 1 come a lato evidenziato.</p> <p>Si propone analoga modifica anche per Il Prospetto 2(Sezione 2) dell'Annesso 2 alla Delibera ART 143/2018 per quanto riguarda il "Contenuto Minimo dei Contratti di Servizio - Trasporto su strada".</p>	
Annesso 3	<p>Annesso 3 (IG) Tutti gli schemi</p> <p>Negli schemi di Conto Economico (sia semplificato che ordinario) manca la colonna relativa alla modalità di trasporto "Navigazione interna) presente invece negli schemi di Stato Patrimoniale (sia semplificato che ordinario).</p> <p>Negli schemi di Stato Patrimoniale (sia semplificato che ordinario) alla voce Risconti Passivi occorre prevedere il dettaglio relativo alla contabilizzazione dei contributi pubblici afferenti i beni destinati al servizio di TPL.</p> <p>Negli schemi di Conto Economico (sia semplificato che</p>	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>ordinario) occorre prevedere il dettaglio relativo alla contabilizzazione della quota di ammortamento relativa ai contributi pubblici afferenti ai beni destinati al servizio di TPL (da inserire in alternativa tra i ricavi o in diminuzione degli Ammortamenti indicati al lordo).</p> <p>Occorre specificare (come indicato a pag. 26 della Relazione Illustrativa) che gli schemi semplificati potranno essere utilizzati dalle IA titolari di C.d.S. di minor valore economico e che tale valore potrà corrispondere al valore complessivo annuo del C.d.S. fino a 1 ml di euro.</p>	
Annesso 4		
Annesso 5	<p>Correlato anche alle misure 14 e 15 – (IG)</p> <p>In generale, al fine di poter comprendere al meglio il funzionamento degli schemi di cui ai numeri 1-4 dell’Annesso 5 nonché dei rispettivi “legami” (vedasi quanto riportato a pag. 32 della Relazione illustrativa “Il PEF è costituito da un insieme modulare di schemi, legati tra loro”) si richiede di poter disporre di una rappresentazione degli stessi alimentata con dati esemplificativi (meglio se in formato excel).</p> <p>Si richiedono inoltre i seguenti chiarimenti:</p> <p><u>Schema 1 – Conto Economico Regolatorio</u></p> <p>In generale si osserva che gli schemi proposti per il Conto Economico Regolatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • risultano identici per le modalità servizi “ferroviari regionali” e “trasporto su strada” fatta eccezione per le voci 1.b.iv “corrispettivi per la gestione infrastruttura” e 1.c “Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni” assenti per la modalità “servizi ferroviari regionali” e per l’assenza, sempre per la modalità “servizi ferroviari regionali”, della nota relativa al fatto che “sono rilevanti ai fini dei costi operativi solo gli utilizzi dei fondi di cui alla voce B-4 del Passivo dello Stato Patrimoniale del Codice Civile”, si chiede di chiarire il motivo di tali differenze (o verificare se si tratti in alcuni casi di semplici refusi); • terminano con il “risultato operativo netto – EBIT”, 	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>mentre, per completezza di rappresentazione, potrebbe essere integrato dalle voci mancanti (gestione finanziaria e imposte) per giungere all' "Utile netto", ciò anche considerando che:</p> <ul style="list-style-type: none"> o la "gestione finanziaria" risulta peraltro ricompresa tra l'insieme delle informazioni con cui viene descritto lo Schema 1 a pag. 32 della Relazione illustrativa; o il Risultato Netto del PEF è un valore necessario all'effettuazione della verifica prevista dalla Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali. <p>Si chiede inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • conferma del fatto che il dettaglio della Voce Corrispettivi sub 1.b.ii "di cui: finanziamenti pubblici per acquisto materiale rotabile o altre dotazioni tecnologiche" vada inteso quale quota annua di "ammortamento" dei contributi in conto investimenti ricevuti e contabilizzati tra i Risconti passivi (secondo il metodo indiretto di cui al Principio Contabile Nazionale OIC 16); • come debbano essere considerati ed esposti i Contributi per la copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali degli autoferrotranvieri delle imprese esercenti servizi di TPL, ai sensi delle Leggi n. 47/2004, 58/2005 e 296/2006 (c.d. "contributi CCNL"); • il significato della voce 1.d "Altri ricavi (proventi e interessi) – al netto degli interessi"; • a pag. 32 della Relazione illustrativa si dice che "In generale, lo strumento degli schemi di PEF, utilizzato per la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del C.d.S., declinati nelle differenti tipologie (PEF simulato e PEF di gara), tiene conto" (tra gli altri) "dell'inflazione programmata per gli anni di durata dell'affidamento, come desumibile dal "Documento di Economia e Finanza" ultimo disponibile: considerato che tale Documento generalmente fornisce indicazioni sul tasso di inflazione programmata relativamente ad un arco limitato di anni, occorre chiarire quali ipotesi assumere (in termini di inflazione) per gli anni di affidamento che vadano oltre l'orizzonte temporale considerato nel 	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>Documento stesso.</p> <p>Si ritiene inoltre che sarebbe inoltre utile prevedere una colonna con il richiamo alla nomenclatura degli schemi di bilancio di cui all'Art. 2425 del Codice Civile come indicati a pag. 33 della Relazione Illustrativa: a tale riguardo si segnala che a pag. 33 della Relazione Illustrativa non viene richiamata la voce B10 Ammortamenti e Svalutazioni, altresì inserita limitatamente agli ammortamenti, nello schema proposto.</p> <p>Si pone infine all'attenzione il tema relativo al valore che le immobilizzazioni, in particolare quelle relative al parco rotabili, presenteranno all'ultimo anno del PEF, quindi al termine dell'affidamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • con riferimento ad esempio al materiale rotabile su gomma (autobus) ed alla previsione della relativa valorizzazione a fine affidamento, nel caso in cui per la determinazione di tale valore residuo fossero applicati gli stessi criteri previsti dalla misura 9 potrebbe verificarsi il caso di un valore di mercato superiore a quello residuo contabile, quindi il verificarsi di plusvalenze contabili (componenti positive di reddito); • siccome tale eventualità non risulta essere presa in considerazione, si chiede se le eventuali plusvalenze (da calcolare peraltro al netto del carico fiscale latente) in sede di cessione (figurata) finale del materiale rotabile, vadano considerate tra le componenti positive di reddito e come vadano inserite negli schemi proposti. <p><u>Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio</u></p> <p>In generale si osserva che gli schemi proposti per lo Stato Patrimoniale Regolatorio risultano identici per le modalità servizi "ferroviari regionali" e "trasporto su strada".</p> <p>Inoltre, rispetto allo schema di Stato Patrimoniale Regolatorio proposto, finalizzato a determinare il valore del Capitale Investito Netto Regolatorio (quale sommatoria dei relativi impieghi), risulterebbe utile integrare lo schema stesso con la relativa sezione rappresentativa delle fonti del capitale stesso,</p>	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>distinguendo quindi tra Capitale Proprio (Equity) e Posizione Finanziaria Netta (Debt), data quest'ultima dal Capitale di terzi (Banche e altri finanziatori) al netto delle disponibilità liquide. In particolare, rispetto allo Schema proposto, per una maggior chiarezza di esposizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il valore delle immobilizzazioni materiali afferenti ai beni destinati al servizio di TPL andrebbe indicato al lordo e al netto dei relativi fondi ammortamento; • andrebbe indicato anche il valore lordo e netto dei Risconti Passivi relativo ai contributi pubblici afferenti alle immobilizzazioni materiali. <p>Si chiede inoltre conferma del fatto che il Capitale Investito Netto (CIN) che viene utilizzato nello Schema 3 – Calcolo della Compensazione, sia quello risultante alla terz'ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio (“Capitale Investito Netto Regolatorio”), e non il “Capitale Investito Netto Operativo” indicato all'ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio: a tale proposito si chiede di voler specificare la finalità ed il significato del valore indicato alla voce “Capitale Investito Netto Operativo” indicato all'ultima riga dello Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio, dato dal “Capitale Investito Netto Regolatorio” dal quale sono detratte le “Disponibilità Liquide”, che però non risultano tra gli addendi che vanno a determinare il “Capitale Investito Netto Regolatorio” stesso.</p> <p>Si registra infine che, ai fini regolatori, non sono stati previsti limiti all'ammontare dei crediti di cui alla voce 2.b (crediti commerciali e altri crediti): definire un livello massimo dei crediti con riferimento a livelli di efficienza standard (pari ad esempio, per i crediti commerciali al 25% dei costi ammessi al netto dei debiti verso fornitori, oppure al 25% del fatturato al netto dei debiti verso fornitori) consentirebbe di evitare che gli oneri derivanti dall'inefficienza dell'impresa (che si finanzia attraverso i fornitori in misura inferiore allo standard) vengano scaricati sull'EA, dato il maggior livello di Capitale Investito netto, di adeguata sua remunerazione e quindi di</p>	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>Compensazione che ne conseguono.</p> <p><u>Schema 3 – Calcolo della Compensazione</u></p> <p>In generale si osserva che gli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione risultano identici per le modalità servizi “ferroviari regionali” e “trasporto su strada” fatta eccezione per la descrizione della voce 1.a che per la modalità “servizi ferroviari regionali” è “di cui: costi per l’esercizio del servizio di trasporto” mentre per i servizi “trasporto su strada” è “di cui: Costi sostenuti in relazione all’OSP (sia per il servizio di trasporto, sia per gestione infrastruttura)”, si chiede di chiarire il motivo di tali differenze (o verificare se si tratti di semplici refusi).</p> <p>Inoltre, si richiedono i seguenti chiarimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la voce sub 1 degli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione, relativa al totale dei “Costi sostenuti per gli obblighi di servizio” dovrebbe corrispondere alla somma algebrica delle seguenti voci dello Schema 1 – Conto Economico Regolatorio: <ul style="list-style-type: none"> o + sub 2 relativa al “Totale Costi Operativi”; o + sub 2. g relativa all’ “Utilizzo Fondi pertinenti al servizio”; o + sub 4 relativa agli “Ammortamenti”; o – sub 1. c relativa agli “Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni”; • la voce sub 2 degli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione, relativa agli “Effetti positivi di rete indotti” dovrebbe corrispondere alla voce sub 1.d relativa agli “Altri ricavi (provento e interessi) – al netto degli interessi”, dello Schema 1 – Conto Economico Regolatorio; • la voce sub 3 degli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione, relativa ai “Ricavi da traffico” dovrebbe corrispondere alla voce sub 1.a relativa ai “Ricavi da Traffico”, dello Schema 1 – Conto Economico Regolatorio; • la voce sub 4 degli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione, relativa al “Ragionevole margine di utile” 	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>dovrebbe corrispondere alla voce sub 5 relativa al “Risultato operativo netto (EBIT)”, dello Schema 1 – Conto Economico Regolatorio;</p> <ul style="list-style-type: none"> la voce sub 5 degli schemi proposti per il Calcolo della Compensazione, relativa al “Effetto finanziario netto (compensazione)” dovrebbe corrispondere alla voce sub 1.b relativa al totale dei “Corrispettivi Ente/i affidante/i a copertura degli OSP”, dello Schema 1 – Conto Economico Regolatorio. <p>Infine, si chiede conferma del fatto che i costi considerati ai fini del calcolo della compensazione siano considerati al netto degli oneri finanziari e delle imposte, in quanto il Ragionevole margine di Utile è calcolato applicando al Capitale Investito netto regolatorio (CIN) il WACC pre-taxation quindi al lordo delle imposte (come specificato a pag. 36 della Relazione Illustrativa) che consente quindi di remunerare sia il capitale proprio che il capitale a debito (coprendo gli oneri finanziari) e la copertura degli oneri tributari a carico dell’impresa.</p> <p>P.S.: si richiama quanto segnalato in relazione allo Schema 1 in relazione alle plusvalenze da cessione (figurata) finale del parco rotabile.</p> <p><u>Schema 4 – Piano Finanziario Regolatorio Simulato</u></p> <p>In generale si chiede di chiarire se, nello schema proposto, le voci di ricavo sub 1.a, 1.b e 1.c, così come le voci di costo sub 2.a e 2.b:</p> <ul style="list-style-type: none"> debbano corrispondere alle rispettive voci di cui allo Schema 1 – Conto Economico Regolatorio (in tal caso non sarebbe corretta la specificazione “incassi” intesa in termini finanziari utilizzata per le voci di ricavo); oppure debbano essere intese dal punto di vista finanziario indicando quindi i rispettivi incassi ed esborsi: ciò in funzione delle sottese ipotesi relative ai giorni medi di dilazione sugli incassi (per le voci di ricavo) e sui pagamenti (per le voci di costo), in tal caso alle voci di costo andrebbe aggiunta la specificazione “esborsi per”. 	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>P.S.: si richiama quanto segnalato in relazione allo Schema 1 in relazione alle plusvalenze da cessione (figurata) finale del parco rotabile.</p>	
<p>Annesso 6</p>	<p>Annesso 6 – Tabella 1 (EV) Si evidenzia un'incongruenza tra quanto indicato alla prima e alla terza riga dell'annesso 6 (Tabella 1), poiché si richiedono allo stesso tempo il "valore stimato della produzione, basato su compensazioni a copertura degli OSP" (prima riga) e una "eventuale quantificazione delle compensazioni" (terza riga). Non si comprende quindi se sia obbligatorio o meno indicare la valorizzazione delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico. Inoltre alla terza riga si chiede di indicare se gli OSP siano presenti o assenti. Non si comprende come possano essere assenti dal momento che il "valore della produzione" è appunto "basato su compensazioni a copertura degli OSP e introito tariffario".</p> <p>Annesso 6 – Tabella 2 (EV) Relativamente alla "struttura tariffaria" vanno indicate "regole e procedure di clearing in caso di integrazione tariffaria". Si ritiene che l'Ente Affidante debba stabilire un obbligo di integrazione tariffaria e di un conseguente accordo tra le aziende coinvolte, ma che la definizione delle regole e delle procedure di clearing possa essere posta anche in capo alle aziende stesse, sulla base di obblighi contrattuali.</p> <p>Annesso 6 – Tabella 3 (EV) Per quanto riguarda la descrizione dei servizi di trasporto, viene contemplata soltanto la fattispecie dei servizi programmati, senza considerare la possibilità di demandare parte della definizione dei servizi all'impresa affidataria e senza considerare eventuali previsioni di incremento dei volumi d'offerta nel corso dell'affidamento. Per quanto riguarda la qualità dei servizi ferroviari, viene</p>	

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
	<p>chiesto di indicare lo “standard di puntualità RFI – B per linea e corsa (cause attribuibili alla rete)”: in realtà lo standard B non considera la puntualità riferita esclusivamente alle cause di ritardo attribuibili alla rete.</p> <p>Infine alcune delle informazioni da rendere disponibili secondo quanto previsto dalla tabella 3 possono non essere nella disponibilità degli Enti Affidanti e possono essere particolarmente onerose da predisporre/acquisire.</p> <p>(IG) Riguardo al set di informazioni contenute nell’Annesso 6, Tabella 3, sezione “Materiale rotabile” va specificato che il “valore ammortizzato”, il “periodo di ammortamento residuo” e i “criteri di ammortamento utilizzati” vanno indicati sia per il costo di acquisto del cespite (ed i relativi costi capitalizzati, se presenti) sia per i relativi eventuali contributi pubblici.</p>	
Annesso 7	<p>(IG) Non si trova riscontro nell’annesso 7 degli enunciati di cui alla misura 16. Manca ad esempio l’indicatore per il recupero dell’evasione</p> <p>(GIR) Il tasso di riempimento o load factor va valutato rispetto alla tipologia di servizio e di materiale rotabile. In particolare i servizi minimi essenziali in aree a domanda debole andrebbero esclusi da logiche di efficacia e l’indicatore pax-km/vett-km va pesato dalla capacità effettiva del materiale rotabile.</p>	
		<p>Specifica previsione per il materiale rotabile finanziato al 100% che non ha ancora esaurito la propria vita utile definito dall’Ente affidante ed a cespite dell’attuale gestore il quale tuttavia non ha sostenuto alcun costo, di essere messo a disposizione al subentrante gratuitamente. Il subentrante sarà obbligato a rilevarlo e ad utilizzarlo fino alla scadenza della vita utile (eccezione rispetto alle previsioni di cui alla Misura 5 commi 4 e 5 della Delibera ART 49/2015, che</p>

<u>Testo in consultazione</u>	<u>Osservazioni</u>	<u>Proposte di modifica/integrazione</u>
		<p>prevedono una quotazione pari al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile e il valore di mercato). Tale materiale rotabile rappresenta in Provincia di Bolzano il 50% del parco rotabile extraurbano.</p> <p>Motivazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si garantisce parità di trattamento tra il gestore uscente e il subentrante, non incorrendo inoltre in situazioni di arricchimento indebito da parte dello stesso uscente o di danno all'erario da parte dell'ente affidante per i maggiori costi da sostenere in sede di gara - in caso contrario, stante il rifiuto del gestore uscente della messa a disposizione di tali mezzi a titolo gratuito, la procedura di gara non potrebbe avere seguito in quanto: <ul style="list-style-type: none"> o l'incumbent utilizzerebbe in gara tale materiale rotabile, che tuttavia non potrebbe dismettere fino al termine della vita utile dello stesso (fissata in 12 anni): sosterebbe minori costi rispetto al newcomer, ma sarebbe penalizzato sull'anzianità media dei mezzi, che costituisce un parametro di valutazione o i potenziali newcomer acquisterebbero il materiale rotabile necessario: sosterebbe maggiori costi rispetto all'incumbent, ma risulterebbe vincente sul versante dell'età media del parco.