

1° Modulo



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

Il Contratto di servizio: caratteristiche e contenuti

- L'Ente affidante e il Gestore nella matrice dei rischi
- I sistemi premianti e di penalità nei contratti di TPL

Simone Gragnani



Roma – 06/06/2023

in collaborazione con



Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



L'Ente affidante e il Gestore nella matrice dei rischi

IL «PEF» e la matrice dei rischi

Le aziende che partecipano alla gara devono presentare un Piano Economico e Finanziario (PEF) che copra l'intero periodo di affidamento (misura 15 ART).

Il PEF ha una duplice funzione:

- deve dimostrare la **congruità dell'offerta**, la sua sostenibilità finanziaria e la bancabilità degli investimenti;
- è la **base per le revisioni economiche** che potranno applicarsi nel corso di durata del Contratto di servizio della Concessione.

Le variazioni di costo e di ricavo devono essere analizzate in base alla **Matrice dei rischi**. Le variazioni che derivano da eventi di responsabilità:

- del Concessionario (gestore) restano nell'ambito del rischio dello stesso e non dovrebbero dare luogo a modifiche di corrispettivo o tariffe;
- dell'Ente affidante, dovrebbero dare luogo a modifiche del corrispettivo e/o delle tariffe;
- che non sono di responsabilità né del gestore, né dell'Ente affidante possono essere ripartite tra essi.

La ripartizione inciderà sul livello di rischio e dovrà essere tenuta presente nel fissare il giusto livello di remunerazione del capitale investito (WACC).



Matrice dei rischi: Schema ART

Lo schema annesso alla Delibera ART 154/2019 è un riferimento da modificare ed integrare.

E' opportuno predisporre meccanismi che rendano certa:

- l'attribuzione del rischio;
- la quantificazione del relativo impatto economico.

Identificazione del rischio (1)			Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione Impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA				
Operativo (5)	Domanda	Contrazione della domanda di servizio (6)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Surplus programmatico (7)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatico (8)	X					Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X				Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X				Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X					Aumento dei costi di gestione/di investimento o

I sistemi premianti e di penalità nei contratti di TPL

Sistemi premianti e penali

Per incentivare l'IA alla qualità e per assicurare il corretto adempimento delle obbligazioni contrattuali è fondamentale un puntuale e penetrante **sistema di penalità** legato a:

- Indicatori di qualità;
- Monitoraggio degli impegni.

Problematiche sistema Bonus Malus: **impegno risorse**.

Ma vi è la possibilità riconoscere premi nell'ambito del ribasso d'asta, ma:

- con poco ribasso pochi premi;
- impossibilità di utilizzare ribassi per incremento servizi.

Incentivi impliciti e comportamenti opportunistici

Bisogna sempre tenere conto che in un contratto di servizio (Net Cost) sono presenti incentivi impliciti alla esecuzione delle prestazioni ed alla qualità erogata:

- Corrispettivo variabile in base al servizio erogato (ma potrebbe non bastare...);
- Rischio commerciale sui ricavi (meno qualità=meno passeggeri=meno ricavi).

Tali incentivi impliciti però:

- non sono sufficienti perché possono generare comportamenti opportunistici (conviene perdere corrispettivo o ricavi da traffico rispetto al costo da sostenere per svolgere integralmente e correttamente il servizio, o parte di esso);
- non danno il giusto peso ai fattori di qualità ritenuti più rilevanti;
- a volte non sono presenti o sono stemperati (corrispettivo forfettario, contratti «gross cost», rigidità della domanda, scarsi ricavi tariffari, ecc.) e sono comunque generici.

Qualità, Penali e Monitoraggio

Un sistema di Penali richiede un sistema di indicatori della qualità (erogata e/o percepita) che, a sua volta, richiede un sistema di monitoraggio:

- Ben progettato;
- Sostenuto da sistemi automatici di rilevazione e/o di indagine;
- Costante e continuativo;
- Articolato su tutti gli aspetti del servizio;
- Chiaro (per evitare contenziosi).



Le penali: livello corretto

E' impossibile definire un livello corretto in assoluto per le penali ma:

- Tenere conto soprattutto degli impegni di gara oggetto di punteggio;
- Essere sufficientemente elevate da scoraggiare comportamenti opportunistici
- Non essere troppo elevate da impedirne, di fatto, la loro applicazione;
- Avere dei limiti (rispetto al valore del contratto) per singola penale e complessivi;
- Prevedere possibilità di mitigazione.

Esempi

Si illustrano alcuni esempi di allegati contrattuali sul sistema di qualità e relative penalità:

- Schemi di gara della Regione Puglia (DGR 26/2020);
- Gara servizi periferici di Roma Capitale

Un alternativa: corrispettivo variabile (1/3)

Gara Servizi periferici Roma. È previsto che il valore del corrispettivo vari in base al livello di qualità della singola corsa effettuata.

Secondo le indicazioni del capitolato, ogni singola corsa programmata può essere considerata:

1. “Standard”: dà diritto ad ottenere il corrispettivo pieno
2. “Giustificata”: dà diritto ad ottenere il corrispettivo in misura ridotta (nella misura descritta di seguito) ovvero nessun corrispettivo e in alcuni casi una penalizzazione.

Ogni singola corsa effettuata da ogni vettura in servizio viene considerata Standard se:

- è registrata e sono comunicate l'uscita e lo stato operativo della vettura;
- è effettuata con la copertura completa del sistema AVM (compreso GTFS) e ha la registrazione manuale della corsa da parte dell'autista (Foglio di Via);
- è svolta secondo quanto previsto dalla programmazione in termini di validità, codice corsa, orario di partenza e percorsi.



Un alternativa: corrispettivo variabile (2/3)

Una corsa non è considerata Standard, ma “Giustificata”, a causa del suo mancato rilevamento (sia in tempo reale (GTFS) sia in tempo differito (AVM)) e/o in conseguenza di un qualunque scostamento dal servizio programmato, fino alla eventuale cancellazione della stessa. In particolare, ogni corsa otterrà un corrispettivo in funzione:

1. della **qualità delle informazioni rilevate** dal sistema AVM (trasmesse all'Ente affidante). Le categorie possibili in base a queste informazioni sono le seguenti:
 - a) corse per le quali il sistema AVM fornisce informazioni in tempo reale attraverso l'invio periodico del proprio stato operativo attraverso il protocollo GTFS in modo da poter informare l'utenza sul servizio stesso e consuntivare in tempo reale il servizio stesso (corse GTFS);
 - b) corse per le quali il sistema AVM fornisce informazioni in tempo differito attraverso la consegna dei file AVM scaricati nei propri server ed elaborati successivamente (corse AVM);
 - c) corse per le quali il sistema AVM non fornisce informazioni (né in tempo reale né in tempo differito), che viene consuntivata esclusivamente attraverso la consegna del foglio di via della vettura dove gli autisti segnano le corse effettuate (corse FdV).
2. dal **rispetto della regolarità prevista dall'esercizio**. Una corsa si definisce “regolare” se la partenza rilevata dal sistema AVM avviene entro un anticipo massimo di 60 secondi ed un ritardo massimo di 300 secondi rispetto all'orario programmato;
3. della **motivazione della sua mancata o parziale effettuazione**, ovvero dell'effettuazione non conforme al PdE.

Un alternativa: corrispettivo variabile (3/3)

A seconda delle informazioni fornite relativamente allo svolgimento della corsa e in funzione della regolarità complessiva del servizio vengono assegnati dei coefficienti ai relativi corrispettivi in modo da determinare il corrispettivo totale.

I coefficienti sono stati fissati allo scopo di favorire il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. favorire sia la qualità dell'informazione, sia la regolarità del servizio;
2. evitare un impatto eccessivo dei coefficienti in casi estremi (oltre il valore della franchigia e in caso di una scarsa qualità dell'informazione);
3. dare elevata importanza al rilevamento tramite sistema AVM, con un riconoscimento del corrispettivo in caso di mancato rilevamento (solo corse FdV) estremamente ridotto oltre la franchigia.

Tipologia delle informazioni fornite e della regolarità delle corse	Coefficiente
Corsa GTFS regolare	1,00
Corsa GTFS non regolare entro franchigia (8%)	0,97
Corsa GTFS non regolare fuori franchigia (92%)	0,95
Corsa AVM regolare entro franchigia (8%)	0,99
Corsa AVM regolare fuori franchigia (92%)	0,98
Corsa AVM non regolare entro franchigia (8%)	0,94
Corsa AVM non regolare fuori franchigia (92%)	0,92
Corsa (solo) FdV entro franchigia (5%) indipendentemente dalla regolarità	0,90
Corsa (solo) FdV fuori franchigia (95%) indipendentemente dalla regolarità	0,10
Deviazione - Chiusura - Passaggio ostruito - Manifestazioni - Lavori stradali	1,00
Incidente/malore con segnalazione GTFS	1,00
Incidente/malore senza segnalazione GTFS	0,00
Guasto (entro 1% giornaliero delle vetture) con segnalazione GTFS	0,70
Guasto (oltre 1% giornaliero delle vetture) con segnalazione GTFS	0,00
Guasto senza segnalazione GTFS	0,00
Sciopero nazionale	0,30
Sciopero Locale	0,00
Mancanza di Personale e/o Vettura	-0,10