

PROTOCOLLO 4073 del 07/08/2014

Torino, 05 agosto 2014

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OSSERVAZIONI DELL'AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE DI TORINO AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI SULLE QUESTIONI REGOLATORIE RELATIVE ALL'ASSEGNAZIONE IN ESCLUSIVA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. GLI AMBITI DI SERVIZIO PUBBLICO

1.1 Acquisizione preliminare di informazioni

Q 1.1.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla richiesta di dati ed informazioni attinenti all'ambito di servizio pubblico secondo uno schema unico.

Q. 1.2.1 Quali informazioni e documenti si ritiene utile considerare per le finalità indicate?

La raccolta di informazioni idonee a consentire analisi e raffronti passa attraverso la sistematizzazione delle banche dati esistenti sul territorio nazionale, quali l'Osservatorio del Trasporto Pubblico Locale presso il MIT o l'ISTAT. Le informazioni raccolte mediante lo schema unico dovrebbero essere tali da integrare le informazioni e i dati già presenti in dette banche dati.

In ogni caso è imprescindibile che lo schema di raccolta dei dati e delle informazioni sia dotato di una dettagliata guida alla compilazione al fine di fornire modalità uniformi di descrizione delle informazioni e dei dati utili alle finalità di raffronto.

Per un maggior dettaglio è opportuno acquisire una descrizione del territorio legata alla distribuzione territoriale dei servizi attraverso appositi indicatori di misura quali, ad esempio:

- accessibilità ai nodi ferroviari (classificazione delle stazioni/fermate ferroviarie presenti nel territorio di riferimento in funzione di range di offerta giornaliera di treni in partenza);
- pendolarismo scolastico (classificazione del comune in funzione di range di presenza di Istituzioni scolastiche: es. comune con presenza di istituzioni scolastiche superiori tra 5 e 10 ecc);

Analogamente potrebbero essere costruiti indicatori per la misurazione del pendolarismo lavorativo, per la fruizione di servizi socio sanitari, ecc.

1.2 Altri temi

Q. 1.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse con riferimento alla definizione degli ambiti di servizio pubblico e alle relative modalità di finanziamento.

2. IL BANDO DI GARA

2.1 I tempi delle procedure di gara

Q 2.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine al termine per la pre-informazione.

Si ritiene il termine di pre-informazione adeguato.

E' invece importante che siano verificati per ciascun procedimento di gara tempi congrui per la presentazione delle offerte; in quest'ottica è importante che, soprattutto per i servizi ferroviari, il tempo fornito sia tale da consentire ad ogni partecipante lo svolgimento di adeguate ricerche di mercato e la formalizzazione di opportuni pre-impegni, condizionati all'esito della gara, per l'acquisizione del materiale rotabile e/o gli impianti necessari all'espletamento del servizio.

2.2 La durata dell'affidamento

Q 2.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai fattori di natura economica o gestionale rilevanti ai fini della determinazione del periodo di affidamento e, ove ne ricorrono i presupposti, delle eventuali proroghe.

La durata eccessiva dei contratti di servizio, così come una durata troppo breve, possono costituire elementi di rallentamento alla costruzione del mercato. I fattori di natura economica e gestionale rilevanti ai fini della sostenibilità economica di un contratto e del relativo piano degli investimenti risiedono nella capacità di gestire la fase di subentro con regole, chiare e definite a priori in sede di definizione del bando di gara. Affinché l'ente possa garantire la redditività del capitale investito da parte del soggetto aggiudicatario deve garantire all'aggiudicatario, indipendentemente dalla durata dell'affidamento, il riconoscimento al termine del contratto del valore residuo del capitale investito. Questo riconoscimento può avvenire ponendo in carico al subentrante la copertura dei predetti oneri ed il subentro nell'oggetto del piano degli investimenti.

Compito dell'ente, all'atto della definizione degli atti di gara, è definire le modalità di effettuazione del programma degli investimenti, la curva di deprezzamento dei beni e le modalità di calcolo del capitale residuo investito.

2.3 Le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

Q. 2.3.1 Si ritiene l'elenco dei campi informativi di cui alla tabella 1 relativo alle informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare esaustivo? Quali ulteriori dati o informazioni andrebbero considerati?

Q. 2.3.2 In caso i dati e le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara presentino contenuti commercialmente sensibili, quali modalità di rilascio potrebbero essere previste?

L'elenco dei campi informativi appare sostanzialmente esaustivo.

Si segnala l'opportunità di prevedere informazioni sull'esercizio relative alla rete di vendita dei titoli

di viaggio (es. elenco punti vendita; ripartizione delle vendite tra i diversi canali utilizzati (web-pos-canali ordinari).

Le informazioni più rilevanti, ai fini della predisposizione dell'offerta, sono di tipo numerico e pertanto dovrebbe essere prevista la messa a disposizione di dati in formati elettronici utilizzabili con i principali sistemi applicativi di trattamento dati.

Deve essere cura dell'ente indicare gli specifici software adottati per effettuare la raccolta dati, l'elaborazione degli stessi e i software utilizzati per modellizzare la domanda.

Per quanto riguarda la disaggregazione dei dati è necessario che sia chiarito che i ricavi da traffico e i dati di frequentazione non possano essere considerati dati commercialmente sensibili; è necessario che tali dati siano messi a disposizione al livello di disaggregazione più elementare possibile posseduto dal gestore incumbent (es. saliti e discesi per linea per fermata) tenuto conto che i costi per la raccolta delle informazioni sono coperti con le compensazioni degli obblighi di servizio; in tal senso la fornitura di dati medi aggregati può costituire una barriera all'ingresso.

Qualora si ritenesse necessario fornire dati commercialmente sensibili (che si ritiene comunque non essere presenti nelle tipologie elencate nella tabella sopra riportata) gli stessi potrebbero essere messi a disposizione in apposita data-room garantendo l'accesso solo alle imprese che abbiano superato la fase di qualificazione alla gara (nel caso di procedure che prevedano una prima fase di qualificazione ed una seconda fase di presentazione dell'offerta).

2.4 I requisiti di partecipazione

Q 2.4.1 Quali sono i requisiti di capacità tecnica e organizzativa più adeguati a verificare l'effettiva idoneità dell'impresa ad assumere ed eseguire il servizio?

Q 2.4.2 Quali tipologie di requisiti presentano maggiori rischi di risultare contrarie ai principi di non discriminazione tra concorrenti?

Q 2.4.3 Come si potrebbe valorizzare l'esperienza sul territorio evitando di introdurre elementi discriminatori?

I requisiti di capacità tecnica ed organizzativa atti a verificare l'idoneità dell'impresa ad assumere ed eseguire il servizio devono riferirsi alla struttura organizzativa nel suo complesso, al livello di professionalità rappresentato da figure tipiche individuabili nell'organizzazione, ferme restando i requisiti di professionalità richiesti dalla normativa vigente in materia di esercizio della professione e sicurezza.

Si ritiene importante che sia dimostrato dai concorrenti il possesso di specifici requisiti in capo al management aziendale. Ciò in considerazione del fatto che le clausole sociali poste nei bandi di gara, nel tutelare i lavoratori delle imprese cessanti, garantiscono che l'esercizio sia operato dagli addetti che hanno maturato anni di esperienza nel medesimo territorio e nello specifico esercizio.

E' importante che detti requisiti siano effettivamente "spesi" nella gestione del contratto e non siano semplicemente utilizzati ai fini della partecipazione alla procedura di gara.

Tra i rischi più critici vi è la richiesta di un requisito di carattere dimensionale correlato alla

produzione di servizi, in quanto, in un mercato da costruire quale quello ferroviario, tale requisito è normalmente posseduto dagli operatori presenti nell'ambito del bacino di gara.

In tal senso si ritiene che i requisiti di partecipazione connessi a elementi territoriali siano discriminanti e non debbano essere previsti.

L'individuazione di criteri di valutazione delle offerte che premiano la conoscenza del territorio e delle esigenze della clientela locale, sono ammissibili nei limiti in cui i concorrenti, nel produrre l'offerta, possono agire sulla base delle informazioni che la stazione appaltante mette a loro disposizione.

La conoscenza del territorio e delle esigenze della clientela non devono essere premiate in quanto tali.

I criteri di valutazione delle offerte potranno invece prevedere in maniera più o meno significativa l'attribuzione di punteggi in relazione alla capacità dell'impresa di comprendere e valutare le condizioni territoriali sulla base delle informazioni fornite dalla stazione appaltante proponendo soluzioni adeguate agli obiettivi indicati nei documenti di gara.

2.5 Le certificazioni obbligatorie

Q. 2.5.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla possibilità che il certificato di sicurezza, le certificazioni in materia di qualità aziendale, salute dei lavoratori e ambientale possano essere presentate dopo l'aggiudicazione.

Q. 2.5.2 Quali termini si ritengono adeguati e quali altri specifici aspetti si ritiene vadano tenuti in considerazione in proposito?

Ai fini della dimostrazione della capacità organizzativa, possono rilevare le seguenti certificazioni, con particolare riferimento, in relazione a specifici settori di certificazione IAF (es: 31 – trasporti logistica e comunicazioni / 33 tecnologie dell'informazione, ...):

- possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008;
- possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;
- possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la salute e sicurezza sul lavoro conforme alla norma BS OHSAS 18001:2007;
- possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Sicurezza delle Informazioni (SSI) in conformità alla norma UNI CEI ISO/IEC 27001:2006;

Da valutare nel prossimo futuro, in funzione del livello di adeguamento dei sistemi di gestione sopra elencati, il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata in conformità alla recente norma ISO 39001:2012 - Road traffic safety (RTS) management systems.

Le predette certificazioni fanno però riferimento a specifici stabilimenti/sedi. In caso di partecipazione alla procedura di più soggetti riuniti esse poi fanno riferimento a organizzazioni diverse e tra loro non necessariamente correlate.

E' sicuramente importante che una impresa partecipante possieda le certificazioni richieste. Ma è essenziale per l'ente appaltante che dette certificazioni siano possedute dall'aggiudicatario per gli stabilimenti e le sedi e le organizzazioni che saranno direttamente impiegate sul territorio per l'esecuzione dei servizi; pertanto è evidente che, al fine di non discriminare la partecipazione di imprese non stabilite nel territorio, è necessario prevedere che dette certificazioni possano essere conseguibili successivamente all'aggiudicazione definitiva e comunque entro l'avvio del servizio o in tempi immediatamente successivi.

Al fine di ridurre i termini per l'acquisizione delle certificazioni è importante la capacità dell'ente di svolgere il ruolo di facilitatore per affrontare le difficoltà di una nuova impresa ad insediarsi sul territorio.

2.6 I criteri di aggiudicazione ed attribuzione dei punteggi

- Q. 2.6.1 Si richiedono osservazioni motivate in ordine alla valorizzazione dei requisiti attinenti alla disponibilità di materiale rotabile.**
- Q. 2.6.2 Quali sono le condizioni e le modalità di applicazione delle clausole sociali più adeguate ad assicurarne un impatto sostenibile sulla competitività ed i costi del servizio? Si ritiene utile definirne un periodo limitato di validità?**
- Q. 2.6.3 Quali interventi di regolazione si ritengono appropriati per ridurre frizioni e asimmetrie che precludono una scelta oggettiva tra modalità di gara di tipo rigido o flessibile?**
- Q. 2.6.4 Quali sono i fattori sui quali si ritiene possa essere prevista una maggiore flessibilità nelle presentazione delle offerte?**
- Q. 2.6.5 In caso di criteri di aggiudicazione volti a premiare la capacità progettuale delle imprese, si ritiene che lo strumento dell'accordo quadro possa facilitare i nuovi entranti? Si riscontrano ostacoli nella definizione di accordi quadro? Se sì, di che tipo? E come potrebbero essere superati?**
- Q. 2.6.6 Con riguardo ai criteri di aggiudicazione, vi sono altri aspetti di interesse regolatorio da segnalare?**

La disponibilità del materiale rotabile deve essere garantita all'avvio del servizio. Pertanto in sede di valutazione dell'offerta ogni elemento di ponderazione assegnato alla mera disponibilità del materiale rotabile in sede di presentazione di offerta costituisce una potenziale barriera per la partecipazione alla gara.

Le caratteristiche del materiale rotabile potrebbero influire sulla possibilità di presentare offerta se richieste senza un adeguato e realistico calendario di immissione in servizio (si pensi ad esempio alla richiesta di immissione in servizio di materiale rotabile completamente nuovo in fase di avvio del contratto).

Tra le modalità di applicazione delle clausole sociali più adeguate ad assicurarne un impatto equo e non discriminatorio e pertanto sostenibile, si ritiene che le informazioni relative alla consistenza del personale che sarà oggetto del passaggio, delle diverse tipologie, dei relativi costi, e delle condizioni normative in essere debbano essere messe a disposizione da parte della stazione appaltante.

La gara di tipo rigido consente una valutazione omogenea tra tutte le offerte presentate dai

concorrenti. La gara di tipo flessibile ha caratteristiche tali da essere più esposta a valutazioni di tipo discrezionale. E' auspicabile che tutti i concorrenti siano valutabili su un progetto comune messo a disposizione dalla stazione appaltante ferma restando la possibilità, con livelli di ponderazione limitati, di valutare progetti di miglioramento. In tal senso, gli interventi di regolazione potrebbero prevedere limiti sul peso da assegnare a progetti di miglioramento.

I fattori su cui potrebbe essere prevista una maggiore flessibilità riguardano i temi dell'innovazione tecnologica, dell'innovazione nei rapporti con gli utenti e con l'ente, sviluppo di programmi d'investimento nonché gli servizi eventuali aggiuntivi rispetto ai servizi minimi.

Se il riferimento all'accordo-quadro è fatto in relazione allo strumento di assegnazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'art. 23 del D.Lgs 188/2003 e s.m.i., si ritiene che l'accordo quadro faciliti il raggiungimento degli obiettivi di programmazione dell'ente, garantendo inoltre all'impresa che partecipa alla gara la possibilità di sviluppare il programma d'esercizio nel rispetto delle indicazioni fornite dall'ente; in tal senso è uno strumento che facilita i concorrenti.

Se invece il riferimento è fatto all'accordo quadro così come disciplinato dall'articolo 59 del D.Lgs 163/2006, si ritiene che l'utilizzo di tale strumento sia indifferente in ordine alla possibilità di facilitare nuovi entranti in quanto non si ritiene condivisibile l'assunto che i nuovi entranti abbiano una maggiore capacità progettuale dell'incumbent, essendo vero forse il contrario potendo quest'ultimo godere di una evidente posizione di rendita informativa.

Si valuta comunque interessante la possibilità di addivenire alla sottoscrizione di accordi quadro per definire una cornice di riferimento comune a più operatori economici (obblighi di servizio, criteri per la definizione delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, regime tariffario, criteri di aggiornamento delle compensazione e delle tariffe ecc.) soprattutto per l'affidamento di servizi che richiedono limitati investimenti per l'avvio del servizio.

Gli accordi quadro potrebbero essere un utile strumento flessibile da utilizzare in condizioni di mutamenti non programmati della mobilità.

Si ritiene che la durata degli accordi quadro potrebbe non essere necessariamente quella prevista dall'art. 59 del D.Lgs 163/2006 (quattro anni) potendo prevedersi, nell'ambito della cornice fornita dal Regolamento (CE) 1370/2007, una durata maggiore. Diversamente i contratti discendenti dagli accordi quadro potrebbero avere una durata più limitata, funzionale comunque al recupero degli investimenti richiesti.

2.7 Le modalità di presentazione delle offerte economiche

Q. 2.7 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla ipotesi di richiedere che le offerte economiche vengano distinte per anni.

Si ritiene che le ipotesi di richiedere offerte economiche distinte per anni possano rappresentare uno strumento incentivante al raggiungimento di obiettivi "sfidanti" quali l'incremento dei ricavi da traffico correlato all'aumento dei passeggeri paganti e/o alla riduzione del tasso di evasione, e ad obiettivi di crescita dell'efficienza aziendale.

E' ipotizzabile che il periodo ottimale non debba però riferirsi all'anno ma ad un periodo più esteso

(biennio/triennio).

2.8 Il termine per il ricevimento delle offerte

Q. 2.8 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla identificazione di termini congrui per il ricevimento delle offerte in relazione all'ampiezza del bacino ed alla complessità del progetto di mobilità.

La congruità dei termini deriva dalle complessità delle azioni richieste per predisporre l'offerta. Ad esempio richiedere nell'offerta l'acquisizione di materiale rotabile nuovo, impone all'azienda partecipante di avviare apposite indagini di mercato ed eventualmente, tramite bando pubblico, acquisire una o più offerte vincolanti su cui basare la propria offerta di gara.

Si ritiene comunque che la predisposizione di un'offerta per bacini di medie dimensioni non possa essere inferiore a 3/6 mesi.

Si ritiene inoltre che tempi molto stretti impongono costi di partecipazione alla procedura più elevati.

2.9 Il numero di offerte ammissibili

Q. 2.9 Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla opportunità di aggiudicare la gara in presenza di una sola offerta valida.

Si ritiene che debba essere garantita all'ente l'opportunità di aggiudicare la gara in presenza di una sola offerta valida, purché venga valutata la congruità dell'offerta. Una diversa soluzione potrebbe mettere a repentaglio la garanzia di continuità dei servizi in caso di contratto in scadenza.

2.10 Le cauzioni e le garanzie

Q. 2.10 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla misura e modalità di prestazione delle garanzie.

Fermo restando che ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i., le disposizioni del Codice degli appalti non si applicano alle concessioni (se non alcuni specifici articoli espressamente richiamati), le disposizioni di cui agli articoli 75 e 113 del Codice degli appalti in materia di cauzioni e garanzie non sarebbero immediatamente applicabili.

Considerato che gli importi contrattuali delle compensazioni economiche del settore sono rilevanti, si ritiene che al fine di individuare la misura della prestazione delle garanzie possano essere individuati specifici range percentuali, correlati al valore annuale di dette compensazioni, anche con importi inferiori rispetto alle percentuali indicate nel D.Lgs. 163/2006.

In ordine alle modalità di prestazione si ritiene che possano essere replicate le modalità previste nel D.Lgs 163/2006 e s.m.i.

Non si ritiene invece necessario replicare il principio della dimidiazione del valore della garanzia a corredo dell'offerta/cauzione definitiva in funzione del possesso da parte del concorrente/aggiudicatario della certificazione del sistema di qualità UNI/CEI/SO 9000 in quanto la disposizione, considerata la vastità della platea degli operatori certificati, non sarebbe premiante; inoltre, se si applicasse una modalità di calcolo del valore della garanzia/cauzione diversa rispetto a quella prospettata nel D.lgs 163/2006, la finalità della dimidiazione sarebbe superata.

Si potrebbe invece replicare il sistema incentivante utilizzato nel D.Lgs 163/2006 con riferimento al possesso della certificazione del sistema di qualità UNI/CEI/SO 9000 per un diverso obiettivo, specifico per il settore dei trasporti, quale ad esempio il possesso di un'idonea organizzazione

aziendale regolata in conformità alla recente norma ISO 39001:2012 - Road traffic safety (RTS) management systems.

Il sistema incentivante (es. dimidiazione della garanzia/cauzione definitiva) potrebbe essere correlato non solo al possesso della certificazione in sede di gara ma (considerata la scarsa diffusione del sistema e soprattutto la necessità che la certificazione sia acquisita dall'aggiudicatario - operatore singolo o associato), soprattutto con riferimento alla cauzione definitiva, al conseguimento della certificazione nel corso di gestione del contratto.

2.11 Altri temi

Q. 2.11 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti il contenuto del bando di gara, le modalità di selezione del gestore ed i criteri di aggiudicazione.

Definizione del diritto di esclusiva.

Il documento predisposto dall'ART è intitolato “Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale”.

Il Regolamento (CE) 1370/2007 si applica nel caso di concessione di diritti di esclusiva (così come definiti dall'art. 2, lett. f del regolamento e art. 3, paragrafo 1) ma anche ai servizi che prevedono semplicemente l'attribuzione di compensazioni di obblighi di servizio.

Richiamando i contenuti della Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 n. 2014/C 92/01, con specifico riferimento al punto 2.26 nel quale si afferma che *“Per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno dei trasporti pubblici, le autorità competenti sono tenute a definire in modo preciso i diritti di esclusiva, come diritti che non vanno oltre quanto è necessario per garantire la protezione economica necessaria ai servizi in questione, lasciando al contempo, laddove possibile, spazio ad altri tipi di servizi. In tale contesto, il considerando 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007 recita che «i mercati liberalizzati del trasporto di passeggeri nei quali non esistono diritti di esclusiva dovrebbero poter mantenere le loro caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui esse sono compatibili con le disposizioni del trattato»* è necessario che l'ART specifichi se il documento in consultazione riguardi anche la concessione di servizi di tpl che non prevedano l'attribuzione di diritti di esclusiva.

E' necessario inoltre che siano ben definibili i "limiti" dei diritti di esclusiva potendo questi ultimi, in ragione della posizione territoriale di specifici poli attrattori, quali ad esempio gli aeroporti, confluire con "diritti di esclusiva" attribuiti da altre autorità pubbliche ovvero negare a operatori terzi la possibilità di svolgere servizi commerciali non contribuiti (ovvero senza compensazione pubblica) e non oggetto di obblighi di servizio.

Si ritiene importante che le procedure di selezione del concessionario possano essere avviate invitando operatori economici che abbiano già dimostrato il possesso di specifici requisiti tecnici ed economici parametrati all'oggetto della gara.

Al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità si ritiene che la selezione dei candidati

possa avvenire nell'ambito di un Sistema di qualificazione che può essere gestito mutuando le disposizioni contenute nel Codice dei contratti pubblici (art. 232).

Il Sistema di qualificazione consente di definire elenchi di operatori economici dotati di specifici requisiti morali, tecnici e finanziari, interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone.

Il Sistema, mutando le disposizioni di cui al comma 8 dell'art. 232 del Codice, potrebbe essere utilizzato da altri enti aggiudicatori diversi, previa comunicazione agli operatori economici interessati.

La possibilità di poter contare su elenchi aggiornati di operatori economici qualificati, rende il Sistema di qualificazione uno strumento di grande utilità sia perché attraverso il Sistema è possibile procedere all'attivazione di specifiche procedure per l'assegnazione delle concessioni nel rispetto dei principi sopra richiamati sia perché, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, potrebbe consentire, in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, di adottare provvedimenti di emergenza avendo a disposizione un elenco di soggetti qualificati ai quali destinare tali provvedimenti.

A tal fine si ritiene opportuno non porre un limite temporale alla durata del Sistema di qualificazione ma costituire lo stesso per una durata indeterminata.

Il Sistema di qualificazione può essere predisposto prevedendo la classificazione degli operatori economici in diverse Categorie ad esempio, servizi su strada (autobus), servizi in ambiti territoriali densamente popolati (autobus e tram); servizi su ferro (ferrovia).

Naturalmente, per tutte le Categorie deve essere previsto che gli operatori economici che richiedono la qualificazione siano in possesso dei requisiti di ordine generale quali quelli previsti dall'art. 38 del Codice dei contratti pubblici.

Per tutte le Categorie dovrebbe essere previsto il possesso di requisiti di capacità economica e finanziaria, di idoneità professionale e capacità tecnica, ecc.

Ciascuna delle Categorie può essere eventualmente suddivisa in Classi di qualificazione al fine di individuare specifici livelli di produzione ai quali parametrare i requisiti di capacità tecnica il cui possesso ciascun operatore è chiamato a dimostrare per ottenere la qualificazione richiesta.

In esito alla qualificazione ciascun operatore potrebbe partecipare alle procedure di affidamento delle Concessioni di servizi attinenti alla Categoria.

E' possibile individuare Classi di accesso che consentirebbero agli operatori che possiedono i requisiti di capacità tecnica per volumi ridotti, di richiedere ed ottenere la qualificazione al Sistema al fine di

1. partecipare alle procedure bandite per classi superiori qualora, unitamente ad altri soggetti qualificati, riescano ad ottenere la qualificazione per la classe superiore;
2. partecipare a procedure di aggiudicazione gestite da altri enti, qualora questi ultimi si avvalessero delle possibilità previste dall'art. 232, comma 8 del Codice dei contratti pubblici;

3. definire una platea di potenziali subappaltatori.

3. CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

3.1 Conflitti di interesse e incompatibilità

- Q. 3.1.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici volti ad escludere i soggetti potenzialmente portatori di conflitto di interesse. Quali criteri possono essere presi in considerazione oltre quelli sopra indicati?
- Q. 3.1.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla opportunità di stabilire che le commissioni siano costituite prevalentemente da soggetti esterni all'ente affidante.
- Q. 3.1.3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri di nomina proposti relativamente al possesso dei requisiti professionali.

3.2 Altri temi

- Q. 3.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse con riferimento alla nomina delle commissioni aggiudicatrici.

4. SCHEMA DELLE CONVENZIONI

4.1 Contenuto minimo delle convenzioni

- Q. 4.1.1 Si richiedono osservazioni motivate in ordine al precedente elenco dei contenuti obbligatori della convenzione.**
- Q. 4.1.2 Con particolare riferimento ai contratti affidati in house, vi sono altri elementi specifici che andrebbero considerati?**

Rispetto all'elenco si riscontra l'opportunità che siano inseriti elementi relativi a:

1. rendicontazione dei costi del servizio relativi ad esempio alle spese per il personale, per l'energia, per gli oneri per le infrastrutture, per la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, per i costi fissi e per il rendimento del capitale;
2. modalità e criteri di tenuta della contabilità separata;
3. elementi per la verifica dell'insussistenza di sussidi incrociati

Potrebbe essere necessaria una specifica riflessione in ordine alla possibilità di escludere dalla fornitura di garanzie l'operatore in-house.

Ai sensi dell'art. 5, paragrafo 2 lett. e) del regolamento (CE) 1370/2007, *in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione*". E' pertanto necessario che sia indicato un limite minimo di servizio che deve essere operato direttamente dall'operatore in-house.

4.2 Condizioni per l'esercizio dello jus variandi

- Q. 4.2.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle ipotesi di variazione del contratto sopra descritte. Quali ulteriori ipotesi andrebbero considerate?**
- Q. 4.2.2 Quali forme e contenuti si ritiene dovrebbero assumere le previsioni contrattuali in merito al coinvolgimento degli utenti in caso di riprogrammazione non temporanea del servizio?**

Si potrebbe valutare l'inserimento di clausole contrattuali che prevedano, in caso di riduzioni delle risorse disponibili, la facoltà dell'ente, dopo aver verificato l'indisponibilità del concessionario ad una ridefinizione delle compensazioni economiche, all'enucleazione di porzioni di servizio da affidare con gradualità a soggetti terzi, a condizioni economiche più favorevoli, ferma restando la validità del contratto originario per la parte di servizi residuali.

E' necessario prevedere clausole contrattuali che obblighino l'ente affidante, e di conseguenza il concessionario, a garantire un ampio ascolto degli utenti (associazioni/utenti) e a fornire una rendicontazione motivata, periodicamente aggiornata sugli effetti delle scelte effettuate.

4.3 I corrispettivi e le partite economiche del contratto

Q. 4.3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle modalità di rappresentazione dei corrispettivi sopra indicate.

Tenuto conto che per la maggior parte dei servizi di tpl la componente del costo del personale è una di quelle a maggiore incidenza sul complesso dei costi di esercizio, è importante che tra le modalità di rappresentazione dei corrispettivi possa anche essere previsto la velocità commerciale del servizio.

E' importante che non siano previste tra le modalità di rappresentazione dei corrispettivi fattispecie che siano strettamente legate a modalità organizzative dell'operatore economico non correlate alle specifiche esigenze di servizio programmate dall'ente concedente (esempio: applicazione di maggiorazioni economiche per treni di dimensioni diverse da quelle previste dalla programmazione del servizio e non correlate ad un effettivo soddisfacimento della domanda reale di servizio).

In relazione alle partite economiche relative ai canoni per l'uso dell'infrastruttura o di altri beni strumentali è necessario correlare tali corrispettivi all'effettiva disponibilità dell'infrastruttura anche in relazione a livelli minimi qualitativi, potendo prevedere, nei confronti del gestore dell'infrastruttura, penali o detrazioni per servizi non resi e/o indisponibilità dell'infrastruttura.

4.4 Struttura tariffaria e criteri di aggiornamento

Q. 4.4.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla applicabilità di un criterio di incentivazione che combini il price cap con un subsidy cap. Sono considerati tutti i suoi possibili effetti nelle diverse situazioni gestionali ed in riferimento ai meccanismi di premialità per la distribuzione di risorse? Quali ulteriori criteri o diverse modalità di applicazione possono essere considerati? Per quali motivi essi sarebbero da preferire?

Q. 4.4.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle modalità di copertura dei costi non controllabili dall'impresa.

Q. 4.4.3 Quali altri aspetti relativi alla struttura tariffaria e ai connessi meccanismi di aggiornamento si ritiene di segnalare oltre a quelli già posti in evidenza?

In relazione all'applicabilità di criteri di incentivazione legati al price cap che consentano al gestore di provvedere ad una revisione delle tariffe, indipendentemente dall'autorizzazione dell'ente concedente, si evidenzia il rischio che ciò possa accadere in contesti di trasporto regolati da contratti di servizio diversi, con obiettivi differenti, ma con regime tariffario unico in quanto regolato da un regime tariffario integrato.

4.5 Tariffe, esenzioni e agevolazioni tariffarie

Q. 4.5.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla opportunità di indicare puntualmente le modalità di quantificazione del mancato gettito delle esenzioni e agevolazioni tariffarie. Quali altri

aspetti si ritiene di voler segnalare in proposito?

Le modalità di quantificazione del mancato gettito delle esenzioni e agevolazioni tariffarie dovrebbero essere basate unicamente sulla categoria di agevolazione e sul numero di utenti esentati/agevolati. La compensazione puntuale per viaggio agevolato è di difficile realizzazione, monitoraggio e controllo.

D'altro canto, il costo correlato al trasporto di utenti che godono di agevolazioni tariffarie, proprio in quanto rappresentano una porzione dell'utenza non fondamentale dal punto di vista quantitativo, costituiscono un costo marginale. Pertanto la quantificazione del mancato gettito non può che essere forfetaria e legata al numero di soggetti agevolati e non alla quantità di servizio fruita.

4.6 Livelli minimi di qualità dei servizi e diritti dei passeggeri

Q. 4.6.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla determinazione degli indicatori e degli standard quali-quantitativi del servizio.

Q. 4.6.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle procedure e modalità di consultazione ed intesa con gli utenti e le loro associazioni nonché alla possibilità che esse incidano su elementi della convenzione che possono influire sull'equilibrio economico della offerta.

La determinazione degli indicatori e degli standard quali-quantitativi dei servizi deve essere correlata agli ambiti territoriali e alle caratteristiche specifiche del servizio eventualmente prevedendo indicatori e standard quali-quantitativi differenziati per tipologia di servizio.

E' importante che i contratti di servizio in funzione del livello iniziale degli standard prestazionali, prevedano obiettivi e azioni di mantenimento e/o crescita di tali livelli.

Si ritiene che debbano essere strutturati almeno due livelli di consultazione:

- un livello che garantisca l'ascolto continuo dei singoli cittadini e delle associazioni (mediante la consultazione tipica degli incontri periodici o quella innovativa, oggi disponibile, dell'utilizzo dei social network);
- un livello prevalentemente da realizzare tramite indagini campionarie (con rilevanza statistica) che forniscano elementi oggettivi sugli effettivi livelli quali-quantitativi dei servizi erogati e percepiti.

Si ritiene che il secondo livello debba avere una maggiore rilevanza in ordine alla possibilità di incidere sugli elementi del singolo contratto di servizio.

4.7 La Carta della qualità dei servizi

Q. 4.7 Vi sono aspetti specifici inerenti la procedura di adozione, i contenuti e le modalità di pubblicizzazione delle carte della qualità dei servizi che si ritiene di dover porre all'attenzione dell'Autorità?

E' necessario che siano chiarite le modalità e le procedure di verifica dei contenuti minimi delle Carte della qualità definiti con atto dell'Autorità. La verifica, al fine di garantire uniformità di applicazione delle direttive dell'Autorità, dovrebbe essere effettuata da apposite strutture deputate.

4.8 Monitoraggio, rendicontazione e controlli

Q. 4.8.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine all'oggetto, agli strumenti ed alle forme di rendicontazione, monitoraggio e controllo.

Q. 4.8.2 Si chiedono osservazioni motivate con riferimento agli schemi di rendicontazione sui livelli quali-quantitativi di servizio e sui parametri ed obiettivi di tipo economico e gestionale.

Q. 4.8.3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla prospettata diffusione pubblica di

informazioni concernenti l'andamento del servizio, al tipo di dati da pubblicizzare, al loro formato ed alla periodicità.

L'innovazione tecnologica ci consente di avere un monitoraggio costante e continuo di gran parte degli elementi quali-quantitativi del servizio. Bisognerebbe incentivare e favorire l'utilizzo delle nuove tecnologie nel monitoraggio del servizio.

E' necessario che il contratto di servizio preveda espressamente l'obbligo per il gestore di fornire all'ente concedente tutte le informazioni acquisite con strumenti di rilevazione automatica in possesso del gestore; tale obbligo deve riguardare anche le informazioni che il gestore dell'esercizio acquisisce dal gestore dell'infrastruttura relativamente al servizio oggetto del contratto.

Nel caso in cui l'ente concedente intenda dotarsi di un proprio sistema di monitoraggio (ovvero abbia già dotato il parco rotabile del gestore uscente) è necessario che il contratto di servizio preveda l'obbligo del nuovo affidatario di acconsentire l'installazione delle apparecchiature di monitoraggio.

In relazione all'oggetto del monitoraggio si ritiene che le informazioni debbano riguardare tutti gli aspetti inerenti la produzione del servizio, la contabilizzazione dei costi e dei ricavi, i dati relativi alle frequentazioni. Tali dati sono indispensabili non solo per la gestione del contratto di servizio ma soprattutto per costruire rapporti trasparenti con gli utenti, per i soggetti che devono provvedere alla pianificazione e programmazione dei servizi.

Con riferimento ai costi del servizio è necessario che siano definiti preventivamente i criteri di imputazione degli stessi nell'ambito della contabilità separata tenuta dal gestore per l'intero periodo contrattuale.

Gli elementi delle componenti del costo, così come esemplificati in sede di Regolamento (CE) 1370/2007 all'art. 4, paragrafo 1, lett. c, possono riguardare le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

E' necessario che le imprese siano obbligate a consentire le azioni di monitoraggio e controllo che l'ente concedente intende attivare nel corso della validità del contratto.

E' necessario che gli schemi di rendicontazione siano improntati al principio della separazione amministrativo/contabile tra le diverse gestioni esercite dall'impresa affidataria dei servizi.

La misurazione dei livelli quali - quantitativi del servizio e dei parametri ed obiettivi economico-gestionale è più complessa da verificare quando un'impresa svolge più servizi o attività. Si pensi ad esempio ad un'impresa che soddisfa il requisito di possedere il 50% dei veicoli Euro 5 ed è titolare di due contratti di servizio Affinché sia garantito il rispetto di obiettivi di tipo ambientale in ognuno dei due contratti di servizio è necessario che l'impresa rendiconti analiticamente l'impiego degli autobus sul ciascun contratto.

Si ritiene che tutte le informazioni acquisibili nell'ambito della gestione del contratto e specificatamente collegate agli obblighi di servizio imposti e alle relative compensazioni economiche non siano suscettibili di vincoli di riservatezza, essendo quindi il gestore obbligato a fornire dette informazioni all'ente concedente.

In ordine alla diffusione pubblica delle informazioni concernenti l'andamento del servizio, si ritiene parimenti che non sussistano vincoli specifici legati alla loro diffusione; la possibilità che tali dati siano coperti da un diritto alla riservatezza di tipo commerciale/industriale non sussiste se si pone l'attenzione al fatto che la rilevazione delle informazioni è prevista contrattualmente e che i costi per l'acquisizione dei dati e il trattamento delle informazioni trovano copertura nell'ambito delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio. Si pensi alla rilevazione dei saliti/discesi per fermata per i servizi di TPL. Tale dato è facilmente acquisibile attraverso specifiche campagne di rilevazione effettuate da ditte specializzate. Tali campagne hanno un costo correlato alla dimensione dell'indagine. In occasione di una procedura di gara ciascun concorrente potrebbe effettuare una propria indagine per rilevare i saliti e discesi per fermata. E' ovvio che effettuare l'indagine comporta un costo e può rappresentare uno degli elementi costituenti una barriera all'ingresso e un vantaggio per l'incumbent. Si ribadisce che detto vantaggio ha origine dall'adempimento di obblighi di servizio previsti dal contatto per il quale lo stesso incumbent riceve compensazioni economiche pubbliche.

4.9 Premi e sanzioni

Q. 4.9.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di un meccanismo di incentivazione fondato su un bilanciamento tra premi e sanzioni come sopra descritto.

Q. 4.9.2 Quali criteri, oltre quelli già menzionati, possono rendere più efficace ed incentivante il sistema di premi e sanzioni? Quali pratiche sarebbero, al contrario, disincentivanti o vessatorie?

Il ruolo delle sanzioni nell'ambito del contratto di servizio è quello di garantire il rispetto di specifici obblighi previsti contrattualmente. La funzione dovrebbe essere tesa principalmente alla rimozione della cause che stanno alla base dei disservizi registrati ed evitarne la ripetizione.

Con riferimento al tema della premialità, è importante che i premi siano finalizzati al conseguimento di obiettivi di sistema (ad esempio: miglioramento dell'indice di attrattività del servizio), chiaramente definiti e misurabili e non collegati a semplici obiettivi di carattere prestazionale (già compensati nell'ambito del contratto di servizio).

Inoltre non appare incentivante la compensazione tra sanzioni e premi; poter contare su una compensazione delle sanzioni può favorire comportamenti non coerenti con le finalità pubbliche del contratto di servizio. Ad esempio le sanzioni collegate al mancato rispetto di uno standard minimo di puntualità applicate nel mese di marzo potrebbero essere ridotte/annullate qualora per il medesimo standard fossero applicate delle premialità in caso di superamento di un determinato obiettivo nel mese di agosto, con evidenti squilibri tra benefici offerti e disagi subiti dagli utenti.

Inoltre la mancanza di uno stanziamento idoneo e certo da destinare al finanziamento dei premi non incentiva l'impresa ad adottare le azioni necessarie, comprese quelle che comportano investimenti di risorse, per il conseguimento degli obiettivi oggetto della premialità.

4.10 Beni essenziali e indispensabili per l'effettuazione del servizio

Q. 4.10 Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito ai criteri di valutazione dei beni essenziali da mettere a disposizione dell'eventuale nuovo entrante al fine di evitare discriminazioni tra le imprese partecipanti o tra queste e l'incumbent, con particolare riferimento al materiale rotabile.

Si concorda con le definizioni di beni essenziali e indispensabili fornite nel documento.

Al fine di evitare discriminazioni tra le imprese partecipanti e l'incumbent, si ritiene che dovrebbero

essere oggetto di dichiarazione di indispensabilità solo quei beni per i quali l'ente riesca a definire criteri, modalità e obblighi di passaggio tra cessante e subentrante. Se infatti la dichiarazione di indispensabilità del bene obbliga di per sé i soggetti interessati a rilevare il bene, l'assenza delle necessarie informazioni e garanzie in ordine agli oneri di acquisizione potrebbe costituire un elemento discriminatorio ed una barriera all'ingresso.

Per quanto riguarda i depositi/rimesse per i quali l'ente condente non riesca a garantire la disponibilità d'uso, si ritiene, al pari del materiale rotabile, che i tempi per l'avvio del servizio debbano essere posticipati in modo congruo affinché l'affidatario possa procedere al reperimento degli immobili o terreni edificabili, tenuto conto del contesto territoriale di riferimento.

4.11 I criteri per la determinazione del valore di subentro

Q. 4.11.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle modalità di valorizzazione del valore residuo dei beni indispensabili per l'erogazione dei servizi distinti in base alle modalità di finanziamento. Quali ulteriori parametri e aspetti andrebbero considerati?

Q. 4.11.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle modalità di rivalutazione del costo storico. Quali ulteriori parametri o aspetti andrebbero considerati?

Q. 4.11.3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle modalità di trattamento dei finanziamenti pubblici. Quali ulteriori parametri e aspetti andrebbero considerati?

Q. 4.11.4 Si ritiene che l'inserimento tra le clausole delle convenzioni da allegare ai capitolati di gara delle modalità di copertura del valore di subentro possa costituire uno strumento per favorire la contendibilità della gara? Quali ulteriori aspetti andrebbero considerati?

Che il valore residuo dei beni dichiarati indispensabili sia il valore di mercato è un principio condivisibile e si conviene con i contenuti del documento di consultazione..

Tuttavia il valore di mercato non è univocamente e semplicemente individuabile e la sua definizione potrebbe generare contenziosi che potrebbero dilatare i tempi del subentro.

Pertanto è importante che siano comunque forniti indirizzi per la definizione del valore residuo.

I criteri per la definizione del valore residuo, con specifico riferimento al materiale rotabile (treni/autobus/tram), dovrebbero tenere conto, oltre a quanto specificato nel documento di consultazione, degli interventi di manutenzione/migliorie capitalizzati, delle eventuali perdite di valore, degli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione e agli eventuali interventi di manutenzione/migliorie capitalizzati, nonché della vita utile residua del bene.

I criteri sopra definiti possono utilmente essere applicabili anche in caso di subentro in impianti tecnologici ed impianti ed attrezature definiti indispensabili.

Con riferimento ai beni immobili (depositi, officine di manutenzione), si ritiene che il valore residuo debba essere definito sulla base di valori di mercato, desumibili in relazione a dati pubblici forniti dall'Agenzia del Territorio, in quanto la ricostruzione del valore residuo attraverso la copertura dei costi sostenuti dall'operatore e la garanzia della remunerazione del capitale investito non apparirebbe equa e congrua per l'incumbent.

Con riferimento alle modalità di trattamento dei finanziamenti pubblici a copertura integrale del

costo di acquisto del materiale rotabile, è necessario che alla fine del periodo di ammortamento di detti finanziamenti, qualora il bene abbia ancora una vita utile residua, siano definiti dei parametri di valorizzazione del costo di detto bene. In ordine al verifica della vita utile residua è necessario che essa sia verificata in funzione delle prescrizioni del contenute nel capitolato di gara. Ad esempio, se il contratto prevede l'utilizzo di autobus con età non superiore a 15 anni e l'ammortamento degli autobus è stato definito in 10 anni, esiste ancora una vita residua del bene ai fini contrattuali.

Si ritiene che la contendibilità della gara sia sempre favorita allorquando i concorrenti siano messi in condizione di conoscere tutti gli elementi utili per la predisposizione dell'offerta;

Conoscere le condizioni di subentro nei beni indispensabili consente una corretta stima dell'impegno finanziario a cui dovrà far fronte il concorrente; si ritiene importante che agli atti di gara sia allegato un documento sottoscritto dall'incumbent nel quale si accettano e condividono modalità e criteri di valutazione di detti beni.

Il documento ha la funzione di minimizzare il rischio che i tempi di subentro subiscano dilatazioni per eventuali controversie in ordine alla differente valutazione del valore residuo dei beni che potrebbero dare il gestore uscente e quello subentrante; il documento dovrebbe fungere anche da disciplinare di subentro in ordine a tempi e modalità di pagamento dei beni, eventuali procedure di verifica di funzionamento dei beni (ad esempio previsione della revisione del veicolo con esito favorevole effettuata presso gli uffici della Motorizzazione civile), o altre specifiche necessità.

4.12 I criteri per la determinazione dei canoni di locazione

Q. 4.12 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri per la determinazione del canone di locazione dei beni indispensabili per l'effettuazione del servizio.

La definizione di schemi di contratti di locazione dei beni indispensabili, da allegare agli atti di gara, con cui predefinire oneri e condizioni di utilizzo, costituisce un approccio alternativo preferibile al subentro nella proprietà dei beni immobili, soprattutto in caso di proprietà pubblica degli stessi. La scelta tra un'opzione e l'altra dovrebbe essere lasciata in capo al proprietario del bene ma deve essere effettuata prima dell'avvio della procedura al fine di garantire a tutti i concorrenti uguali condizioni di partecipazione.

Le modalità di definizione dei criteri per la determinazione del canone di locazione indicate nel documento di consultazione sono condivisibili; è indispensabile per il funzionamento della procedura di gara che tali criteri siano condivisi dal proprietario dei beni prima dell'avvio della procedura di gara.

4.13 Tempi e modalità per la messa in disponibilità del materiale rotabile ferroviario

Q. 4.13.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alle considerazioni sopra rappresentate sui tempi di acquisizione del materiale rotabile ferroviario. Quali sono i criteri da considerare per una corretta valutazione di questi tempi?

Q. 4.13.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla necessità di assicurare la disponibilità delle informazioni tecniche sui beni e sui servizi di trasporto su gomma da fornire al mercato. In particolare, quali sono le tipologie di informazioni più rilevanti che dovrebbero essere rese disponibili?

Q. 4.13.3 Con riguardo agli strumenti di noleggio e locazione finanziaria da utilizzare per

I'acquisizione di materiale rotabile, quali aspetti tecnici andrebbero considerati distinguendo tra settore del trasporto via ferrovia e su gomma?

La valutazione del tempo necessario ad acquisire il materiale rotabile ferroviario, di cui all'art. 37, c. 3, lett. f) (18 mesi), appare non coerente con i tempi normalmente registrabili in contesti in cui le forniture vengono realizzate su specifica richiesta, tanto più se le commesse provengono da soggetti diversi e in tempi ravvicinati come potrebbe accadere nel caso in cui le procedure di gara siano avviate contemporaneamente da diverse stazioni appaltanti. Appare più congruo il termine di 36 mesi già ipotizzato dall'AGCM.

Il termine dei 18 mesi potrebbe apparire congruo in casi, oggi valutabili come eccezionali, in cui l'ordine sia gestito dal fornitore in coda ad una commessa in corso.

In ogni caso il termine deve essere funzionale e graduato in relazione alle capacità produttive e di stoccaggio del fornitore.

Le medesime considerazione dovrebbero essere effettuate anche con riferimento ai tempi di acquisizione dei veicoli tranviari.

Come già ricordato precedentemente, si ritiene fondamentale che il servizio di TPL sia costantemente monitorato; i costruttori dei veicoli dovrebbero garantire un'adeguata predisposizione ed interoperabilità degli impianti di bordo con impianti e tecnologie che l'ente concedente ritiene essenziali per un efficace monitoraggio o per garantire specifici livelli della qualità del servizio o di accessibilità allo stesso (ad esempio predisposizione per installazione a bordo di AVM, impianti di conta passeggeri, sistemi di bigliettazione elettronica, sistemi di videosorveglianza, sistemi informazione all'utenza, tecnologie informative dedicate a persone con ridotta capacità uditiva/visiva).

4.14 Clausole di trasferimento del personale

Q. 4.14 Si ritiene l'elenco fornito esaustivo delle informazioni occorrenti al fine di ridurre le asimmetrie informative tra incumbent e nuovi entranti? Quali ulteriori informazioni dovrebbero essere fornite relativamente al personale da trasferire e con quali modalità e tempistiche?

L'art. 18, comma 1 lett. e) del D.Lgs 422/1997 prevede che siano indicate le "modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 [dell'Allegato A] del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148"

Il primo comma della citata disposizione stabilisce che "*In caso di cessione di linee ad altra azienda, o fusione di aziende, devono essere osservate le disposizioni stabilite dall'autorità governativa all'atto dell'approvazione della cessione o della fusione per il passaggio del personale di ruolo alla nuova azienda, mantenendo, per quanto è possibile, al personale un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto e assicurando i diritti acquisiti.*"

Con riferimento alle informazioni presenti nell'elenco si ritiene sostanzialmente completo l'elenco delle informazioni.

Si evidenzia che, qualora una delle clausole sociali riguardi il mantenimento di aspetti normativi della contrattazione aziendale, in quanto riferibili al mantenimento al personale di “*un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto*” all’assicurazione dei “*diritti acquisiti*”, tra le informazioni rilevanti vi sono quelle desumibili dal contenuto degli accordi aziendali, che dovrebbero pertanto essere resi disponibili in sede di gara.

Assume particolare rilevanza il tema del trattamento di fine rapporto maturato dal lavoratore presso il gestore uscente. Si ritiene infatti opportuno che per il TFR non siano inseriti obblighi di trasferimento tra il gestore uscente e quello entrante.

Si dovrebbe quindi in primo luogo consentire al dipendente di richiedere la liquidazione del TFR in caso di passaggio al nuovo gestore.

In alternativa, dovrebbe essere esplorata la possibilità di consentire al gestore uscente di costituire garanzie di pagamento (polizze fideiussorie/assicurative) del TFR maturato da trasferire al gestore subentrante.

I tempi delle procedure di gara e quelli intercorrenti tra l’aggiudicazione e l’avvio del servizio potrebbero coprire un periodo superiore a 36 mesi; è quindi necessario che siano concordate con il gestore uscente, e rese pubbliche in sede di gara, le modalità di aggiornamento della “fotografia” del personale da trasferire, potendo questa subire variazioni a seguito di pensionamenti, nuove assunzioni, promozioni, variazioni delle retribuzioni, scatti di anzianità, ecc.

4.15 Altri temi

Q. 4.15 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti il contenuto delle convenzioni da allegare ai capitolati di gara