

OSSERVAZIONI DI FEDERMOBILITA'

Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla
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

Si condivide il contenuto della premessa, atteso che uno schema informatizzato per la raccolta, trasmissione dei dati unico per tutto il territorio nazionale garantisce la raccolta e la trasmissione in modo uniforme degli stessi ,semplifica il compito delle amministrazioni locali ed evita che giungano grandi quantità di dati raccolti e schematizzati nei modi più vari con il rischio di essere difficilmente aggregabili ,utilizzabili e confrontabili

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

Oltre ovviamente oltre alle informazioni *sulla popolazione residente, densità abitativa e dinamica demografica, sulla struttura produttiva e sui centri di attrattività territoriale, sui flussi O/D nei bacini esistenti della domanda attuale, potenziale e futura in base ai documenti di pianificazione degli enti, sull'offerta esistente e potenziale con la descrizione dei servizi di trasporto, suddivisi per modalità di trasporto e, che si esauriscono all'interno dei bacini esistenti sulla infrastruttura esistente, sulle previsioni di nuovi investimenti per nuove infrastrutture e nuovi servizi di trasporto ecc,* potrebbe essere utile conoscere la localizzazione degli asset strumentali ai servizi e i costi amministrativi sostenuti dagli enti per l'organizzazione e la regolazione dei servizi ai fini della valutazione della congruità di questi rispetto alle dimensioni dei bacini esistenti

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.

Definizione di ambito.

Oltre al riferimento generico ai principi efficienza, efficacia ed economicità, contenuti nelle norme in vigore, sarebbe utile poter disporre di una definizione di ambito del TPL più puntuale, con l'indicazione degli elementi che potrebbero essere presi in esame per l'analisi economica della dimensione dell'ATO

Validità Temporale

La validità dell'ambito del TPL, in ragione dell'evoluzione dei elementi posti a base della scelte dell'ente, dovrebbe avere la stessa durata del Piano regionale dei trasporti ed essere aggiornato periodicamente in coincidenza con l'aggiornamento del suddetto piano e degli altri piani di settore di competenza degli enti territoriali coinvolti.

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 preinformazione.

I dodici mesi previsti per la pre informazione , con riferimento in particolare alla complessità delle gare dei servizi ferroviari, potrebbero non essere sufficienti ma, tenuto conto dei tempi complessivi che intercorrono fra la data della pubblicazione della pre informazione e quella dell'inizio effettivo della gestione del servizio da parte dell'impresa che si e' aggiudicata la gara (per la presentazione delle offerte, per esame offerte e aggiudicazione ,per il materiale rotabile dopo aggiudicazione ecc....),si potrebbe prevedere un eventuale estensione dei termini per un periodo non superiore ai 3 mesi.

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.

L'estensione della durata del contratto, oltre i limiti fissati dalla normativa nazionale ed europea, fatto salvo il rispetto per i presupposti delle eventuali

proroghe, non può che essere coerente, valutando i singoli casi , con il piano degli investimenti e le modalità di ammortamento

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?

Le informazioni fornite con il bando di gara possono influire sul numero e sulla qualità delle offerte .Gli elementi indicati devono quindi dare un quadro esaustivo del complesso delle situazioni presenti sulle reti messe a gara.

In tal senso sarebbe utile aggiungere anche le informazioni riguardanti gli interscambi gomma /ferro sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi

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?

Occorrerebbe predisporre uno schema di accordo di confidenzialità (non-disclosure agreement) e in caso di diffusione delle informazioni prevedere l'esclusione dalla gara e il pagamento di una penale corrispondente all'eventuale danno procurato

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?

Il possesso di una esperienza gestionale specifica per la tipologia di servizio messo a gara e i risultati conseguiti

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

La richiesta della disponibilità già al momento dell'offerta degli asset funzionali al servizio nella regione di riferimento

Una capacità finanziaria non proporzionale al valore della gara

la richiesta di requisiti di referenze che coincidano esattamente con la rete di TPL che viene messa in gara

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

La conoscenza del territorio e le esigenze della clientela locale può essere verificata e quindi valorizzata con la richiesta della presentazione di un progetto di rete di servizi

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.

Se, come evidenziato, il termine entro cui potrebbero essere presentate le certificazioni in elenco dopo l'aggiudicazione non eccede quello di richiesta al gestore dell'accesso alle tracce di interesse dell'infrastruttura o comunque non influisce sulla tempistica prevista per l'entrata in esercizio del sistema di trasporto posto in gara, tale elemento potrebbe favorire una maggiore partecipazione.

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

Contestualmente, tuttavia sarebbe opportuno che, in caso di mancata presentazione nei termini sopra previsti, fosse prevista una sanzione pecuniaria a carico dell'impresa con possibile revoca dell'aggiudicazione, nuova aggiudicazione a favore dell'impresa classificata seconda la cui offerta ovviamente è valida e richiesta al primo aggiudicatario di eventuali danni provocati all'ente pubblico

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.

Grande attenzione deve essere posta alla qualità del materiale rotabile per gli effetti che questo ha sui costi di gestione (manutenzione), sull'ambiente ,sulla qualità percepita dell'utenza(informazione a bordo, climatizzazione,ecc..)

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?

In considerazione delle già previste garanzie , la previsione di un maggiore punteggio a favore di una impresa che si impegna per tutto il periodo del contratto ad applicare condizioni economiche e normative derivanti dal CCNL e dalla contrattazione collettiva aziendale a tutto il personale dipendente potrebbe non favorire un ampia partecipazione alla gara.

In ogni caso qualora alla gara partecipino due imprese, una che garantisce le condizioni contrattuali attuali ai dipendenti ed una che ad esempio non riconosce quanto acquisito dai lavoratori in base alla contrattazione aziendale, nella valutazione dell'offerta economica tale differenza di costo, con una formula appropriata, potrebbe essere calcolata su parametri medi per aumentare il prezzo totale del secondo concorrente di cui sopra. Quanto sopra lasciando alla stazione appaltante la libertà di inserire la clausola di salvaguardia sociale e come bilanciare disparità nelle offerte dei concorrenti.

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?

Nella gara di tipo flessibile occorre porre molta attenzione ai tempi concessi per la presentazione delle offerte e alle modalità di valutazione delle proposte dei partecipanti. In tal senso e per assicurare alla comparazione delle offerte la massima trasparenza dovrebbero essere previsti criteri di aggiudicazione determinati sulla base di elementi assolutamente oggettivi .

Q. 2.6.4 Quali sono i fattori sui quali si ritiene possa essere prevista una maggiore flessibilità nelle presentazione delle offerte?

Informazione –comunicazione-iniziative di promozione.

Nel caso in particolare di gare TPL di tipo “net cost” possono essere lasciati margini alla progettazione da parte del concorrente dei servizi di trasporto da realizzare, coerentemente con le prescrizioni che la stazione appaltante include nel capitolo di gara

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 si, di che tipo? E come potrebbero essere superati? .

L'accordo quadro tra regione e gestore della rete dovrebbe essere comunque fatto, Certo, in caso di gara ,la possibilità di presentare progetti di servizi sulla base di tracce orarie già disponibili non solo può incoraggiare la partecipazione alle gare ma da' al progetto presentato un supporto di concretezza e di realizzabilità

Q. 2.6.6 Con riguardo ai criteri di aggiudicazione, vi sono altri aspetti di interesse regolatorio da segnalare?

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.

Per l'esperienza dei contratti in essere l'offerta distinta per anni puo' essere una soluzione per ovviare ai problemi della copertura dei disavanzi aziendali. Il problema maggiore tuttavia e' quello della determinazione del valore reale della compensazione .

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.

Va da sé che, nel fissare i termini per la presentazione delle offerte, si deve tener conto della complessità del progetto di mobilità e dell'ampiezza del bacino.

In ogni caso la previsione di tempi stretti potrebbe favorire l'incumbent e costituire una barriera di ingresso per altre imprese

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.

Il presupposto della validità dell'offerta non viene meno in presenza di un unico partecipante. Si segnala tuttavia l'opportunità che gli atti deliberativi della gara contemplino anche tale evenienza

2.10 Le cauzioni e le garanzie

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

Il valore della cauzione provvisoria e di quella definitiva o di altre forme di garanzia non può che essere proporzionale al valore della gara. Il problema dei piccoli operatori, fatta salva la possibilità di presentare di offerte in forma di ATI, si risolve solo con gare per lotti di piccole dimensioni

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.

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?

Come in premessa evidenziato, per la nomina delle Commissioni aggiudicatrici devono essere rigidamente osservati i principi generali di trasparenza, responsabilità ed autonomia e i componenti devono essere in possesso di adeguate professionalità , competenze e una esperienza specifica

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

In tal senso il problema della terziarietà e quindi del rischio di conflitto di interesse permane anche quando la funzione di stazione appaltante e' svolta da un consorzio tra gli enti affidanti stante la frequente presenza di questi nella compagine societaria delle imprese che partecipano alle gare.

.Q. 3.1.3 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri di nomina proposti relativamente al possesso dei requisiti professionali.

Le commissioni quindi, per l'economicità della procedura, potrebbero essere composte in gran parte da esperti provenienti da altre amministrazioni, stato, regioni e ed enti locali e da un numero inferiore di tecnici in possesso dei requisiti di professionalità richiesti e individuati previo avviso pubblico

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.

Sarebbe opportuno aggiungere :

-alla lettera e),dopo “ *struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale (art. 18, c. 2, lettera g-bis) del d.lgs. 422/1997*” la frase seguente: “*e modalità per il contrasto dell'evasione tariffaria*”

-e alla lettera n) dopo “*obblighi verso le persone a mobilità ridotta*” la seguente frase: “*e modalità per facilitare la mobilità di genere*”

Q. 4.1.2 Con particolare riferimento ai contratti affidati *in house*, vi sono altri elementi specifici che andrebbero considerati?

In considerazione della natura del rapporto sarebbe opportuno specificare il numero dei dipendenti, costi del personale e compensi di amministratori e dirigenti

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?

Nel caso di risorse pubbliche insufficienti, laddove non sia possibile rivedere l'offerta in funzione della natura del servizio e dell'utenza, non si ritiene percorribile l'ipotesi di rivalersi sugli investimenti per la somma mancante ,stante

la necessità di distinguere anche contabilmente le risorse per la gestione da quelle per gli investimenti.

Negli altri casi indicati si potrebbe prevedere una variazione automatica fino al 2% che , nell'ipotesi di maggiori servizi potrebbe essere compensata sulla base del costo chilometrico fissato nella gara o anche a riduzione di crediti a favore dell'amministrazione(sanzioni),nel caso di variazione in meno potrebbero questa potrebbe essere compensata da iniziative di pari valore realizzate per l'utenza(informazione) o in riduzione di debiti verso amministrazione

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 dovrebbe prevedere la costituzione di una consultazione degli utenti composta da rappresentanti dell'azienda, dell'ente affidante e delle associazioni più rappresentative degli utenti e individuare gli atti di programmazione da sottoporre a detta consultazione per un parere non vincolante sugli aspetti quali-quantitativi dei servizi fra cui la riprogrammazione non temporanea del servizio

[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.

Il corrispettivo è l'aspetto più critico del contratto. Come detto in premessa, sarebbe utile prevedere, ai fini di una più puntuale analisi della situazione economica, unità contabili specifiche e distinte per modalità di trasporto, ambito ecc

[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?

Per l'impatto sociale che determina, l'incremento tariffario inserito in un meccanismo di premialità deve essere supportato da oggettive motivazioni .

In tal senso, fatta salva il recupero dell'inflazione programmata, solo il miglioramento della qualità percepita e/o l'introduzione di nuovi servizi può giustificare nuovi incrementi e/o l'introduzione di nuove tariffe come ad esempio quelle per l'uso di scale mobili o ascensori di collegamento fra una modalità all'altra.

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

Il problema dei costi non controllabili e derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, come detto in premessa , si potrebbe risolvere inserendo nella convenzione le modalità per il riconoscimento degli stessi e anche i casi più frequenti (come le alluvioni ecc..) con il relativo costo che dovrebbe esser quello chilometrico pattuito all'esito della gara per servizi corrispondenti

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?

4.5 Tariffe, esenzioni e agevolazioni tariffarie

Q. 4.5.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla opportunità di indicate 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 devono essere rese note in sede di gara e per ovviare ai problemi di quantificazione del numero degli effettivi beneficiari delle agevolazioni sarebbe opportuno specificare nel bando di gara le modalità per l'ammissibilità di detti costi (come la rilevazione con sistemi tecnologici istallati sui mezzi di trasporto in grado di riconoscere i titoli di viaggio esenti o agevolati)

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 del servizio.

Gli indicatori e i parametri quali-quantitativi del servizio sono in sintesi lo specchio delle scelte dell'ente locale in tema di tpl Da qui l'importanza della loro determinazione. Sarebbe quindi opportuno analizzare e valutare il risultato gestionale degli ultimi anni prevedendo step di miglioramento della qualità

concretamente realizzabili, valutando in particolare gli esiti delle indagini di *customer satisfaction*, le segnalazioni/ reclami degli utenti e la dinamica della domanda che durante l'arco del contratto potrebbe comportare modifiche consistenti nei flussi di traffico

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.

Per favorire il rapporto ente/gestore/utenti esistono alcuni strumenti peraltro già ampiamente testati come l'istituzione di organismi di consultazione delle associazione degli utenti (il cui funzionamento, se organizzati con personale e mezzi delle aziende, pur rappresentando un maggior carico di lavoro, non dovrebbe comportare costi aggiuntivi di gestione), periodiche indagini di *customer satisfaction* (che invece richiedono la previsione di costi aggiuntivi), l'istituzione di centri di ascolto dell'utente (il cui funzionamento, se organizzati con personale e mezzi delle aziende ,pur rappresentando un maggior carico di lavoro, non dovrebbe comportare costi aggiuntivi di gestione), la previsione di procedure semplici e di facile accesso di segnalazione di disservizi, utilizzando anche i sistemi di comunicazione in uso come ad esempio la creazione di numeri verdi gratuiti (In tal caso occorre tener conto del costo dell'installazione e gestione del sistema) ecc..

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?

Malgrado la pubblicazione sui siti aziendali e la diffusione di documenti cartacei presso gli sportelli delle aziende, le carte dei servizi sono sconosciute alla maggioranza degli utenti. In molti casi poi le procedure per il riconoscimento di rimborси sono complesse e prevedono la compilazione di prospetti che non tutti sono in grado di eseguire.

Sarebbe quindi opportuno che per i reclami si rendessero disponibili modelli standard semplificati e che per la diffusione dei contenuti fossero individuate modalità idonee a dare risposte alle esigenze di quanti non sono in grado di

accedere a informazioni diffuse via web (come ad esempio invio dei documenti illustrativi a casa degli utenti registrati ecc..)

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.

In considerazione della rilevanza del controllo da parte dell'ente affidante ai fini della verifica degli impegni assunti in sede di gara e del riconoscimento di premi e sanzioni ,le modalità scelte per l'operatività del monitoraggio e rendicontazione assumono carattere strategico per assicurare trasparenza al rapporto ente/gestore/utente.

Da qui l'importanza dell'istituzione di un organismo composto da rappresentanti dell'ente, del gestore e delle associazioni utenti(in rappresentanza della consultazione di cui sopra) nel cui ambito potrebbero essere ricomposti gli eventuali contenziosi in ordine agli esiti del controllo e venire risolte le eventuali difficoltà derivanti alla raccolte e invio dei dati

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.

Per l'efficacia della rendicontazione e' importante che il contenuto dello schema sia articolato in modo chiaro e preveda solo l'acquisizione di dati finalizzati agli obiettivi che lo strumento si propone .La periodicità della rendicontazione, ai fini della comparazione, dovrà essere coerente con l'esigenza della rilevabilità dei dati

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.

Si potrebbe ipotizzare la diffusione(che potrebbe avere una cadenza semestrale ed essere effettuata tramite i siti aziendali ,comunicati stampa, invio on line agli utenti registrati, prospetti informativi cartacei da distribuire alle biglietterie ecc..) solo delle categorie di dati concordati nell'ambito dell'organismo di cui sopra fra cui il numero dei passeggeri, le percentuali delle corse effettuate e sospresse ,i ritardi e la puntualità dei servizi ecc... e, poi, a secondo delle circostanze, valutare l'opportunità' di far conoscere tramite i canali sopra evidenziati le stesse notizie o altre utili a promuovere il TPL

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.

Nel sistema dei rapporti ente/gestore la previsione di un meccanismo di incentivazione può indubbiamente contribuire a migliorare le prestazioni gestionali con benefici diretti per gli utenti.

Il problema semmai e' quello di dare concretezza al meccanismo prevedendo modalità per l'applicazione effettiva dei premi e delle sanzioni accertati attraverso il monitoraggio e in tempi tali da non vanificare l'obbiettivo che si intende conseguire.

Questo anche ai fini della credibilità del servizio che potrebbe essere ulteriormente compromessa ad esempio da comunicati stampa sulle sanzioni comminate senza la rimozione in tempi ragionevoli dell'inadempimento contestato

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 sistema delle sanzioni dovrebbe essere tale da non compromettere l'equilibrio economico finanziario dell'esercente. In caso di gravi inadempimenti dovrebbe essere possibile, a termini di contratto, la risoluzione del contratto di servizio, con tutte le relative conseguenze in termini di riconoscimento dei danni generati dal suddetto grave inadempimento.

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.

In premessa sono state indicate le quattro condizioni che devono essere presenti per definire un bene essenziale e nei punti b e c alcune categorie di beni per quali tale definizione potrebbe essere diversa in ragione della modalità di trasporto.

Per la valutazione dei beni di cui al sub. punto b, al di là della questione del materiale rotabile sulla quale si e' expressa l'ANTITRUST, occorrerebbe tener conto della presenza o meno, a distanza ragionevole, di altri depositi, centri di manutenzione e di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile.

Il mercato, anche se a distanza kilometrica diversa, potrebbe cioe' offrire le stesse opzioni a costi che il nuovo gestore potrebbe ritenere piu' convenienti

[**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?

Nella premessa sono state indicate tutte le possibili soluzioni al problema posto. Si concorda sulla necessità di inserire nelle convenzioni le modalità per la copertura del valore del subentro per assicurare trasparenza informativa su tutti i costi di gestione.

[**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.

Il ricorso al perito terzo per stabilire il valore dei canoni di locazione dei beni indispensabili e' indubbiamente l'unica soluzione possibile nel caso in esame . Data l'importanza dell'operazione, sarebbe opportuno prevedere gli stessi accorgimenti adottati per la nomina della commissione di gara. (come l'avviso pubblico)

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? Entità e condizioni

Nel dibattito nazionale sulla liberalizzazione del settore, la questione della disponibilità del materiale rotabile viene percepita come la condizione *sine qua non* per avviare il processo di liberalizzazione del settore, tanto che ,con l'obiettivo di incentivare le procedure concorsuali del settore, il legislatore ,come detto in premessa, e' intervenuto concedendo, dall'aggiudicazione definitiva ,18 mesi di tempo per l'acquisizione del materiale rotabile .Il tentativo non ha tuttavia sortito l'effetto voluto e oggi dobbiamo registrare una situazione di sostanziale stallo decisionale dovuto evidentemente non solo alle difficoltà di reperire sul mercato i treni ma anche ad altri fattori che ne condizionano il processo(incertezza delle risorse e sulle modalità per la loro ripartizione ecc..)

Con questo non si vuole sostenere che il problema non esiste, ma solo evidenziare che la scelta di mettere a gara o meno i servizi puo' prescindere dal fattore materiale rotabile

Le difficoltà di reperire sul mercato in tempi ragionevoli il materiale rotabile sono infatti oggettive e la questione dei tempi da concedere per l'acquisizione dei mezzi può,in effetti, influire sul numero dei partecipanti.

In tal senso si condivide la necessità che il bando contenga informazioni puntuali sulle caratteristiche tecniche, quali-quantitative e commerciali dei treni che possono essere utilizzati sulla infrastruttura al fine di consentire preventivamente alle imprese che intendono fare l'offerta di valutare la disponibilità del mercato e i relativi costi.

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?

Con le dovute differenziazioni, per la gomma, le informazioni tecniche sui beni e sui servizi sono simili a quelle da fornire per il ferro.

In ogni caso sarebbe necessario rendere disponibili tutte le informazioni necessarie a valutare i costi e la presenza sul mercato della disponibilità richiesta e i relativi

tempi di acquisizione (quantità, tipologia, alimentazione, dimensioni, accessori, ecc..)

Q. 4.13.3 Con riguardo agli strumenti di noleggio e locazione finanziaria da utilizzare per l'acquisizione di materiale rotabile, quali aspetti tecnici andrebbero considerati distinguendo tra settore del trasporto via ferrovia e su gomma? Manutenzione conforme agli anni richiesti

In generale occorrerebbe considerare l'anno di immatricolazione del materiale rotabile e gli aspetti commerciali che devono corrispondere ai parametri di qualità richiesti. Con riferimento in particolare al ferro sarebbe opportuno porre attenzione ai requisiti di ammissibilità e circolabilità sulla rete italiana (vedi tensione di alimentazione)

Data l'importanza della manutenzione ai fini della sicurezza e puntualità del materiale rotabile sarebbe opportuno che il contratto di manutenzione , oltre che essere della stessa durata del contratto di esercizio , prevedesse riferimenti molto puntuali a tutti i possibili aspetti delle componenti del materiale rotabile tali da garantire la messa in esercizio in ogni momento dei mezzi che si dichiara essere disponibili.

[**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?

Le informazioni dettagliate sul numero dei dipendenti interessati, contratto nazionale applicato, qualifica, funzione, anzianità, situazione previdenziale, indennità, ecc ..., come esplicitato nella premessa devono essere fornite nel bando di gara per dare alle aziende tutti gli elementi utili ai fini della presentazione dell'offerta.

In considerazione dell'incidenza del costo del personale, pero', l'elenco definito che tiene conto del numero dei soli dipendenti che accettano il trasferimento dovrebbe essere disponibile già in sede di gara

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