

ALLEGATO A

Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale

DOMANDA Q 1.1.1

L'Ente concedente deve mettere a disposizione tutta la documentazione relativa alla regolazione del TPL messo a gara, anche se di competenza di autorità diverse (piani di bacino, servizi minimi, bacini ottimali...)

DOMANDA Q 1.2.1

- Contratti di Servizio in essere
- Conto Nazionale Trasporti
- Questionario Costi Standard

DOMANDA Q 1.2

Le modalità di finanziamento devono essere prerogativa della stazione appaltante, e devono garantire la sostenibilità economico-finanziaria e le condizioni del Contratto di Servizio successivo la conclusione della gara (disciplina dello *ius variandi*)

DOMANDA Q 2.1

Per quanto riguarda la pre-informazione, che non implica di conseguenza l'acquisto di materiale rotabile e la sottoscrizione di Contratti, 12 mesi appaiono sufficienti. Diverse, sono le considerazioni per l'effettuazione degli eventuali investimenti, in particolare in campo ferroviario. In questo caso la durata dall'aggiudicazione della gara e la disponibilità del rotabile è valutabile in una "forchetta" di 30/36 mesi.

DOMANDA Q 2.2

La fissazione del termine della durata del contratto deve essere coerente con il piano di investimento, richiesto dal Contratto di Servizio, ed i criteri di ammortamento. Si ritiene corretto quanto previsto in termini di durata (Regolamento europeo 1370/2007).

DOMANDA Q 2.3.1

Le informazioni relative alla Gara da mettere a disposizione dei partecipanti dovrebbero essere calcolate o verificate in modo univoco dalla stazione appaltante e dovrebbe essere data ai partecipanti la formula ed il metodo di calcolo (in particolare per il numero passeggeri, i ricavi per linea, per la velocità commerciale, per il tasso di evasione).

In funzione di come si struttura il bando ed il capitolato secondo il successivo punto 2.6 la tabella 1 potrebbe contenere i seguenti ulteriori elementi:

- descrizione e planimetrie di dettaglio dei percorsi delle singole linee e posizione e numero delle fermate;
- numero massimo di corse contemporanee in ora di punta;
- tipologia dei veicoli da utilizzare ed autorizzati dall'Ente sulle singole linee, in termini di larghezza e lunghezza (corto, medio, lungo, ecc)
- produzione chilometrica giornaliera ed annua delle singole linee.

Il TPL è caratterizzato da una continua richiesta di dati ed informazioni da una pluralità di soggetti (Ministero Trasporti, Regione, AMMR, Enti Territoriali, ISTAT...).

Si richiede un'uniformità ed una coerenza, nella definizione delle informazioni richieste

Ad esempio:

- Costo del lavoro: si intende CCNL I livello, costo da bilancio, comprende la stima dell'adeguamento contrattuale...
- Costo carburante: netto o lordo accisa
- Produttività degli agenti

DOMANDA Q 2.3.2

Nel caso di gara, le informazioni ritenute sensibili, al fine di essere preservate dovranno essere rese accessibili solo ai partecipanti, in sede di offerta, previa autorizzazione dell'*incumbent* vincolante attraverso relative password a diversi livelli di accesso di data room. L'autorizzazione potrebbe essere negata qualora incidesse in modo significativo sull'offerta tecnica.

DOMANDA Q 2.4.1

La percentuale di Km/anno ed il relativo fatturato espresso in termini di corrispettivi chilometrici, dei servizi prodotti nell'ultimo triennio per le stesse tipologie del servizio messo a gara ossia:

- per servizi urbani su gomma
- per servizi extraurbani su gomma
- per servizi urbani ed extraurbani tranviari
- per servizi di metropolitane automatiche
- per servizi di metropolitane tradizionali
- per servizi ferroviari

La percentuale ritenuta ragionevole è intorno al 70% dei volumi di gara.

DOMANDA Q 2.4.2

I volumi e la durata del Contratto.

DOMANDA Q 2.4.3

Stabilendo una premialità in sede di offerta tecnica alle società che affidino una quota di sub affidamento ad operatori locali.

DOMANDA Q 2.5.1 – Q 2.5.2

Per quanto riguarda le certificazioni delle attività già in essere svolte da personale della società partecipante alla gara, si ritiene che possano essere presentate già in sede di pre-qualifica. Nell'ipotesi in cui la società partecipante alla gara subentri ad un'altra società occorrerebbe valutare la possibilità che i certificati debbano essere presentati secondo i tempi degli enti certificatori e secondo gli interventi che debbano essere effettuati in accordo con quanto previsto dalle certificazioni obbligatorie elencate al punto 2.5, ad esclusione da quanto richiesto dalla legge 231.

DOMANDA Q 2.6.1

Per quanto concerne si rimanda a quanto specificato nel punto 4.10, e quindi il materiale rotabile se già di proprietà dell'*incumbent* verrà acquisito solo per la parte necessaria o direttamente dalla stazione appaltante se di valore diverso da zero, oppure attraverso una gara il cui tempo naturalmente richiederà tra i trenta ed i trentasei mesi.

DOMANDA Q 2.6.2

(a) il CCNL deve essere quello di I livello di contrattazione autoferrotranvieri per il numero di risorse necessario per la gestione del Contratto, indicato in gara.

(b) il periodo di validità non deve essere superiore alla durata del CdS.

DOMANDA Q 2.6.3

Da approfondire

DOMANDA Q 2.6.4

L'utilizzo del parco rotabile della Società non vincolato ad ogni singolo Contratto, ma al bacino regionale. Pur garantendo il mantenimento del relativo livello qualitativo prescritto dal Contratto stesso.

DOMANDA Q 2.6.5

Nell'ipotesi in cui si voglia premiare la capacità progettuale dell'impresa, l'accordo quadro può essere uno strumento efficace purché strutturato in modo omogeneo ed univoco almeno a livello di bacino regionale. Dando precise indicazioni e definizioni in modo da poter consentire l'attribuzione dei punteggi e l'uniformità dei giudizi.

DOMANDA Q 2.6.6

Per il momento non vi sono ulteriori criteri da segnalare.

DOMANDA Q 2.7

L'esperienza maturata con i CdS di Torino e delle Province della Regione Piemonte, sono tali da far ritenere la presentazione delle offerte distinte per anni più trasparente e più libera da vincoli che consentano al gestore di attuare azioni deliberate dal proprio piano industriale. Tali offerte dovrebbero essere espresse su un importo di ribasso sull'euro chilometrico per singola tipologia di servizio offerto.

È fondamentale ricordare che l'eventuale carenza di risorse finanziarie da parte della stazione appaltante non possono ritenersi una valida motivazione alla modifica unilaterale dei CdS in essere, in termini di corrispettivo economico riconosciuto.

DOMANDA Q 2.10

Si ritiene che la richiesta di garanzie, pur ponendo barriere all'entrata, rappresenti una valida tutela per i diritti del consumatore.

Al fine di non appesantire le situazioni finanziarie, sarebbe opportuno richiedere, alle società partecipanti alla gara, garanzie annuali rinnovabili a scadenza di tipo sia bancario che assicurativo.

DOMANDA Q 4.2.1 - Q 4.2.2

Le modalità di erogazione del servizio nell'ipotesi in cui debbano essere autorizzate da un ente diverso dal gestore del servizio, tale autorizzazione deve essere concessa, tenendo conto dei diritti dei consumatori e delle garanzie e dei servizi minimi, in modo da garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto. Di conseguenza un taglio dei corrispettivi dovuto ad una riduzione delle risorse finanziarie, deve comportare la corrispondente riduzione della produzione chilometrica.

In merito all'informativa da dare alla stampa ed agli utenti, e per consentire che la riduzione dei chilometri sia effettuata in modo efficace ed efficiente (costi fissi da ridurre in tempo utile-minimo dodici mesi) si ritiene che la programmazione da parte degli enti sia effettuata su base triennale.

Il rispetto dei tempi di pagamenti dei corrispettivi dovuti è condizione essenziale per il mantenimento della società ed il conseguente rispetto di pagamento dei fornitori ed il minor ricorso all'indebitamento bancario.

DOMANDA Q 4.3

Tra le partite economiche dei costi (per l'incumbent privo di infrastrutture) del contratto possono rientrare i canoni per l'uso delle infrastrutture e di altri beni strumentali, il cui peso non dovrebbe eccedere il 4,5%-6,0% del totale delle compensazioni economiche.

DOMANDA Q 4.4.1

I contratti dovrebbero essere di tipo net cost; il criterio di incentivazione deve riferirsi ai singoli bacini oggetto di gara e rispecchiarne le peculiarità in merito di composizione della domanda. E' importante che il livello di coverage ratio venga calcolato utilizzando criteri omogenei, e possibilmente quelli utilizzati per la definizione dei costi standard.

DOMANDA Q 4.4.2

I costi non controllabili dall'impresa, rientrano nella capacità dell'imprenditore, e fanno parte del cosiddetto rischio imprenditoriale.

DOMANDA Q 4.4.3

Non si ritiene di integrare quanto esposto nei punti precedenti

DOMANDA Q 4.5.1

Non si ritiene di segnalare nulla in più rispetto a quanto espresso, tuttavia si intende segnalare con forza l'assoluta importanza del tema trattato in questo punto, ed in particolare il diretto rapporto fra quantità agevolate e valore del rimborso. Il rimborso deve essere posto a carico del concedente anche se le agevolazioni siano decise da altri Enti.

DOMANDA Q 4.6.1

Si richiede all'autorità di determinare indicatori standard (con indicate le modalità di calcolo e la fonte dei dati) da far circolizzare fra le Associazioni di categoria al fine di omogeneizzare gli indicatori di riferimento. Si richiede inoltre che gli indicatori prescelti possano essere verificati in quanto provenienti da fonti "certificate". Gli indicatori prescelti dall'autorità non devono essere inficiare l'equilibrio economico dell'offerta.

DOMANDA Q 4.6.2

Le associazioni per le quali devono essere definiti parametri e criteri di significatività e che vedono il coinvolgimento degli utenti/passeggeri non devono avere un ruolo deliberativo, ma esclusivamente consultivo.

DOMANDA Q 4.7

La carta della qualità dei servizi deve essere il più possibile standard a livello nazionale nei diversi contratti di servizio. Trattandosi dei primi anni di gare e di contratto di servizio è probabile che il tempo che occorra all'*incumbent* subentrante per recepire la carta della qualità dei servizi dipenda in modo significativo dalla qualità dei servizi offerti dal gestore precedente.

In merito alle ipotesi di rimborsi/risarcimenti sono da escludersi le cause non imputabili al gestore del servizio.

DOMANDA Q 4.8.1 - 4.8.2

Si ritiene che rendicontazione periodica deve essere ridotta al minimo necessario e condivisa/standardizzata a livello di associazioni di categoria evidenziando le metodologie di calcolo e le fonti dei dati forniti. La periodicità dei dati richiesti, ad eccezione dei dati quantitativi forniti mensilmente, deve essere il meno possibile impattante sulle attività caratteristiche dell'impresa.

DOMANDA Q 4.8.3

I dati forniti non devono essere lesivi e/o creare nocumento all'azienda.

DOMANDA Q 4.9.1 - Q 4.9.2

Il sistema premiante deve essere superiore a quanto stabilito per il finanziamento dei servizi minimi messi a gara. Le penali, inoltre, devono prevedere una procedura di contraddittorio. Riteniamo non significativo correlare l'importo del sistema premiante alla quantificazione delle penali; al contrario riteniamo fondamentale che il sistema premiante diventi sempre più una leva per migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi.

DOMANDA Q 4.10

E' fondamentale che all'obbligo di cedere deve corrispondere l'obbligo di acquisire, in merito ai beni essenziali ed in particolare depositi e materiale rotabile.

DOMANDA Q 4.11.1

Le modalità di valorizzazione dei beni indispensabili deve far riferimento al valore congruo.

DOMANDA Q 4.11.2

In caso di rivalutazione del costo storico dei cespiti, il valore congruo è il valore minore fra il valore netto contabile ed il valore di mercato (ottenuto attraverso una perizia asseverata).

DOMANDA Q 4.11.3

I finanziamenti pubblici ottenuti su base regionale devono essere allocati sui cespiti di riferimento, ma deve essere il loro utilizzo all'interno della Regione dove viene indetta la gara. Il finanziamento deve essere tale da non comportare oneri per la società. Esempio: nell'ipotesi di una gara per l'acquisto di materiale rotabile, la quota finanziata dall'Ente pubblico deve essere direttamente erogata dall'Ente finanziatore al fornitore del materiale rotabile per la quota di sua competenza.

DOMANDA Q 4.11.4

Riteniamo corretto indicare il valore di subentro dei beni oggetto di gara.

DOMANDA Q 4.12

Non si ritiene di integrare quanto esposto nel punto 4.12.

DOMANDA Q 4.13.1

Il criterio principale da considerare per una corretta valutazione dei tempi di acquisizione del materiale rotabile, eccedente quello messo a disposizione dell'uscente, è il tempo tecnico di costruzione del rotabile (30-36 mesi) ed il numero di gare in essere in quel dato momento.

DOMANDA Q 4.13.2

In merito alle informazioni tecniche sui beni sui servizi di trasporto su gomma devono essere contenute nel capitolato tecnico della gara.

DOMANDA Q 4.13.3

L'aspetto tecnico più rilevante è che attualmente nei servizi di TPL il noleggio e la locazione finanziaria non sono consentiti, in quanto non oggetto di finanziamento pubblico. Riteniamo fondamentale che tali modalità rientrino in quanto consentito nell'esercizio del trasporto pubblico, studiando nell'ipotesi di ottenimento di finanziamenti pubblici per l'accensione di leasing finanziari opportune garanzie a tutela dell'Ente finanziatore.

DOMANDA Q 4.14

L'Ente affidante deve prevedere l'applicazione di clausole sociali; il numero del personale trasferito deve essere indicato nel Contratto di Servizio e corrispondere esattamente a quello effettivamente funzionale all'esercizio del servizio messo a gara. La clausola deve comprendere elusivamente i contenuti del contratto di lavoro di primo livello autoferrotranvieri. Al fine di rendere meno impattante sulla situazione finanziaria dell'azienda entrante, si ritiene opportuno che il TFR venga trasferito e non liquidato. E' fondamentale, quindi, che il subentro venga qualificato come "cessione di ramo d'azienda".