



Spett.le

**AUTORITA' REGOLAZIONE TRASPORTI**

a mezzo pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Osservazioni allo schema di bando di gara e convenzione per l'affidamento del servizio di t.p.l.**

In merito allo schema di *"atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici"* pubblicato in data 15.03.2015, si rimettono all'Autorità le seguenti osservazioni:

**1) Misura 19: "Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza".**

In particolare in merito al *price cap* introdotto per l'aggiornamento annuale delle tariffe si richiede una maggiore specificazione dell'indice quali-quantitativo di miglioramento della qualità del servizio, nonché del sistema aziendale di rilevamento dello stesso.

Come proposta la formula dell'aggiornamento tariffario permette un aumento della tariffa collegata all'aumento dell'indice Qt, ovvero all'aumento dell'indicatore *"quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale"*.

A tal fine si ritiene utile:

- 1) specificare gli indicatori quali quantitativi collegando gli stessi al numero di corse, numero di passeggeri, alla riduzione dei tempi di viaggio, all'effettuazione di investimenti sui mezzi strumentali del servizio;
- 2) specificare le modalità di rilievo dell'indicatore al tempo Qt e al tempo Qt-1 riferiti nello schema proposto a un sistema di monitoraggio aziendale che si chiede demandato agli organismi di vigilanza del servizio, quali l'Ente affidante o altro Osservatorio nazionale o locale;
- 3) porre in ogni caso un limite di prezzo all'aggiornamento annuale della tariffa, da esprimersi in un massimo percentuale di aumento, come comunemente effettuato in altri metodi *price cap* (cfr. ad es. il d.m. 01.08.1996 per la definizione della tariffa del S.I.I.).

**2) Misura 20: "Modifiche contrattuali".**

In merito alla possibile Revisione del Piano Economico Finanziario prevista al comma 2 della Misura 20, si propone di ancorare la stessa a una obbligatoria verifica e analisi, anche dettagliata e contabile, della precedente attività svolta e, soprattutto, ad una verifica del mantenimento del livello dei costi del servizio previsti dal precedente P.E.F., al fine di evitare che eventuali inefficienze di gestione si possano tradurre in una Revisione (in contrazione) degli investimenti e delle corse programmate e/o garantite.





Anche in questo caso, in maniera analoga a quanto previsto nel sistema di price cap introdotto per i Servizi Idrici dal d.m. 01.08.1996, si propone di prevedere un meccanismo di revisione che passi prima per la rimessione dei dati sull'attività svolta e dalla verifica del mantenimento di parametri di efficienza, quali:

- a) mantenimento dell'andamento dei costi previsto nel P.E.F. (obbligatorio e, se previsto, facoltativo)
- b) effettuazione degli investimenti previsti nel P.E.F. (obbligatorio e, se previsto, facoltativo)
- c) incremento del numero dei passeggeri trasportati
- d) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi
- e) verifica della corretta ripartizione dei "rischi" dell'aumento dei costi dell'attività secondo le previsioni contenute nel P.E.F.

Il rispetto di tali parametri permetterà una preventiva verifica dell'efficienza della gestione, secondo le pattuizioni già obbligatorie tra le parti ai sensi delle disposizioni contenute nel P.E.F. posto alla base del bando di gara e quindi permetterà che la Revisione delle condizioni contrattuali del servizio non sia riferita a compensare eventuali inefficienze, estremamente dannose per gli utenti del servizio.

Parimenti, in relazione alla previsione di cui al comma 4 della Misura 20, si propone di prevedere che un'eventuale riprogrammazione dei Programmi di esercizio del servizio e/o del Piano delle corse previste nel P.E.F. simulato o nel P.E.F. obbligatorio possa essere disposto solo per il tramite di una preventiva Revisione degli stessi, ancorata alle verifiche sopra descritte, nonché concordati con l'Ente affidante, al fine di tutelare gli utenti da eventuali tagli di corse e riprogrammazioni del servizio che derivino da inefficienze di gestione, non trasparenti e/o non adeguatamente controllate.

### **3) Misura 17: "Contenuto minimo delle convenzioni".**

In relazione a tale misura si propone l'introduzione, nello schema dei Contratti di Servizio riportati nel Prospetto 5 e richiamati dalla Misura 17, dei seguenti elementi:

#### **3.1) Cause di decadenza dell'affidamento**

Nel prospetto del contenuto minimo del contratto manca l'obbligatoria previsione di cause di decadenza dall'affidamento nel caso di gravi colpe o di gravi inefficienze da parte del gestore che invece appare necessaria per l'appunto per garantire l'efficienza delle gestioni.

Tale previsione infatti può fungere da forte deterrente per evitare gestioni opache e/o dannose per gli utenti, anche per l'effetto automatico collegato alla decadenza dalla concessione.

In particolare si propone di prevedere, in linea con quanto previsto anche da alcune legislazioni regionali, l'introduzione di motivi di decadenza nei seguenti casi:

- . Mancata effettuazione degli investimenti e delle manutenzioni previste anno per anno nel P.E.F.





**FEDERCONSUMATORI**

FEDERAZIONE NAZIONALE CONSUMATORI E UTENTI

- . Taglio ripetuto di corse o tagli di corse programmate senza la preventiva revisione del P.E.F.
- . Mancato rispetto del livello dei costi previsto nel P.E.F.
- . Mancata rimessione dei dati sul servizio ai fini delle penali previste nel contratto di servizio e degli aggiornamenti o revisioni tariffarie

### **3.2) Esplicito riferimento agli eventuali obblighi in tema di implementazione degli Intelligent Transport System.**

In relazione agli obblighi derivanti dall'introduzione dell'I.T.S. previsti dalla legislazione comunitaria, nonché frequentemente anche dagli atti amministrativi regionali, si propone di introdurre nello schema di convenzione un esplicito riferimento allo stesso al fine di garantire l'introduzione di sistemi tecnologici capaci di intercettare e monitorare le reali esigenze di mobilità, anche al fine di prevedere un aumento delle corse ove necessario nonché contrastare le forme di evasione del biglietto.

### **3.3) Richiamo esplicito nei sistemi di monitoraggio del servizio richiamati dal Prospetto n. 5 dell'obbligo a prevedere l'istituzione di Osservatori per la Mobilità con il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori**

In relazione alle forme di coinvolgimento dell'utenza richiamate dal Prospetto n. 5 alla lettera f) si richiede di introdurre un esplicito riferimento all'introduzione di Osservatori per la Mobilità, prevedendo il coinvolgimento di rappresentanti delle Associazioni dei Consumatori, come obbligatorio anche ai sensi delle varie legislazioni regionali, al fine di garantire una maggiore trasparenza e controllo nella gestione del servizio, nonché l'accesso ai dati del servizio, la verifica e la valutazione, a consuntivo, dei risultati raggiunti.

### **3.4) Introduzione del rispetto da parte delle società affidatarie dei parametri di efficienza previsti dall'art. 16 bis del D.L. 6 luglio 2012 n. 95 e successivo D.P.C.M. 11 marzo 2013.**

Infine, anche nell'ottica di garantire la sostenibilità del servizio e il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, si propone di integrare la convenzione ponendo a carico delle società affidatarie il rispetto dei parametri di efficienza del t.p.l. introdotti nel nostro ordinamento dall'art. 16 bis del d.l. 95/2012 e specificati dal successivo d.m. 11 marzo 2013, al fine di garantire poi agli enti affidanti il concreto accesso alla ripartizione del fondo statuito per il finanziamento e il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico.

### **4) Misura n. 11: "Criteri di aggiudicazione".**

Si propone infine di integrare i criteri di aggiudicazione previsti dalla Misura 11 con un riferimento esplicito ai livelli e alle forme di esecuzione degli obblighi garantiti dalle società partecipanti in tema di previsione di indennizzi a favore dei passeggeri, di rapida gestione dei reclami, anche per il tramite di forme di conciliazione paritetica, nonché di coinvolgimento e partecipazione nell'adozione delle condizioni generali del contratto di trasporto delle associazioni di categoria, dei consumatori, dei passeggeri e delle persone con mobilità ridotta.





Una tale previsione garantirebbe l'attuazione dei suddetti obblighi da parte di tutti gli aspiranti affidatari, evitando ancor più la possibile elusione degli stessi, nonché realizzerebbe un efficace meccanismo di concorrenza tra gli stessi nel garantire elevati livelli di partecipazione e di qualità commerciale del servizio.

Si propone in particolare di integrare la Misura n. 11 nel seguente modo: *"gli enti affidanti tengono conto anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro, alle politiche tariffarie e all'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria, all'applicazione di ITS, ivi compresa l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica e di altre tecnologie innovative a bordo, alla tutela ambientale e alla tutela dei passeggeri a mobilità ridotta, ALLA PREVISIONE DI PROCEDURE PARITETICHE DI CONCILIAZIONE E DI INDENNIZZI FORFETTARI IN CASO DI INADEMPIMENTI, ALL'ADOZIONE DI CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO CONCORDATE TRA LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA E LE ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI E DEI DISABILI"*.

Una tale modifica è d'altronde in linea con gli obblighi in tema di partecipazione al servizio dei soggetti interessati e di rapida e efficace gestione dei reclami dei passeggeri richiamati anche dalle previsioni comunitarie. Si veda a tal fine in particolare il "Considerando" n. 17 del Regolamento UE 181/2011 che espressamente prevede che: *"Con la partecipazione delle parti interessate, delle associazioni di categoria e delle associazioni dei consumatori, dei passeggeri, delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, i vettori dovrebbero collaborare al fine di adottare intese a livello nazionale o europeo. Tali intese dovrebbero essere volte a migliorare l'attenzione e l'assistenza ai passeggeri qualora il viaggio sia interrotto, segnatamente in caso di ritardi prolungati, interruzione o cancellazione dei servizi, con un'attenzione particolare per i passeggeri che hanno esigenze speciali dovute alla loro disabilità, mobilità ridotta, malattia, anzianità e gravidanza, nonché per gli accompagnatori e i passeggeri che viaggiano con bambini in tenera età. Gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione dovrebbero essere informati di queste disposizioni"*, richiedendo quindi la previsione di forme adeguate e trasparenti di partecipazione al servizio da parte degli utenti.

Roma, 17 aprile 2015

Giuseppe Poli  
Settore Trasporti  
Federconsumatori Nazionale