

Trenord S.r.l.	
Protocollo n.	0006050
del	17/04/2015

COMMENTI DI TRENORD S.R.L.
ALL'ALLEGATO A
DELLA DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
N. 26 DEL 12 MARZO 2015

"Misure regolatorie 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"



Titolo I Bando di Gara

Capo I - Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi

Misura 1 (Beni strumentali per lo svolgimento del servizio)

1. Sono beni strumentali per lo svolgimento del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali:
 - a) le reti e le infrastrutture comprendenti i binari e le relative stazioni e i sistemi accessori, ivi inclusi le paline, i sedili alla fermata e i sistemi tecnologici di controllo;
 - b) i beni immobili, tra cui depositi o rimesse, le aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni, le aree, gli impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile inclusi gli autobus, i centri di manutenzione e ogni altro bene immobile, impianto o altra dotazione patrimoniale assimilabile;
 - c) il materiale rotabile per trasportare persone o cose, ivi inclusi veicoli, motrici e locomotive;
 - d) altri beni mobili: sistemi hardware, software e altri sistemi tecnologici per il controllo e il rilevamento delle prestazioni e della flotta, il funzionamento degli impianti, la gestione dei dati e dei ricavi da bigliettazione e ogni altro sistema assimilabile

COMMENTI:

Non si formulano commenti in merito.

* * *

Misura 2 (Criteri per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali)

1. Sono beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
 - d) dominanza.
2. Sono beni indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni:
 - a) non condivisibilità;
 - b) non sostituibilità;
 - c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.
3. Sono beni commerciali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale i beni strumentali per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche di cui ai punti 1 e 2 e sono reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili.
4. Per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, da effettuare ai sensi del punto 2, si tiene conto anche:
 - a) delle caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
 - b) dei livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;

c) della durata media della vita utile residua del parco rotabili.

5. *L'applicazione dei criteri di cui alla presente misura per l'individuazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali da parte degli enti affidanti tiene conto degli esiti di una apposita consultazione svolta presso i soggetti portatori di interesse, da avviare in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere in tempi utili per la pubblicazione del bando di gara, a meno che il loro trasferimento non sia già disciplinato nel contratto di servizio con il gestore uscente.*
6. *Gli enti affidanti allegano ai documenti di gara una relazione recante l'illustrazione della procedura seguita ai sensi della presente misura, con particolare riferimento all'applicazione del criterio della non duplicabilità dei beni a prezzi o costi socialmente sostenibili.*

COMMENTI:

Sarebbe necessaria una maggiore specificazione dei criteri indicati per la classificazione dei beni.

Nell'individuazione dei depositi il bando di gara dovrà tener conto della distribuzione dell'*asset* portante (centri di manutenzione e aree di deposito), che deve essere funzionale in termini logistici alle necessarie fasi di manutenzione del materiale rotabile.

Non è corretto qualificare quali beni essenziali i sistemi software, la gestione dei dati ed i ricavi da bigliettazione, in quanto facenti parte dell'azienda che dovrà essere valorizzata sulla base di tali elementi,

* * *

Misura 3 (Assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio)

1. *Gli enti affidanti mettono a disposizione dell'aggiudicatario le reti e le infrastrutture di cui alla misura 1, punto 1, lettera a), tramite la stipula di contratti di comodato, locazione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante. Per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, gli enti affidanti stipulano un accordo quadro col gestore della rete ferroviaria per la disponibilità delle tracce. L'ente affidante allega ai documenti di gara una convenzione o altre forme di accordo giuridicamente vincolante, disciplinanti le modalità di assegnazione e utilizzo da parte dell'aggiudicatario di reti di proprietà di terzi.*
2. *Gli enti affidanti, in relazione alle caratteristiche della gara, mettono a disposizione, anche attraverso i propri enti strumentali, i beni immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale o, in caso di indisponibilità, appositi impianti o aree attrezzate, liberi da vincoli urbanistici, per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a dotarsi di beni funzionalmente equivalenti per la gestione del servizio, in relazione alle loro caratteristiche tecnico-economiche e localizzative. In tal caso, il corrispettivo posto a base d'asta è aumentato in ragione dei maggiori costi di acquisto e infrastrutturazione o, in sede di valutazione delle offerte, è attribuito un punteggio maggiorato per la realizzazione dei beni.*
3. *Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle caratteristiche della gara, gli enti affidanti possono:*
 - a) *acquistare il materiale rotabile nonché i beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'aggiudicatario;*
 - b) *fornire una garanzia per il finanziamento relativo all'acquisto da parte dell'aggiudicatario del materiale rotabile nonché dei beni immobili e mobili necessari per l'esecuzione del contratto di servizio o sul valore residuo del medesimo, nel rispetto, ove applicabili, delle pertinenti norme sugli aiuti di stato;*
 - c) *adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario.*

COMMENTI:

Nell'assegnazione dei beni dell'ente affidante per l'avvio del servizio dovrà essere assicurata la *par condicio* tra i

concorrenti di una procedura di gara.

* * *

Misura 4 (Regime dei beni indispensabili)

1. *Per favorire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle gare, gli enti affidanti definiscono nel contratto di servizio la disciplina riguardante l'attribuzione all'aggiudicatario dei beni indispensabili, secondo i criteri di cui alla presente misura.*
2. *I beni indispensabili sono messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di:*
 - a) *locazione, se di proprietà pubblica o di un soggetto terzo;*
 - b) *locazione o di cessione della proprietà qualora previsto dal contratto di servizio o da un atto normativo, se di proprietà del gestore uscente. I beni acquisiti tramite finanziamento pubblico mantengono i vincoli di destinazione d'uso per il periodo indicato da disposizioni di legge, dall'atto che assegna il finanziamento o dal contratto di servizio.*
3. *Dopo l'aggiudicazione, gli enti affidanti possono imporre al gestore uscente l'obbligo di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione, fino all'acquisizione di beni analoghi da parte dell'aggiudicatario, ove ritenuto necessario per assicurare il tempestivo avvio del servizio.*
4. *Il canone di locazione è disciplinato ai sensi della misura 6.*

COMMENTI:

L'imposizione al gestore uscente dell'obbligo di assicurare la disponibilità dei beni indispensabili a titolo di locazione, fino all'acquisizione di beni analoghi da parte dell'aggiudicatario, pregiudica l'autonomia gestionale dell'*incumbent* indebolendone l'*asset* patrimoniale e, conseguentemente, compromettendo la capacità dello stesso di partecipare ad altre gare o migliorare la propria azione in eventuali altri mercati ove è presente.

Parimenti, la fissazione dei valori di cessione rispondenti esclusivamente a logiche pure di mercato può incidere sulla sostenibilità economico-finanziaria a fronte di investimenti e costi sostenuti nel periodo pregresso.

È importante che l'ente affidante tenga conto delle condizioni di mercato nella determinazione del valore di cessione o del canone di locazione.

* * *

Misura 5 (Criteri per la determinazione del valore di subentro)

1. *Il valore di subentro dei beni ceduti è individuato in base al valore di mercato e tramite la metodologia del costo storico rivalutato, secondo i criteri di cui alla presente misura.*
2. *Il valore dei beni immobili è determinato attraverso il ricorso a stime peritali giurate che determinano il prezzo all'interno dei valori massimi e minimi pubblicati dall'Agenzia del territorio. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile. In caso di mancato raggiungimento di un accordo tra le parti in ordine al prezzo della cessione e di conseguente ricorso all'Autorità giudiziaria, nelle more della definizione della controversia sul loro valore, i beni sono transitoriamente messi a disposizione dell'aggiudicatario dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'ente competente e pari al valore contabile netto, nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio. Per i beni di proprietà di terzi è garantito, ove non escluso dal contratto tra gestore e terzo, il subentro del nuovo gestore alle stesse condizioni, per tutta la durata del rapporto in atto.*
3. *Il valore del materiale rotabile è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata di vita utile dei beni, pari a venti anni per il materiale rotabile ferroviario e a quindici anni per gli autobus. Per il materiale rotabile usato, i predetti periodi decorrono dalla data di prima immatricolazione. È assicurato un valore residuo dei beni da determinare, al termine del periodo di ammortamento, nel caso di interventi di riammodernamento del mezzo.*
4. *Limitatamente al materiale rotabile ferroviario, in alternativa all'utilizzo del criterio del costo storico rivalutato, può essere utilizzato il valore risultante da operazioni peritali, qualora inferiore a quello stimato con il predetto criterio.*
5. *Il valore dei sistemi tecnologici di controllo e rilevamento, di cui alla misura 1, punto 1, lettera d), è determinato a partire dal costo di acquisto iscritto a libro, rivalutato e applicando un coefficiente di deprezzamento lineare calcolato sulla base di una durata massima di otto anni. È assicurato un valore residuo dei beni da determinarsi al termine del periodo di ammortamento, corrispondente al valore più alto tra quello di realizzo e quello di sostituzione o, in alternativa, in base ad una percentuale fissa predeterminata rispetto al costo di acquisizione dei beni medesimi.*

In caso di beni destinatari di contributo pubblico, la quota di finanziamento pubblico è preventivamente decurtata. Le quote coperte da contributo pubblico non ammortizzate, come rilevabili dai libri contabili, costituiscono finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Se i beni finanziati non sono trasferiti al nuovo aggiudicatario, i gestori uscenti sono tenuti a restituire i finanziamenti eventualmente incamerati per le quote di finanziamento non ammortizzate.

COMMENTI:

Con riferimento alla modalità di valorizzazione definita al punto 1), si ritiene che il metodo adeguato per la valorizzazione dei beni ceduti, in coerenza con i principi contabili adottati dalle società nei bilanci certificati, è quello del "valore netto contabile", e ciò anche al fine di salvaguardare l'incremento di valore delle migliorie successive.

Allo stesso modo, va approfondita e dettagliata la modalità di calcolo delle quote di ammortamento per i diversi beni aziendali, che non può essere semplificata con un deprezzamento lineare definita in un'unica ipotesi di 20 anni.

* * *

Misura 6 (Criteri per la determinazione dei canoni di locazione)

1. *Qualora sia prevista l'assegnazione all'aggiudicatario di beni in locazione, i documenti di gara disciplinano i canoni, le modalità di locazione, ivi incluso l'obbligo di manutenzione, e le altre clausole contrattuali relative a ciascun cespite.*
2. *Il canone di locazione è pari ad una percentuale non superiore al dieci per cento del valore del bene, determinato con riferimento al criterio del valore di mercato, secondo le modalità di cui alla misura 5, punti 2 e 3. Dal valore del bene, determinato ai sensi del presente punto, sono sottratte le eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto relative al piano di ammortamento applicato, che costituiranno finanziamento pubblico per il*

nuovo aggiudicatario.

COMMENTI:

Si richiamano i commenti formulati riguardo alla Misura 5 con particolare riferimento al materiale rotabile, ai beni immobili nonché ai sistemi informativi.

* * *

Misura 7 (Individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile)

1. *Il termine per l'acquisizione del materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio è fissato dagli enti affidanti in funzione di stime basate sugli esiti di apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile e relative all'individuazione dei tempi minimi necessari per la fornitura.*
2. *Le stime di cui al punto 1 tengono conto dell'effettiva capacità produttiva dei fornitori del materiale rotabile, anche in relazione al numero di gare in essere per l'affidamento del servizio nei mercati di loro riferimento tramite la medesima modalità di trasporto.*

COMMENTI:

I tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile dovranno prendere in considerazione anche le tempistiche occorrenti per l'espletamento di procedure di gara ad evidenza pubblica a carattere europeo.

* * *

Misura 8 (Trasferimento del personale)

1. *I documenti di gara disciplinano:*
 - a) *le modalità e le condizioni per il trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente e adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento o assegnato, sulla base di apposita rendicontazione contabile, in maniera prevalente alle attività relative ai servizi oggetto di gara;*
 - b) *le modalità di gestione del trattamento di fine rapporto del personale da trasferire, nella disponibilità del datore di lavoro, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione e la certezza della disciplina applicabile.*

Ai fini di cui al punto 1, lettera a), il personale da trasferire è individuato previa consultazione del gestore uscente e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, da effettuare anche nell'ambito della procedura di consultazione di cui alla misura 2, punto 5.

COMMENTI:

La consultazione finalizzata all'individuazione del personale da trasferire deve prevedere il coinvolgimento del gestore uscente e delle organizzazioni sindacali firmatarie del contratto aziendale di lavoro.

* * *

Capo II - Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare

Misura 9 (Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara)

1. *Gli enti affidanti rendono noto, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, tutte le informazioni elencate nel Prospetto 1, costituenti il set informativo minimo per le procedure di gara.*
2. *È fatta salva la possibilità per l'ente affidante di avviare, almeno sei mesi prima della pubblicazione del bando di gara, le procedure di consultazione di tutti i soggetti portatori di interessi, in merito agli aspetti qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto pubblico che intende affidare.*

COMMENTI:

Si rinvia ai commenti formulati in merito al Prospetto 1.

* * *

Misura 10 (Requisiti di partecipazione)

1. *Gli enti affidanti che intendono inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti allegano ai documenti di gara un'apposita relazione, da pubblicare sulla pertinente sezione del proprio sito internet, recante le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.*
2. *Qualora tra i requisiti di partecipazione sia previsto il previo conseguimento di una determinata soglia di fatturato, concorre alla determinazione del fatturato complessivo richiesto anche quello realizzato per la produzione di altri servizi locali di pubblica utilità, per una quota non superiore al settanta per cento. Almeno il trenta per cento del fatturato totale richiesto deve essere relativo ai servizi di trasporto pubblico locale oggetto del bando di gara.*

COMMENTI:

Si evidenzia la necessità di rivedere i pesi specifici delle soglie di fatturato, prevedendo che le percentuali del fatturato richiesto in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale oggetto del bando di gara siano prevalenti rispetto alle altre attività svolte (specialista del settore).

* * *

Misura 11 (Criteri di aggiudicazione)

1. *Nell'ambito della definizione dei criteri di aggiudicazione, 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 sistemi di Intelligent Technology System, 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. I criteri di aggiudicazione tengono conto, altresì, della presentazione del piano economico-finanziario di cui alla misura 15, qualora facoltativa.*

2. *Compatibilmente alle esigenze di finanza pubblica e in relazione alle gare a programmazione flessibile del servizio, gli enti affidanti possono introdurre criteri di valutazione di offerte contenenti proposte di partecipazione di soggetti terzi, pubblici o privati, al finanziamento del costo del servizio a fronte del soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità.*

COMMENTI:

Non si formulano commenti in merito.

* * *

Capo III –
Presentazione delle offerte, Piano economico-finanziario e incentivazione
nel caso di affidamenti con procedure non competitive

Misura 12 (Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'ente affidante)

1. *Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del Regolamento (CE) 1370/2007 e predispongono un piano economico-finanziario, denominato PEF simulato.*
2. *Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con le modalità indicate nel Prospetto 2 e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.*
3. *Il PEF simulato è finalizzato a stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta e la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di indici di redditività positivi anche nel caso di subentro nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.*
4. *In sede di pubblicazione del bando di gara è reso noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dalla simulazione del piano economico-finanziario di cui alla presente misura, distinto per tipologia di servizio e nelle sue diverse componenti, nonché la ripartizione dei rischi tra l'ente affidante e il gestore adottata.*

COMMENTI:

Dovranno essere previsti principi e linee guida per la redazione del PEF che siano omogenei e condivisi con riferimento a tutti i bacini di gara.

* * *

Misura 13 (Criteri per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti)

1. *Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4.*
2. *In caso di affidamento plurimodale e pluriambito il calcolo delle compensazioni è effettuato separatamente per ciascuna modalità e per ogni ambito.*

COMMENTI:

Garantendo la coerenza con quanto stabilito dal Regolamento (CE) 1370/2007, dovranno essere definite alcune specifiche modalità di calcolo relative alle componenti necessarie alla definizione delle compensazioni con particolare riguardo a:

- individuazione del capitale da remunerare;
- tasso di remunerazione del capitale;
- individuazione dei driver.

A tal fine, si dovrà tener conto delle caratteristiche specifiche del modello di business e della tipologia di servizio oggetto di affidamento.

* * *

Misura 14 (Misure di incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive)

1. Nei casi di affidamento del servizio con procedure non competitive, previsti dalla vigente normativa, gli enti affidanti assicurano il miglioramento progressivo delle performance aziendali, individuando e disciplinando gli obiettivi annuali cui sono tenuti i gestori e le relative sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli stessi. I contratti di servizio stabiliscono le predette sanzioni, ivi incluse la risoluzione del contratto, nonché adeguate riduzioni della parte variabile della remunerazione del personale dirigenziale.
2. Gli obiettivi di cui al punto 1 possono consistere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:
 - a) riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a benchmark di imprese efficienti e comparabili;
 - b) incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti;
 - c) ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi;
 - d) miglioramento dei livelli quali-quantitativi del servizio erogato;
 - e) per i contratti net cost, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali;
 - f) ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni.

COMMENTI:

È necessario prevedere la possibilità di applicare tariffe differenziate per fasce orarie e per tipologie di servizi, al fine di incrementare il numero dei passeggeri trasportati paganti ed ottimizzare il coefficiente di riempimento dei mezzi.

In merito al punto f), si segnala la necessità di contemperare il *trade off* tra obiettivo di ottimizzazione della manutenzione ed obblighi di legge previsti in materia di sicurezza dall'ANSF.

* * *

Misura 15 (Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti)

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione, obbligatoria o facoltativa, da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario, contenente la proiezione per il periodo di durata dell'affidamento dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, coerente con le assunzioni delle diverse tipologie di rischio. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento. Qualora il bando preveda la titolarità dei beni indispensabili per l'erogazione del servizio, il piano economico-finanziario indica, nella pertinente voce di bilancio, anche gli oneri per la loro acquisizione.
2. Il piano economico-finanziario, redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, si compone dei seguenti documenti:
 - a) il conto economico;
 - b) lo stato patrimoniale;
 - c) gli indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.
3. In caso di affidamento plurimodale e pluriambito, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita e per ogni ambito.
4. Il piano economico-finanziario è asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966.

COMMENTI:

Dovranno essere previsti principi e linee guida per la redazione del PEF che siano omogenei e condivisi con riferimento a tutti i bacini di gara.

* * *

Misura 16 (Termine per la presentazione delle offerte)

Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di ricevimento delle offerte non può essere inferiore a centodieci giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, da individuare in funzione della complessità del progetto di mobilità e della valutazione degli investimenti, ivi inclusi l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili.

COMMENTI:

Non si formulano commenti in merito.

* * *

Titolo II - SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Capo I - Criteri pro-concorrenziali per la definizione della disciplina contrattuale

Misura 17 (Contenuto minimo delle convenzioni)

1. *Lo schema di convenzione o contratto di servizio contiene gli elementi minimi, articolati anche su più allegati, indicati nel Prospetto 5.*

COMMENTI:

Non si formulano commenti in merito.

* * *

Misura 18 (Durata e proroga dei contratti di servizio)

1. *La durata dei contratti di servizio è fissata nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento, commisurando il periodo di affidamento in funzione della maggiore o minore entità degli investimenti richiesti, tenuto conto della modalità di ammortamento degli stessi.*
2. *L'ente affidante individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa.*
3. *Nei casi in cui sia necessario garantire la continuità del servizio di trasporto alla scadenza del precedente rapporto, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante individua un periodo circoscritto di estensione della durata del contratto, nel rispetto delle condizioni e dei termini di durata fissati dalle norme di riferimento.*
4. *La proroga può essere altresì disposta come soluzione per promuovere investimenti da parte del gestore del servizio o per stimolare il raggiungimento di determinati livelli di qualità dei servizi individuati previamente nel contratto di servizio. L'estensione del periodo di validità del contratto di servizio è subordinata a una verifica del raggiungimento di predefiniti obiettivi di performance finanziaria, operativa e qualitativa che il gestore del servizio assicura in un determinato periodo intermedio dell'affidamento. In tali casi la proroga, se prevista dal contratto di servizio, non può portare ad una durata dell'affidamento superiore alla durata massima consentita dalle norme di riferimento, fatti salvi i casi di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.*

COMMENTI:

Sulla base di quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, si auspica una revisione della Misura in commento ovvero una sua integrazione, ai fini di regolare il periodo di proroga garantendo all'impresa affidataria uscente una prosecuzione del servizio con le tutele economiche finanziarie dovute.

* * *

Misura 19 (Criteri di aggiornamento delle tariffe e misure di promozione dell'efficienza)

1. *Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, gli enti titolari della potestà tariffaria e gli enti affidanti procedono all'aggiornamento, rispettivamente, delle tariffe dei servizi e dei*

corrispettivi, applicando il metodo del price-cap, di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, secondo le modalità indicate al punto 2.

2. L'aggiornamento annuale delle tariffe e dei corrispettivi è determinato secondo la seguente formula:

$$(1) St = St-1 * (1 + Pt-1 - Xt - \alpha(Vt-1 - Vt) / Vt-1)$$

$$(2) Tt = Tt-1 * [1 + Pt-1 + (Qt - Qt-1)]$$

Dove:

$t = 1^{\circ}$ anno di regolazione contrattuale

St = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo t

$St-1$ = sussidio o compensazione riconosciuto al tempo $t-1$

P = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo di validità del vincolo.

Xt = recupero di produttività con riferimento a un indicatore semplice o ponderato (somma ponderata di più indicatori di efficienza operativa e di efficacia gestionale) definito dall'ente affidante al tempo t .

Tt = prezzi massimi unitari al netto delle imposte riferiti a un paniere di tariffe applicate ai passeggeri al tempo t .

Qt = 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.

Qt = indicatore quali-quantitativo sintetico risultante dalla media ponderata di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita come rilevati al tempo t in base al sistema di monitoraggio aziendale.

Vt = velocità commerciale al tempo t da rilevare secondo metodologie oggettive e definita come rapporto tra vetture-km o treni-km offerti al pubblico secondo un algoritmo prestabilito.

$0 \leq \alpha < 1$ = coefficiente di ponderazione della variazione della velocità commerciale dal tempo $(t-1)$ al tempo t .

Il parametro Vt , da considerare dagli enti affidanti come nella formula di cui sopra, anche in relazione alla sua capacità di riflettere esclusivamente le variazioni attribuibili all'adozione di politiche di mobilità dell'ente competente e non influenzabili dal gestore, comporta che, laddove la velocità commerciale aumenti, il corrispettivo debba diminuire e, viceversa, nel caso il parametro diminuisca. Infatti, nel caso di incremento della velocità commerciale, il gestore beneficia di un vantaggio dovuto ai minori costi gestionali correlati alla velocità commerciale (come, ad esempio, il costo dei carburanti, il tempo di guida o l'usura dei mezzi), compensato dalla riduzione del corrispettivo, mentre in caso di riduzione, i maggiori costi che il gestore dovrà sostenere sono compensati da un aumento del corrispettivo.

Il parametro della velocità commerciale può essere preceduto, come nella formula di cui sopra, da un coefficiente, con valore compreso tra zero e uno, volto a stimare la quota della variazione del parametro che è correlata direttamente al peso dei costi variabili sui costi totali del gestore.

Alla formula relativa all'aggiornamento del sussidio può essere inoltre aggiunto un addendo relativo agli investimenti qualora previsti nel periodo di affidamento e un addendo relativo ai costi non controllabili dal gestore (come, ad esempio, i costi di assicurazione in quanto legati a tariffe fissate unilateralmente dal fornitore). In quest'ultimo caso, il riconoscimento di tali costi deve essere motivato adeguatamente e deve essere coerente con le ipotesi esplicitate di ripartizione dei rischi commerciali, operativi e finanziari assunti a base della predisposizione del PEF da parte dell'ente affidante di cui alla misura 12.

3. L'applicazione del metodo del price-cap non deve pregiudicare l'adozione di sistemi di bigliettazione o di servizi integrati.

COMMENTI:

Nell'ottica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario dell'operatore, si ritiene necessario garantire una flessibilità nella politica tariffaria, in riferimento alla quale si richiamano i commenti formulati con riguardo alla Misura 14.

In merito al punto 2, si evidenzia la necessità di rivedere la ponderazione del fattore qualità all'interno dell'algoritmo, ai fini di differenziare il risultato della qualità percepita relativa al servizio erogato in contesti temporali diversi e caratterizzati da scenari economici e giuridici non comparabili.

Inoltre, nella definizione dei livelli tariffari, sarebbe necessario tenere conto della tariffa sovraregionale applicata agli spostamenti su più Regioni.

Si pone, infine, la necessità di un'attenta valutazione del sistema tariffario regionale preesistente e del quadro normativo che lo regola sul quale sono stati sviluppati i sistemi tariffari attuali.

Misura 20 (Modifiche contrattuali)

1. *I documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale del contratto.*
2. *La disciplina delle modifiche contrattuali, in particolare, tiene conto di un'equa ripartizione dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, prevedendo, laddove necessario, una corrispondente revisione del piano economico-finanziario.*
3. *Fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o prevedibili al momento della sottoscrizione del contratto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea.*
4. *I documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di riprogrammazione non temporanea del servizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.*

COMMENTI :

Non si formulano commenti in merito.

* * *

Titolo III - CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

Capo I - Trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse

Misura 21 (Criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici)

1. *Gli enti affidanti adottano misure adeguate per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.*
2. *La selezione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici è rivolta a soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del piano economico finanziario, nonché di una particolare esperienza maturata nella gestione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel controllo e monitoraggio degli stessi e nella relativa pianificazione delle reti di trasporto. Gli enti affidanti pubblicano, tra gli atti di gara, i curriculum e la documentazione relativi ai titoli di studio e alle specifiche qualificazioni ed esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti delle commissioni aggiudicatrici, richiesti in relazione alla gara.*
3. *Qualora sia prevista la nomina di dipendenti di amministrazioni pubbliche in seno alle commissioni aggiudicatrici, la maggioranza di essi è individuata tra i dipendenti in servizio presso enti e amministrazioni che operano in ambiti territoriali diversi rispetto a quello dell'ente che ha indetto la procedura di gara, ovvero presso enti strumentali dotati di specifiche competenze settoriali e caratterizzati da terzietà nei confronti all'ente affidante. I predetti componenti sono individuati secondo criteri di rotazione predefiniti.*
4. *L'incarico di componente delle commissioni aggiudicatrici non può essere conferito a soggetti che:*
 - a) *rispetto alla specifica procedura di affidamento, abbiano interessi propri, di parenti, affini entro il secondo grado, del coniuge o di conviventi, ovvero qualora la suddetta procedura possa coinvolgere gli interessi di persone con le quali abbiano rapporti di frequentazione abituale, di soggetti od organizzazioni con cui loro o il coniuge abbiano causa pendente o grave inimicizia o rapporti di credito o debito, ovvero di soggetti od organizzazioni di cui siano tutori, curatori, procuratori o agenti, nonché di enti, associazioni anche non riconosciute, comitati, società o stabilimenti di cui siano amministratori o gerenti o dirigenti;*
 - b) *operano, o abbiano operato nel precedente triennio, a qualunque titolo, presso le società partecipate dall'ente affidante attive nel settore del trasporto pubblico e loro controllate;*
 - c) *prestano servizio, o abbiano prestato servizio nel precedente triennio, presso l'unità organizzativa dell'ente affidante preposta al controllo del servizio e al controllo delle società partecipate attive nel settore del trasporto pubblico;*
 - d) *abbiano assunto compiti di gestione, pianificazione della rete, programmazione del servizio e consulenza relativamente al servizio oggetto della procedura di gara.*
5. *Per l'intera durata dell'affidamento, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice.*
6. *All'atto della nomina, ciascun componente rende una apposita dichiarazione in ordine all'insussistenza di alcuna delle ipotesi di conflitto di interesse di cui al punto 4.*

Gli enti affidanti assicurano una effettiva applicazione dei criteri di cui alla presente misura, prevedendo, in particolare, idonee misure dissuasive e sanzionatorie nei confronti dei soggetti aggiudicatari che violino il divieto di cui al punto 5, da disciplinare nell'ambito della convenzione, nonché l'esclusione dalle future gare.

COMMENTI:

Non si formulano commenti in merito.

In merito ai prospetti si riportano le sole parti per i quali si è ritenuto opportuno formulare commenti a riguardo.

Prospetto n.1

Pre-informazione¹ : Avviso pubblicato sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

Bando di gara/lettera di invito

Informazione	Descrizione	E/G	Modalità di accesso
Corrispettivi compensazioni e	Corrispettivo storico ed a base d'asta per ciascuna tipologia di servizi oggetto di affidamento, distinto almeno nelle seguenti componenti: • compensazione a copertura degli obblighi di servizio pubblico; • corrispettivo a copertura degli oneri di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi e degli immobili; • corrispettivo a copertura degli oneri di investimento (se previsti); • corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle reti (per il servizio ferroviario) e/o delle infrastrutture ; corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie; • corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio; • corrispettivo a copertura degli eventuali investimenti (es. rinnovo flotta) previsti ovvero finanziamenti pubblici riconosciuti.	E	Bando di gara /lettera
Commenti: Il valore del corrispettivo è da considerarsi unico a fronte dell'unitaria prestazione e non va scorporato nelle singole parti che lo compongono.			