

**Oggetto**    **Approvazione schema preinformazione procedura di selezione concessionario servizi ferroviari**

Determinazione del direttore generale

## **Decisione**

Il direttore generale Cesare Paonessa, nell'ambito della propria competenza<sup>1</sup>, determina:

1. di approvare il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di gara per la selezione del concessionario a cui assegnare il contratto dei servizi di trasporto ferroviario afferenti al lotto SFR Piemonte: "bacino centro – sud" sulla base del Formulário standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, da pubblicare un anno prima dell'inizio della procedura di gara nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Allegato 1);
2. di approvare il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di gara per la selezione del concessionario a cui assegnare il contratto dei servizi di trasporto ferroviario afferenti al lotto SFR Piemonte: "bacino centro – nord" sulla base del Formulário standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, da pubblicare un anno prima dell'inizio della procedura di gara nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Allegato 2);
3. di pubblicare gli avvisi di cui ai precedenti punti, tramite il portale eNotices, nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea nonché sul profilo di committente dell'Agenzia.

## **Motivazione**

La Regione Piemonte, con D.G.R. 1-528 del 4/11/2014, ha approvato gli "indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria regionale piemontese";

Il documento prevede, tra l'altro, che la rete regionale ferroviaria (ed i relativi servizi ferroviari) sia suddivisa nei seguenti tre lotti:

- lotto 1 SFM Torino: "bacino metropolitano", comprendente gli attuali collegamenti:  
SFM1 Chieri – Rivarolo; SFM1 Rivarolo – Pont Canadese; SFM2 Pinerolo – Chivasso; SFM3 Torino – Susa – Bardonecchia; SFM4 Torino Stura – Bra; SFM6 Torino Stura – Asti; SFM7 Torino Stura – Fossano; SFMA Torino – Germagnano; SFMA Germagnano – Ceres; SFMB Alba – Cavallermaggiore;
- lotto 2 SFR Piemonte: "bacino centro – nord", comprendente gli attuali collegamenti:  
Torino – Milano; Ivrea – Chivasso – Novara; Novara – Domodossola; Santhià – Biella – Novara; Domodossola – Arona – (Milano); Arona – Novara; Novara – Alessandria; Alessandria – Casale – Chivasso; Domodossola – Iselle;

- lotto 3 SFR Piemonte: “bacino centro – sud”, comprendente gli attuali collegamenti:  
Torino – Genova; Alessandria – Arquata – Genova; Torino – Alessandria;  
Alessandria – S.Giuseppe di Cairo – Savona; Alessandria – Voghera; Asti – Acqui  
Terme; Torino – Cuneo; Fossano – Cuneo – Limone – Ventimiglia; Torino –  
Savona; Fossano – Ceva – S.Giuseppe di Cairo – Savona;

Si prevede inoltre che le linee sospese negli anni 2012-2014<sup>2</sup> potranno essere oggetto di offerta di servizio.

Per ciascuno dei predetti lotti, la Regione ha previsto che la scelta dei soggetti gestori dei servizi sia effettuata attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.

Si prevede inoltre che alle procedure concorsuali e al successivo affidamento siano ammesse imprese idonee, tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile prevedendo anche l'ammissibilità di associazioni temporanee (ATI) costituite da imprese idonee. L'ente competente può definire in fase di bando l'obbligatorietà, in caso di aggiudicazione, della trasformazione dell'ATI in società di capitali o in forma consortile.

La Regione Piemonte ritiene prioritario il perseguimento dell'obiettivo di addivenire ad una sostanziale immissione di nuovo materiale rotabile per lo svolgimento dei servizi messi a gara. Dovrà comunque essere precisato puntualmente, in sede di capitolato di gara, il valore massimo dell'età media della flotta nel corso del periodo di affidamento, non sormontabile, cui fare riferimento per perseguire tale obiettivo.

In ordine al personale dipendente addetto ai servizi, la Regione ha previsto che prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'Ente competente dovrà definire con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti.

Con la deliberazione di indirizzi è stato inoltre previsto che la Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica con il supporto dell'Agenzia Mobilità Metropolitana e Regionale predisponga gli atti per la stipula con RFI s.p.a., secondo i tempi e le modalità previsti dall'art. 23 del D.Lgs. 188/03, dell'Accordo Quadro pluriennale per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e delle relative tracce orario, nella misura necessaria a consentire l'attuazione dei programmi regionali di trasporto.

\*\*\*

Con informativa al Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (n. 5 del 30/7/2014), il Direttore Generale, aveva illustrato gli obblighi di pubblicità a cui sono soggetti sia l'avvio di procedura di gara per l'affidamento di servizi ferroviari sia l'avvio di una procedura per l'aggiudicazione diretta di un servizio ferroviario ai sensi dell'art. 7 comma 2 del regolamento (CE) 1370/2007<sup>3</sup>.

Entrambe le modalità di affidamento sono disciplinate dal regolamento (CE) n. 1370/2007 ed in particolare dall'art. 5, paragrafo 3 (gara)<sup>4</sup> e 5 paragrafo 6 (aggiudicazione diretta di un contratto di servizio ferroviario).

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il Regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori

di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il Regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico.

Il tema della pubblicazione delle informazioni è trattato dall'articolo 7 del Regolamento.

In particolare il paragrafo 2 stabilisce che "Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
- b) tipo di aggiudicazione previsto;
- c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione."

La disposizione si applica a tutte le tipologie di servizi, con qualunque modalità di affidamento previste dall'art. 5 del Regolamento, ad eccezione degli affidamenti diretti relativi a provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione; è inoltre possibile non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50.000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

I servizi della Commissione hanno elaborato alcuni modelli relativi a moduli e procedure per consentire alle autorità competenti di rispettare i requisiti di pubblicazione.

I formulari sono elaborati in modo tale da rispettare i seguenti requisiti:

- permettere alle autorità di accedere facilmente all'applicazione web la cui navigazione deve essere comprensibile e chiara;
- distinguere con chiarezza i requisiti di pubblicazione previsti dal regolamento (CE) n. 1370/2007 da quelli delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE;
- esigere un livello di dettaglio nelle informazioni che non risulti troppo oneroso e che sia quindi accettabile per le autorità;
- essere adatti a generare statistiche utili sulla procedura di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico e quindi sull'effettiva attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Nel corso del 2013, l'Ufficio delle pubblicazioni ha messo in rete una procedura di pubblicazione disponibile su «eNotices», che si basa sui modelli di formulario da pubblicare nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, secondo l'articolo 7, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

\*\*\*

Con la legge Regionale n. 1/2015 la Regione Piemonte è intervenuta per aggiornare l'assetto che regola il trasporto pubblico locale in Piemonte. L'intervento legislativo ha assunto come finalità "la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale" (art. 1 comma 2 lettera c bis) rivedendo al contempo le competenze e funzioni dell'Agenzia per la mobilità.

La Regione, in coerenza con le finalità sopra citate e con l'art. 8 comma 4 della L.R. 1/2000 che recita "Gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità", con nota prot. Agenzia n. 970 del

24/2/2015 ha chiesto all'Agenzia di procedere alla pubblicazione dei bandi di pre-informativa riguardanti i lotti SFR Piemonte: "bacino centro – nord" e SFR Piemonte: "bacino centro – sud", al fine di rispettare quanto disposto dall'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 circa la necessità di procedere con la notifica all'Unione Europea di quanto assunto dalla Regione Piemonte in materia di mercato dei servizi ferroviari.

\*\*\*

In relazione a quanto sopra, al fine di avviare la procedura di gara per l'assegnazione da parte della Regione della concessione dei servizi di cui ai lotti SFR Piemonte "bacino centro – nord" ed SFR Piemonte "bacino centro – sud", si è proceduto alla compilazione dell'Avviso di preinformazione relativamente ai contratti di servizio pubblico.

I formulari, Allegati 1 e 2 alla presente determinazione, recepiscono l'invito della Regione Piemonte a dare avvio alla procedura di preinformazione e sono formulati sulla base degli studi pregressi sviluppati dall'Agenzia e dalla Regione ed in particolare nel rispetto degli indirizzi propedeutici contenuti nella DGR 1-528 del 4/11/2014.

Con l'avviso, in particolare, si forniscono informazioni relative ad alcuni elementi che caratterizzeranno la procedura di selezione del concessionario dei servizi.

In particolare,

- al punto II.1.3), descrizione dell'appalto, sono elencati i servizi ferroviari afferenti ai due bacini; in ordine al dettaglio dei servizi attualmente attivi viene fatto rinvio al sito internet [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) e al sito [www.sfmtorino.it](http://www.sfmtorino.it); inoltre, in relazione alla disponibilità di risorse economiche, all'esito della procedura di assegnazione della concessione, viene evidenziato che sarà verificata la possibilità di incrementare l'attuale servizio ed attivare ulteriori collegamenti ferroviari regionali;

il servizio è di tipo net-cost: i ricavi da traffico sono in parte direttamente introitati dal concessionario e in parte utilizzati per il clearing delle tariffe integrate. I sistemi tariffari integrati attualmente attivi, ai quali potranno aggiungersi nuovi sistemi tariffari integrati e/o estensioni dei medesimi, sono il Sistema tariffario FORMULA così come descritto nel documento denominato "Agenzia per la mobilità Metropolitana e il Sistema tariffario FORMULA" aggiornato a maggio 2009 (pubblicato all'indirizzo internet [http://www.mtm.torino.it/it/tariffe/Agenzia\\_Formula\\_26mag09.pdf](http://www.mtm.torino.it/it/tariffe/Agenzia_Formula_26mag09.pdf)) ed il Biglietto Integrato approvato con Deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 4 del 16/09/2013 e relativi accordi attuativi.

- al punto II.1.5), viene data l'informazione circa la possibilità di subappaltare i servizi nel limite del 30% del valore dell'appalto potendo essere subappaltabili sia i Servizi ferroviari che quelli automobilistici sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari<sup>5</sup>;
- al punto II.2) (Quantitativo e/o valore dei servizi) viene indicata la quantità, in cifra tonda, dei servizi corrispondente alla produzione programmata attualmente attiva;
  - o per quanto concerne il lotto SFR Sud, la produzione programmata nel contratto di servizio con Trenitalia è riportata nella tabella seguente:

| <b>SFR bacino centro sud<br/>PRODUZIONE PROGRAMMATA DA TRENITALIA PRE-CONSUNTIVO<br/>2014</b> |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Torino – Genova                                                                               | 1.777.475 |
| Alessandria - Arquata – Genova                                                                | 152.921   |
| Torino - Alessandria                                                                          | 384.406   |

|                                                |                  |
|------------------------------------------------|------------------|
| Alessandria - S.Giuseppe di Cairo – Savona     | 689.426          |
| Alessandria – Voghera                          | 395.768          |
| Asti - Acqui Terme                             | 370.722          |
| Torino – Cuneo                                 | 706.868          |
| Fossano - Cuneo – Limone – Ventimiglia         | 495.654          |
| Torino – Savona                                | 1.172.983        |
| Fossano - Ceva - S. Giuseppe di Cairo – Savona | 385.949          |
| <b>TOTALE treni*km annui</b>                   | <b>6.532.172</b> |

- o per quanto concerne il lotto SFR Nord, la produzione programmata nel contratto di servizio con Trenitalia è riportata nella tabella seguente:

| <b>SFR bacino centro nord<br/>PRODUZIONE PROGRAMMATA DA TRENITALIA PRE-CONSUNTIVO<br/>2014</b> |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Torino – Milano                                                                                | 2.132.914        |
| Ivrea - Chivasso – Novara                                                                      | 1.198.821        |
| Novara – Domodossola                                                                           | 543.824          |
| Santhià - Biella - Novara                                                                      | 812.452          |
| Domodossola - Arona - (Milano)                                                                 | 398.494          |
| Arona – Novara                                                                                 | 182.637          |
| Novara – Alessandria                                                                           | 297.617          |
| Alessandria - Casale – Chivasso                                                                | 666.235          |
| Domodossola – Iselle                                                                           | 50.400           |
| <b>TOTALE treni*km annui</b>                                                                   | <b>6.283.394</b> |

L'intero quantitativo della produzione oggi programmata è stimabile quindi in circa 6.500.000 di treni-km annui per lotto.

Il valore stimato del contratto è relativo alle compensazioni economiche annue degli obblighi di servizio (in detto valore sono comprese le compensazioni relative ai costi sostenuti per l'uso dell'infrastruttura mentre non sono ricompresi i ricavi da traffico). Le stime sono effettuate sulla base dei costi di produzione attesi in funzione degli obblighi di servizio imposti nonché del livello di copertura dei costi, garantito dai ricavi da traffico, rilevato ed atteso; la stima è riferita a due scenari di riferimento :

- uno scenario di riferimento che prevede il miglioramento delle prestazioni del servizio rispetto allo scenario attuale relativamente a eventuali recuperi di efficienza ed economicità rivenienti dalla procedura di gara, nonché dall'incremento dell'utenza e dei relativi ricavi da traffico (stima con previsione di recuperi efficienza ed economicità – valore inferiore);
- uno scenario che descrive la situazione attuale come risultante da un'analisi dei dati correnti a livello medio regionale (stima su dati attuali – valore superiore);

I valori indicati risultano :

| Lotto    | Valore inferiore | Valore Superiore |
|----------|------------------|------------------|
| SFR Sud  | € 70.000.000,00  | € 75.000.000,00  |
| SFR Nord | € 65.000.000,00  | € 70.000.000,00  |

Con la formulazione del valore delle compensazioni economiche viene pertanto data evidenza della prevista riduzione dei valori unitari delle compensazioni in funzione degli eventuali recuperi di efficienza ed economicità rivenienti dalla procedura, nonché degli obiettivi di incremento dell'utenza e dei relativi ricavi da traffico.

Nel corso della validità del contratto il livello quantitativo di produzione dei servizi e le relative compensazioni economiche potranno subire variazioni in funzione della variazione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento del contratto; con gli eventuali potenziamenti del servizio (festivo, ore di punta, serale) e attivazione di ulteriori collegamenti regionali si stima che ogni singolo lotto potrà raggiungere un quantitativo della produzione pari a circa 7,5 milioni di treni-km annui

E' previsto che la Regione Piemonte proceda alla stipula con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria (RFI S.P.A.), secondo i tempi e le modalità previsti dall'art. 23 del D.Lgs. 188/03, dell'Accordo Quadro pluriennale per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e delle relative tracce orario;

- al punto II.3) viene indicata la data previsto di inizio del contratto di servizio con una durata di 144 mesi (12 anni);

la data di inizio del contratto tiene in considerazione il periodo di un anno dalla pubblicazione dell'Avviso di preinformazione, il periodo relativo alla procedura di gara e il tempo stimato utile per l'acquisizione del materiale rotabile;

la durata del contratto è in linea con le previsioni di cui all'art. 4, paragrafo 3 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 che prevede una durata non superiore a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia ed è conforme ai limiti di durata previsti dalla normativa nazionale e regionale<sup>6</sup>;

al fine di favorire la partecipazione delle imprese alle procedure di gara si prevede una leggera differenziazione temporale per i due lotti :

- o per quanto concerne il lotto SFR Sud la data di inizio del contratto è indicabile nel 1 Luglio 2019 mentre la data di termine per la ricezione delle offerte è prevista al 30/6/2016.
  - o per quanto concerne il lotto SFR Nord la data di inizio del contratto è prevista nel 1 Gennaio 2020 mentre la data di termine per la ricezione delle offerte è prevista al 31/12/2016.
- al punto III.1.4 (Standard sociali), in linea con gli indirizzi propedeutici forniti dalla Regione Piemonte, viene specificato che L'Ente concedente definirà con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti trasferiti, in accordo con le disposizioni contenute nell'art. 26 del "Regolamento contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione" allegato A al R.D. 8 gennaio 1931, n° 148, in quanto richiamato dall'art. 11 comma 4 L.R. Piemonte 1/2000 e dall'art. 18, comma 2 lett. e) del D.Lgs 422/1997;
- al punto III.1.5 sono elencati gli obblighi di servizio pubblico che saranno esplicitati nella documentazione di gara: obblighi d'esercizio; obblighi relativi al personale

addetto al servizio; obblighi relativi ai rotabili adibiti al servizio; obblighi relativi al monitoraggio dei treni; obblighi tariffari; obblighi relativi alla qualità dei servizi; obblighi di informazione e rendicontazione;;

- è prevista inoltre la soggezione al sistema di integrazione tariffaria della Regione Piemonte e compatibilità con lo standard BIP, fornendo l'indirizzo internet del sito web <http://bip.piemonte.it/bip-card>;
- al punto III.2) sono indicate le condizioni di partecipazione alla procedura:
  - o con riferimento alla capacità economica e finanziaria, sulla base della documentazione relativa allo stato patrimoniale ed alle attività economiche/finanziarie dell'impresa, sarà valutata la capacità economica e finanziaria non inferiore al 20 % del valore minimo indicato al paragrafo II.2 dell'avviso;
  - o con riferimento alla capacità tecnica, è richiesto:
    - il possesso della licenza per lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri in corso di validità di cui all'art. 3, comma 1, lettera p) del Decreto L.gs. 188/2003, unitamente al titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r), ovvero il possesso della Licenza ferroviaria nazionale passeggeri, rilasciata ai sensi del D.M. n. 36/2011<sup>7</sup>;
    - l'abilitazione al trasporto di persone su strada (reg. ce 1071/2009);
    - aver svolto nei tre anni solari antecedenti alla data di avvio della procedura di gara, servizi ferroviari di trasporto passeggeri in ambito UE per un minimo annuo pari al 15% della produzione indicata al paragrafo II.2;
- al punto III.3) sono descritte le tipologie di obiettivi di qualità che saranno individuati nell'ambito del contratto di servizio; in particolare:
  - o gli obiettivi di qualità e gli standard qualitativi minimi del servizio riguarderanno la regolarità e puntualità dei servizi, la velocità commerciale, l'affidabilità del servizio, l'informazione all'utenza, il rispetto dell'ambiente, l'età dei rotabili, la manutenzione, il comfort, la pulizia dei veicoli e delle fermate, la sicurezza, il comportamento del personale nonché gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio e le sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
  - o è previsto che il monitoraggio potrà essere condotto dall'Ente concedente o da terzi incaricati;
  - o è previsto che nella documentazione che sarà resa disponibile per la presentazione delle offerte di gara l'Ente concedente descriverà gli standard di qualità monitorati ed effettivamente conseguiti negli ultimi esercizi;
  - o con riferimento alle informazioni e biglietti:
    - saranno previste le informazioni minime per l'utenza, in relazione alle diverse tipologie dei canali informativi utilizzati, nonché l'obbligazione a carico dell'Impresa concessionaria di pubblicare annualmente una "Carta della qualità dei servizi".
    - saranno previste le tipologie di biglietti/abbonamenti e le tariffe autorizzate dall'Ente competente nonché le modalità di diffusione dei canali di vendita e distribuzione (biglietteria, esercizi commerciali, siti web ecc) nonché le modalità di comunicazione e informazione nei confronti degli utenti.

- saranno specificate le categorie di utenti che godranno a diverso titolo di agevolazioni tariffarie.
  - saranno previste comunicazioni periodiche inerenti il numero di titoli di viaggio venduti, disaggregati per tipologia (corsa semplice, abbonamenti, biglietti integrati, ecc) e per direttrice/linea interessata e/o zona di accesso
- o con riferimento agli obiettivi di puntualità e affidabilità è previsto che gli indici di puntualità ed affidabilità di sistema siano misurati attraverso un flusso informativo fra RFI e l'Ente concedente. L'Impresa concessionaria dovrà garantire che il gestore dell'infrastruttura (RFI) abiliti per l'intera durata del contratto l'Ente concedente alla consultazione in tempo reale via internet dei sistemi informativi di circolazione di RFI.
- Gli indici rappresentano e misurano il grado di soddisfacimento di standard di servizio in materia di efficienza ed efficacia della programmazione e della gestione ferroviaria. I principali indici di sistema utilizzati saranno:
    - A - Affidabilità : rapporto fra il numero di servizi resi in maniera completa ed il numero di servizi programmati.
    - R - Regolarità : rapporto fra il numero di servizi arrivati alle stazioni di rilevazione entro il valore di puntualità previsto ed il numero di servizi circolati.
  - Nella documentazione che sarà resa disponibile con il disciplinare di gara l'Ente concedente descriverà gli standard di qualità monitorati ed effettivamente conseguiti negli ultimi esercizi
- o con riferimento alla soppressione dei servizi, oltre ai sistemi di detrazioni e penalità riguardanti i treni soppressi saranno previsti obblighi relativi a servizi sostitutivi per garantire la mobilità degli utenti;
- o non si prevede l'attribuzione di premialità. E' prevista l'applicazione di sanzioni e penali nonché di bonus tariffari da riconoscere all'utenza in relazione al mancato raggiungimento di predeterminati standard di servizio;
- o con riferimento alla pulizia del materiale rotabile e delle stazioni, sono previsti programmi di pulizia con standard minimi di qualità nonché programmi di monitoraggio e rendicontazione che potranno dare seguito all'applicazione di penali;
- o con riferimento all'indagine sul grado di soddisfazione della clientela, saranno forniti elementi per periodicità e modalità di realizzazione dell'indagine, contenuti da analizzare e risultati da rendicontare sulla carta della qualità dei servizi;
- o con riferimento al trattamento dei reclami, saranno forniti gli standard minimi per il trattamento dei reclami, la rendicontazione degli stessi nonché le modalità di rendicontazione sulla carta dei servizi;
- o con riferimento all'assistenza alle persone con mobilità ridotta saranno forniti elementi per l'elaborazione della carta della qualità dei servizi
- o inoltre, è previsto che saranno posti in capo all'impresa concessionaria, obiettivi finalizzati al recupero di efficienza ed economicità del contratto di servizio; obiettivi finalizzati all'incremento del numero di passeggeri trasportati del servizio; obiettivi ed obblighi per il contrasto dell'evasione tariffaria; obblighi per l'accesso in tempo reale al sistema di monitoraggio

dei servizi e la relativa diffusione in tempo reale delle informazioni riguardanti le perturbazioni dell'esercizio; obblighi di certificazione qualità, ambiente, sicurezza.

- nella sezione IV, in ordine al tipo di procedura prescelto, in linea con gli indirizzi forniti dalla Regione Piemonte, si prevede di utilizzare una procedura aperta al mercato e non l'affidamento diretto di cui all'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, individuando il criterio di aggiudicazione nell'offerta economicamente più vantaggiosa e rinviando alla documentazione di gara la definizione dei criteri di aggiudicazione con le relative ponderazioni.

## Attenzione

Il presente provvedimento non configura riconoscimento di natura economica con maggiori oneri a carico dell'Agenzia e non assume rilevanza contabile.

Il direttore generale  
*Cesare Paonessa*

Torino, lì 24 febbraio 2015

---

<sup>1</sup> Ai sensi degli artt. 107 e 183 del T.U.E.L. approvato con D.Lvo n. 267 del 18/08/2000, dell'art. 18 comma 3 dello Statuto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, dell'art. 29 del "Regolamento di contabilità" approvato con deliberazione n. 3/2 dall'Assemblea consortile nella seduta del 29 settembre 2005, nonché ai sensi del Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi dell'Agenzia, come da allegato B della deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 1/2 del 16 gennaio 2004. – Art. 29 del vigente "Regolamento di contabilità" approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 25 settembre 2005 – Il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 38 del 21 dicembre 2013, ha nominato l'ing. Cesare Paonessa direttore generale dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale. Inoltre, ai sensi della deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 2 del 1 marzo 2013, le funzioni che lo Statuto e i Regolamenti attribuiscono al Segretario dell'Agenzia sono attribuite all'ing. Cesare Paonessa, direttore generale dell'Agenzia.

<sup>2</sup> Deliberazione della Giunta Regionale 11 giugno 2012, n. 12-3990; Deliberazione della Giunta Regionale 2 settembre 2013, n. 18-6326.

<sup>3</sup> Così come ricordato nella Comunicazione 2014/C 92/01 della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, detto Regolamento disciplina le modalità di aggiudicazione degli appalti per servizi pubblici, come definito all'articolo 2, lettera i), nel campo del trasporto di passeggeri su strada e ferrovia. Tali appalti, tuttavia, possono anche rientrare nel campo di applicazione delle direttive sugli appalti pubblici (direttiva 2014/24/UE e direttiva 2014/25/UE). Poiché le direttive citate nel regolamento (CE) n. 1370/2007 (direttiva 2004/17/CE e direttiva 2004/18/CE) sono state abrogate e sostituite dalle direttive sopracitate, i riferimenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 vanno intesi come riferimenti alle nuove direttive.

Per quanto riguarda la relazione tra il regolamento (CE) n. 1370/2007 e le direttive sugli appalti pubblici e la direttiva 2014/23/UE, è importante distinguere fra contratti di servizio e concessioni di servizi.

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2014/23/UE sull'attribuzione dei contratti di concessione definisce la «concessione di servizi» «un contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori affidano la fornitura e la gestione dei servizi diversi dall'esecuzione delle opere di cui alla lettera a) a uno o più operatori economici, il cui corrispettivo consista unicamente nel diritto di gestire il servizio

---

oggetto del contratto o in tale diritto accompagnato da un pagamento». L'articolo 5, paragrafo 1, specifica inoltre che «l'attribuzione di una concessione per opere o servizi comporta il trasferimento al concessionario di un rischio operativo nell'esecuzione di tali opere o servizi comprendente rischi sul versante della domanda o dell'offerta o su entrambi. Si considera che il concessionario assuma il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione delle opere o dei servizi oggetto della concessione. La parte del rischio trasferita al concessionario comporta una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato, il che implica che ogni potenziale perdita stimata subito dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile».

La distinzione fra contratti di servizio e concessioni di servizi (pubblici) è importante perché, a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2014/23/UE, quest'ultima non si applica alle concessioni di servizi pubblici di trasporto passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007. L'aggiudicazione di concessioni di servizio per tali servizi pubblici di trasporto passeggeri è disciplinata unicamente dal regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 specifica che l'aggiudicazione di contratti di servizio in materia di trasporto con autobus e tram è disciplinata dalle direttive 2004/17/CE (1) e 2004/18/CE (2), tranne nei casi in cui tali appalti assumano la forma di concessioni di lavori pubblici. L'aggiudicazione di contratti di servizio (pubblico) in materia di trasporto di passeggeri con autobus e tram è disciplinata quindi unicamente dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE.

L'aggiudicazione di contratti di servizio (pubblico) in materia di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e metropolitana è disciplinata dal regolamento (CE) n. 1370/2007 ed è esclusa dall'ambito di applicazione della direttiva 2014/24/UE a norma del considerando 27 e dell'articolo 10, lettera i), di quest'ultima e dall'ambito di applicazione della direttiva 2014/25/UE a norma del considerando 35 e dell'articolo 21, lettera g), di quest'ultima.

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1370/2007, articolo 5, paragrafo 3: *“L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi”*

<sup>5</sup> In accordo con la definizione di servizi sostitutivi e integrativi contenuta all'Art. 34-octies DL179/2012 si intendono per:

- a) «servizi sostitutivi» dei servizi ferroviari, i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;
- b) «servizi integrativi» dei servizi ferroviari, i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.

<sup>6</sup> Il D.Lgs 422/1997 stabilisce all'art. 18 comma 1 che “[...]Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.”

La L.R. Piemonte 1/2000, all'art. 10, comma 2 bis stabilisce che *“I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati”*.

<sup>7</sup> D.Lgs. 422/1997, articolo 18, comma 1-bis. *“I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo decreto legislativo n. 188 del 2003.”*