

**ESTRATTO DAL
VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

N. 15/2021

OGGETTO: *Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale – Approvazione aggiornamenti alla Normativa (Rev. 3.0)*

Il giorno ventotto del mese di giugno duemilaventuno, a partire dalle ore 14:30, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, vennero oggi convocati a seduta i componenti il Consiglio Di Amministrazione

All'appello risultano:

		Presente	Assente
1.	<i>Federico Binatti</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X
2.	<i>Giovanni Currado</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X
3.	<i>Erika Chiecchio</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X
4.	<i>Licia Nigrogno</i>	<i>Presidente Agenzia</i>	X

*E' presente **Ing. Cesare Paonessa** che assume le funzioni di Segretario della seduta. E' presente la **D.ssa Letizia Gaudio**, dipendente del Comune di Torino, che svolge funzioni di assistenza alla seduta.*

*Essendo legale il numero degli intervenuti, l'Arch. **Licia Nigrogno** nella qualità di Presidente dell'Agenzia, dichiarata aperta la seduta e dopo aver illustrato l'ordine del giorno – inviato ai Consiglieri insieme alla convocazione – ha proceduto con la trattazione dell'oggetto sopra indicato.*

Oggetto: Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale – Approvazione aggiornamenti alla Normativa.

A relazione della Presidente

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 22 del 30/05/2016 è stato istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale consistente nella Normativa (Rev. 1.0) e nei suoi allegati (modelli di domanda e formulari delle dichiarazioni sostitutive), dando atto, tra l'altro, che il Sistema sarebbe stato utilizzabile dall'Agenzia e dagli Enti aderenti ai fini della qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

Il Sistema di qualificazione è stato istituito tenendo conto dei seguenti riferimenti normativi, oggetto di variazioni come specificato infra.

L'aggiudicazione di contratti di concessione di servizio pubblico nel campo del trasporto di passeggeri è effettuata conformemente alle disposizioni contenute nel Regolamento (CE) N. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23/ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del consiglio (CEE) n. 1191/69 e CE N. 1107/70.

L'art. 5, paragrafo 1 del Regolamento stabilisce che tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram, sono aggiudicati con le procedure di cui a dette direttive qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive.

Poiché le direttive citate nel Regolamento (CE) n. 1370/2007 (direttiva 2004/17/CE e direttiva 2004/18/CE) sono state abrogate e sostituite dalla direttiva 2014/24/UE e direttiva 2014/25/UE, i riferimenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 vanno intesi come riferimenti alle nuove direttive.

La Commissione, con la Comunicazione 2014/C 92/01, ha fornito gli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007.

In particolare, con riferimento all'ambito di applicazione del Regolamento, la Commissione ricorda che l'articolo 2, punti 1), 2) e 5), della direttiva 2014/25/UE definisce con «appalti di servizi» i contratti a titolo oneroso, conclusi per iscritto fra uno o più enti aggiudicatori e uno o più operatori economici e aventi per oggetto la fornitura di servizi. Quando gli appalti vedono la partecipazione di amministrazioni aggiudicatrici ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, punto 1), della direttiva 2014/24/UE, essi sono considerati «appalti di servizio pubblico» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, punti 6) e 9), della direttiva 2014/24/UE.

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 e 2004/18/CE, tranne nei casi in cui tali appalti assumano la forma di concessioni di [servizi] 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.

Le predette direttive sono state recepite dal d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i.

L'art. 17, comma 1 lett. i) del Codice, in linea con le disposizioni delle citate direttive, conferma che le disposizioni contenute nello stesso non si applicano agli appalti e alle concessioni di servizi concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana; il successivo art. 18, comma 1 lett. a) conferma che le disposizioni del codice non si applicano alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Pertanto, le modalità con cui procedere all'aggiudicazione di contratti di servizio relativi ad appalti e alle concessioni di servizi concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana o a concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri con autobus o tram sono disciplinate unicamente dal Regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'art. 5 prevede, sostanzialmente tre differenti modalità di affidamento del servizio, due delle quali possono essere vietate dalla legislazione nazionale, mentre una, la procedura mediante gara, deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri.

Le due modalità facoltative sono quelle della gestione diretta e dell'affidamento diretto.

La possibilità di affidamento diretto è subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società in house); non ci deve essere un divieto da parte del Legislatore nazionale.

I contratti di servizio pubblico possono essere affidati direttamente allorché il valore annuo medio stimato sia inferiore a 1.000.000 euro oppure devono riguardare la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 km l'anno; tali soglie possono essere aumentate a un valore medio annuo stimato inferiore a 2.000.000 euro oppure inferiore a 600.000 km l'anno se l'affidamento diretto è a favore di una piccola o media impresa che opera con non più di ventitré veicoli.

Possono essere inoltre aggiudicati direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per tram e metropolitane, per i quali vale la disciplina generale.

Possono essere aggiudicati direttamente i contratti di servizio pubblico come modalità di assunzione di provvedimenti di emergenza al fine di evitare casi di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione.

Al di fuori dei citati casi in cui è prevista la possibilità di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, la modalità di affidamento con gara è delineata dall'art. 5, paragrafo 3 del Regolamento (CE) 1370/2007 allorché prevede che *“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.”*

Per effetto delle modifiche apportate al citato Regolamento 1370/2007 dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio, sono state introdotte ulteriori fattispecie di aggiudicazione diretta dei servizi:

- l'art. 5, paragrafo 3 bis prevede che, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, relativamente ai contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati mediante una procedura di gara, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente, per un periodo limitato (non più di 5 anni), nuovi contratti qualora essa ritenga che l'aggiudicazione diretta sia giustificata da circostanze eccezionali. Tali circostanze eccezionali includono situazioni in cui:
 - vi sono alcune gare pubbliche già gestite dall'autorità competente o da altre autorità competenti che potrebbero influenzare il numero e la qualità delle offerte che saranno probabilmente ricevute se il contratto è aggiudicato mediante procedura di gara, o
 - sono necessarie modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzare la prestazione di servizi pubblici;
- l'art. 5, paragrafo 3 ter prevede la possibilità di negoziazione diretta di un contratto di servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri se a seguito della pubblicazione di un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, contenente una descrizione dettagliata dei servizi che sono oggetto del contratto da aggiudicare nonché del tipo e della durata del contratto, abbia manifestato interesse a partecipare alla procedura, entro un termine non inferiore a 60 giorni, un solo operatore e tale operatore abbia debitamente provato di essere effettivamente in grado di fornire il servizio di trasporto nel rispetto degli obblighi stabiliti nel contratto di servizio pubblico; inoltre l'assenza di concorrenza non dovrà essere il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto e non vi siano alternative ragionevoli;
- sono state modificate le soglie indicate nell'art. 5, paragrafo 4, per l'affidamento diretto di contratti di servizio:

- il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7 500 000 EUR; oppure
 - che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500 000 chilometri l'anno;
- l'art. 5, paragrafo 4 bis prevede che, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri:
- qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati e, in particolare, la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e
 - qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza;
- l'art. 5, paragrafo 4 ter prevede che, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri qualora tali contratti riguardino l'esercizio di soli servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte di un operatore che gestisce simultaneamente tutta o gran parte dell'infrastruttura ferroviaria su cui i servizi sono prestati, su reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie o su reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani.

Le disposizioni del Regolamento (UE) 2016/2338 che modificano il Regolamento 1370/2007 sono entrate in vigore il 24/12/2017.

Le nuove disposizioni modificano anche i termini dell'articolo 8 del Regolamento 1370/2007 che regola la transizione.

In particolare è previsto che:

- l'articolo 5 si applica all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto di passeggeri su strada e con altri modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia quali metropolitana o tram a decorrere dal 3 dicembre 2019;
- l'articolo 5 si applica ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a decorrere dal 3 dicembre 2019;
- l'articolo 5, paragrafo 6, e l'articolo 7, paragrafo 3, cessano di applicarsi dal 25 dicembre 2023;
- la durata dei contratti aggiudicati in conformità dell'articolo 5, paragrafo 6, tra il 3 dicembre 2019 e il 24 dicembre 2023 non è superiore a dieci anni;
- fino al 2 dicembre 2019 gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto;
- i contratti di servizio pubblico inerenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati direttamente in base ad una procedura diversa da un'equa procedura di gara a decorrere dal 24 dicembre 2017 fino al 2 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza; in deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4;

- i contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale: a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 24 dicembre 2017 in base ad una procedura diversa da un'equa procedura di gara possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con Delibera del 17/06/2015, n. 49, ha approvato le 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.

Le Misure delineano il contesto di riferimento italiano di applicazione del Regolamento (CE) 1370/2007, sia relativamente alle aggiudicazioni dirette di contratti di servizio pubblico, sia relativamente all'aggiudicazione mediante gara di detti contratti.

La predetta Delibera 49/2015 è stata sostituita integralmente dalla Delibera del 28/11/2019 n. 154, con la quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'Atto di Regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 -Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica"

La Legge Regionale 1/2000, in applicazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), disciplina il sistema di trasporto pubblico locale al fine, tra l'altro di incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, avviando iniziative idonee a garantire la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale.

L'Agenzia della mobilità piemontese, considerati i compiti istituzionali di coordinamento delle politiche del settore della mobilità individuati dalla L.R. 1/2000, così come riformata, in particolare con le legge regionali 1/2015 e ss., al fine di garantire la più ampia trasparenza e nel rispetto delle finalità sopra richiamate, ha istituito un proprio Sistema di qualificazione dei concessionari di trasporto pubblico locale, al quale possono iscriversi tutti gli operatori in possesso dei requisiti minimi indicati nel Sistema; il Sistema deve poter essere utilizzato dall'Agenzia e dagli Enti che lo riterranno opportuno allorquando avvieranno procedure di gara nel rispetto dell'art. 5, paragrafo 3 del Regolamento (CE) 1370/2007 e delle Misure regolatorie definite dall'Autorità di regolazione dei Trasporti, nonché nei casi di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico, così come consentiti dal Regolamento e dalla normativa italiana.

Il Sistema di qualificazione ha una durata indeterminata ed è strutturato per Categorie e Classi di qualificazione in funzione della tipologia ed entità dei servizi di trasporto.

Per l'iscrizione al Sistema gli operatori economici devono essere in possesso di requisiti minimi generali in accordo con il parere rilasciato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (parere del 5/05/2015) in occasione della consultazione avviata dall'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'adozione delle citate Misure.

Sono state pertanto mutate le disposizioni di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016 in ordine ai motivi di esclusione. Peraltro, il d.lgs. 50/2016 (e nella fattispecie l'articolo 80) è stato oggetto di interventi integrativi e correttivi apportati con il D.Lgs 56/2017 e con il D.L. 76/2020 con variazioni anche relative ai contenuti del citato art. 80.

Con riferimento ai requisiti di ordine economico e finanziario nonché tecnico e professionale, nel Sistema viene fatto riferimento alle disposizioni che regolano l'accesso alla professione di trasportatore di persone su strada ovvero, per la categoria specifica, alle disposizioni che regolano il rilascio della licenza ferroviaria.

Al fine dell'individuazione della classe di iscrizione è invece previsto che venga dimostrata la capacità dell'operatore di eseguire contratti di servizi rientranti nel Sistema.

La gestione del Sistema di qualificazione ha evidenziato la necessità di apportare alcune correzioni sia con riferimento alle Classi di qualificazioni sia con riferimento ai requisiti relativi alla capacità tecnica.

Con delibera del CDA n. 8/2017 del 09/06/2017 sono state apportate le seguenti modifiche alla Normativa del Sistema (Rev. 2.0):

1) al fine di garantire un ampliamento della platea delle imprese ferroviarie potenzialmente qualificabili nel Sistema, con conseguente maggiore apertura al mercato, per quanto riguarda la Categoria C – Servizi ferroviari, come peraltro già preannunciato con la nota trasmessa dalla regione Piemonte al Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (nota ad oggetto "Elementi di risposta al parere ai sensi dell'art. 21-bis della Legge 10 ottobre 1990 n. 287, trasmesso con nota Prot. 80553 del 23/12/2016 – RIF S2701), e tenuto conto delle modifiche apportate al Regolamento (CE) 1370/2007, è stata introdotta una Classe di qualificazione d'ingresso "Ci" che prevede valori annui delle produzioni sino a 500.000 treni*km annui.

Per la nuova Classe, ferme restando le indicazioni sul possesso dei requisiti di ordine generale e quelli relativi alla condizione economico-finanziaria e alla idoneità professionali in quanto collegati al possesso della licenza di cui all'art. 7 del d.lgs 112/2015 ovvero del titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1 lett. r) del d.lgs 112/2015, non è richiesta la dimostrazione di aver eseguito contratti per servizi afferenti alla Categoria, quale requisito specifico per la valutazione della capacità tecnica.

Conseguentemente veniva individuata per la Classe C1, che precedentemente rappresentava la Classe di ingresso del Sistema di qualificazione per la Categoria C – Servizi ferroviari, un limite inferiore del valore annuo della produzione superiore a 500.000 treni km.

2) Sempre al fine di garantire un ampliamento della platea potenziale degli operatori economici che avrebbero potuto utilmente iscriversi al Sistema in funzione della partecipazione alle procedure di selezione per le quali erano stati pubblicati nel mese di marzo 2017 gli avvisi di pre-informazione (servizi di trasporto pubblico locale Bacino Nord-Est e Bacino Sud-Est della Regione Piemonte), tenuto conto del dimensionamento dei bacini di gara e dei rilievi sollevati da alcuni operatori economici nell'ambito dei ricorsi presentati al TAR Piemonte avverso i predetti avvisi di pre-informazione, veniva modificato il Sistema di valutazione dei requisiti della capacità di eseguire contratti.

I rilievi addotti in sede di ricorso al Sistema di qualificazione si sono focalizzati sulla parte della Normativa del Sistema (articolo 9.2.c) e 9.3 che prevedevano che per la valutazione dei requisiti di capacità tecnica si debba fare riferimento a un numero definito di contratti di servizio (uno o due) eseguiti nel triennio precedente la presentazione della domanda e ad una percentuale del valore della produzione correlata al valore del limite superiore della produzione per la classe richiesta (60% nel caso di un contratto ovvero 75% nel caso di due contratti per le Categorie A e B che scendono al 15% e al 20% per la dimostrazione del requisito mediante un contratto di servizio rispettivamente per le Classi C1 e C2 ovvero al 20% e 25% per la dimostrazione del requisito mediante due contratti di servizio rispettivamente per le Classi C1 e C2).

Considerato il dimensionamento dei bacini di gara ed il combinato disposto tra le predette disposizioni contenute nel punto 9.2.c) con quanto previsto al punto 9.3 della Normativa del Sistema in tema di valutazione del requisito della capacità di eseguire contratti nel caso di raggruppamento temporaneo d'impresе o di consorzio, gli operatori economici evidenziavano che i concessionari di servizio, anche qualora si riunissero tutti sotto un unico raggruppamento non riuscirebbero ad ottenere una qualificazione nella classe di pertinenza alle procedure di cui ai citati avvisi di pre-informazione.

Pertanto, sia in considerazione dei rilievi mossi in sede di ricorsi, sia in funzione di un ampliamento della platea dei potenziali concorrenti, con la citata deliberazione 8/2017 si è ritenuto necessario modificare la Normativa del Sistema di qualificazione, prevedendo che:

2a) per tutte le Classi della Categoria A venga verificato che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria A, il cui valore della produzione sia almeno pari ai seguenti valori:

Classe	% del limite superiore della produzione della Classe	Valore della produzione minimo annuo da dimostrare
A1	50,00%	300.000 vett*km
A2	46,00%	2.300.000 vett*km
A3	42,00%	4.200.000 vett*km
A4	40,00%	5.000.000 vett*km

2b) Con la predetta modifica è stato eliminato il limite dei due contratti di servizio eseguiti nel triennio precedente la data della domanda di qualificazione potendo gli operatori dimostrare il requisito mediante uno o più contratti.

2c) E' stato ridefinito nel 50% del limite superiore della Classe A1 il valore della produzione minimo annuo da dimostrare per tale Classe operando un abbattimento delle percentuali di riferimento per ciascuna delle Classi superiori.

2d) Per la sola Classe A1, viene verificato altresì che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, contratti per servizi afferenti alla Categoria A il cui valore complessivo annuo della produzione, per ciascuna annualità del triennio preso in considerazione, non sia inferiore al 100% del limite superiore della produzione per Classe richiesta.

2e) Per le Classi della Categoria B, viene verificato che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria B, il cui valore della produzione sia almeno pari al 50% del limite superiore della produzione della Classe.

2f) Per le Classi della Categoria C, viene verificato che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria C, il cui valore della produzione sia almeno pari ai seguenti valori:

Classe	% del limite superiore della produzione della Classe	Valore della produzione minimo annuo da dimostrare
C1	15,00%	600.000 vett*km
C2	20,00%	960.000 vett*km

- 3) Ulteriori modifiche sono state apportate alla Normativa del Sistema in relazione alle precedenti nonché alle modifiche apportate all'art. 80 del d.lgs. 50/2016, per le disposizioni richiamate nella Normativa del Sistema.

Al Sistema sono attualmente iscritti 20 Operatori Economici.

Il Sistema è stato utilizzato una volta con riferimento alla procedura di affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Tenuto conto che l'iscrizione al Sistema ha una durata di 4 anni e che sono in via di rinnovo le iscrizioni dei primi Operatori Economici qualificati si ritiene opportuno apportare alcune modifiche alla Normativa del Sistema di Qualificazione secondo quanto riportato nell'Allegato 1 e descritto infra.

Per effetto di ulteriori modificazioni effettuate dal legislatore all'articolo 80 del d.lgs 50/2016, è necessario effettuare ulteriori modifiche alle disposizioni contenute nella Normativa che fanno riferimento al citato articolo. In particolare si fa riferimento all'adeguamento al citato articolo 80 del d.lgs. 50/2016 dei requisiti di ordine generale indicati nel punto 6.2 della Normativa.

Al fine di consentire all'Agenzia, nei casi consentiti dal richiamato art. 5, paragrafo 4 del Regolamento 1370/2007, così come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio, di predisporre atti di affidamento diretto di concessioni di servizi, nei limiti assentiti dalla richiamata normativa comunitaria e nazionale, diretti a piccole o medie imprese (secondo la definizione di cui alla Raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese -notificata con il numero C(2003) 1422- 2003/361/CE), e al fine di ampliare la platea degli operatori economici potenzialmente interessati alla qualificazione nel Sistema, si ritiene opportuno introdurre una nuova Classe di qualificazione (Ai) per la Categoria A "Servizi su strada (autobus)" per livelli di valori annui di produzione compresi tra 50.000 e fino a 300.000 vett*km. (Articolo 5 della Normativa).

Per la nuova Classe di ingresso si prevede che il riscontro e valutazione dei requisiti di idoneità professionale e di capacità tecnica avvenga, verificando che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria A, il cui valore della produzione sia almeno pari 50.000 vett*km. (Articolo 9.2.c) – 1 della Normativa)

Sempre al fine di ampliare il numero di Operatore Economici potenzialmente qualificabili per la Classe A1, si prevede di eliminare lo specifico criterio di valutazione previsto al punto 9.2.c)-2 che prevede che *“per la sola Classe A1, viene verificato altresì che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, contratti per servizi afferenti alla Categoria A il cui valore complessivo annuo della produzione, per ciascuna annualità del triennio preso in considerazione, non sia inferiore a al 100% del limite superiore della produzione per Classe richiesta”*

In relazione alle predette modifiche si introduce un nuovo punto 21.3 all'articolo 21 che prevede *“Con riferimento alle procedure di affidamento diretto di cui all'art. 5, paragrafo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relative a servizi di cui alla Categoria A e alle classi Ai e A1, sono interpellati prioritariamente gli Operatori Economici singoli, che siano piccole o medie imprese (secondo la definizione di cui alla Raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese -notificata con il numero C(2003) 1422- 2003/361/CE), che abbiano in esercizio non più di 23 veicoli stradali”*.

Al fine di semplificare la leggibilità della Normativa si prevede di eliminare il punto 9.2.c) – 6 dell'Articolo 9, tenuto conto che i valori ivi indicati sono già riportati nei punti 9.2.c) -1, 9.2.c) -3 e 9.2.c) -4.

Le informazioni richieste nell'Allegato Tecnico di accompagnamento alla relazione descrittiva prevista dal punto 8.13.b)-1 della Normativa (Documentazione comprovante il possesso dei requisiti relativi all'idoneità professionale e alla capacità tecnica), sono richieste sulla base delle informazioni previste nell'Annesso 3 alla delibera 154/2019 dell'ART.

Si prevede una revisione dell'articolo 20 in tema di Protezione dei dati personali.

Si prevede infine il solo utilizzo della PEC (o della posta elettronica nei casi previsti dalla legge) per la trasmissione delle domande di qualificazione al Sistema (Articolo 7).

Il Sistema deve essere pronto a recepire gli aggiornamenti della normativa vigente e deve anche essere uno strumento che, in funzione dell'osservazione degli effetti e delle problematiche rilevate in corso d'opera, possa essere oggetto di revisioni finalizzate al perseguimento degli scopi per cui viene istituito.

Si ritiene pertanto che le attività di manutenzione del Sistema, consistenti anche nell'aggiornamento e variazione dei contenuti, debbano continuare ad essere adottate ed attuate dal direttore generale dell'Agenzia.

Richiamate le disposizioni di cui sopra

Visto l'art. 8 della L.R. 4/01/2000, n. 1 e s.m.i. di istituzione del consorzio denominato “Agenzia della mobilità piemontese”;

Visto l'articolo 8 della Convenzione dell'Agenzia della mobilità piemontese;

Visto lo Statuto dell'Agenzia della mobilità piemontese;

Visto l'art. 25 dello Statuto che prevede che agli atti amministrativi degli organi dell'Agenzia si applicano le disposizioni previste per gli atti degli enti locali dal Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali in quanto compatibili;

Visto il D.Lgs. 165/2001;

Acquisito il parere del segretario dell'Agenzia in ordine alla regolarità formale e sostanziale della

deliberazione.

Acquisito il parere favorevole del direttore generale in ordine alla regolarità tecnica e contabile, ai sensi dell'art. 49, 1° comma del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267

Visto l'art. 134 comma 4 del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza,

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

DELIBERA

1. di approvare le modifiche alla Normativa del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale (Allegato 1 - Rev 3.0);
2. di dare atto che il Sistema potrà essere utilizzato dall'Agenzia e dagli Enti aderenti per la qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i.;
3. di dare atto che il Sistema potrà altresì essere utilizzato da Enti terzi rispetto agli Enti aderenti;
4. di demandare al direttore generale tutti gli atti necessari alla pubblicizzazione delle variazioni al Sistema così come apportate alla Normativa di cui all'Allegato 1 (Rev 3.0);
5. di demandare al direttore generale la manutenzione del Sistema anche mediante adozione degli atti di aggiornamento e variazione dei contenuti, compresi l'adeguamento dei modelli di domanda e formulari delle dichiarazioni sostitutive alle variazioni di cui al punto 1 apportate alla Normativa;
6. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

Dopo una breve illustrazione del relatore si apre la discussione.

Segue la votazione con il seguente esito:

N. Favorevoli: 3

N. Contrari : 0

N. Astenuti: 0

X Con il medesimo esito viene altresì approvata l'immediata esecutività

Firmato	Firmato
IL SEGRETARIO Cesare Paonessa	IL PRESIDENTE Licia Nigrognò