

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

**N. 10/2016**

**OGGETTO:** *Istituzione del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale*

*Il giorno trenta del mese di maggio duemilasedici, a partire dalle ore 14:00 presso la sede dell'Agenzia in via Belfiore, 23/C, Torino, 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:*

	<b>Presente</b>	<b>Assente</b>
1. <i>Claudio Lubatti</i> <i>Presidente Agenzia</i>	<i>X</i>	
2. <i>Franco Campia</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>	<i>X</i>	
3. <i>Francesco Balocco</i> <i>Consigliere d'Amministrazione</i>	<i>X</i>	

*E' presente **Ing. Cesare Paonessa** che su richiesta del Presidente assume le funzioni di Segretario della seduta. E' presente la **D.ssa Anna Maria Locurcio**, dipendente del Comune di Torino, che svolge funzioni di assistenza alla seduta.*

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

**Oggetto: Istituzione del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale.**

A relazione del Presidente Claudio Lubatti.

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 (8) e 2004/18/CE (9), 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 (*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*).

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 allorquando 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.”*

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 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, intende istituire un proprio Sistema di qualificazione dei concessionari di trasporto pubblico locale, al quale possano 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 Categoria e Classi di qualificazione in funzione della tipologia ed entità dei servizi di trasporto.

Per l'iscrizione al Sistema si prevede che gli operatori siano 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 mutate le disposizioni di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016 in ordine ai motivi di esclusione. Con riferimento ai requisiti di ordine economico e finanziario nonché tecnico e professionale, nel Sistema si fa 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.

Il Sistema definisce la procedura di iscrizione (tempi e modalità), di aggiornamento delle informazioni, nonché di pubblicità e di utilizzo dello stesso.

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 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,

si propone che

#### IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

deliberi

1. di istituire il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale consistente nella Normativa (Allegato 1) e nei suoi allegati (modelli di domanda e formulari delle dichiarazioni sostitutive);
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;

3. di dare atto che il Sistema potrà altresì essere utilizzato da Enti terzi rispetto agli Enti aderenti;
4. di demandare al dirigente generale tutti gli atti necessari alla pubblicizzazione del Sistema così come previsti nella Normativa di cui all'Allegato 1, assumendo anche forme di pubblicizzazione ulteriori rispetto a quelle previste;
5. di demandare al dirigente generale la manutenzione del Sistema anche mediante adozione degli atti di aggiornamento e variazione dei contenuti;
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 Ing. Cesare Paonessa	IL PRESIDENTE Dott. Claudio Lubatti