

**Oggetto PROROGA DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
AFFERENTI IL BACINO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO - CIG
0327971A38**

Determinazione del Direttore dell'Area Pianificazione e Controllo

Decisione

Il Direttore dell'Area Pianificazione e Controllo, Ing. Cesare Paonessa, nell'ambito della propria competenza¹, determina:

1. di prorogare i contratti di servizio stipulati dalla Provincia di Torino (ora Città metropolitana di Torino) con la società EXTRA.TO S.C. A R.L. con sede in Torino, corso Turati 19/6 – (codice fiscale e Partita IVA 10384410014) – CIG 0327971A38, e dagli altri enti afferenti al bacino Metropolitano, meglio dettagliati in motivazione, in scadenza al 31/12/2016, sino al 31/12/2019 mediante sottoscrizione dell'Atto di proroga, il cui schema è approvato per farne parte integrante e sostanziale alla presente determinazione (Allegato A);
2. di dare atto che il valore complessivo su base annua delle compensazioni economiche e degli altri oneri relativi ai servizi afferenti alla Città metropolitana, ai Comuni di Ivrea, Pinerolo, sulla base della stima indicata nell'Allegato 1, è pari € 31.939.086 (ofe) per 20.177.967 vetture-km (oltre a € 500.000 (ofe), per i servizi PROVIBUS);
3. di dare atto che gli oneri derivanti dall'adozione del presente provvedimento, trovano copertura nelle risorse finanziarie iscritte al bilancio 2016-2017-2018 al macroaggregato 10|02|01|103 "Acquisto di beni e servizi" – cap. 530/30 (CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO - CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO - Piano finanziario (V° livello) V.1.03.02.15.001 – "Contratti di Servizio di Trasporto Pubblico", annualità 2017 e 2018², così come saranno integrate in sede di approvazione del Bilancio 2017-2018-2019 per effetto delle ulteriori risorse rese disponibili dalla Città metropolitana e dagli altri enti interessati.

Motivazione

la L.R. 4 gennaio 2000 n. 1, in applicazione del D.Lgs. 19 novembre 2000, n. 422, disciplina nella regione Piemonte il sistema del trasporto pubblico locale, individuando i diversi livelli di responsabilità in ambito regionale, attribuendo ai vari livelli (regione, provincia, comunità montane, comuni e agenzia) funzioni e compiti amministrativi, delineando gli strumenti e le procedure per la definizione degli obiettivi ed il perseguimento degli stessi, rappresentando gli strumenti di finanziamento del sistema;

in relazione a dette competenze, con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 178-500022 del 04/09/2007 è stato adottato il "programma provinciale di attuazione della l.r. n. 1/2000 in materia di tpl" e sono stati approvati gli elementi essenziali del contratto di servizio;

con successiva deliberazione n. 226-1149916 del 28/11/2007 il Consiglio Provinciale ha approvato le convenzioni con le quali le Città di Pinerolo ed Ivrea hanno conferito mandato alla Provincia di Torino per l'espletamento delle procedure per l'affidamento del servizio di tpl nonché per gli adempimenti relativi alla gestione dei servizi di trasporto; in seguito, la Giunta

Provinciale, con deliberazioni nn. 1211-1026982 del 25/10/2007 e 548-16429 del 21/04/2009 ha approvato gli accordi di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore tpl, con i Comuni di Bardonecchia, Giaveno, Sestriere, Chiasso, Carmagnola e le Comunità Montane titolari di delega di TPL; nell'ambito dei predetti accordi di programma le comunità montane, conferiscono l'incarico alla Provincia di espletare le procedure di affidamento del servizio di TPL nonché gli adempimenti relativi alla gestione dei servizi di TPL; i Comuni di Bardonecchia, Giaveno e Carmagnola conferiscono mandato alla Provincia di espletare le procedure per l'affidamento del servizio di TPL con un'unica procedura di gara insieme ai servizi della Provincia;

successivamente con determinazione del Dirigente del Servizio Trasporti n. 350-22379 del 28/05/2009 sono stati approvati il Capitolato d'oneri e i relativi allegati per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL su gomma della Provincia di Torino, delle Comunità montane e dei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno, autorizzando l'affidamento in concessione con espletamento di procedura aperta;

in esito alla procedura di gara, con determinazione dirigenziale n. 64-25643 del 15/07/2010 la concessione di servizi è stata aggiudicata ad un RTI costituito da GTT S.p.A. (mandataria) ed altri, successivamente costituitosi nella società EXTRA.TO S.C. A R.L. con sede in Torino, corso Turati 19/6 – (codice fiscale e Partita IVA 10384410014);

il Consorzio EXTRA.TO S.C. A R.L. ha quindi sottoscritto i seguenti contratti di servizio, della durata di 72 mesi, con termine finale al 31/12/2016 (tutti i contratti hanno il medesimo CIG 0327971A38):

- Città metropolitana di Torino (già Provincia di Torino) rep. 13689 del 22/12/2010;
- Comune di Pinerolo – rep. 8875 del 23/12/2010;
- Comune di Ivrea – rep 902 del 28/12/2010;
- Comune di Bardonecchia – rep. 679 del 28/12/2010
- Comune di Giaveno – rep 1010 del 28/12/2010
- Comune di Carmagnola rep. 7447 del 28/12/2010

successivamente, con D.G.R. Piemonte n.17-4134 del 12 luglio 2012 il territorio regionale è stato suddiviso in 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/2011 come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012;

la D.G.R. Piemonte n.17-4134 ha individuato il bacino ottimale n. 1 corrispondente al territorio della Provincia di Torino, il cui Ente di Governo è il Consorzio obbligatorio tra gli Enti soggetti di delega, al quale spetta assicurare la programmazione unitaria del servizio nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici;

con D.G.R. Piemonte n. 12-6607 del 4 novembre 2013, è stata approvata la bozza di "Accordo sul piano di rientro in materia di TPL e sul programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013 – 2015 tra la Regione Piemonte, l'A.N.A.V. e la Confservizi"; l'Accordo, sottoscritto in data 07/11/2013, prevedeva, tra l'altro, l'impegno della Regione Piemonte a "riconoscere agli Enti soggetti di delega la possibilità di estendere la durata dei contratti di servizio sottoscritti secondo quanto previsto dall'art. 4 del Regolamento CE 1370/2007 anche tenuto conto degli investimenti effettuati in un contesto di riduzione delle risorse per il TPL";

a partire dal mese di gennaio 2015, la Regione Piemonte ha avviato un processo di revisione complessiva del sistema del Trasporto Pubblico Locale prevedendo, tra l'altro, al fine di coordinare le politiche di mobilità, l'estensione a tutto il territorio regionale della competenza dell'Agenzia della mobilità piemontese, la quale è costituita per l'esercizio in forma

obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale. Con le modifiche apportate alla L.R. 1/2000 dalla L.R. 1/2015 e dalla successiva L.R. 9/2015, l'assetto generale del sistema è accentrato in un unico punto gestionale e programmatico, l'Agenzia, cui hanno aderito tutti gli enti soggetti di delega (Province, Città metropolitana e Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti);

l'art. 10 comma 4 bis della L.R. 1/2000, come introdotto dalla L.R. 9/2015 ha stabilito che entro il 30 giugno 2015, gli enti soggetti di delega stipulino, con l'Agenzia, apposite convenzioni per il trasferimento alla medesima dei contratti di servizio in essere;

in attuazione delle disposizioni legislative sopra richiamate, con la sottoscrizione di specifica Convenzione, la titolarità del contratto di servizio in capo alla Città metropolitana di Torino (già Provincia di Torino), è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/10/2015.

Con nota del 29/05/2015 il concessionario dei servizi Extra.To S.c.a r.l., aveva chiesto alla Città metropolitana di prorogare la durata del contratto di servizio per un periodo pari al 50% della durata prevista, ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 art. 4, par. 4, motivando la richiesta con la necessità di provvedere ad un riequilibrio economico del piano industriale presentato in sede di gara, equilibrio che sarebbe stato compromesso nel corso della gestione contrattuale a seguito delle riduzioni apportate ai servizi di trasporto nonché dai maggiori investimenti posti a carico delle imprese per il rinnovo del parco bus;

con analogo nota prot. Ag. 4280/2015 del 20/08/2015 Extra.To S.c.a r.l., richiamando le considerazioni contenute nella predetta nota del 29/05/2015, trasmessa alla Città metropolitana, ha richiesto di prorogare il Contratto di servizio sottoscritto con l'Agenzia il 16/07/2012, con validità 01/08/2013-31/07/2018 al 31/12/2019, allineando la scadenza con quella del Contratto della Città metropolitana di Torino - rep. 13689 del 22/12/2010, nel caso in cui fosse accordata la proroga di tre anni richiesta;

con la citata Convenzione per il trasferimento dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale afferenti alla Città metropolitana di Torino, l'Agenzia e la Città metropolitana hanno assunto il reciproco impegno di verificare se, per i contratti di servizio sottoscritti con il Concessionario Extra.To S.c. a r.l., siano sussistenti i presupposti economici e giuridici affinché detti contratti siano prorogabili ai sensi dell'art. 4, par. 4 Regolamento CE 1370/2007, con definizione di un termine finale unico;

successivamente alla sottoscrizione della Convenzione, con nota prot. 16 del 07/01/2016 Extra.To S.c.a r.l. ha riproposto formalmente richiesta di proroga delle scadenze di entrambi i contratti, con allineamento delle stesse al 31/12/2019;

in relazione alle predette note, con nota prot. 5206/2016 del 14/06/2016, l'Agenzia, nel riprendere i contenuti delle citate note di richiesta di proroga, evidenziava come l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) abbia ritenuto che la proroga del contratto, in presenza di revisioni dell'importo e dei servizi connessi alla riduzione degli stanziamenti disponibili da parte dell'Ente affidante che avrebbero reso in proporzione più onerosi gli investimenti e gli altri obblighi di servizio previsti dal contratto, sia una soluzione non condivisibile³;

l'Agenzia non riteneva sussistenti i presupposti per consentire una maggiore validità temporale al contratto di servizio di TPL, stante la richiesta rivolta a conseguire il riequilibrio economico-finanziario; tuttavia, con la predetta nota, l'Agenzia ribadiva che una richiesta di proroga dei contratti di servizio di TPL sarebbe stata valutata sulla base di nuovi elementi e dati atti a dimostrare l'entità significativa dei beni, in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri previsti dal contratto;

con ciò l'Agenzia citava testualmente l'art. 4, paragrafo 4 del Regolamento (CE) 1370/2007 che prevede per l'appunto che *“Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se*

l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto".

Extra.To S.c. a r.l. con note prot. Ag. 6202/2016 del 12/07/2016 e 11001/2016 del 23/11/2016 ha fornito elementi e dati atti a dimostrare:

- l'entità degli investimenti effettuati, al netto di quelli derivanti dagli obblighi assunti con il contratto di servizio, finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri oggetto del medesimo;
- i relativi ammortamenti residui al 31/12/2016.

In particolare viene ricostruita la graduazione degli investimenti effettuata nell'arco di durata del contratto, con indicazione della tempistica di attuazione, della natura dell'investimento e del relativo valore netto residuo. Il tutto viene confrontato con il Piano Industriale originario allegato al contratto di servizio.

Dal quadro prospettato emerge come il Valore Netto Contabile complessivo degli investimenti effettivi (VNC IE), al 31/12/2016, sia di complessivi € 17.667.891 (di cui € 12.651.027 di investimenti in autobus).

Il quadro degli investimenti evidenzia come rispetto al Piano Industriale (PI) allegato all'offerta, che prevedeva che il VNC al 31/12/2016 dovesse essere di € 9.335.243 (di cui € 6.753.625 di investimenti per autobus), gli investimenti effettivi registrino uno scostamento del +89% (+87% se lo scostamento è calcolato per gli investimenti in autobus).

Ciò è dovuto principalmente ad un maggior volume di investimenti in autobus (+56%) effettuati rispetto al PI allegato all'offerta, soprattutto nel secondo triennio di validità del contratto, sostanzialmente per garantire un livello qualitativo adeguato dei rotabili.

	PI originario	IE	% scostamento	VNC PI al 31/12/2016	VNC IE al 31/12/2016	% scostamento VNC IE su PI al 31/12/2016
Totale	15.141.796	23.666.382	156%	9.335.244	17.667.890	189%
Autobus	10.684.000	16.695.849	156%	6.753.626	12.651.026	187%
BIP	822.475	1.446.499	176%		624.756	-
Paline	1.202.142	0		377.284		-
Altro	2.433.179	5.524.034	227%	2.204.334	4.392.108	199%

Per quanto riguarda gli investimenti in paline, l'investimento non è stato effettuato. Con la citata nota prot. Ag. 16/2016 Extra.TO. s.c. a r.l. ritiene di sostituire il previsto investimento in paline di fermata con un investimento su sistemi e tecnologie di infomobilità.

Successivamente, il piano di ammortamenti è stato inoltre aggiornato indicando come il VNC varierebbe al 31/12/2019.

Il quadro di confronto tra gli Investimenti Effettivi (IE) effettuati e il loro VNC al 31/12/2016 e al 31/12/2019 (nel caso in cui il contratto sia prorogato al 31/12/2019), evidenzia come una proroga del contratto consentirebbe al concessionario di recuperare gli investimenti in beni (materiale rotabile e altro) di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico (+75% rispetto al Piano Industriale allegato all'offerta di gara) e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto (Autobus e BIP, oltre all'investimento su sistemi e tecnologie di infomobilità che verrà effettuato nel corso del triennio di proroga):

Investimenti effettivi	VNC Investimenti Effettivi al 31/12/2016	% VNC IE al 31/12/2016	VNC IE al 31/12/2019	% VNC IE al 31/12/2019

Totale	23.666.382	17.667.890	75%	10.828.386	46%
Autobus	16.695.849	12.651.026	76%	7.589.001	45%
BIP	1.446.499	624.756	43%	199.538	14%
Altro	5.524.034	4.392.108	80%	3.039.847	55%

In relazione a quanto sopra riportato, si ritiene che sussistano le condizioni previste dall'art. 4, paragrafo 4 del Regolamento CE 1370/2007 per disporre la proroga del contratto di servizio in oggetto al 31/12/2019, pari al 50% della durata iniziale del contratto.

Infatti, la percentuale di scostamento in aumento degli IE in beni prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri previsti dal contratto, rispetto agli investimenti indicati nel PI allegato all'offerta, consente di confermare la presenza di investimenti di entità significativa, non previsti nel PI, effettuati in condizioni non inizialmente prospettate nel contratto di servizio, che rispetto ai tempi in cui sono stati effettuati, determinano un periodo di ammortamento eccezionalmente lungo, considerata la durata residua del contratto.

Con riferimento alla possibilità di prorogare il contratto di servizio ai sensi della citata disposizione del regolamento CE 1370/2007 si registra che la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01 del 29/03/2014), al paragrafo 2.2.7 "Articolo 4, paragrafo 4. Condizioni alle quali è possibile prorogare del 50 % la durata del contratto di servizio pubblico da aggiudicare", fornisce alcune indicazioni:

"L'articolo 4, paragrafo 4, consente, se necessario, una proroga pari al 50 % della durata del contratto di servizio pubblico tenendo conto dell'ammortamento dei beni. Tale proroga può essere concessa se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e destinati prevalentemente ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto."

La Commissione ritiene che "L'interpretazione di queste due condizioni dipende dalla circostanze specifiche di ciascun caso".

Inoltre, *"Qualsiasi decisione riguardante la proroga della durata di un contratto di servizio pubblico del 50 % dovrebbe essere subordinata alle seguenti considerazioni: il contratto di servizio pubblico deve obbligare l'operatore a investire in beni come per esempio materiale rotabile, strutture per la manutenzione o infrastrutture il cui periodo di ammortamento sia eccezionalmente lungo."*

Di norma, l'autorità competente decide di prorogare la durata del contratto prima dell'aggiudicazione di un nuovo contratto. Se è necessario decidere una proroga della durata mentre il contratto è in corso, perché i previsti investimenti in nuovo materiale rotabile non sono effettuati all'inizio del periodo contrattuale ma, per ragioni tecniche, in una fase successiva, questa possibilità deve essere chiaramente indicata nei documenti di gara e di essa si deve adeguatamente tenere conto a livello di compensazioni. In ogni caso, la proroga totale del contratto non deve superare il 50% della durata di cui all'articolo 4, paragrafo 4."

La prima delle considerazioni a cui *"dovrebbe"* essere subordinata la decisione di prorogare la durata del contratto di servizio riguarda la presenza di una previsione nel contratto di servizio pubblico dell'obbligo ad investire in beni il cui ammortamento sia eccezionalmente lungo: sul punto specifico si ritiene che lo scostamento tra IE e investimenti da PI sia correlato agli obblighi imposti dall'art. 6 del contratto di servizio in tema di qualità del parco rotabile (art. 6.3 del contratto di servizio), pur ed anche a causa di una discontinuità dell'erogazione dei contributi regionali destinati agli investimenti per il rinnovo del parco autobus;

circa il requisito dell'eccezionale lunghezza del periodo di ammortamento, si ritiene che il periodo di ammortamento degli IE effettuati dal concessionario deve considerarsi eccezionalmente lungo non solo in ragione della tipologia del bene oggetto dell'investimento (l'ammortamento degli autobus avviene normalmente in 10 anni) ma anche e soprattutto in funzione della tempistica in cui sono maturati i predetti investimenti (+82% gli IE in autobus effettuati nell'ultimo biennio rispetto al PI);

la seconda considerazione a cui "dovrebbe" essere subordinata la decisione di prorogare la durata del contratto di servizio riguarda il momento in cui la decisione di prorogare viene assunta; la Commissione ritiene che di norma tale decisione deve precedere l'aggiudicazione di un nuovo contratto; se invece è necessario assumere la decisione di proroga mentre il contratto è in corso, la possibilità deve essere chiaramente indicata nei documenti di gara⁴ e di essa si deve adeguatamente tenere conto a livello di compensazioni: nel caso di specie, visto che la Comunicazione della Commissione è successiva alla documentazione di gara, questa considerazione, introducendo un aspetto non trattato nel Regolamento (CE) 1370/2007, non può essere assunta per il contratto di servizio di cui all'oggetto; a tal proposito si ricorda quanto specificato dalla Commissione nel medesimo punto 2.2.7 in ordine al fatto che l'interpretazione delle due condizioni per la proroga previste dall'articolo 4, paragrafo 4 del Regolamento (CE) 1370/2007 dipende dalle circostanze specifiche di ciascun caso.

La proroga del contratto per un periodo di tre anni soddisfa inoltre uno specifico interesse pubblico; a tale fine rileva la DGR 8-4053 del 17/10/2016, con la quale la Regione Piemonte recepisce le indicazioni dell'Agenzia della mobilità piemontese circa le modalità di affidamento dei servizi ferroviari regionali e in base alla quale è previsto che l'Agenzia sottoscriva un contratto di servizio temporalmente limitato con Trenitalia (triennio 2017-2019) finalizzato, tra l'altro, ad individuare un ambito di servizi ferroviari suscettibili di efficientamento attraverso la gestione integrata con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma da affidare mediante gare integrate ferro/gomma.

I tempi di svolgimento della procedura di affidamento della concessione dei servizi integrati ferro/gomma del bacino sono correlati con il periodo di rinnovo dei contratti in oggetto: se si tiene conto del tempo minimo previsto dalla pubblicazione dall'art. 7, comma 2 del Regolamento CE 1370/2007⁵ dell'avviso di pre-informativa, dei tempi medi previsti per gestione del procedimento di individuazione del concessionario⁶, nonché dei tempi congrui per l'avvio della gestione del nuovo contratto⁷, il rinnovo degli attuali contratti di servizio afferenti al bacino sud, con data termine finale al 31/12/2019, convergerà con il periodo di subentro del nuovo concessionario dei servizi integrati ferro/gomma di bacino.

Ciò consentirà all'Agenzia di garantire, nel triennio 2017-2019, che il livello qualitativo del servizio sia mantenuto sostanzialmente stabile, condizione difficilmente realizzabile in una situazione in cui il gestore non fosse soggetto agli obblighi di servizio ed agli impegni individuati nel contratto di servizio oggetto di proroga ma operasse in condizioni di affidamento in via di urgenza di cui all'art. 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

I contratti di servizio individuati con il CIG 0327971A38 hanno un contenuto normativo identico in quanto lo schema contrattuale è stato definito in modo univoco per ciascuno degli enti sottoscrittori in fase di procedura di gara.

E' interesse dell'Agenzia definire a livello di bacino una data comune di fine di validità della proroga contrattuale in linea con le indicazioni previste dalla legge regionale 1/2000

In relazione a quanto sopra, considerata l'unicità delle parti (Ente concedente l'Agenzia della mobilità piemontese, Concessionario Extra.To. e l'uniformità delle condizioni contrattuali, fatte comunque salve le singole specificità territoriali (PEA) ed economiche (es. valore compensazioni €/km), si ritiene di poter procedere con un unico atto con la proroga dei citati contratti di servizio determinando al 31/12/2019 il termine di validità conclusivo dei contratti oggetto di proroga.⁸

Al fine di stimare l'ammontare totale annuo delle compensazioni per il 2017 si è provveduto a stimare i chilometri del programma di esercizio sulla base del preventivo anno 2016 dei singoli Programmi di esercizio, e le relative compensazioni economiche aggiornate all'anno 2016, comprensive di agevolazioni tariffarie e CCNL, come nel prospetto di cui allegato 1 alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale.

Attenzione

Il Consorzio Extra.To s.c.a r.l., con la sottoscrizione dell'Atto di cui all'Allegato A dovrà costituire una specifica garanzia per € 1.621.954,29 a tutela dell'effettivo svolgimento del servizio e a garanzia dell'esatta osservanza degli obblighi contrattuali.

Essa dovrà permanere fino alla chiusura delle attività e lo svincolo della stessa sarà autorizzato con apposita determinazione dirigenziale al saldo dell'ultima fattura, in assenza di controversia⁹.

La garanzia fidejussoria dovrà prevedere la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, all'eccezione di cui all'art. 1957 c. 2 del C.C. e la sua operatività entro quindici giorni a semplice richiesta scritta dell'Agenzia.

Il Concessionario è assoggettato agli obblighi previsti dall'art. 18 della L.R. 1/2000 e ss.mm.ii., con particolare riferimento ai commi 6¹⁰, 9¹¹ e 11¹².

*Il Direttore di Pianificazione e Controllo
Cesare Paonessa*

Torino, li 22 dicembre 2016

¹ Art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267; art. 19 dello Statuto dell'Agenzia della mobilità piemontese.

² Lo stanziamento del capitolo 530/30, annualità 2017 è di € 34.147.296,48.

³ Allegato B alla delibera n. 49 del 17 giugno 2015 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici - Misura 18 – Durata e proroga dei contratti di servizio - Sintesi delle osservazioni e valutazioni

⁴ Nell'Allegato A alla delibera n. 49 del 17 giugno 2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici - Misura 18.2 l'ART prevede che "L'ente affidante, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, individua puntualmente negli atti di gara la possibilità di disporre la proroga del contratto di servizio, nonché il termine finale di cessazione della stessa" Nell'allegato B alla medesima deliberazione, sullo specifico punto la relazione illustrativa dell'ART chiarisce che "la misura in esame si pone in coerenza con quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007 ed, in particolare, con l'articolo 4, paragrafo 4. Si consideri poi che la Comunicazione della Commissione europea, al punto 2.2.7, provvede a specificare i termini e le condizioni di esercizio della proroga da parte dell'ente affidante.

Si segnala, inoltre, che il Prospetto n. 5, lettera v) del documento posto in consultazione ("Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti") prescrive espressamente in capo all'ente affidante di adottare la "disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga".

Pertanto, l'Autorità, anche sulla scorta di quanto rilevato dall'ANAC nel parere reso, ha ritenuto di precisare il contenuto applicativo di tale disposizione, chiarendo che la proroga di cui alla misura 18, punto 2 sia disposta dagli enti affidanti conformemente a quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007."

⁵ Regolamento (CE) n 1370/2007 art. 7, par. 2. "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

⁶ Con la misura 16 dell'Allegato A della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei trasporti n. 49/2015 si stabilisce che *“Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione 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 inclusa l'acquisizione dei beni necessari all'esercizio e, in particolare, del materiale rotabile e dei beni immobili”*. Ai tempi indicati è necessario aggiungere i tempi necessari per la valutazione delle offerte, per la eventuale verifiche delle anomalie e per la verifica dei requisiti prescritti e, n quanto applicabile, i tempi del cd “stand still”.

⁷ Con la misura 7 dell'Allegato A della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei trasporti n. 49/2015 si definiscono criteri per l'individuazione dei tempi necessari per l'acquisizione del materiale rotabile . L'ART precisa che *“gli enti affidanti possono avvalersi, per l'individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, di stime risultanti da apposite indagini effettuate presso i produttori di materiale rotabile. Le stime tengono conto della natura non vincolante per i fornitori del materiale rotabile delle dichiarazioni fornite in corso di indagine e della loro effettiva capacità produttiva, anche in relazione allo svolgimento di altre procedure di gara, nei mercati di riferimento, aventi ad oggetto l'affidamento di analogo servizio di trasporto. 2. Nella individuazione di un termine congruo per l'acquisizione del materiale rotabile, l'ente affidante tiene conto dell'entità, specificità e complessità del materiale richiesto in sede di gara e, con particolare riferimento al settore ferroviario, dei tempi necessari per l'eventuale ottenimento della certificazione prevista dalla legge, per l'omologazione del materiale e per la formazione del personale.”* Nell'Allegato B alla citata delibera si richiama inoltre quanto disposto dal decreto legge n. 201/2011, che all'articolo 37, comma 2, lettera f), dispone che *“l'Autorità verifica che nei bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenzial”* specificando che *“la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti”*. La medesima norma individua nel termine di diciotto mesi, decorrente dalla aggiudicazione definitiva, il tempo massimo *“per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio”*.

⁸ Con note prot. 12272/2016, 12273/2016 e 12274/2016, rispettivamente trasmesse ai Comuni di Pienrolo, Ivrea e Giaveno, è stata comunicata ai predetti Comuni che, fatto salvo diverso avviso dell'amministrazione comunale, l'Agenzia avrebbe provveduto a concedere la proroga del contratto di servizio anche con riferimento ai contratti di servizio sottoscritti dai predetti ent; il Comune di Bardonecchia, con nota prot. 11351 del 1/12/2016 ha confermato di aderire alle procedure di proroga triennale del contratto di servizio.

⁹ L'importo della garanzia è calcolato in ragione del 10% dell'importo annuo a preventivo previsto per compensazioni economiche indicate nell'Allegato 1, pari a € 32.439.085,84 (ofe) a cui è stata applicata la dimidiazione pari al 50% ai sensi dell'art. 75, comma 7 del dlgs 163/2006 e ss.mm.ii.

¹⁰ LR 1/2000 art. 18, comma 6: *“Nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 1 la Regione acquisisce, dall'Agenzia della mobilità piemontese e dai soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, le informazioni tecnico-economiche necessarie ad accertare l'efficacia e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dei programmi settoriali di investimento finanziati dalla Regione ed il corretto utilizzo delle risorse destinate al finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico*

¹¹ LR 1/2000 art. 18, comma 9: *“L'Agenzia della mobilità piemontese ed i soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale forniscono i dati e le informazioni sui servizi di trasporto, necessari alla realizzazione del SIRT, di cui al comma 7 nei termini e con le modalità stabiliti con provvedimento di Giunta regionale.”*

¹² LR 1/2000 art. 18, comma 11: *“Previa diffida ad adempiere e previa fissazione di un congruo termine per ottemperare, è sospesa, in tutto o in parte con una percentuale minima del 5 per cento in relazione alla gravità dell'inadempimento per tutta la durata dell'inadempimento stesso, l'erogazione dei corrispettivi, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto della Giunta regionale nei confronti dei soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale che:*

- a) non rispondono nei termini alle richieste di informazioni o di dati;
- b) forniscono informazioni o dati non veritieri o inesatti o incompleti;
- c) non consentono il libero accesso ai veicoli o agli impianti o alla documentazione amministrativa contabile di cui al comma 4;
- d) non consentono l'espletamento delle verifiche volte all'acquisizione delle informazioni tecnico-economiche di cui al comma 6.