



Divisione Passeggeri Regionale
PM Gare Piemonte e Valle d'Aosta
Il Responsabile

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 8/3/2019
TRNIT-DPR\PA\2019\0012549



Spett.
AMP Agenzia Mobilità Piemontese
Corso Marconi, 10
10125 – Torino
c.a. Ing. Cesare Paonessa

paonessa@mtm.torino.it
mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it

Oggetto: Procedura 2016/S 001-000062.

In relazione alla procedura richiamata in oggetto, si rappresenta che dall'esame della documentazione di gara e dagli approfondimenti progressivamente svolti ai fini della partecipazione alla gara, sono emersi - solo in questa ultima fase - una serie di elementi di obiettiva incertezza che precludono la formulazione di un'offerta seria ponderata e consapevole da parte degli operatori interessati.

Su tali elementi di seguito riportati si rende assolutamente indispensabile un **definitivo e formale** intervento chiarificatore da parte di codesto Ente Concedente, necessario perché possa essere salvaguardata la regolarità della procedura di gara nel rispetto dei principi di imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione, che come noto debbono presiedere allo svolgimento delle operazioni di scelta del contraente.

Ai fini di chiarezza espositiva, si riporta la documentazione di gara nelle sole parti che, generando dubbi interpretativi e incertezze applicative, impediscono al formulazione dell'offerta.

1) costi per Bus sostitutivi su gomma

➤ Allegato I - Indirizzi per la Proposta Progettuale:

- Par. 2.2.1, nella parte in cui si prevede: *Ipotesi di integrazione e/o sostituzione del servizio ferroviario con gomma per alcune tratte/per alcune fasce orarie. Tali servizi potranno essere anche completamente additivi rispetto all'offerta ferroviaria;*
- Par. 3, nella parte in cui si prevede: *“La pianificazione regionale nel redigendo Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico indica che “Per i servizi SFM è previsto l'affidamento del servizio ferroviario comprensivo dei servizi sostitutivi ed integrativi su gomma richiedendo una revisione della loro “perimetrazione”;*



- Par. 3.1, nella parte in cui si prevede: *“Come richiamato nel paragrafo 3.2 Integrazione e cooperazione modale, possono essere previsti, in alcune fasce caratterizzate da domanda debole, dei servizi sostitutivi/integrativi su gomma”*.
- Par. 4.3, nella parte in cui si prevede: *“I servizi bus cooperativi integrativi complementari sono bus programmati in fasce orarie in cui non è presente il treno. Servono a completare l'orario ferroviario. In linea generale si tratta di corse bus programmate nelle ore in cui la domanda di mobilità non è sufficiente a giustificare l'utilizzo di un treno.”*.

➤ **Allegato II - Indirizzi per la redazione del PEF:**

- Par. 3.5.1.2, nella parte in cui si prevede: *“L'OE dovrà effettuare una stima dei ricavi da traffico (a.i) per ogni anno di vigenza del contratto di servizio, calcolati come prodotto tra quantità di titoli di viaggio venduti e relative tariffe”*.

Alla luce delle prescrizioni surriportate, non è possibile desumere con certezza se i bus sostitutivi debbano essere o meno presi in considerazione all'interno del Piano economico finanziario. Si tratta all'evidenza di un aspetto la cui esatta cognizione, per i suoi elementi di costo e di ricavi, assume rilievo dirimente ai fini della predisposizione dell'offerta economica.

E' dunque indispensabile che codesto Ente committente chiarisca in modo trasparente e obiettivo a tutti i concorrenti l'esatto perimetro dei contenuti dell'offerta economica: in particolare, ai fini della definizione del PEF nell'ambito dello “scenario base” e dello “scenario base+gomma”, è indispensabile conoscere se, per quanto concerne i **servizi sostitutivi su gomma**, il concorrente debba considerare **esclusivamente i ricavi da mercato ovvero anche i costi per la produzione del servizio stesso**.

2) Costo della manutenzione del materiale rotabile preso a noleggio dall'attuale gestore.

- **Allegato II, Par. 3.5.2.5**, nella parte in cui si afferma: *“l'OE dovrà ipotizzare un costo per canoni di noleggio da corrispondere agli attuali gestori per il subentro nell'utilizzo del materiale rotabile in uso sul sistema SFM”*, basato sulla “stima, effettuata dall'EC del valore annuale di canone di noleggio per ogni veicolo” e che *“gli interventi di manutenzione straordinaria sui veicoli oggetto di subentro non debbano essere valorizzati nel canone di noleggio, ma stimati separatamente”*
- **Risposta al quesito n. 26**, nella parte in cui l'Ente Concedente conferma che il canone di noleggio (così come risultante dai valori riportati nelle tabelle di cui agli Allegati 1 e 2 al documento citato) è comprensivo del costo della manutenzione ordinaria e di I livello.

Dall'analisi della documentazione surriportata, emerge un elemento di rilevante contraddittorietà tra la formula di calcolo del costo di noleggio (v. all. II, par. 3.5.2.5) nella quale non è fatto alcun riferimento al costo di manutenzione ordinaria e di primo livello e la risposta al quesito n. 26.

Ai fini della stima del canone di utilizzo del materiale rotabile, si rende necessario chiarire se, in analogia **il concorrente debba considerare o meno il costo della manutenzione ordinaria e di primo livello.**

Gli elementi di contraddittorietà ed incertezza sono ulteriormente accentuati dal fatto che il gestore uscente non sarà, in ogni caso, tenuto ad effettuare la manutenzione sul materiale rotabile ceduto a noleggio al nuovo affidatario.

3) Tariffe

- **Allegato 7 allo schema di contratto di servizio , Parte 1 – Tariffe regionali**, nella parte in cui si afferma: *“Le tariffe in vigore all’atto della stesura del presente contratto sono quelle approvate dalla Regione Piemonte con Deliberazione della Giunta Regionale 4 novembre 2013, n. 13-6608 riportate nell’Allegato A alla D.G.R. stessa, ovvero, in casi specifici, quelle previste dagli altri atti deliberativi di seguito citati”*.
- **Allegato 7., Parte 2 – Tariffe integrate - Punto 5**, nella parte in cui si afferma: *“Con Deliberazione n. 4 del 16 settembre 2013 l’Assemblea dell’AMM ha approvato l’istituzione del “Biglietto di corsa semplice integrato nell’area metropolitana”*.

Nella documentazione fornita da codesto ente committente, non vi è alcun riferimento agli aumenti tariffari che sono, invece, previsti all’interno del Contratto di Servizio attualmente vigente.

Si chiede, dunque, di precisare se le tariffe che verranno applicate nell’ambito del servizio oggetto del presente affidamento saranno esclusivamente quelle indicate nei sopra citati allegati ovvero quelle stabilite nel Contratto SFM + SFR 2017-2020.

In primo luogo, il riferimento *“all’atto della stesura del presente contratto”* non consente di comprendere se le tariffe siano quelle vigenti al momento della futura sottoscrizione del contratto (di cui sembrerebbero costituire parte integrante) ovvero quelle in essere al momento della redazione dello schema di contratto (settembre 2018).

In secondo luogo, non è possibile comprendere se, nella prima delle ipotesi prospettate, gli operatori economici interessati a presentare offerta possano fare o meno riferimento all’adeguamento dei corrispettivi da mercato così come previsto dal Contratto di Servizio in



essere per il periodo 2017-2020 vigente al momento dell'avvio della procedura di gara e pubblicato sul sito della Regione e, come tale pubblico, nei suoi contenuti.

Alla luce di quanto precede, in applicazione dell'obbligo di chiarezza, espressione del più generale principio di buona fede, si richiede a codesto ente committente di voler fornire, con ogni consentita sollecitudine, univoche indicazioni sugli evidenziati profili - che rivestono carattere di essenzialità ai fini della formulazione di offerte serie, ponderate e tra loro confrontabili - garantendo così la piena regolarità e trasparenza della procedura (v., solo a titolo esemplificativo, Cons. Stato, n. 5/2018).

Sempre allo scopo di preservare la correttezza dell'*iter* di affidamento, dovrà essere garantita anche una estensione del termine attualmente previsto per la presentazione delle offerte, comunque adeguata alla rilevanza dei temi evidenziati sulle offerte medesime che, in ogni caso, si ritiene non possa essere inferiore a 30 giorni dalla data in cui alle questioni sollevate verrà fornita soluzione.

Nel ringraziare anticipatamente per l'attenzione che verrà riservata alla presente nota e certi che le considerazioni ivi svolte verranno tenute nella dovuta considerazione nel quadro di un generale interesse alla regolarità della procedura di gara, è gradita l'occasione per inviare i migliori saluti.

Firmato digitalmente da

LUCA ZUCCALA'

CN = ZUCCALA' LUCA
O = Trenitalia
S.p.A./05403151003
e-mail = l.zuccala@trenitalia.it
C = IT