da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

b) l'IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri, utilizzando l'infrastruttura convenzionale, deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

c) Il numero di locomotive di riserva richieste dal GI alle IF con riferimento al precedente punto b) dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato. La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località sopra indicate, ovvero in quelle definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale. La disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF.

La tematica era stata oggetto di un approfondimento del corso del procedimento di "aggiornamento straordinario del PIR 2011", conclusosi con la Decisione URSF prot. 348/3 dell'11 maggio 2011. In tale contesto il GI aveva, tra l'altro i) rappresentato che le riserve "calde" eventualmente presenti nelle stazioni terminali e programmate per l'utilizzo per servizio commerciale sono utili e computabili al fine di garantire la disponibilità di locomotive/convogli di riserva richieste dal GI, ii) preso atto della reintroduzione del principio in base al quale il numero delle locomotive di riserva non può costituire un onere innaturalmente elevato rispetto alle dimensioni del servizio effettuato e iii) valutato positivamente la previsione secondo la quale, nel caso di utilizzo parziale delle linee AV/AV, il GI individuava gli impianti dove dislocare i convogli/mezzi di riserva in ragione del programma di esercizio. In questo contesto, l'Ufficio prescriveva al gestore di indicare esplicitamente la possibilità per tutte le IF di disporre delle locomotive di riserva anche in forma "consorziata".

b) *Problematica*

In relazione a quanto precede, è stato evidenziato che, in situazioni che vedano coinvolti convogli su linee AV, le attuali regole del PIR (obbligo di tenere 4 motrici diesel negli impianti di Torino, Bologna, Roma e Napoli, presidiate da 2 macchinisti dalle ore 5,30 alle 23) comportano costi elevati a fronte di un utilizzo che, secondo una stima, risulterebbe quantificato nell'ordine dello 0,2 % del tempo, su base annua. Tali costi potrebbero essere ridotti ricorrendo a due soluzioni: una da perseguirsi a breve termine e l'altra a regime. La prima soluzione consisterebbe nell'effettuare un accordo tra IF per costituire un pool condiviso di motrici. La seconda soluzione prevede che il soccorso sia effettuato direttamente da convogli commerciali (es. dal convoglio a seguire) e non da motrici di riserva. Ne conseguirebbe, altresì, un beneficio sui tempi di intervento, tenuto conto che le motrici di riserva dovrebbero essere movimentate da ubicazioni non necessariamente vicine al luogo ove è il treno in panne.

Al riguardo si rileva che, nella sede del foro comunitario di raccordo tra organismi di regolazione nel settore ferroviario (Questionario ENRRB – European Network of Rail Regulatory Bodies - marzo 2014), l'URSF ha segnalato di aver "ritenuto che debba essere oggetto di approfondimento la proposta di modifica del paragrafo formulata da una IF. In particolare il GI, anche con il supporto dell'Organismo di Regolazione, dovrebbe promuovere accordi tra le IF operanti sulla rete nazionale finalizzati alla fornitura in forma "consorziata" tra le stesse IF di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI, coinvolgendo gli uffici competenti per quanto concerne la fattibilità tecnica della proposta. L'URSF ritiene che le suddette misure, qualora applicabili, potrebbero infatti ottimizzare la dislocazione delle locomotive diesel e ridurre i costi sostenuti sia dal GI che dalle IF nella gestione e nell'effettuazione delle operazioni di

soccorso, garantendo al contempo una maggiore efficienza e sinergia delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.”

c) *Quesiti*

4.1 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito alla possibilità di accordi tra le IF finalizzati alla fornitura in forma consorziata tra le stesse di locomotive e/o convogli di riserva da dislocare negli impianti stabiliti dal GI.   4.2 Nel contesto di tali accordi, quali criteri di massima si ritiene dovrebbero essere tenuti in conto ai fini della distribuzione dell'impegno economico-finanziario tra le IF partecipanti all'accordo?   4.3 Quali aspetti tecnici dovrebbero essere affrontati e risolti al fine di rendere effettiva una soluzione di questo tipo?   4.4 Si ritiene opportuno che il GI si faccia promotore di tali accordi? Con quali modalità?   4.5 Quali altre opzioni di medio-lungo termine si ritiene siano altresì da approfondire? Si prega di fornire considerazioni al riguardo, anche con riferimento agli aspetti tecnici e di sicurezza.

5. Effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle capacità e delle tracce

a) *Situazione attuale*

Il PIR 2014 disciplina le conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di capacità sull'infrastruttura tradizionale, rispettivamente, ai paragrafi 4.6.1 e 4.6.2. Per la infrastruttura AV/AC, il tema è trattato al p. 2.3. Al riguardo risulta che l'URSF nella Decisione del 10 dicembre 2013 n. 1076/3 abbia chiesto al GI di valutare l'opportunità di prevedere una franchigia (applicabile sia al GI stesso che alle IF) commisurata alla tipologia di servizio effettuato (passeggeri AV) ed eventualmente applicabile in particolari circostanze, in analogia con quanto stabilito per la rete ferroviaria nazionale.

b) *Problematica*

Un regime delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione della capacità da parte di una IF risulta, da un lato, necessario al fine di preservare un utilizzo ottimale dell'infrastruttura da parte del GI e responsabilizzare la medesima IF anche nei confronti di altre IF; d'altro lato, esso deve consentire di contemperare le predette finalità con l'esigenza di non imporre alle IF oneri sproporzionati e tali da scoraggiare l'accesso alle infrastrutture. Occorre pertanto avviare una riflessione circa la congruità degli importi attualmente previsti dal PIR ai paragrafi sopra indicati tenendo conto, fra l'altro, della tipologia e del grado di utilizzazione della rete e della possibilità (o meno) che il GI riassegni le tracce di rete non contrattualizzate o non utilizzate.

c) *Quesiti*

5.1 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura tradizionale.   5.2 Si richiedono considerazioni motivate in merito alla disciplina delle conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione o utilizzazione di tracce sull'infrastruttura AV/AC.

6. Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e corrispettivi dei servizi

a) *Situazione attuale*

I corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per usufruire dei servizi offerti dal GI nell'ambito del pacchetto minimo di accesso, dei servizi obbligatori, complementari ed ausiliari eventualmente richiesti sono oggetto del cap. 6 del PIR. In particolare, per la determinazione del pedaggio il par. 6.2.2.2 fa riferimento alle seguenti fonti normative: D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 (e successive modifiche e integrazioni); D.M. 18 agosto 2006, come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006); D.M. 10 settembre 2013 (G.U. 19 settembre 2013). Nel medesimo paragrafo viene poi indicato che le modalità, le regole e convenzioni per l'applicazione dell'algoritmo di calcolo del pedaggio sono riportate nell'appendice del capitolo 6 – Parte A e che esse trovano applicazione, in attesa dell'attuazione dell'art. 17 comma 1 del d. lgs. 188/03.

b) *Problematica*

In relazione alla determinazione dei corrispettivi dovuti dalle IF sono state evidenziate criticità in ordine agli "invii a vuoto" di materiale rotabile, al "pedaggio dei Nodi" ed alle "tracce doppie". Inoltre, e più in generale, è stata sollecitata l'opportunità di valutare una ridefinizione dei criteri e principi di cui al DM 43T/2000 in modo da semplificarli e renderli più coerenti con l'assetto attuale e previsto del mercato ferroviario anche nella prospettiva del recepimento e della attuazione della Direttiva 2012/34. In tale contesto appaiono di particolare rilievo le evoluzioni della competizione intermodale, le esigenze del trasporto regionale e le sue caratteristiche in termini di domanda, la tematica del Servizio Universale e le caratteristiche di mercato dei servizi ad AV/AC.

c) *Quesiti*

6.1 Si chiedono considerazioni motivate riguardo alle attuali modalità di applicazione del pedaggio relativamente a "invii a vuoto" di materiale rotabile, "pedaggio dei Nodi", e pedaggio per le tracce "doppie".   6.2 Si chiedono considerazioni motivate in merito al modello di pedaggio definito dal DM 43T/2000 e dai successivi atti in materia.   6.3 Si chiedono considerazioni motivate in merito a possibili evoluzioni a breve/medio termine dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi non inclusi in pedaggio.   6.4 Si chiedono considerazioni motivate in merito all'evoluzione prospettica dei criteri di cui ai quesiti precedenti alla luce degli indirizzi previsti dalla Direttiva 2012/34.

7. Performance regime

a) *Situazione attuale*

Il par. 6.6 del PIR 2014 prevede quanto segue:

In ottemperanza a quanto prescritto dal d. lgs. 188/2003 (art. 21) e in coerenza con l'Atto di Concessione (D.M. n.138T del 31 ottobre 2000, art. 3.1, lettera f), con il termine della fase sperimentale, è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sui ritardi registrati a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale GI o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche appartenente ad altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità,

con applicazione di penali calcolate come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo 6. Fermo quanto sopra, in caso di ritardo riconducibile alla responsabilità di IF:

- GI non risponde di eventuali ritardi derivanti ad altri treni di IF responsabile o di Imprese da questa controllate;
- GI risponde di eventuali ritardi derivanti a treni di altra IF fermo restando il diritto di rivalersi integralmente a carico di IF responsabile di tutte le somme corrisposte.

Per la determinazione delle penali, il valore di ciascun minuto di ritardo –al netto delle soglie definite nell'Appendice C-, è fissato in 2,00 (due) Euro/minuto, e viene adeguato annualmente con le medesime modalità utilizzate per l'aggiornamento del canone di utilizzo. L'ammontare della penale dovuta ad ogni treno che subisce ritardo, da parte del GI o, attraverso il GI, da parte di altra IF non può superare il 20% del canone di utilizzo dell'infrastruttura del treno stesso, al netto della quota per consumo energetico. Analoga limitazione si applica alle penali dovute dall'IF proprietaria del treno che causa il ritardo al GI. Con cadenza mensile il GI rende noto l'ammontare delle penali dovute da o spettanti a ciascuna impresa ed al GI. Alla chiusura della contabilità annuale il GI calcola per ciascuna IF l'ammontare delle penali dovute/spettanti alla IF stessa o al GI e la contabilizza nella misura massima dell'1,5% del valore del pedaggio consuntivato a ciascuna IF. I flussi economici per il pregresso, già rendicontati e comunicati alle IF, saranno attivati non appena conclusa la fase di verifica in atto con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

b) Problematica

Si è già accennato ad alcune criticità dell'attuale Performance regime laddove si è trattato della circolazione perturbata (sezione 3). Tali criticità inciderebbero, fra l'altro, sulla possibilità di applicare alle offerte indici qualitativi di puntualità. Al riguardo è stato suggerito di aggiornare i criteri vigenti – ispirati ad un modello applicato, su base europea, ai treni merci, per i quali rilevava il ritardo "a destino" – prevedendo di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, o almeno, in una fase iniziale, in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo. Una seconda problematica, più generale, riguarda l'adeguatezza dell'attuale Performance Regime rispetto alle caratteristiche correnti e prospettiche del mercato, ed in particolare ai modelli di esercizio che caratterizzano i diversi segmenti del trasporto ferroviario.

c) Quesiti

- 7.1** Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale impostazione del performance regime, basate sui ritardi registrati a termine corsa.
- 7.2** Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla proposta di misurare i ritardi anche nelle stazioni intermedie, od almeno – in una fase iniziale – in quelle maggiormente rilevanti in termini di passeggeri affetti dal possibile ritardo.
- 7.3** Si chiedono osservazioni in merito ai costi diretti e "di sistema" conseguenti alla proposta di cui al quesito 7.2.

8. Condizioni di accesso ai servizi

Si ritiene utile avviare un approfondimento sul tema degli elementi informativi che dettagliano l'offerta dei servizi di cui all'art. 20 del d. lgs. 188/2003 in termini di disponibilità, dislocazione geografica, condizioni tecniche ed economiche, anche alla luce di quanto previsto sulla tematica dei Servizi dalla Direttiva 2012/34.

Al riguardo si osserva che, rispetto a quanto previsto dal d. lgs. 188/2003, la Direttiva 2012/34 introduce, accanto alla figura del GI, quella nuova dell'"operatore di impianti di servizio", definito come un'entità

pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle IF. L' "impianto di servizio" è, a sua volta, definito come l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi ferroviari. Il punto 2 dell'Allegato II della Direttiva 2012/34 stabilisce che l'accesso agli impianti di servizio ivi specificati ed ai servizi prestati in tale ambito è offerto se detti impianti sono esistenti. Risulterà quindi necessario appurare con precisione quali sono gli impianti in cui il GI o l'Operatore dell'impianto di servizio offre i servizi di cui all'Allegato in parola. In considerazione di quanto precede si ritiene utile acquisire considerazioni preliminari ed elementi informativi sulla tematica.

Quesito

8. Si chiedono osservazioni motivate in merito alla evoluzione prospettica del quadro delle condizioni di accesso ai servizi, come prefigurato dalla Direttiva 2012/34/UE.

9. Passeggeri a mobilità ridotta

a) Situazione attuale

Il par. 5.2.7 del PIR 2014 prevede quanto segue:

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007. Il servizio si concretizza, negli impianti di cui all'allegato 10, nell'accoglienza ed assistenza in stazione, accompagnamento al treno nella stazione di partenza ed imbarco, operazioni di discesa nella stazione di arrivo, accompagnamento all'uscita nella stazione di arrivo o accompagnamento ad altro treno. La salita e discesa per i passeggeri non deambulanti su sedia a rotelle ovvero, su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avverrà con l'ausilio del carrello elevatore. Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all'IF, con un tempo di anticipo minimo definito dalle procedure operative, comunque coerenti rispetto a quanto stabilito dal Reg. CE 1371/2007, consultabili sul sito di GI all'indirizzo: www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni. L'IF deve prenotare il servizio a GI attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da GI seguendo le indicazioni delle procedure operative. GI fornirà la conferma del servizio o l'eventuale diniego, circostanziando le motivazioni.

Il par. 6.3.2 del PIR prevede poi i relativi corrispettivi economici a carico delle IF richiedente il servizio.

b) Problematica

È stato rilevato che l'attuale formulazione del par. 6.3.2 del PIR potrebbe porsi in contrasto con le previsioni del Regolamento CE 1371/2007 art. 22, laddove esso stabilisce "il gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo per cui ha acquistato un biglietto".

c) Quesito

9. Si chiedono osservazioni motivate in merito alla attuale formulazione dei par. 5.2.7 e 6.3.2 del PIR, anche in relazione a quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento CE 1371/2007.

10. Assegnazione di spazi pubblicitari, desk informativi e servizi automatizzati alla clientela

a) *Situazione attuale*

Il par. 2.3.3.2 del PIR2014 indica che

E' obbligo di GI: ... dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione.

Il tema della assegnazione e dell'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale è stata oggetto nel corso del 2013 di alcuni interventi dell'URSF. Inoltre, nell'ambito del procedimento A443 avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza ed del Mercato risulta che il GI abbia presentato (unitamente alle società FSI, Trenitalia, Grandi Stazioni e Centostazioni) specifici impegni (accettati dall'AGCM) consistenti nella definizione di una procedura per l'assegnazione di spazi di Stazione avente ad oggetto i desk informativi e le biglietterie self service ("BSS") (<http://www.agcm.it/stampa/comunicati/6826-a443-trasporto-ferroviario-accettati-impegni-del-gruppo-fs-piu-informazioni-per-chi-viaggia-sui-treni-dei-concorrenti-che-avranno-un-accesso-piu-semplice-alle-tracce-orarie-avviate-due-nuove-istruttorie-nei-confronti-del-gruppo-per-ritardi-e-disagi.html>).

b) *Problematica*

Il tema appare di rilievo non solo nel contesto di mercato attuale, ma anche nella prospettiva di una sua progressiva apertura alla concorrenza tenuto conto del fatto che nelle scelte di viaggio e del vettore ferroviario gli utenti possono essere influenzati dalla qualità della c.d. "whole journey experience" che comprende anche i servizi di stazione. Alla luce di quanto esposto si ritiene necessario appurare la adeguatezza dei principi e delle procedure in base ai quali vengono ripartite tra IF le risorse per i servizi di stazione.

c) *Quesito*

10 Si chiedono osservazioni motivate in merito all'attuale formulazione del PIR, con particolare riferimento ai principi in base ai quali le risorse per i servizi di stazione vengono ripartite fra le imprese ferroviarie nonché ai criteri e procedure per l'assegnazione e l'ottenimento di spazi pubblicitari, di spazi per desk informativi e di aree per la fornitura di servizi automatizzati e non alla clientela finale.

11. Servizi di manovra

a) *Situazione attuale*

Il par 5.2.7 del PIR prevede che "La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione da parte delle IF, sarà contenuta nel decreto ministeriale di cui all'art. 17, comma 11, del d. lgs. 188/2003. In attesa dell'emanazione del decreto ministeriale sopra citato, a partire dall'orario di servizio 15 dicembre 2013 – 13 dicembre 2014, il servizio manovra sarà fornito: da RFI/Gestore del Servizio (GS) negli impianti riportati nella tabella 2a; da un Gestore Unico (GU) direttamente o tramite un Operatore negli impianti riportati nella tabella 2b; mediante Autoproduzione di Molteplicità di Imprese Ferroviarie (AMIF) negli impianti riportati nella tabella 2c. Negli impianti ove, al cambio orario dicembre 2015 – dicembre 2016, non si fossero realizzate le condizioni idonee a consentire lo svolgimento dei servizi di

manovra in autoproduzione da parte della singola impresa ferroviaria, il GI provvederà ad affidare il servizio di manovra secondo le regole e le procedure previste dalla normativa vigente.

Sulla base di quanto riportato nelle Tabelle 2a, 2b e 2c del PIR 2014 citate si presenta quindi la situazione riassunta nel prospetto seguente (che riporta anche le note esplicative presenti nel p. 5.2.7 del PIR):

Servizio fornito da RFI	Servizio fornito da un gestore unico	Servizio fornito mediante AMIF																																																																																							
<p>Tabella 2a</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impianto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Brennero</td></tr> <tr><td>Tarvisio Boscoverde</td></tr> <tr><td>Villa Opicina</td></tr> <tr><td>Domo II</td></tr> <tr><td>Messina</td></tr> <tr><td>Villa S. Giovanni</td></tr> <tr><td>Bari Lamasinata*</td></tr> <tr><td>Bologna S. Donato*</td></tr> <tr><td>Milano Smistamento*</td></tr> <tr><td>Trieste Campo Marzio*</td></tr> </tbody> </table>	Impianto	Brennero	Tarvisio Boscoverde	Villa Opicina	Domo II	Messina	Villa S. Giovanni	Bari Lamasinata*	Bologna S. Donato*	Milano Smistamento*	Trieste Campo Marzio*	<p>Tabella 2b</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impianto</th> <th>Gestore Unico</th> <th>Operatore</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Novara Boscchetto CIM</td><td>Integrale</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Lecco Maggiano</td><td>Setra</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Milano Scalo</td><td>Orbassano</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Milano Certosa</td><td>Terminali Italia</td><td>Terminali Italia</td></tr> <tr><td>Milano Smistamento Terminali Terminali Italia - Scalo</td><td>Setra</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Milano Smistamento Terminali FS Logistic</td><td>Setra</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Colliane Terminali Anagnini</td><td>Setra</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Nodo di Verona Quadrante Europa - Porta Vescovo - Porta Nuova Scalo</td><td>Terminali Italia</td><td>Quadrante Servizi</td></tr> <tr><td>Padova Intoperto</td><td>Intoperto di Padova</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Venezia Maresca Scalo</td><td>ERF</td><td>ERF</td></tr> <tr><td>Bologna Intoperto</td><td>Terminali Italia</td><td>CSI</td></tr> <tr><td>Castelfranco</td><td>Setra</td><td>Setra</td></tr> <tr><td>Parma</td><td>Luopa</td><td>Luopa</td></tr> <tr><td>Ravenna</td><td>ATI Setra</td><td>ATI Setra</td></tr> <tr><td>Nodo di La Spezia - La Spezia Marittima - La Spezia Marittima S. Stefano di Magli</td><td>Diazzone P. Nello AP</td><td>Diazzone P. Setra</td></tr> <tr><td>Lecce Cabitour</td><td>Terminali</td><td>Terminali</td></tr> </tbody> </table>	Impianto	Gestore Unico	Operatore	Novara Boscchetto CIM	Integrale	Setra	Lecco Maggiano	Setra	Setra	Milano Scalo	Orbassano	Setra	Milano Certosa	Terminali Italia	Terminali Italia	Milano Smistamento Terminali Terminali Italia - Scalo	Setra	Setra	Milano Smistamento Terminali FS Logistic	Setra	Setra	Colliane Terminali Anagnini	Setra	Setra	Nodo di Verona Quadrante Europa - Porta Vescovo - Porta Nuova Scalo	Terminali Italia	Quadrante Servizi	Padova Intoperto	Intoperto di Padova	Setra	Venezia Maresca Scalo	ERF	ERF	Bologna Intoperto	Terminali Italia	CSI	Castelfranco	Setra	Setra	Parma	Luopa	Luopa	Ravenna	ATI Setra	ATI Setra	Nodo di La Spezia - La Spezia Marittima - La Spezia Marittima S. Stefano di Magli	Diazzone P. Nello AP	Diazzone P. Setra	Lecce Cabitour	Terminali	Terminali	<p>Tabella 2c</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impianto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Torino Orbassano</td></tr> <tr><td>Novara Boscchetto</td></tr> <tr><td>Terminali autostrada viaggiante</td></tr> <tr><td>Brescia Scalo</td></tr> <tr><td>Domo II (area auto e scalo)</td></tr> <tr><td>Rho</td></tr> <tr><td>S. Zeno Folzano</td></tr> <tr><td>Torino Ronciglione</td></tr> <tr><td>Cervignano smistamento</td></tr> <tr><td>Modena</td></tr> <tr><td>Genova Sesto Ponte</td></tr> <tr><td>Massa Zona Industriale</td></tr> <tr><td>Pisa S. Rossore</td></tr> <tr><td>Catavocchia</td></tr> <tr><td>Pomezia S. Palomba</td></tr> <tr><td>Roma smistamento</td></tr> <tr><td>Maddaloni Macianese</td></tr> <tr><td>S. Ferdinando</td></tr> <tr><td>Biccoca</td></tr> <tr><td>Palermo Baccaccio</td></tr> <tr><td>Falconara Marittima</td></tr> <tr><td>Pescara</td></tr> <tr><td>Fiumi</td></tr> <tr><td>Brindisi</td></tr> </tbody> </table>	Impianto	Torino Orbassano	Novara Boscchetto	Terminali autostrada viaggiante	Brescia Scalo	Domo II (area auto e scalo)	Rho	S. Zeno Folzano	Torino Ronciglione	Cervignano smistamento	Modena	Genova Sesto Ponte	Massa Zona Industriale	Pisa S. Rossore	Catavocchia	Pomezia S. Palomba	Roma smistamento	Maddaloni Macianese	S. Ferdinando	Biccoca	Palermo Baccaccio	Falconara Marittima	Pescara	Fiumi	Brindisi
Impianto																																																																																									
Brennero																																																																																									
Tarvisio Boscoverde																																																																																									
Villa Opicina																																																																																									
Domo II																																																																																									
Messina																																																																																									
Villa S. Giovanni																																																																																									
Bari Lamasinata*																																																																																									
Bologna S. Donato*																																																																																									
Milano Smistamento*																																																																																									
Trieste Campo Marzio*																																																																																									
Impianto	Gestore Unico	Operatore																																																																																							
Novara Boscchetto CIM	Integrale	Setra																																																																																							
Lecco Maggiano	Setra	Setra																																																																																							
Milano Scalo	Orbassano	Setra																																																																																							
Milano Certosa	Terminali Italia	Terminali Italia																																																																																							
Milano Smistamento Terminali Terminali Italia - Scalo	Setra	Setra																																																																																							
Milano Smistamento Terminali FS Logistic	Setra	Setra																																																																																							
Colliane Terminali Anagnini	Setra	Setra																																																																																							
Nodo di Verona Quadrante Europa - Porta Vescovo - Porta Nuova Scalo	Terminali Italia	Quadrante Servizi																																																																																							
Padova Intoperto	Intoperto di Padova	Setra																																																																																							
Venezia Maresca Scalo	ERF	ERF																																																																																							
Bologna Intoperto	Terminali Italia	CSI																																																																																							
Castelfranco	Setra	Setra																																																																																							
Parma	Luopa	Luopa																																																																																							
Ravenna	ATI Setra	ATI Setra																																																																																							
Nodo di La Spezia - La Spezia Marittima - La Spezia Marittima S. Stefano di Magli	Diazzone P. Nello AP	Diazzone P. Setra																																																																																							
Lecce Cabitour	Terminali	Terminali																																																																																							
Impianto																																																																																									
Torino Orbassano																																																																																									
Novara Boscchetto																																																																																									
Terminali autostrada viaggiante																																																																																									
Brescia Scalo																																																																																									
Domo II (area auto e scalo)																																																																																									
Rho																																																																																									
S. Zeno Folzano																																																																																									
Torino Ronciglione																																																																																									
Cervignano smistamento																																																																																									
Modena																																																																																									
Genova Sesto Ponte																																																																																									
Massa Zona Industriale																																																																																									
Pisa S. Rossore																																																																																									
Catavocchia																																																																																									
Pomezia S. Palomba																																																																																									
Roma smistamento																																																																																									
Maddaloni Macianese																																																																																									
S. Ferdinando																																																																																									
Biccoca																																																																																									
Palermo Baccaccio																																																																																									
Falconara Marittima																																																																																									
Pescara																																																																																									
Fiumi																																																																																									
Brindisi																																																																																									
<p>*Impianti nei quali RFI fornirà servizi di manovra solo fino a quando si determineranno le condizioni per la effettuazione della manovra in altre modalità.</p>	<p>I soggetti individuati quali GU dovranno fornire a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'accesso all'impianto ed ai servizi di manovra a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti); • servizi qualitativamente equivalenti a quelli precedentemente forniti da GI; • prezzi non superiori, inizialmente, a quelli adottati da GI nel medesimo impianto nel periodo 2012/2013. I prezzi, inoltre, dovranno essere comunicati annualmente al GI e all'URSF al fine di poter attivare la consultazione con i soggetti interessati in analogia alla procedura di aggiornamento del PIR. 	<p>Negli impianti ove la manovra è erogata in regime di AMIF, le IF che operano con locomotive assegnate da RFI (che dovranno essere in buono stato di funzionamento e atte a garantire la prosecuzione dei servizi di manovra ai medesimi standard qualitativi precedentemente praticati da RFI), dovranno fornire i servizi di manovra nei limiti della loro capacità residua e applicando tariffe commisurate ai costi di fornitura del servizio a tutte le IF/operatori richiedenti (inclusi nuovi entranti) e potranno in qualsiasi momento proporre - mediante richiesta congiunta - il passaggio alla modalità di GU. Negli impianti ove non è avvenuta l'assegnazione di locomotive da parte di RFI, le IF nuove entranti potranno chiedere l'effettuazione dei servizi di manovra alle IF già presenti mediante stipula di specifici accordi.</p>																																																																																							

b) Problematica

Sono state manifestate perplessità sulle modalità con cui alcuni GU sono stati individuati dal GI ed è stato evidenziato che, a seguito delle prescrizioni emanate dall'URSF a fine 2013, deve essere prevista entro due anni (fine 2015) una gara per l'assegnazione del servizio. Inoltre, è stato segnalato che nei contratti definiti da detti GU non sono previste clausole di tipo SLA a garanzia della qualità del servizio prestato e che in molti casi il prezzo proposto dai GU per i servizi prestati è identico o addirittura maggiore rispetto a quello praticato in passato da RFI. Le IF segnalanti ritengono che, considerata l'importanza del servizio in questione nel traffico merci, sarebbero necessarie procedure pubbliche per l'assegnazione dei servizi, costanti controlli sui costi ed un monitoraggio sulle regole previste.

c) *Quesiti*

11.1 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità che si ritiene siano attualmente presenti nelle aree ove i servizi di manovra vengono forniti da un gestore unico.

11.2 Si chiedono considerazioni motivate in merito alle problematiche/criticità, che si ritiene siano riconducibili al PIR, nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.

11.3 Si chiede di conoscere le osservazioni motivate in merito ai livelli dei corrispettivi richiesti dal gestore unico nelle aree di cui alla risposta al quesito 11.1.

11.4 Si chiede di conoscere osservazioni motivate in merito ai *Service Level Agreements* del gestore unico.

Si prega di qualificare l'interesse del rispondente alla tematica in questione, nonché le aree della tabella precedente alle quali risulta maggiormente interessato.

12. Altri temi

I soggetti interessati possono proporre osservazioni anche in merito ad ulteriori punti non espressamente indicati nel presente documento, purché attinenti alla procedura ed alla fattispecie in oggetto.

Quesito

12 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti la fattispecie in oggetto.

Allegato A

**Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla
assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale**

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Con delibera del 16 gennaio 2014, n. 6, l'Autorità ha avviato una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale (di seguito anche TPL) e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale. L'indagine è volta ad identificare aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'art. 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201, recante *"Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"*, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, art. 37).

Tra le funzioni attribuite all'Autorità dall'art. 37 rientra la definizione degli *"schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici"* (comma 2, lett. f, primo periodo). L'art. 37 prevede, altresì, il potere dell'Autorità di *"sollecitare e supportare le amministrazioni pubbliche competenti alla individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli mediante l'adozione di pareri che l'Autorità può rendere pubblici"* (comma 3, lett. a).

Inoltre, con specifico riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'art. 37 prevede che *"l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e, specificamente, 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"* (comma 2, lett. f, secondo periodo). Sempre con riferimento al trasporto ferroviario ma anche al di fuori del TPL, ai sensi dell'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 recante *"Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività"*, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, l'Autorità *"definisce, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento"*.

Nel dare esecuzione alle disposizioni sopra richiamate, l'Autorità ritiene di porre in consultazione alcune questioni regolatorie inerenti l'assegnazione in esclusiva dei servizi di TPL rilevanti ai fini dell'esercizio delle sue competenze con riferimento ai settori di attività sopra identificati – ambiti di servizio pubblico, definizione degli schemi dei bandi di gara, criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici e definizione delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare – e di seguito partitamente esaminati.

Il presente documento di consultazione accompagna e, in parte, precede ulteriori azioni dell'Autorità in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture di trasporto, fissazione dei criteri per la determinazione di tariffe, canoni e pedaggi, individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi e definizione del contenuto minimo dei diritti degli utenti e dei poteri ad esse connessi ai sensi dell'art. 37, comma 3. L'esercizio di funzioni e poteri dell'Autorità in tali materie riguarda anche il TPL ed è oggetto di separati provvedimenti ed iniziative di regolazione.

1. GLI AMBITI DI SERVIZIO PUBBLICO**1.1 Acquisizione preliminare di informazioni**

Preliminari alla pubblicazione del bando di gara sono le scelte di pianificazione e programmazione attinenti all'assetto della rete di trasporto, al dimensionamento dei lotti di gara ed alle modalità di svolgimento del servizio. Esse hanno un impatto rilevante sull'entità delle compensazioni da mettere a gara, sulle condizioni di partecipazione e, dunque, sugli esiti delle gare medesime. Tali scelte rientrano nelle attribuzioni di soggetti diversi. Il processo di organizzazione dei servizi di TPL si articola, inoltre, in diversi livelli territoriali: il bacino di programmazione (di norma regionale), il bacino di traffico ottimale ed il bacino di gara, che rappresentano peraltro nozioni distinte.

In tale contesto, attesa l'esigenza dell'Autorità di acquisire le informazioni necessarie ad esercitare le competenze attinenti alla individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei modi più efficaci per

finanziarli richiamate in premessa, essa ha necessità di acquisire in modo sistematico notizie e dati rilevanti. A questo scopo, le amministrazioni competenti avranno a disposizione uno schema unico per la raccolta di informazioni, idoneo a consentire analisi e raffronti. La distribuzione e raccolta degli schemi saranno oggetto di un apposito procedimento.

Q 1.1.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla richiesta di dati ed informazioni attinenti all'ambito di servizio pubblico secondo uno schema unico.

Q. 1.2.1 Quali informazioni e documenti si ritiene utile considerare per le finalità indicate?

1.2 Altri temi

Q. 1.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse con riferimento alla definizione degli ambiti di servizio pubblico e alle relative modalità di finanziamento.

2. IL BANDO DI GARA

2.1 I tempi delle procedure di gara

L'art. 7 paragrafo 2 del Reg. (CE) 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito Reg. 1370/2007), dispone che le informazioni identificative dell'oggetto di gara e delle modalità di affidamento siano pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea almeno un anno prima della indizione della gara. Un anticipo di dodici mesi potrebbe, tuttavia, risultare insufficiente, soprattutto per le gare ad oggetto complesso e nel settore ferroviario, anche in relazione agli aspetti che riguardano l'acquisizione del materiale rotabile.

Q 2.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine al termine per la pre-informazione.

2.2 La durata dell'affidamento

La durata degli affidamenti è disciplinata dalla legislazione nazionale ed europea che prescrivono, altresì, le condizioni per eventuali proroghe dei contratti e gli oneri procedurali e di comunicazione cui esse sono soggette. Per le finalità della regolazione economica, la fissazione del termine di durata del contratto deve fondarsi su una analisi che ne dimostri la coerenza con il piano degli investimenti e le modalità di ammortamento. Ove, poi, ricorrano i presupposti per l'estensione di tale termine, occorrerà verificare caso per caso le specifiche e non ricorrenti circostanze che giustificano il protrarsi degli affidamenti e valutare l'adeguatezza del superamento dei limiti posti. Per facilitare ogni necessaria analisi al riguardo, l'Autorità metterà a disposizione delle amministrazioni competenti uno schema unico per la raccolta di informazioni.

Q 2.2 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai fattori di natura economica o gestionale rilevanti ai fini della determinazione del periodo di affidamento e, ove ne ricorrano i presupposti, delle eventuali proroghe.

2.3 Le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

L'accessibilità di tutti i partecipanti ad informazioni e dati su elementi determinanti ai fini della predisposizione dell'offerta (ad esempio, le diverse linee della rete, la velocità commerciale, le infrastrutture pertinenti all'esercizio, il materiale rotabile) consente di ridurre le asimmetrie informative e favorire la contendibilità delle gare. A questo fine, nella tabella 1 vengono individuate alcune categorie di dati ed informazioni da predisporre ai fini delle gare.

Tabella 1. – Informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare

Tipologia di informazioni	Titolarità (G=gestore, E=Ente affidante)	Descrizione (Grado di disaggregazione, periodo di riferimento)
Informazioni riguardanti i bacini di traffico (rilevanti in caso di gara flessibile)		
Pianificazione della mobilità, ambientale e urbanistica	E (generalmente disponibili al pubblico)	Documenti di pianificazione regionali e territoriali: PTT, PGTU, PUM, ecc., piani di sviluppo urbanistico, piani delle merci/logistica, programmazione orari scuole e uffici; dati su inquinamento ambientale
Caratteristiche socio-demografiche e di reddito (medio) del bacino di traffico e/o di gara; caratteristiche insediative; specializzazione produttiva	E	Dati sulle variabili che, in base ai modelli di stima più diffusi, influenzano la domanda di trasporto (e i relativi costi): popolazione residente e trend di crescita, abitazioni, attività produttive; descrizione rete viaria. Rete ciclo-pedonale, sistema della sosta; reddito pro-capite e VA a livello territoriale e previsionali. Livello disaggregazione territoriale, dati storici e previsionali
Domanda effettiva per modalità di trasporto	E	Flussi O-D, distribuzione per fascia oraria, giorni della settimana, ecc.
Domanda potenziale per modalità di trasporto	E	Dati e modelli di stima della domanda potenziale
Informazioni sull'esercizio (gross cost e net cost)		
Fattori produttivi	E	Impiego dei fattori produttivi (lavoro, energia, carburante, ricambi) per linea
Velocità commerciale per trasporto di superficie	E (sulla base di apposita rendicontazione del gestore)	Disaggregata per linea o apposite partizioni omogenee (ultimi 3 anni)
Performance qualitativa per linea	G, E	Dati storici (3 anni) su indicatori di qualità erogata per puntualità e affidabilità (media o diverse fasce della giornata). Dati ultimo anno su regolarità disaggregati per motivazione degli eventuali scostamenti dagli standard previsti
Informazioni sull'esercizio (specifiche per i contratti net cost)		
Passeggeri trasportati	G, E (sulla base di apposita rendicontazione del gestore)	Suddivisione per linea, ultimi 3 anni con indicazione metodologia di rilevazione e dettagli criteri metodologici per eventuali stime, differenziazione tra pax viaggianti e paganti Pax saliti e discesi a ciascuna fermata e O-D- viaggi
Ricavi tariffari e stima evasione		Ricavi per linea, ultimi 3 anni; tasso di evasione
Struttura tariffaria	E	Menù tariffario, tariffe agevolate e esenzioni, modalità di riconoscimento delle agevolazioni
Informazioni sulle reti		
Informazioni sulle infrastrutture: depositi, rimesse, centri manutenzione, sistemi tecnologici, ecc.	G, E	Caratteristiche fisiche e funzionali (dimensione, capacità, ubicazione, attrezzature, funzionalità, ecc.) Investimenti effettuati e modalità di finanziamento Aspetti contrattuali (Condizioni di uso, noleggio; contratti e obbligazioni pendenti, inclusi quelli di manutenzione; ecc.) Piani di ristrutturazione, riammodernamento e sviluppo futuro

Le informazioni relative all'esercizio corrispondono agli obblighi di rendicontazione del gestore e costituiscono oggetto di monitoraggio periodico in quanto necessarie anche all'espletamento di altre funzioni dell'ente affidante, quali la pianificazione e programmazione o l'eventuale ripartizione dei ricavi in

caso di integrazione tariffaria (*clearing*). Alcune informazioni vanno, inoltre, incluse negli obblighi di rendicontazione nei confronti degli utenti. Nessuna delle voci appare, d'altra parte, rilevante ai fini della protezione dei dati di natura commercialmente sensibile di cui al paragrafo 2.3.2 (punto 5) della Comunicazione della Commissione (C/92/01) sugli orientamenti interpretativi concernenti il Reg. 1370/2007 pubblicata il 29 marzo 2014.

In sede di gara vanno inoltre prodotte informazioni più specifiche riguardo alle condizioni di eventuale trasferimento del materiale rotabile ed, in particolare, quelle economico-finanziarie, contabili e tecniche relative alla tipologia, anno di acquisto, *revamping* e programma di manutenzione, ivi compreso un dettagliato prospetto dei costi e dei contratti di acquisto, finanziamento, affitto e leasing. Ove sia previsto il trasferimento di personale, si rinvia alle informazioni dettagliate al paragrafo 4.15.

Q. 2.3.1 Si ritiene l'elenco dei campi informativi di cui alla tabella 1 relativo alle informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare esaustivo? Quali ulteriori dati o informazioni andrebbero considerati?

Q. 2.3.2 In caso i dati e le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara presentino contenuti commercialmente sensibili, quali modalità di rilascio potrebbero essere previste?

2.4 I requisiti di partecipazione

Nel bando di gara sono indicati i requisiti soggettivi obbligatori e le condizioni minime di natura economica e tecnica che l'impresa deve possedere. Al riguardo occorre rendere effettivo il principio di proporzionalità, evitando rischi di *overspecification* e possibili conseguenti effetti discriminatori. Ad esempio, la prescrizione tra i requisiti di partecipazione di essere stati affidatario di servizi di TPL ovvero la localizzazione della sede dell'impresa nello stesso bacino di affidamento o in un bacino geograficamente contiguo possono limitare il numero di potenziali concorrenti mentre non sono necessariamente adeguati a dimostrare l'idoneità dell'impresa ad eseguire il servizio. Se l'analisi del mercato potenziale lo consente, si potrebbero valorizzare, attraverso un adeguato sistema di ponderazione, criteri di valutazione delle offerte che premiano la conoscenza del territorio e delle esigenze della clientela locale.

Q 2.4.1 Quali sono i requisiti di capacità tecnica e organizzativa più adeguati a verificare l'effettiva idoneità dell'impresa ad assumere ed eseguire il servizio?

Q 2.4.2 Quali tipologie di requisiti presentano maggiori rischi di risultare contrarie ai principi di non discriminazione tra concorrenti?

Q 2.4.3 Come si potrebbe valorizzare l'esperienza sul territorio evitando di introdurre elementi discriminatori?

2.5 Le certificazioni obbligatorie

L'ottenimento delle certificazioni di sicurezza, qualità aziendale, in materia ambientale e quelle inerenti la protezione della salute dei lavoratori richiede tempi lunghi ed impone costi che possono condizionare la partecipazione alla gara o non trovare copertura in caso di mancata aggiudicazione. Si pone, al riguardo, l'interrogativo se differire la presentazione della certificazione ad un termine successivo alla aggiudicazione che non ecceda quello di richiesta al gestore dell'accesso alle tracce di interesse dell'infrastruttura ed anteriore alla data di attivazione del servizio. L'eventuale mancato rilascio delle certificazioni all'esito dell'aggiudicazione potrebbe comportare costi amministrativi aggiuntivi di cui valutare la allocazione.

Q. 2.5.1 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla possibilità che il certificato di sicurezza, le certificazioni in materia di qualità aziendale, salute dei lavoratori e ambientale possano essere presentate dopo l'aggiudicazione.

Q. 2.5.2 Quali termini si ritengono adeguati e quali altri specifici aspetti si ritiene vadano tenuti in considerazione in proposito?

2.6 I criteri di aggiudicazione ed attribuzione dei punteggi

Con riferimento ai criteri di aggiudicazione della gara, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 recante "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" (di seguito d. lgs. 422/97) dispone che "La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite" (art. 18, c. 2 lett. a).

Al riguardo, in ossequio al principio di proporzionalità, appare rilevante la possibilità di assegnare alla disponibilità di **materiale rotabile** un peso crescente al crescere del volume degli investimenti. Si potrebbe, in particolare, privilegiare un tipo di valutazione basata sulla *performance* e sulle prestazioni finali e la funzionalità piuttosto che sui requisiti iniziali (ad esempio, l'offerta di un parco "rinnovato" e non necessariamente nuovo su tutta la rete o le linee messe a gara).

Riguardo al trasferimento di personale all'esito della eventuale aggiudicazione del servizio ad un nuovo gestore ed al *favor* per la previsione di **clausole sociali**, occorre assicurarne l'equilibrio rispetto all'obiettivo di favorire la contendibilità della gara e di contenere gli oneri del servizio per la collettività. Potrebbe essere questo il caso di criteri di aggiudicazione che assegnino un punteggio elevato all'impegno a garantire la applicazione di condizioni economiche e normative derivanti dal CCNL e dalla contrattazione collettiva aziendale a tutto il personale dipendente del gestore uscente per la intera durata del contratto.

In funzione del modello di gara adottato, inoltre, le offerte potrebbero avere ad oggetto aspetti più o meno specifici del **modello di esercizio** e del **progetto di mobilità**. Gli enti affidanti potrebbero, ad esempio, definire nel capitolato di gara i livelli minimi di qualità ed il piano della capacità richiesta dettagliato per giorni della settimana, periodi dell'anno, mesi o quantità minime di fermate a settimana, o per giorni della settimana (festivi e lavorativi) per ogni relazione o servizio. Potrebbero, invece, essere specificati dai concorrenti i posti per km da offrire nel complesso, la loro distribuzione su treni e servizi diversi nel rispetto di un indice di affollamento massimo, i tempi complessivi di viaggio, la frequenza e le fermate aggiuntive. Nel caso del servizio ferroviario, l'accordo-quadro tra regione e gestore della rete ovvero tra quest'ultimo ed il concorrente viene concluso successivamente alla indicazione da parte dell'ente regionale di una griglia di tracce orarie applicabili ad un periodo pluriennale. In tal modo, in sede di procedura di gara, la regione definisce aspetti fondamentali del servizio in base alle esigenze di programmazione, mentre lascia alla contrattazione tra il gestore e l'impresa aggiudicataria la definizione di aspetti di dettaglio definiti di anno in anno in funzione del piano aggiudicato.

Q. 2.6.1 Si richiedono osservazioni motivate in ordine alla valorizzazione dei requisiti attinenti alla disponibilità di materiale rotabile.

Q. 2.6.2 Quali sono le condizioni e le modalità di applicazione delle clausole sociali più adeguate ad assicurarne un impatto sostenibile sulla competitività ed i costi del servizio? Si ritiene utile definirne un periodo limitato di validità?

Q. 2.6.3 Quali interventi di regolazione si ritengono appropriati per ridurre frizioni e asimmetrie che precludono una scelta oggettiva tra modalità di gara di tipo rigido o flessibile?

Q. 2.6.4 Quali sono i fattori sui quali si ritiene possa essere prevista una maggiore flessibilità nella presentazione delle offerte?

Q. 2.6.5 In caso di criteri di aggiudicazione volti a premiare la capacità progettuale delle imprese, si ritiene che lo strumento dell'accordo quadro possa facilitare i nuovi entranti? Si riscontrano ostacoli nella definizione di accordi quadro? Se sì, di che tipo? E come potrebbero essere superati?

Q. 2.6.6 Con riguardo ai criteri di aggiudicazione, vi sono altri aspetti di interesse regolatorio da segnalare?

2.7 Le modalità di presentazione delle offerte economiche

Riguardo alle modalità di presentazione delle offerte economiche, si pone la questione di prevedere la presentazione di offerte distinte per ciascuno degli anni di durata del contratto in luogo di una offerta avente ad oggetto un solo valore complessivo. Il valore della compensazione potrebbe, infatti, variare sia in funzione di azioni deliberate del gestore in attuazione del suo piano industriale, sia in funzione di fenomeni di apprendimento che intervengono nel corso dell'affidamento. La presentazione delle offerte distinta per anni appare più trasparente e consente di dare maggiore evidenza ai presupposti per il riconoscimento delle compensazioni.

Q. 2.7 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla ipotesi di richiedere che le offerte economiche vengano distinte per anni.

2.8 Il termine per il ricevimento delle offerte

Si pone la questione di assicurare tempi di elaborazione delle offerte proporzionali all'ampiezza del bacino geografico ed alla complessità del progetto di mobilità.

Q. 2.8 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla identificazione di termini congrui per il ricevimento delle offerte in relazione all'ampiezza del bacino ed alla complessità del progetto di mobilità.

2.9 Il numero di offerte ammissibili

In merito al numero di partecipanti, occorre considerare la situazione in cui vi sia un'unica offerta o che una sola offerta sia valida e raggiunga il punteggio minimo previsto negli atti di gara.

Q. 2.9 Si chiedono osservazioni motivate riguardo alla opportunità di aggiudicare la gara in presenza di una sola offerta valida.

2.10 Le cauzioni e le garanzie

Al fine di assicurare la solvibilità dell'impresa aggiudicataria, il bando di gara prescrive l'importo e precisa le modalità di versamento della cauzione provvisoria e di quella definitiva o di altre forme di garanzia. Occorre, d'altra parte, evitare che la richiesta di garanzie costituisca una barriera all'entrata, soprattutto per operatori di piccole dimensioni, e che ecceda il livello strettamente necessario ad assicurare l'adempimento degli obblighi assunti.

Q. 2.10 Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla misura e modalità di prestazione delle garanzie.

2.11 Altri temi

Q. 2.11 Si chiedono osservazioni motivate in ordine ad ulteriori temi ritenuti pertinenti e di interesse inerenti il contenuto del bando di gara, le modalità di selezione del gestore ed i criteri di aggiudicazione.

3. CRITERI PER LA NOMINA DELLE COMMISSIONI AGGIUDICATRICI

3.1 Conflitti di interesse e incompatibilità

Posta la necessità di evitare *“la commistione, in capo alle medesime amministrazioni, di ruoli tra loro incompatibili, introducendo una distinzione tra soggetti regolatori e soggetti regolati”* (Corte Costituzionale, n. 41/2013), occorre tener conto della circostanza che, nel settore del TPL, numerosi sono gli operatori nella cui compagine proprietaria sono rappresentati l'ente o gli enti pubblici territoriali che svolgono, in