



La situazione delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto urbano in Italia *

CARLO CAMBINI
(*Politecnico di Torino*^a, *HERMES*^b)

Documento di ricerca - Ottobre 2003

* Si ringrazia Alessia Nicotera di ASSTRA per l'aiuto fornito nella raccolta del materiale necessario alla realizzazione di questo lavoro, e Andrea Boitani per gli utili commenti e discussioni avute su questo tema

^a DSPEA (*Dipartimento di Sistemi Produttivi ed Economia dell'Azienda*), Politecnico di Torino, corso Duca degli Abruzzi 24, 10129 Torino.
Tel: +39-011-5647292; fax: +39-011-5647299; e-mail: carlo.cambini@polito.it.

^b HERMES (*Centro di Ricerca sull'Economia ed il Diritto dei Trasporti Pubblici Locali e dei Servizi Regolamentati*), Real Collegio Carlo Alberto, via Real Collegio 30, 10024 Moncalieri (TO).

Introduzione

La riforma del trasporto pubblico locale avvenuta con i D.Lgs. 422/97 e il successivo D.Lgs 400/99 ha profondamente trasformato il settore nell'ottica di garantire un maggiore livello di industrializzazione e il raggiungimento di una maggiore efficienza. Compiute le prime fasi relative all'attuazione a livello regionale della normativa sul trasporto pubblico locale ed alla trasformazione obbligatoria delle aziende in società di capitali, rimane da attuare l'ultima e più importante, oltre che impegnativa, fase: quella dell'affidamento dei servizi con procedure ad evidenza pubblica.

L'analisi dello stato di attuazione delle principali disposizioni previste dalla riforma (Programmi Triennali, individuazione dei servizi minimi, Piano Regionale dei Trasporti e trasformazione delle aziende in società di capitali) ha evidenziato un notevole squilibrio tra il Nord Italia, ove la riforma è ormai in uno stato avanzato, ed il Sud, ove invece si registra un ritardo sia nell'adozione degli strumenti di programmazione che nel rispetto dei tempi di trasformazione delle aziende in società di capitali.

Il settore del Tpl italiano ha tuttavia irreversibilmente intrapreso la strada verso la concorrenza, e sebbene il D.Lgs 400/99 consenta di rinviare le gare per l'affidamento dei servizi di trasporto locale sino alla fine del 2003, alcune amministrazioni regionali e comunali, hanno deciso di anticipare alcune gare rispetto al limite consentito dalla legge, come avvenuto in Friuli Venezia Giulia, Valle d'Aosta, Lazio.

Quella delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto, è una realtà in continua evoluzione soprattutto nell'ultimo periodo, e si è registrata la pubblicazione di numerosi bandi da parte degli enti locali di competenza soprattutto in Liguria e Lombardia.

Non è nostra intenzione analizzare le caratteristiche che una gara opportunamente strutturata dovrebbe avere, avendo già analizzato tale aspetto in un altro lavoro (si veda Boitani e Cambini, 2002). L'obiettivo invece di questo elaborato è molto più semplice: quello di fornire al lettore un'analisi delle caratteristiche delle gare per l'affidamento del servizio fino ad oggi svolte in Italia (fino all'Aprile 2003). L'analisi, per le sue caratteristiche richiede un continuo aggiornamento e rielaborazione, ma che scrive pensa che un buon punto di partenza dello studio delle gare debba necessariamente partire da uno studio della situazione reale sviluppatasi fino a questo momento.

L'analisi parte dai primi esperimenti di gara, come quelli Toscani seppur non andati a buon fine, fino alle gare svoltesi o in via di svolgimento all'aprile 2003. I dati ottenuti provengono dai bandi di gara e dai capitolati che siamo riusciti a raccogliere in questi mesi, non senza fatica (si veda l'allegato I per i dati a disposizione). Molti enti locali infatti sono risultati molto restii a divulgare informazioni o a concedere i propri capitolati e ciò ha reso

l'analisi difficoltosa. Ad ogni modo, per quelle gare di cui siamo riusciti ad entrare in possesso di documentazione, oltre ad una descrizione generale si è fornito un quadro sinottico dei principali aspetti della gara. Il lavoro si chiude con un quadro descrittivo di generale sulle gare svolte sino ad oggi e con alcune considerazioni economiche sulle stesse.

Due incisi sono comunque importanti. Una più accurata analisi dovrebbe prevedere l'analisi delle gare effettuate dagli enti locali in relazione a quanto le singole regioni hanno previsto. Ad oggi, un tale studio comparato non è stato effettuato, ma che scrive si riserva di effettuarlo in seguito. Infine, non sono state analizzate le gare effettuate nel comune di Roma per due motivi: il primo, perché si tratta di gare per servizi urbani *aggiuntivi* e quindi poco comparabili con le altre gare qui analizzate; in secondo luogo, un'analisi di queste gare è stata già effettuata in un precedente lavoro promosso da HERMES, a cui si rimanda (Boitani e Cambini, 2002)

1. La Regione Toscana

In Toscana nel 1998¹ si è registrata la prima esperienza italiana concreta di gare per l'assegnazione di dieci linee extraurbane indicate in tabella 1 (pari al 5% del servizio globalmente erogato a livello regionale), ed i risultati non hanno mancato di sollevare critiche proprio sulle modalità di svolgimento e sui criteri di assegnazione.

Il meccanismo proposto per l'assegnazione dei lotti, dato il numero piuttosto limitato, è stato un'asta competitiva in busta chiusa ad inviti.

Come si osserva dalla tabella 1, per ciascuno dei lotti sono stati definiti:

- i Km messi a gara;
- l'importo presunto a base d'asta;
- la durata dell'affidamento (26 mesi per ciascuna linea).

I criteri di valutazione adottati dalla Regione erano due:

- il minor sussidio a tariffe massime date e nel rispetto delle condizioni definite dal capitolato d'appalto (peso: 70%);
- la quantità di chilometri di servizi offerti in aggiunta rispetto a quanto definito dal capitolato speciale d'appalto a parità di sussidio erogato (peso: 30%, a sottolineare una minore importanza di quest'ultimo rispetto al criterio del minor sussidio).

¹ Decreto dirigenziale n.1450 del 23/03/1998 con cui è stato emanato il bando per la concessione in esclusiva di 10 lotti di servizi di competenza regionale.

Lotto n.	Tratto	Km a gara	Importo presunto (Euro)	Durata (mesi)
1	Arezzo – Siena	477.724	495.710	26
2	Siena – Grosseto – Castiglione della Pescaia	476.666	423.435	26
3	Firenze – Siena	3.912.339	1.281.242	26
4	Prato – Firenze	2.248.085	3.024.630	26
5	Lucca – Pisa	290.305	514.737	26
6	Montecatini Terme – Firenze	1.169.891	1.152.561	26
7	Firenze – Pistoia	479.190	652.372	26
8	Livorno – Tombolo – Tortellini – Pisa	564.603	1.009.327	26
9	Grosseto – Siena – Firenze	1.175.902	760.911	26
10	Lucca – Firenze	1.363.745	1.124.585	26
Totale		<i>12.158.450</i>	<i>10.439.513</i>	

Tabella 1 - Le tratte messe a gara (1998)²

Di fatto, quindi, i criteri di aggiudicazione della gara erano essenzialmente di tipo economico, non prevedendo invece la valutazione di offerte a carattere qualitativo (frequenza, piani, programmi di manutenzione, ecc...).

Alla gara hanno partecipato 13 aziende insieme ad altre 21 imprese riunitesi in consorzi o cooperative, 2 sole con sede fuori Toscana.

La gara ha avuto svolgimento ed è stata assegnata con decreto dirigenziale n.59/33 del 5 Ottobre 1998 con risultati riportati nella tabella 2³.

Dagli esiti finali della gara, risulta che i ribassi proposti dai concorrenti sono arrivati addirittura al 30 – 40% della base d'asta e che tra i selezionati solamente uno risultava essere un operatore *incumbent* (la RAMA Spa), mentre tutti gli altri erano nuovi entranti, in particolare consorzi privati.

A tale decreto si sono opposte altre aziende già concessionarie dei servizi in appalto, che hanno presentato ricorso al TAR della Regione Toscana chiedendone, ed ottenendone, l'annullamento.

Il ricorso, accolto dal TAR, si è basato principalmente sulle seguenti motivazioni:

² Fonte: Burt n.17 del 29/04/1998, parte seconda, sezione II.

³ Fonte: elaborazione su dati contenuti nel Burt n.17 del 29/04/1998, parte seconda, sezione II e Burt n.44 del 4/11/1998.

- mancanza di indicazione sulle modalità di assorbimento del personale e sul rilevamento dei beni strumentali;
- l'avviso di gara richiedeva soltanto l'indicazione dell'organico aziendale e del numero dei veicoli dell'impresa partecipante, con l'elenco dei servizi prestati negli ultimi tre anni. Secondo le ricorrenti, non vi sarebbe stata un'effettiva selezione dei partecipanti sulle loro capacità tecniche;
- la scelta dei criteri di aggiudicazione della gara violano la normativa sul Tpl secondo cui si deve tenere conto di numerosi elementi di valutazione (*offerte economicamente più vantaggiose*), con l'esclusione, quindi di gare aggiudicate solo in base al ribasso.

Questa gara ha infatti eliminato il problema di valutazioni di offerte non strettamente economiche che, seppur importanti, rendono scarsamente trasparente il meccanismo di aggiudicazione. Paradossalmente, però, l'assenza di criteri di valutazione di parametri tecnici ha portato ad annullare la gara stessa.

Dopo l'annullamento della gara, la Regione Toscana ha rivisto sostanzialmente i criteri di selezione dei partecipanti e di aggiudicazione delle gare, definendo nuovi criteri di valutazione delle singole offerte tecniche ed economiche secondo una regola vicina a quella prevista dalla legge Merloni.

Nessuna altra gara di affidamento dei servizi di trasporto locale è stata però ancora espletata.

Negli scorsi mesi l'Amministrazione Regionale ha lavorato per oltre un anno ad un "tavolo di concertazione", al quale hanno preso parte gli enti locali, le aziende, i sindacati dei lavoratori e le categorie economiche, per definire il sistema di regole nel cui ambito realizzare concretamente il processo di liberalizzazione previsto dalla riforma Burlando.

Nel corso dell'estate scorsa sono stati definiti i servizi minimi che costituiranno l'oggetto delle gare future, nonché le risorse (mezzi e personale) necessarie per effettuarle e gli effettivi lotti di gara.

Secondo le indicazioni originarie, il termine ultimo per definire il capitolato e lo schema di contratto dei servizi "tipo" era stato fissato in Ottobre, in Dicembre quello per indire la gara.

Entro la primavera del 2003 le gare dovrebbero essere effettuate con l'affidamento dei servizi alle società vincitrici. In questo modo i servizi affidati dovrebbero iniziare con gli orari invernali a partire da Settembre 2003 per un periodo di 5 anni.

Lotto n.	Azienda vincitrice	Km assegnati	Importi finali (Euro)	Incrementi chilometrici	Ribasso assoluto %	Ribasso al Km %
1	Consorzio CITAF	516.594	422358,4521	7,5%	17,4%	26,9%
2	Consorzio CITAF	476.666	338279,2689	0,0%	25,2%	25,2%
3	Consorzio CONAM	3.995.219	1187850,868	2,1%	7,9%	10,1%
4	Consorzio CONAM	2.248.085	2117473,286	0,0%	42,8%	42,8%
5	Impresa CORTI	356.534	443960,7493	18,6%	15,9%	42,4%
6	Consorzio CONAM	1.169.891	795343,6246	0,0%	44,9%	44,9%
7	Consorzio CITAF	479.190	454482,0712	0,0%	43,5%	43,5%
8	<u>Non aggiudicata</u> (*)	-	-	-	-	-
9	Impresa RAMA	1.612.162	684821,8482	27,1%	11,1%	52,3%
10	Consorzio CONAM	1.363.745	774685,3486	0,0%	45,2%	45,2%
Totale		12.218.086	7219255,517	5,1%	44,6%	45,3%

Tabella 2- Risultati finali della gara in Toscana (1998)
 (*) la linea non è stata assegnata per questioni formali legate alla presentazione delle offerte

Pur non essendo ad oggi (aprile 2003) ancora bandite nessuna gara per l'affidamento del servizio (ma sono state bandite molte gare per l'ingresso di soci privati nel capitale delle società di trasporto), l'obiettivo che la Regione Toscana si è posta è quello di considerare le gare come uno strumento e non come un fine, cioè uno strumento volto al miglioramento delle condizioni di servizio, quantitative e qualitative, e il raggiungimento di obiettivi di tipo territoriale, di tipo funzionale, di riequilibrio, legato ai concetti, egualmente importanti, di qualità e quantità.

In tutto verranno messi a gara oltre 120 milioni di chilometri, riguardanti tutte le linee urbane ed extraurbane, con appalti per 1 miliardo di Euro in 5 anni.

Sono state stabilite anche le regole di fondo che sintetizzano il "modello toscano":

- l'incentivazione soggettiva delle possibilità delle imprese toscane, al fine di creare un sistema imprenditoriale toscano in grado di stare dentro il mercato della liberalizzazione e di essere un punto di attrazione anche di soggetti esterni;
- l'utilizzo della formula dell'offerta economicamente più vantaggiosa per l'aggiudicazione delle gare (70% di elementi qualitativi e 30% di elementi legati al prezzo), con lo scopo di avere gare non al ribasso ma strettamente mirate all'offerta di servizi;
- la garanzia totale per i lavoratori del settore: il meccanismo di concorrenza instaurato non intaccherà minimamente né il loro diritto al posto di lavoro né il loro trattamento;
- la creazione di un mercato delle piccole e medie aziende, possibilmente associate, capaci di fornire servizi di nicchia legati ad una domanda debole, urbana ed extraurbana ed all'estrema flessibilità del sistema;
- l'impegno per gli enti locali a mantenere anche per il futuro le stesse risorse destinate al servizio pubblico: se il meccanismo delle gare consentirà dei risparmi, questi dovranno essere reimpiegati per l'incremento dei servizi.

Con questi obiettivi ed un'attenzione particolare agli investimenti, è stato infatti istituito un fondo regionale di circa 5 milioni di Euro per gli interventi sull'urbano e saranno stanziati 10 milioni di Euro in più all'anno per l'incremento del fondo destinato all'esercizio. La scelta di un criterio pesantemente basato sugli aspetti qualitativi però fa dubitare sull'efficacia della gara come strumento per garantire risparmi all'ente locale. Vista la soggettività tipica delle valutazioni dei criteri qualitativi inseriti nei capitolati non c'è da aspettarsi grosse novità da queste gare, se non la vittoria degli operatori preesistenti, auspicabilmente con un sussidio parzialmente ridotto.

La città di Firenze e quelle della cintura saranno inserite in un lotto unico di area metropolitana (lotto maggiore) che dovrebbe aggirarsi intorno ai 30/33 milioni di chilometri; dovrebbero poi essere previsti due lotti di 7/9 milioni di chilometri in due aree territoriali caratterizzate dalla Provincia, in una delle quali è previsto un lotto integrato ferro/gomma; potrebbero essere previsti ulteriori lotti di interesse strettamente locale (comunale) gestiti direttamente dai comuni. Il tipo di contratto sarà a costo netto.

2. La Regione Friuli Venezia – Giulia

La Regione autonoma Friuli Venezia – Giulia con la legge regionale n. 20 del 7 Maggio 1997 e successive modifiche ed integrazioni, ha avviato la riforma del trasporto pubblico locale anticipando di alcuni mesi il D.lgs. 422/97.

Nell'estate del 2000, la Regione ha deciso di mettere a gara i collegamenti di interesse provinciale così come descritti dal “Piano regionale per il trasporto pubblico locale ” e distinti nelle quattro Unità di gestione così articolate:

- Unità di gestione Triestina: 12.772.000 Km/anno;
- Unità di gestione Pordenonese: 7.467.000 Km/anno;
- Unità di gestione Udinese: 15.903.000 Km/anno;
- Unità di gestione Goriziana: 5.454.000 Km/anno.

La rete regionale dei servizi di linea è stata quindi suddivisa nelle Unità di gestione, al fine di ottenere entità organizzative più convenienti per economicità, efficienza e produttività.

La Giunta regionale in questo caso ha approvato il bando di gara, la lettera d'invito, il capitolato distinto per ciascuna Unità di gestione, lo schema-tipo di contratto di servizio e la carta del servizio, avviando quattro distinte procedure di gara.

Occorre evidenziare il fatto che solo nella prima fase di avvio della riforma, il legislatore regionale ha deciso di mantenere in capo alla Regione i compiti di svolgimento delle gare, per motivi di uniformità e contestualità.

A regime le stesse saranno svolte dalle Province che, sin da subito, rappresentano il soggetto che stipula, con le aziende vincitrici, il contratto di servizio. Questo contratto, comprende tutte le tipologie del trasporto pubblico locale di persone, con qualsiasi modo di trasporto effettuato e senza distinzioni territoriali, purché nella competenza dei servizi di linea regionali.

In questo caso si è trattato di una gara semi-rigida, a prezzo netto, con la proprietà del parco mezzi e dei depositi assegnata al gestore, con obbligo di rinnovo del parco automezzi in misura pari al 1/15 del parco automezzi esistente all'anno. Inoltre, è previsto che l'importo contrattuale venga aggiornato per un valore pari al 95% del tasso medio annuo ufficiale di inflazione.

L'aggiudicazione è avvenuta secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa tenendo conto dei seguenti pesi: offerta economica: 30%, offerta tecnica: 70%, e secondo i criteri denotati in tabella 3.

Gara	Criteri di valutazione
Friuli Venezia-Giulia	Qualità dei serviziMAX 70 PUNTI
	<u>Progetto org.ne aziendale</u> <u>max 20 punti</u>
	Piano org.ne aziendale..... max 18 punti
	Esistenza Certificato di Qualità..... max 2 punti
	Procedura di Certificato in corso.....max 1 punto
	<u>Progetto/disponibilità centri di info e</u>
	<u>Prevendita titoli a disposizione del cliente</u> <u>max 8 punti</u>
	Max. p.ti vendita titoli viaggio/pop.servita.....max 4 punti
	Max. p.ti raccolta reclam/p.ti inform.vi.....max 2 punti
	Impegno attivazione entro 6 mesi “num verde”.....max 2 punti
	<u>Progetto gestione informatizzata</u> <u>max 5 punti</u>
	Possesso di software gestionale.....max 5 punti
	<u>Attrezzature,impianti di officina,rimesse e depositi</u> <u>max 20 punti</u>
	Posizionamento ottimale depositi.....max 7 punti
	Dimensionamento/dotazione attrezzatura e impianti di officina.....max 6 punti
	Regime e disponibilità (propr.,affitto)..... max 7 punti
	<u>Rinnovo anticipato del parco</u> <u>max 17 punti</u>
	Anni proposti per abbassamento età media autobus stabilita dal capitolato.....max 13 punti
	Impegno acquisto autobus dotati di mezzi antiquinamento/agevolazioni portatori handicap...max 4 punti
	B) Economicità ente concedente.....MAX 30 PUNTI
<u>Indicatore economicità per l'ente concedente</u> <u>max 30 punti</u>	
Ribasso sul corrispettivo di gara	

Tabella 3 - Criteri di valutazione per l'aggiudicazione delle gare in Friuli Venezia- Giulia

Come si deduce dalla tabella riportata in precedenza⁴, i fattori di valutazione delle offerte risultano essere molto articolati, inoltre il coefficiente di valutazione utilizzato per la valutazione della parte economica, era così espresso:

$$V_e(a^k) = \frac{\sqrt{x_e^k}}{\sqrt{x_e^k} + 1}$$

che chiaramente tende a svalutare ancora di più l'offerta economica stessa. Tutto ciò ha aumentato in modo evidente il peso del presidio territoriale da parte dei gestori presenti sul territorio.

Tutte le gare sono state vinte da Associazioni Temporanee di Imprese private, formate da operatori *incumbent* in alleanza con grandi operatori del settore a livello nazionale ed internazionale.

Nel caso del bacino di Trieste, infatti, la gara è stata vinta da un raggruppamento temporaneo di imprese (successivamente trasformato in società) tra ATC Trieste, SAB Bergamo, SIA e SAIA Brescia, ATVO S. Donà di Piave, SITA Firenze ed il grande monopolista parigino RATP (in quota minimale).

La gara, nel suo complesso, ha portato ad un ribasso rispetto alla base d'asta compreso tra l'1,5% e il 5%, con un risparmio complessivo di 2,58 milioni di Euro, come illustrato nella tabella 4.

La concessione del servizio di trasporto pubblico locale riferita ad ogni Unità di Gestione ha avuto inizio a partire dal 1 gennaio 2001 con durata decennale.

⁴ Fonte: "Documenti TP", Aprile 2000 – V.

Bacino	Azienda vincitrice	Importo base di gara (€/anno)	Ribasso
<i>Unità di Gestione di Gorizia</i>	ATI – ATP Azienda Provinciale Trasporti Gorizia Azienda Multiservizi Goriziana SAITA ACT	10,35 Mln	250.000 (2,5%)
<i>Unità di Gestione di Pordenone</i>	ATI – ATAP Azienda Trasporti Area Pordenonese Comuni di Pordenone, Cordenons, Porcia, Roveredo e Cordovado	12,98 Mln	450.000 (3,6%)
<i>Unità di Gestione di Udine</i>	ATI – SAF SAF ATM SAITA	27,3 Mln	400.000 (1,5%)
<i>Unità di Gestione di Trieste</i>	ATI – ACT ACT SAB Bergamo SIA Brescia SAIA Brescia SITA Firenze ATVO S.Donà di Piave RATP Parigi	32,38 Mln	1,25 Mln (4,8%)

Tabella 4 - I risultati delle gare in Friuli Venezia – Giulia⁵ (anno 2000)

3. La Regione Valle d'Aosta

La Regione autonoma Valle d'Aosta, rispettando i tempi previsti dalla legge regionale n.29 del 1997, nel Luglio del 2001 ha lanciato una gara per affidare l'intero pacchetto del trasporto regionale su gomma per il periodo 2002-2007.

Il servizio oggetto della gara, che ammonta ad oltre 6 milioni di vetture*Km l'anno, è stato suddiviso, come prevede il Piano di bacino del traffico, in sei lotti che insieme costituiscono l'intera Regione.

⁵ Fonte: Regione autonoma Friuli Venezia – Giulia.

Per ciascuno dei lotti la Regione ha indicato la percorrenza minima e massima annua dei servizi di linea sulle relazioni a carattere regionale e comunale individuate dal Piano di bacino di traffico e l'importo annuo a base d'asta (intorno ai 12,5 milioni di Euro in totale).

Lotto		Percorrenza minima servizi di linea (veicoli*km)	Percorrenza a massima servizi di linea (veicoli*k m)	Importo annuo a base di gara (€)
1	Fondo Valle e Linea Aosta/Caselle	994.135	1.022.000	1.495.101,98
2	Alta Valle	1.050.720	1.100.000	2.060.448,09
3	Centro Valle	1.043.510	1.080.000	2.239.784,51
4	Aosta e cintura	1.571.660	1.600.000	3.629.086,78
5	Bassa Valle	1.111.024	1.160.000	2.223.459,53
6	Media Valle	549.460	575.000	908.639,24

Tabella 5 - I lotti messi a gara in Valle d'Aosta

In aggiunta ai servizi di linea l'appalto comprendeva, per ogni lotto, una quota di servizi integrativi, previsti dagli artt. 54, 55, 57 della L.R. 29/1997, individuati annualmente dalla Giunta Regionale, nella quantità indicativa, per il primo anno di affidamento, riportata, per ogni lotto, nella tabella seguente:

Lotto		Chilometri servizi integrativi richiesti
1	Fondo Valle	370.060
2	Alta Valle	0
3	Centro Valle	45.673
4	Aosta e cintura	22.275
5	Bassa Valle	158.655
6	Media Valle	0

Tabella 6 - Quota dei servizi integrativi previsti dal bando per il primo anno di affidamento

Tra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, la giunta regionale ha stabilito che i partecipanti non potevano concorrere all'aggiudicazione di più di tre lotti, che salivano a quattro nel caso di partecipazione di un'Impresa e di Società da questa controllate.

Per quanto riguarda i fattori di valutazione, cioè i criteri sui quali si basa l'aggiudicazione dei lotti, la gara di appalto valdostana ha previsto:

- 15 punti assegnati per il profilo aziendale della società;
- 30 riferiti all'economicità dell'offerta;
- 15 per la qualità dell'offerta, legata anche all'impatto ambientale e perciò basata su mezzi di trasporto poco inquinanti;
- 40 per l'organizzazione dei servizi, sostanzialmente cioè su come chi concorre all'appalto intende svolgere effettivamente il trasporto, con quanti e quali mezzi, con quali orari e eventualmente proponendo altre tipologie di trasporti alternativi.

La giunta regionale, a salvaguardia dei livelli occupazionali valdostani, ha voluto inserire nel capitolato anche l'obbligo, per i vincitori, di garantire l'occupazione al personale delle aziende valdostane che non dovessero riuscire a inserirsi negli appalti e, con la disponibilità dell'azienda esclusa, di rilevare mezzi ed infrastrutture.

Per la valutazione delle offerte è stato utilizzato il metodo aggregativo compensatore ma non su tutti i fattori, ma essenzialmente alla "migliore offerta economica".

La gara ha visto la partecipazione dei quattro gestori storici delle linee valdostane (SAVDA, SADEM, VITA e SVAP) con l'aggiunta di operatori esterni, quali SAB Bergamo, ATM Milano ed il consorzio formato da AMI Urbino, E-BUS Forlì e Cesena, TRAM Rimini.

Ad aggiudicarsi l'appalto di servizio del Tpl, sono state le quattro realtà che da anni gestivano in concessione diretta le linee pubbliche del comprensorio regionale.

I vincitori (SAVDA, SADEM, VITA e SVAP) hanno stipulato con la Regione i contratti di servizio della durata di sei anni, con la possibilità di un ulteriore rinnovo di tre anni.

Vediamo ora, nel dettaglio, cifre e corrispettivi, ripartiti per lotti.

Lotto 1 – Espletamento del servizio nel sub bacino Fondo Valle.

Ad aggiudicarselo l'ATI composta da SADEM Spa e SAPAV Spa che ha ottenuto un risultato pari a 88,51 punti totali, seguita dall'ATI TRAM Servizi Spa/E-BUS Spa/AMI Spa con un punteggio pari a 53,43.

Lotto 2 – Espletamento del servizio nel sub bacino Alta Valle.

Con un punteggio pari a 58,04 il secondo lotto è stato affidato a SAVDA Spa.

Lotto 3 – Espletamento del servizio nel sub bacino Centro Valle.

Con 73,40 punti è stata SAVDA Spa ad aggiudicarsi il terzo lotto. A seguirla sempre l'ATI composta da TRAM Servizi Spa/E-BUS Spa/AMI Spa che ha ottenuto un punteggio pari a 57,98.

Lotto 4 – Espletamento del servizio nel sub bacino Aosta e cintura.

Il risultato ha consegnato l'appalto alla Piccola Società Cooperativa SVAP con 76,82 punti. A seguirla in classifica la SAB Bergamo Autoservizi Srl con 73,84, l'ATM Spa di Milano con 47,09 e l'ATI composta da TRAM Servizi/E-BUS/AMI con 38,60 punti.

Lotto 5 – Espletamento del servizio nel sub bacino Bassa Valle.

Pochi punti hanno distanziato la VITA Spa, aggiudicatasi l'appalto, dalla SAB Autoservizi Srl. Alla prima è andato un punteggio pari a 79,52, mentre alla seconda 74,84 punti.

Lotto 6 – Espletamento del servizio nel sub bacino Media Valle.

Il sesto lotto sarà gestito da SAVDA Spa che con 88,35 punti totali si è aggiudicata l'appalto, precedendo l'Autoservizi Novarese Srl alla quale sono andati 51,35 punti.

È importante sottolineare il fatto che, anche in questo caso, come già era successo in Friuli Venezia – Giulia, ove i criteri di valutazione premiavano maggiormente l'offerta tecnica, si è registrata la vittoria degli operatori *incumbent* in tutti i lotti messi a gara.

Lotto n.	KM a Gara Base d'asta	Corrispettivi presunti Base d'asta (€)	Km assegnati	Corrispettivi finali (€)	Incrementi chilometrici	Ribasso assoluto %
1	994.135	1.495.101,98	1.021.955,3	1.385.077,42	2,8%	7,4%
2	1.050.720	2.060.448,09	1.100.933,7	2.038.883,00	4,8%	1%
3	1.043.510	2.239.784,51	1.081.264,1	2.199.325,00	3,6%	1,8%
4	1.571.660	3.629.086,78	1.604.099,0	3.466.120,24	2,1%	4,5%
5	1.111.024	2.223.459,53	1.159.208,7	2.120.000,00	4,3%	4,7%
6	549.460	908.639,24	577.989,1	889.174,00	5,2%	2,1%

Tabella 7 - Riepilogo finale dei dati complessivi della gara di Aosta

I ribassi rispetto alla base d'asta non sono stati ingenti, come invece è avvenuto nelle gare di Roma, ma con questa operazione la Regione è riuscita ad ottenere un risparmio di costi pari al 4 – 5%.

Nella tabella 8 sono riportati i risultati finali delle offerte effettuate su tutti i lotti oggetto della gara.

Lotto n.	Corrispettivo a base d'asta (€ al km)	Offerta (€ al km)	Ribasso al Km
1	1,50	1,36	9,9%
2	1,96	1,85	5,6%
3	2,15	2,03	5,2%
4	2,31	2,16	6,4%
5	2,00	1,83	8,6%
6	1,65	1,54	7,0%

Tabella 8 - Riepilogo delle offerte effettuate nella gara di Aosta

4. La Regione Liguria

La Regione Liguria, con la legge regionale n.12 del 1998 di recepimento del D.lgs.422/97, ha iniziato l'iter di riforma in materia di trasporto pubblico locale che l'ha portata ad essere fra le prime Regioni in Italia a liberalizzare l'affidamento del servizio di trasporto, dandosi inizialmente come termine il 2002.

Ad oggi, l'impressione comune è che le Amministrazioni liguri abbiano già accumulato un significativo ritardo nell'affrontare l'apertura al mercato, dal momento che le gare sono state bandite in quasi tutte le Province, ma si è giunti all'affidamento dei servizi solamente in alcune di esse (Imperia e Savona bacino S); nelle altre permane una situazione di transitorietà che probabilmente si protrarrà nel tempo.

Risulta comunque interessante analizzare il quadro generale regionale, andando ad osservare lo stato dell'arte nelle diverse realtà provinciali.

4.1. Il comune e la provincia di La Spezia

La Provincia della Spezia, congiuntamente al capoluogo, nel mese di Febbraio del 2002, ha bandito la gara per l'affidamento della "Progettazione e fornitura del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano nel proprio territorio".

Dopo gli esempi regionali del Friuli Venezia Giulia e della Valle d'Aosta, la Provincia ligure è stata la prima a bandire il sistema di trasporti mettendo a gara circa nove milioni di vetture-chilometro con un importo base di 88 milioni di Euro (+IVA al 10%), cifra relativa ad un contratto di servizio della durata di sei anni a decorrere dal 1 Gennaio 2003, rinnovabile per altri tre anni alla scadenza, previo accordo tra le parti.

In virtù di tale scelta la Provincia della Spezia ha predisposto gli studi e gli atti necessari all'espletamento della gara europea che presenta i seguenti elementi significativi:

- la gara verrà aggiudicata a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa, considerando i contenuti di un'offerta tecnica, che si sostanzia in un Progetto di Rete (35 punti), in un Progetto di Qualità (20 punti), in un piano di investimenti (10 punti) e in un incremento di vetture/km (13 punti) e di un'offerta economica (ribasso di corrispettivo – 7 punti – e ribasso tariffario – 15 punti);
- come previsto dalla Legge Regionale, la Provincia ha individuato i beni mobili ed immobili necessari all'espletamento del servizio di Tpl (autobus, filobus, impianto filoviario, rimesse attrezzature ecc.), oggi in possesso dell'attuale gestore ma di proprietà dell'ente locale, stabilendo le modalità di trasferimento e determinandone il valore, sia di cessione che di affitto;
- verranno garantite le unità lavorative attualmente in forza all'ATC con le loro attuali posizioni retributive e le condizioni contrattuali vigenti;
- verranno assicurati, così come previsto dalla normativa regionale, i collegamenti per tutti i centri con una popolazione indicativamente di 50 abitanti, al fine di assicurare collegamenti certi con servizi essenziali;
- sarà possibile subaffidare il servizio con il limite del 15% delle vetture*Km annui, garantendo i livelli quantitativi ed il rispetto di tutti gli obblighi richiesti all'ente affidante;
- i corrispettivi chilometrici sono pari a Euro 1, 93 oltre IVA (al 10%) per i servizi qualificati come urbani ed Euro 1,54 oltre IVA (al 10%) per i servizi qualificati come extraurbani;
- la percorrenza minima richiesta ammonta a 8.551.198 veicoli/km annui;
- i ricavi dei titoli di viaggio saranno attribuiti all'impresa affidataria (contratto *net cost*) che dovrà definire in sede di gara, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla Regione Liguria, le tariffe da applicare;
- il contratto di servizio, stipulato con l'impresa giudicata vincente, avrà durata di sei anni e potrà essere rinnovato per altri tre.

Da una lettura approfondita del bando di gara, risulta possibile per i raggruppamenti temporanei di imprese presentarsi alla gara sotto un vincolo ben preciso: potranno presentarsi

in forma di ATI, ma prima della stipula del contratto dovranno necessariamente trasformarsi in società. Inoltre l'impresa mandataria dovrà avere una presenza non inferiore al 60%.

Analizzando i requisiti di ammissione risulta altresì evidente la volontà da parte dell'ente aggiudicatore di puntare a mettere in luce le caratteristiche imprenditoriali delle aziende partecipanti.

Per partecipare, occorre infatti, avere bilanci approvati oppure autocertificazione da cui risulti nel periodo 1999-2001 un volume di ricavi medio annuo riferito a servizi di trasporto pubblico di persone di importo almeno pari a 14.668.600 Euro, di cui almeno i 2/3 riferiti ai servizi di linea, comprendendo nel volume di ricavi anche eventuali contribuzioni o corrispettivi pubblici per l'esercizio di servizi di trasporto.

La Provincia della Spezia si è preparata a questo appuntamento, che segna una svolta nell'iter della riforma del Tpl ligure, attraverso lo studio sugli attuali livelli di trasporto nel bacino di competenza, individuando i servizi minimi necessari del servizio da mettere a gara, tenendo conto dell'integrazione tra le reti dei trasporti, del pendolarismo scolastico e lavorativo, della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali e sportivi.

A differenza di altri approcci emersi in Liguria, la gara si caratterizza per un oggetto di gara con interessanti elementi di flessibilità, nel rispetto di condizioni di invarianza dei servizi, che enfatizzano l'importanza della proposta di un progetto di rete; un'elevata attenzione alla qualità ed al monitoraggio della domanda da parte del gestore; ed infine una valutazione della proposta di un sistema di tariffe, nel rispetto dei livelli tariffari minimi e massimi stabiliti dalla normativa regionale.

Dalla suddetta gara, la Provincia e gli enti locali di competenza si attendono risposte positive in materia di qualità del servizio oltreché di risparmio economico, per migliorare i livelli positivi già conseguiti, per aumentare il servizio ed aumentarne la produttività.

A tal riguardo la Provincia ha però più volte sottolineato, assieme alle altre province liguri ed al Comune di Genova, che le risorse messe a disposizione dalla Regione, tramite il Fondo Regionale Trasporti, rischiano di essere inadeguate, sia per la dinamica dei costi, sia per la diminuzione della quota di IVA che lo Stato rimborsa agli enti pubblici, nonché per la mancanza di un meccanismo di indicizzazione contrattuale, non previsto dalla stessa Regione. Queste motivazioni economiche stanno di fatto bloccando l'espletarsi delle anche gare nel comune di Genova.

Da più parti si chiede alla Regione di prevedere per il futuro maggiori risorse per intraprendere nuove ed importanti iniziative atte a sviluppare il Trasporto Pubblico.

Sono due i raggruppamenti che hanno presentato regolare offerta per l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale bandito dalla Provincia di Spezia: l'Ati composta dall'Atc di Bologna, presentatasi insieme alle aziende di Cagliari e Firenze; l'Ati capitanata dall'azienda di casa l'Atc di Spezia, insieme ad altri 19 operatori che compongono la società

“60 milioni di chilometri” rappresentata dalle aziende di Parma, Piacenza, Mantova e Tigullio Trasporti di Carasco. A completare la panoramica di questa seconda Ati sono l’Actv di Venezia, la GTT (ex Atm-Satti) di Torino, l’Amt di Genova, la Cat di Massa Carrara, la Cpt di Pisa, l’Apm di Perugia e l’azienda di trasporti di Modena.

In un primo momento la gara era stata sospesa per motivi tecnici (inesattezze nel capitolato) ed erano stati quindi ritardati i tempi delle varie scadenze. Dopo aver eliminato le precedenti incongruenze, il termine ultimo per la presentazione delle offerte era stato fissato nel 10 Gennaio. Nell’Aprile 2003 la gara è stata chiusa ed è risultato vincitore l’Ati capitanata dalla società spezzina Atc.

4.2 Il comune e la provincia di Savona

Dopo La Spezia, nel mese di Aprile del 2002, anche la Provincia di Savona ha bandito la gara per la “Progettazione e fornitura del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano”.

Le linee del documento dimostrano una certa similitudine con la realtà della Provincia della Spezia. La provincia ha suddiviso l’intera rete in due parti, il bacino S ed il bacino A (il bando di quest’ultimo è stato reso pubblico con ritardo rispetto al precedente). L’affidamento avrà durata in entrambi i casi di 6 anni a decorrere dal 1 Gennaio 2003 e sarà rinnovabile per altri 3 anni alla scadenza, previo accordo tra le parti.

Per quanto riguarda il **bacino S** (dal capoluogo di provincia al comune di Finale Ligure, e relativo entroterra), l’importo a base di gara è pari a 57.005.340 Euro (9.500.890 euro annui) oltre IVA al 10%, per una percorrenza minima richiesta di 5.810.975 veicoli*km annui. I corrispettivi chilometrici sono posti pari a:

- 1,76 Euro oltre IVA (al 10%) per i servizi qualificati come urbani;
- 1,55 Euro oltre IVA (al 10%) per i servizi qualificati come extraurbani.

Per il **bacino A** (con estensione che va dal comune di Finale ligure a quello di Andora e il relativo entroterra), l’importo a base di gara è pari a 25.901.178 Euro oltre IVA al 10% (primo anno 4.316.863 Euro) per una percorrenza minima richiesta di 2.279.342 veicoli*km annui. Il corrispettivo chilometrico è di 1,89 Euro (oltre IVA).

Fra i requisiti richiesti per essere ammessi a partecipare alla gara:

- aver esercitato negli ultimi tre anni (1999, 2000, 2001) un volume di servizi di trasporto pubblico non inferiore a 3 volte il volume annuo di veicoli*km a base di gara, di cui almeno i 2/3 di servizi di linea;

- avere bilanci approvati nel periodo 1999-2001 con un volume di ricavi medio annuo riferito a servizi di trasporto pubblico di persone di importo almeno pari a Euro 9.500.890, di cui almeno i 2/3 riferito ai servizi di linea, comprendendo nel volume di ricavi anche eventuali contribuzioni o corrispettivi pubblici per l'esercizio di servizi di trasporto.

L'aggiudicazione della gara avverrà a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa. A tale fine si considereranno i contenuti dell'Offerta Tecnica, che si sostanzia in un Progetto di Rete ed in un Progetto di Qualità, e dell'Offerta Economica.

La Provincia si riserva la facoltà di procedere all'aggiudicazione qualora pervenga anche un'unica offerta purché essa sia ammissibile e consegua un punteggio almeno pari al minimo fissato dai criteri di valutazione riportati nella lettera di invito.

Qui di seguito sono riassunti i dettagli desumibili dal bando e dal capitolato della gara relativo al bacino S; per quanto riguarda il bacino A, dei dettagli tecnico-economici si è già accennato in precedenza mentre per le altre caratteristiche – di fatto combacianti con la gara per il bacino S - si può fare riferimento a quelle riportate nel quadro riassuntivo.

Savona Bacino S	
Ambito	Urbano ed extra-urbano
Oggetto	Progettazione e fornitura del servizio di Tpl urbano ed extra-urbano.
Quantità-km	Percorrenza minima richiesta: <ul style="list-style-type: none"> • per il bacino S ammonta a 5.810.975 vetture*km annui; • per il bacino A: 2.279.342 vetture*km annui.
Importo e corrispettivo	Importo a base di gara: <ul style="list-style-type: none"> • per il bacino S pari a 57.005.340 € + IVA al 10% (la quota parte relativa al primo anno è pari a 9.500.890 € + IVA al 10%).Corrispettivi chilometrici: 1,76 € (oltre IVA) per i servizi urbani; 1,55 € (oltre IVA) per i servizi extra-urbani; • per il bacino A pari a 25.901.178 per 6 anni (iva esclusa): Corrispettivo chilometrico: 1,89 €.
Erogazione corrispettivo	I pagamenti, posticipati, avvengono su base mensile a 90 giorni data fattura; detta fattura non può essere emessa prima della fine del mese cui la stessa si riferisce. I corrispettivi sono riconosciuti in base ai volumi di servizio risultanti dal Rapporto di Servizio.
Durata	6 anni a decorrere dal 01/01/2003, rinnovabile per altri 3 anni
Cauzione	Cauzione provvisoria pari al 3% dell'importo a base gara. L'aggiudicatario è obbligato, prima della stipula del contratto di servizio, a costituire una garanzia fidejussoria a prima richiesta pari all'importo complessivo dallo stesso offerto per il 1° anno di vigenza del contratto.

Criterio di aggiudicazione	Offerta economicamente più vantaggiosa.
Offerta tecnica	Non sono stati resi pubblici perché sono gli stessi per la valutazione delle offerte per il bacino A che è ancora in corso.
Offerta economica	Non sono stati resi pubblici perché sono gli stessi per la valutazione delle offerte per il bacino A che è ancora in corso.
Partecipazione	Requisiti ordinari per partecipazione gare. Sono richiesti anche requisiti inerenti alla capacità giuridica e morale, inerenti alla capacità tecnica e professionale e inerenti alla capacità finanziaria ed economica.
Ati e consorzi	Riunioni ai sensi art. 23 D.Lgs n.158/95. Capogruppo (almeno 60%) - Mandanti (almeno 20%). Obbligo per le Ati di trasformazione in Società di capitali prima della stipula del contratto di servizio.
Programma di esercizio	L'Impresa affidataria predispone ai fini dell'offerta il programma di esercizio dei servizi di trasporto pubblico del bacino definendo linee, percorsi, fermate ed orari, nel rispetto degli obblighi di servizio minimi e delle specifiche tecniche definite dall'Ente affidante.
Flessibilità programma esercizio	Modifiche che implicano o meno la revisione del contratto di servizio oppure per causa di forza maggiore o casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine o sicurezza pubblica o scioperi. Per una casistica più dettagliata vedere la nota ⁶ .

⁶ Non implicano la revisione del contratto le seguenti modifiche del Programma di Esercizio:

- a) La sostituzione di singole corse con servizi innovativi, quali ad esempio quelli a chiamata (purché nel rispetto di determinate condizioni);
- b) La modifica degli orari, purché siano rispettate le invarianti contrattuali dell'offerta di trasporto;
- c) La modifica degli itinerari sempre nel rispetto delle invarianti contrattuali.

Le invarianti contrattuali dell'offerta di trasporto sono l'insieme di elementi prestazionali della struttura dei servizi di trasporto la cui modifica, salva diversa specificazione, richiede la revisione del Contratto.

L'Ente affidante ha facoltà di disporre modifiche al programma di esercizio; tali modifiche non potranno determinare un incremento dei veicoli*km maggiore del 10%.

In caso di modifiche al programma di esercizio che comportino una variazione superiore o inferiore al 20% del corrispettivo complessivo a cui è stato aggiudicato l'appalto, spetta all'impresa affidataria il diritto alla risoluzione anticipata del contratto.

Interruzione del servizio	L'esecuzione del servizio non può essere interrotta né sospesa dall'Aggiudicatario per nessun motivo salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in questo caso deve essere ripristinata al più presto. L'Aggiudicatario garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione della quantità di servizio minimo prevista. Ove la regolare erogazione del servizio possa essere limitata, il Comune, si obbliga ad informare l'Aggiudicatario almeno 24 ore prima del verificarsi della causa di limitazione fornendo tutti gli elementi necessari all'approntamento delle modifiche di servizio.
Proprietà mezzi	Il materiale rotabile, i beni immobili e le infrastrutture funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto sono resi disponibili dalla provincia di Savona.
Infrastrutture, rimesse, strutture	I beni immobili e le infrastrutture funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto sono resi disponibili dalla provincia di Savona.
Manutenzione	Manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature fisse e degli impianti di proprietà o in dotazione per lo svolgimento del servizio a carico dell'impresa affidataria.
Personale	L'impresa aggiudicataria si impegna a prendere in carico il personale non dirigente del concessionario uscente.
Impegni aggiudicatario	Impegni inerenti la qualità del servizio, il livello minimo di informazione della clientela, gli investimenti previsti, il personale di servizio e il suo trasferimento alla fine del periodo di affidamento, il trasferimento dei beni. L'impresa aggiudicataria è anche responsabile di tutte le attività accessorie (installazione paline, messa a norma delle fermate, ecc.). Fornire rapporto di servizio.
Impegni stazione appaltante	L'Ente affidante si impegna a non autorizzare servizi di trasporto che si pongano in concorrenzialità con quelli oggetto del contratto nelle fasce orarie (7,00 - 20,00 per i servizi urbani e 7,00 - 9,30 e 12,00 - 18,00 per i servizi extra-urbani)
Tariffe e ricavi	Ricavi della vendita dei titoli di viaggio sono attribuiti all'impresa affidataria (contratto <i>net cost</i>). In sede di offerta i concorrenti fissano le tariffe per il 1° anno a quelle che si impegnano a non superare per ciascuna delle annualità successive.
Penali e premi	<ul style="list-style-type: none"> - 5000 € al giorno per mancata prosecuzione del servizio. - 150 € per ogni giorno di ritardo nell'aggiornamento o produzione della Specifica Tecnica dei Servizi. - 500 € (10.000€/giorno max.) per ogni corsa non effettuata appartenente alla categoria dei servizi minimi in caso di scioperi. <p>Nel capitolato è prevista una casistica dettagliata di sanzioni da applicare nelle varie circostanze.</p>

Revoca e decadenza dell'affidamento	L'Ente affidante può disporre la decadenza dell'affidamento, salvo ogni maggiore ragione, azione o diritto che possa competere all'Ente anche a titolo di risarcimento danni, in caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dal contratto, nonché degli obblighi di Legge. Si può ricorrere alla revoca anche nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico. L'Ente ha altresì facoltà di disporre la Decadenza dell'affidamento in caso di fallimento dell'impresa affidataria o quando nella struttura imprenditoriale della stessa si verificano fatti che comportino una notevole diminuzione della capacità tecnico/finanziaria e/o patrimoniale.
Subaffidamento	Consentito per il 15% dei vetture*Km annui. L'impresa affidataria in questi casi deve garantire il livello qualitativo ed assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti dall'ente affidante.

Tabella 9 – Quadro riassuntivo bando e capitolato di gara

La gara per il **bacino S**, cui aveva partecipato anche un raggruppamento formato da Atc di Bologna, Ataf di Firenze e Ctm di Cagliari, è stata vinta dall'Acts che gestirà il bacino savonese che comprende oltre al capoluogo, tutte le linee sull'Aurelia tra Finale e Varazze e i principali collegamenti con la Valbormida. La società per aggiudicarsi l'appalto ha formato una cordata di una decina di aziende fra cui ATCM S.p.A. di Modena, ATM S.p.A. e SATTI S.p.A. di Torino, Copit S.p.A. di Pistoia, ARPA S.p.A. di Chieti, SAR S.p.A. di Cisano sul Neva (SV), AMT S.p.A. di Genova, ACTV S.p.A. di Venezia, APM. S.p.A. di Perugia, e la francese Transdev. Stando alle dichiarazioni del presidente, l'azienda si è impegnata a non aumentare le tariffe dei biglietti nei prossimi 6 anni, regalando così agli utenti il costo dell'inflazione. Inoltre ha assunto l'impegno di incrementare la produttività, passando da 6 milioni di chilometri annui a 6 milioni e 400 mila chilometri annui.

Per quanto riguarda l'altro bacino le domande sono attualmente in fase di esame da parte della Commissione tecnica incaricata del verdetto. Attualmente la sub-rete è in gestione di una partnership guidata dalla SAR di Cisano sul Neva e comprendente anche le aziende Arfea e il Consorzio Orfeo. L'amministrazione provinciale pensa di giungere a conclusione della procedura entro i prossimi mesi.

4.3 La Provincia di Imperia

Nel mese di Maggio del 2002 anche Imperia ha bandito la gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico urbano e extraurbano, su gomma e filoviario.

Per quanto riguarda i contenuti del bando di gara, quello imperiese, per la precisione il bacino F, è un comparto che va oltre i 6 milioni di chilometri annui, per la precisione

6.872.385. L'importo complessivo presunto a base d'asta risulta essere nell'ordine dei 68 milioni di Euro (+ Iva 10%).

Questa è una delle poche realtà in cui la gara si è chiusa senza il verificarsi di intoppi o l'accumularsi di ritardi, forse anche perché (come nel caso di Sondrio) è stata vinta da una società di trasporti della stessa città (la Riviera Trasporti) con un ribasso dell'1%.

L'affidamento avrà durata di 5 anni e quattro mesi a decorrere dal 1 Settembre 2002 con eventuale rinnovo di tre anni alla scadenza.

L'impresa aggiudicataria si è dovuta impegnare a prendere in affitto dall'ente locale il complesso di reti, impianti e dotazioni patrimoniali funzionali all'esercizio del servizio di Tpl per tutta la durata dell'affidamento, ad acquistare il complesso dei beni costituenti il magazzino e relative attrezzature, nonché a rilevare l'attuale personale necessario al servizio di Tpl.

La gara è stata aggiudicata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, considerando i contenuti di un'offerta tecnica, valutata su un massimo di 70 punti (limite minimo 36) , e di un'offerta economica, valutata su un massimo di 30 punti.

Requisiti necessari per la partecipazione alla gara, pena l'esclusione, si ricordano:

- lo svolgimento da almeno tre anni, alla data del 31/12/2001, della gestione del servizio Tpl su gomma (urbano e extraurbano) e filoviario (urbano e extraurbano) per almeno 6.500.000 Km medi annui, dei quali almeno 1.000.000 Km medi annui riguardanti l'esercizio del trasporto filoviario (urbano e extraurbano);
- il fatturato globale medio annuo, nel triennio 1999-2001 non inferiore a Euro 17.000.000,00;
- un numero medio annuo di dipendenti, impiegati nel triennio 1999-2001, non inferiore a 400.

In caso di aggiudicazione provvisoria a RTI, le imprese che lo compongono avrebbero dovuto, a pena di decadenza dall'aggiudicazione, costituire una società di capitali o consorzio (ex art. 2612 c.c.) con almeno una sede nel territorio provinciale.

4.4 Il Comune di Genova

Il Comune di Genova si apprestava a formulare bando di gara e capitolato tecnico per arrivare, come da previsioni, all'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale già ad ottobre, in anticipo sui termini fissati dalla legge, ma il sindaco Giuseppe Pericu, ne ha rinviato la pubblicazione a causa della mancanza di fondi (circa 30 milioni di Euro l'anno) per coprire il corrispettivo del contratto di servizio.

Il bando prevedeva la messa a gara di un servizio di Tpl pari a 33 milioni di vetture*Km l'anno, con una base d'asta di 170 milioni di Euro l'anno e 1.020 milioni per 6 anni per l'intero bacino della città.

In fatto di servizio era inoltre prevista l'integrazione con il trasporto ferroviario e il metrò, in un'ottica che prevede un'integrazione più ampia, modale e tariffaria capace di coinvolgere parcheggi, taxi, servizi ferroviari e tutti i sistemi innovativi utilizzabili nella città di Genova.

La gara avrebbe avuto caratteristiche di estrema flessibilità, con rivisitazione della rete, ma soprattutto avrebbe attuato un contratto di tipo *net-cost*, dove i ricavi sarebbero restati al gestore incaricato di curare anche il *marketing* del servizio.

I beni mobili ed immobili sarebbero rimasti a disposizione dei gestori ma di proprietà del Comune. Un elemento importante della gara riguardava, inoltre, la "clausola sociale", che punta alla salvaguardia dei livelli occupazionali e retributivi.

5. La Regione Veneto

La disciplina del trasporto pubblico locale, nella Regione Veneto, è regolata dalla legge regionale n.25 del 30 Ottobre 1998, modificata ed integrata dalla legge regionale n.4 del 1 Febbraio 2001 attraverso la stipula di contratti di servizio tra gli enti affidanti e le Aziende di trasporto, con periodo di validità 1/1/2001 – 31/12/2003. In precedenza, il rapporto tra regolatore e regolato era di tipo concessorio.

Con decorrenza 1 Gennaio 2004, l'affidamento di tutti i servizi verrà effettuato mediante esperimento di apposite procedure concorsuali da svolgersi a norma delle leggi regionali sopra citate. In Veneto, comunque, lo svolgimento delle gare è previsto durante l'anno in corso.

Fino ad oggi è stata espletata un'unica gara per il subaffidamento dei servizi di Tpl che vede come ente aggiudicatore l'AIM Spa (azienda di mobilità) di Vicenza.

5.1 La gara a Vicenza

Nel mese di Marzo del 2002, l'AIM Spa, Azienda di mobilità vicentina con l'obiettivo del risparmio, ha raccolto gli obblighi di legge in fatto di subaffidamento e stilato di tutto punto il bando per mettere a gara una quota del servizio di trasporto pubblico di linea urbano e extraurbano.

La gara ha avuto come oggetto il 5,19% dell'intera rete cittadina gestita da AIM, in concreto circa 252 mila chilometri.

La gara, espletata ai sensi del D.lgs. n.158/95 e successive modifiche, e delle leggi della Regione Veneto, prevedeva l'ammissibilità di sole offerte economiche in ribasso rispetto al corrispettivo chilometrico posto a base d'asta.

Entrando maggiormente nel dettaglio del servizio si può dire che il criterio adottato per la valutazione delle proposte, ai sensi delle norme, è stato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, valutata in base a due percentuali specifiche: 60% offerta economica e il restante 40% riservato all'offerta tecnica.

L'importo annuale presunto a base d'asta si aggirava intorno ai 375 mila Euro (+ IVA 10%), pari a 1,50 Euro per chilometro (+ IVA).

I mezzi sarebbero stati concessi dall'affidante AIM Spa ed il subaffido avrebbe avuto una durata indicativa di 19 mesi (con scadenza fissata per il 31/12/2003) con facoltà di richiedere un'eventuale proroga di 5 mesi.

Nel caso di partecipazione di ATI, in sede di offerta avrebbe dovuto essere dichiarata dai soggetti interessati la quota parte percentuale di servizio che ciascun componente si sarebbe impegnato a svolgere.

Tale gara è andata deserta, resta pertanto nelle mani dell'AIM la totalità del servizio.

6. La Regione Basilicata

La Regione Basilicata rappresenta un caso a parte nello scenario di ritardo accumulato dalle regioni del Mezzogiorno, per ciò che riguarda l'applicazione delle disposizioni di legge a livello nazionale.

Entrambe le Province di Matera e Potenza hanno infatti recepito la normativa nazionale di riferimento nell'ambito della riforma del trasporto pubblico locale ed hanno iniziato a muoversi nei tempi corretti per predisporre le gare per l'affidamento del servizio di Tpl sul loro territorio.

La Provincia di Potenza, in linea con il D.lgs. 400/99 e con la legge regionale n.31 del 2001, ha prorogato i servizi di trasporto fino al 31/12/2003 ed entro tale data si propone di effettuare le gare previste dal D.lgs. 422/97.

Nel mese di Aprile del 2002 è stata effettuata una gara che ha avuto come oggetto un singolo servizio, concesso con delibera del 1997 che, dopo essere stato annullato dal TAR nel corso del 2001 dopo varie traversie, è stato riaffidato per pochi mesi al fine di evitare un'interruzione di pubblico servizio.

La precaria situazione a livello provinciale è stata parzialmente mitigata nello scorso mese di Settembre dall'affidamento diretto da parte del Comune di Potenza alla Sti, società controllata al 60% dal Ctp di Napoli e per il restante 40% dalla Stm scpa (un consorzio di privati). Il contratto in questione per la gestione del Tpl prevede una percorrenza annua di 1,9 milioni di Km, pagati ciascuno 2,737 Euro oltre ai ricavi da traffico e prevede anche la gestione del sistema di scale mobili ed ascensori pubblici. Il contratto è operativo dal primo Gennaio 2003 ed avrà validità fino alla fine del 2007 (5 anni). Obbligo per la Sti sarà quello di trasformarsi in Società per azioni entro breve tempo, oltre agli impegni presi in materia di

svecchiamento del parco mezzi, di bigliettazione integrata e di introduzione di nuove linee. Tale accordo è stato fonte di soddisfazioni per le parti chiamate in causa, anche in vista di un'assegnazione tramite gara delle linee regionali di trasporto a partire dal 2004.

La Provincia di Matera, invece, nel mese di Dicembre del 2001 ha pubblicato il bando di gara a procedura ristretta per "l'affidamento del servizio di trasporto pubblico nell'ambito del bacino di Matera – relazione Matera-Potenza".

6.1 La Provincia di Matera

La gara bandita dalla Provincia di Matera per l'affidamento del trasporto pubblico nell'ambito del bacino di Matera relazione Matera-Potenza, ha come oggetto le linee regionali e le linee provinciali di trasporto suddivise, come previsto dal Piano di Trasporto di Bacino della Regione Basilicata, in due bacini: il bacino di Matera ed il bacino di Potenza, per un totale di circa 25 milioni Km di percorrenza da attribuire.

LINEE PROVINCIALI		
Sub-Bacino	Costo Medio (Euro/KM)	Percorrenza da attribuire (Km)
BACINO DI POTENZA		
Potenza	1,94	4.800.000
Rionero – Melfi	1,94	5.300.000
Lagonegro	1,86	2.300.000
Moliterno – Val d'agri	2,01	1.400.000
Senise	2,01	1.700.000
Totale/Media	1,94	15.500.000
BACINO DI MATERA		
Matera	1,86	4.700.000
Policoro	1,99	2.400.000
Stigliano	1,91	900.000
Totale/Media	1,91	8.000.000
LINEE REGIONALI	1,44	2.000.000

Tabella 10 - Costo medio dei servizi provinciali e regionali messi a gara⁷

Come si evince dal bando, alla gara possono partecipare le associazioni di imprenditori o di prestatori di servizi costituiti sotto forma di riunioni di imprese, sotto il vincolo di esplicitare e sottoscrivere tale associazione all'atto della sottoscrizione del contratto da parte del soggetto aggiudicatario.

⁷ Fonte: Provincia di Matera, Dipartimento Trasporti.

I criteri applicati per la selezione dei partecipanti alla procedura ristretta si basano essenzialmente sulle condizioni di carattere economico e tecnico dei partecipanti.

I candidati devono produrre alcuni documenti importanti per essere ammessi alla gara:

- Dichiarazione, per ciascuna impresa o riunione di imprese (a norma dell'art. 23 del D.Lgs. 158/95) comprovante il possesso di adeguato certificato di idoneità tecnica e finanziaria.
- Dichiarazione, per ciascuna impresa o riunione di imprese, relativa al valore globale (esclusa IVA) delle prestazioni di servizi di trasporto negli ultimi 3 anni (2000, 1999, 1998), deducibili dai relativi bilanci aziendali, non inferiore 2 volte l'ammontare teorico del corrispettivo annuale, corrispondente alla attribuzione per il bacino per cui chiede di essere qualificato, calcolato sulla base del costo medio di riferimento riportato nella tabella di cui sopra secondo la formula seguente:

$$Vs \geq 2 * [\sum_i (KM_i \times Ci)]$$

con

- Vs = Valore servizi svolti negli anni dal 1998 al 2000;
- KM_i = percorrenze relative al bacino
- Ci = costi medi relativi al bacino

In caso di associazione fra più soggetti la capogruppo dovrà possedere almeno il 40% delle caratteristiche richieste e ciascuna delle mandanti non meno del 10%.

Gli importi debbono essere riportati in Euro al valore di bilancio.

- Elenco dei principali servizi di trasporto gestiti negli ultimi 5 anni (dal 1996 al 2000) con descrizione degli stessi in termini di percorrenze [PI], programma di esercizio effettuato, parco autobus utilizzato in termini di numero (NMI), tipo, capienza, marca, anno di immatricolazione Ai ed esplicitazione di quelli già svolti nell'ambito della Regione Basilicata [Pib], con il relativo numero di mezzi [NMib] ed anno di immatricolazione Aib. Per aziende non operanti in Basilicata oltre ai valori complessivi sopra indicati (Pi, NMI, Ai) dovranno essere indicati i valori di esercizio relativi a bacini od aree paragonabili con quelli di cui si richiede l'attribuzione. Tali valori verranno considerati omogenei a quelli delle aziende esercenti servizi in Basilicata attraverso analisi di merito effettuate dalla commissione di valutazione sulla base dei dati forniti, nell'ambito di una variazione del 30% in più o in meno rispetto al valore delle percorrenze cui il soggetto interessato chiede di essere qualificato.

- Esplicitazione dei costi medi di esercizio [CE] aziendali e per sottogruppi omogenei di servizi eserciti [CEo] paragonabili con quelli di cui si richiede l'attribuzione, per ciascuno degli ultimi cinque anni.
- Programmi di qualità, forme di tariffazione ed informazione all'utenza attivati per i servizi svolti nell'ultimo quinquennio (Q).

La valutazione quantitativa dei sopraindicati parametri c), d), e) verrà effettuata mediante il "valore equivalente" [VE] calcolato attraverso la seguente formula:

$$VE = \left[\frac{Pbi_{max}}{P} + \frac{10}{\frac{(Nmib * Aib)}{NMib}} + \frac{Ci}{CEo} \right] * Q$$

dove si intende:

- Pbi_{max} = percorrenza annuale massima in Basilicata o su bacini o linee omogenei a quelli richiesti, individuata tra quelle indicate per gli anni 1996-2000
- P = Percorrenze totali richieste
- $(NMib * Aib) / NMib$ = età media del parco di riferimento
- Ci = costo medio del sub bacino o delle linee indicate
- Ci / CEo = valore medio del rapporto relativo tra costi medi dei bacini ed i costi medi di servizi svolti sui bacini paragonabili, indicati dall'azienda
- Q = indice di qualità variabile tra 1 e 1,1 attribuito per tenere conto della qualità dell'offerente e delle caratteristiche qualitative dell'azienda.

I partecipanti (per i raggruppamenti la mandataria) che hanno ottenuto la certificazione di qualità basata sulle norme europee EN 29000 o l' hanno richiesta in data anteriore al 1° gennaio 2001 o hanno predisposto il Manuale della qualità aziendale o hanno operato attraverso piani di qualità approvati da committenti pubblici otterranno un incremento del valore di VE del 5%.

Saranno prequalificati i candidati che rispettano il vincolo di cui al punto b) ed in possesso dei requisiti tecnico economici di cui ai precedenti punti a), da c) ad i).

I soggetti da invitare verranno individuati sulla base della graduatoria definita dalla commissione giudicatrice sulla base del valore del parametro VE.

L'aggiudicazione dell'appalto di servizi verrà effettuato tra i soggetti prequalificati invitati dall'Amministrazione committente secondo il criterio dell'Offerta economicamente più vantaggiosa, secondo gli elementi riportati nella seguente tabella.

Gara	Criteri di valutazione
MATERA	<p>A) - ELEMENTI TECNICI.....MAX 70 PUNTI</p> <p>Affidabilità tecnica complessiva dell'offerente (peso 40%).....max 28 punti</p> <p>Org.ne del servizio e migliorie (peso 20%).....max 14 punti</p> <p>Sistema informativo ed informazione all'utenza (peso 10%).....max 7 punti</p> <p>Parco veicolare offerto per lo svolgimento dei servizi (peso 15%).....max 10,5 punti</p> <p>Ipotesi di evoluzione ed integrazione tariffaria (peso 15%).....max 10,5 punti</p> <p><i>B) – ELEMENTI ECONOMICI.....MAX 30 PUNTI</i></p> <p>Ribasso sul costo medio e tariffe</p>

Tabella 2.11 - Criteri di aggiudicazione della gara di Matera

Il ribasso sul costo medio dovrà tenere conto della norma che prevede che dal 1/1/2000 il coefficiente ricavi/costi di esercizio deve risultare maggiore di 0,35 e che le tariffe potranno essere adeguate annualmente, rispetto a quelle determinate dall'art. 22 della LR. 22/98, nell'ambito del contratto di servizio.

Nonostante l'uscita anticipata del bando, ad oggi la gara non è stata ancora aggiudicata.

7. La Regione Lombardia

Come detto nel breve discorso introduttivo a inizio capitolo, tra le regioni che si sono apprestate ad anticipare i tempi per l'affidamento sistematico tramite gara del servizio di trasporto pubblico locale c'è la Lombardia di cui verrà preso in analisi il comportamento delle singole realtà comunali e/o provinciali.

La Regione Lombardia ha recentemente avviato un processo di riforma dei servizi di trasporto pubblico ferroviari, metropolitani, automobilistici e tranviari, promuovendo un sistema di trasporti competitivo in grado di elevare le prestazioni sul territorio.

I servizi di trasporto pubblico automobilistici e su impianti fissi sono gestiti da 137 operatori con 6.200 veicoli, di cui 2000 svolgono il servizio in ambito urbano.

I servizi di trasporto pubblico locale, a differenza di quelli ferroviari, sono programmati dalle Province (servizi interurbani) e dai Comuni capoluogo (servizi urbani e di area urbana),

che provvedono ad affidare i servizi e a svolgere l'attività di vigilanza. Le percorrenze dei servizi di trasporto pubblico locale, contribuiti dalla Regione, sono pari a 275 milioni di vetture/km, di cui 122 milioni relativi ai servizi urbani e 153 ai servizi interurbani (vedi tabella 12).

La Regione si occupa di programmare gli investimenti per finanziare interventi degli Enti locali in materia di: sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi a supporto dell'integrazione tariffaria; rinnovo parco mezzi e introduzione di veicoli tecnologicamente innovativi e a basso impatto ambientale; interventi per favorire l'integrazione modale e la realizzazione di aree di interscambio; interventi per lo sviluppo della mobilità nelle aree urbane, con particolare riguardo alla realizzazione di percorsi preferenziali e di corsie protette. Per quanto riguarda le gare la Regione ha definito delle regole generali da adottare da parte di tutte le Province affidanti: durata del contratto di 7 anni, utilizzo di contratti *net cost*, aggiudicazione tramite il principio dell'offerta economicamente vantaggiosa.

A partire dall'1/1/2003 i servizi di trasporto pubblico locale saranno affidati alle imprese mediante lo svolgimento delle procedure di gara, secondo indirizzi emanati dalla Regione.

I DATI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA IN LOMBARDIA (2001)	
Aziende	137
Addetti	16.000
Parco autobus	6.013
Quantità complessiva dei servizi – anno	279.000.000 bus/km
Quantità dei servizi contribuiti dalla Regione – anno	275.000.000 bus/km
Contribuzione annua della Regione	516.457.000 Euro
Passeggeri – anno	599.000.000
% Passeggeri servizi urbani	75%
% Passeggeri servizi interurbani	25%
Rapporto ricavi - costi (media regionale)	34,52%
Rapporto ricavi - costi servizi urbani	38,94%
Rapporto ricavi - costi servizi interurbani	28,71%
Rapporto ricavi - costi (più ricavi di altre fonti)	42,2%

Tabella 12 - I dati del trasporto pubblico locale su gomma in Lombardia (2001)⁸

⁸ Fonte: Regione Lombardia, Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

7.1 La provincia e il Comune di Sondrio⁹

La *provincia di Sondrio* ha bandito la gara, mediante licitazione privata, con procedura ristretta, per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel proprio territorio, individuando tre lotti:

Bacino/lotto	Percorenze annue Km	Importo annuo a base di gara* (Euro)
1. Chiavennasco - Morbegnese	972.750	1.600.000
2. Sondriese	1.266.078	1.980.000
3. Tiranese - bormiese	1.104.010	1.650.000

Tabella 13 – I bacini della provincia di Sondrio con relativi corrispettivi.

*Il corrispettivo annuale è soggetto ad aggiustamenti periodici. Il corrispettivo è soggetto all'imposta sul valore aggiunto nella misura del 10%.

Il contratto avrà durata di sette anni a partire dal 01/01/2003. Oltre al corrispettivo determinato in sede di gara, saranno attribuiti all'Impresa affidataria dei servizi del bacino:

- i ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio;
- i ricavi e gli utili economici derivanti da iniziative e da servizi di carattere commerciale che l'impresa riuscirà a realizzare con il vincolo che siano comunque garantiti gli obblighi del servizio pubblico.

Da un'analisi dettagliata del capitolato emergono particolari interessanti, soprattutto per la descrizione nei minimi dettagli delle richieste effettuate da parte della provincia.

Ci si riferisce per esempio ai requisiti minimi di carattere tecnico-economico necessari per la partecipazione alla gara. In particolare, facendo riferimento alla capacità tecnica e professionale, viene richiesto alle imprese di aver esercito, negli anni 1999, 2000 e 2001, servizi nei settori della mobilità collettiva in misura, ogni anno, non inferiori ai dati riportati qui di seguito nelle tabelle.

⁹ Fonte: dati desumibili da bando e capitolato di gara.

Lotti (bacini)	70% del totale delle vetture/km del bacino*
1. Chiavennasco - Morbegnese	680.000
2. Sondriese	885.000
3. Tiranese - bormiese	770.000

Tabella 14 – Vetture/km da erogare

*di cui obbligatoriamente l'80% deve essere riferito all'esercizio di autolinee ordinarie extraurbane, quindi:

Lotti (bacini)	Vetture/km riferito ad autolinee extraurbane ordinarie
1. Chiavennasco - Morbegnese	550.000
2. Sondriese	700.000
3. Tiranese - bormiese	620.000

Tabella 15 – Vetture/km per linee extraurbane

Relativamente al parco autobus è richiesta un'età media non superiore a 13 anni e in quantità minima di:

Lotti (bacini)	Percorrenze annue Km	N° autobus
1. Chiavennasco - Morbegnese	972.750	30
2. Sondriese	1.266.078	38
3. Tiranese - bormiese	1.104.010	34

Tabella 16 – N° di autobus per bacino

Facendo riferimento alla capacità finanziaria ed economica viene richiesto di aver realizzato negli anni 1999, 2000, 2001 un fatturato annuo, relativo all'esercizio nei settori della mobilità collettiva, di valore non inferiore al 70% dell'importo che costituisce il corrispettivo annuo a base di gara.

Particolare interesse desta l'attenzione posta sui criteri di aggiudicazione.

Il **contenuto economico** principale che sarà preso in esame riguarda il valore del corrispettivo per il periodo di affidamento che sarà determinato nel modo seguente:

- il valore del corrispettivo per il primo anno di affidamento calcolato secondo il ribasso praticato e comprensivo dello sconto per la valorizzazione commerciale del servizio;

- il miglioramento dell'efficienza produttiva che l'impresa ritiene di ottenere negli anni successivi e dichiarate nel modello offerta, seguendo di fatto la regola del *subsidy cap* prevista dal D.lgs. 422/97 ma mai applicato;
- le eventuali maggiori percorrenze offerte in sede di gara: il valore economico delle maggiori percorrenze offerte in sede di gara sarà attribuito moltiplicando il costo unitario convenzionale (offerta del I° anno divisa per i Km assegnati al bacino) per i chilometri aggiuntivi offerti. Le maggiori percorrenze offerte costituiranno obbligo contrattuale.

Invece i **contenuti di qualità** che saranno presi in esame sono i seguenti:

a) Il *valore del programma di adeguamento del parco autobus (15 punti)* col quale l'Impresa si impegna al fine di perseguire :

- gli obblighi di sostituzione dei mezzi con più di 15 anni di età;
- gli obblighi di raggiungimento delle quota di almeno il 50% di mezzi ecologici sull'intero parco mezzi;
- i miglioramenti rispetto al parco mezzi messo a disposizione all'inizio della effettuazione del servizio.

Tale valore sarà determinato, ai fini dell'aggiudicazione, considerando:

- il valore del parco autobus iniziale;
- il valore finanziario dell'adeguamento del parco agli obiettivi regionali, che l'impresa affidataria si impegna a realizzare nel periodo di vigenza contrattuale.

Il valore del programma di adeguamento del parco autobus sarà quello dichiarato dalla società. La società concorrente dovrà perciò esprimere in valore assoluto, articolato negli anni di contratto, l'ammontare dei fondi propri che destinerà al rinnovo del parco autobus e il relativo quantitativo di autobus che saranno immessi nel parco.

b) *Proposte organizzative per i servizi a domanda debole (8 punti):*

Saranno valutate le soluzioni tecniche e organizzative che la società concorrente propone di adottare nella gestione dei servizi a domanda debole indicati nel programma di esercizio posto a base di gara. Le proposte avranno lo scopo di garantire ai minori costi possibili, l'effettuazione di servizi il cui livello di utilizzazione può risultare limitato ma che non possono essere totalmente soppressi ove non risultino alternative di accesso per le zone

considerate. Le proposte dovranno essere espresse in termini di programma da realizzare entro i primi tre anni di affidamento dei servizi e dovranno contenere la descrizione tecnica della soluzione e i risultati con essa conseguibili.

c) Standard di qualità oltre quelli minimi precisati nell' allegato al capitolato (5 punti):

Saranno valutate le proposte di miglioramento degli standard minimi di qualità che la società concorrente dichiarerà come proprio obiettivo per il primo anno di effettuazione del servizio.

d) Profilo della società, desumibile dai bilanci degli ultimi 3 anni di esercizi o (5 punti):

Saranno valutati il complesso delle attività svolte dalla società concorrente e i risultati conseguiti. Si farà riferimento sia alle attività di trasporto pubblico sia a quelle relative ai servizi turistici o ad altre attività di trasporto di persone. Saranno considerati i bilanci degli ultimi 5 anni e i seguenti indicatori: fatturato al netto di contributi o sovvenzioni pubbliche.

e) Qualità dei mezzi (5 punti):

Saranno valutate le caratteristiche qualitative dei mezzi con cui la società concorrente dichiarerà di effettuare il servizio nel primo anno di affidamento: in particolare si terrà conto di climatizzazione, accesso ai disabili, incidenza degli autobus ecologici sul totale degli autobus e programma di manutenzione.

f) Piano organizzativo aziendale locale e azioni per conseguire i miglioramenti di produttività (4 punti):

Saranno valutate le proposte che la Società concorrente formulerà in merito alle modalità con cui si organizzerà localmente, con indicazione quindi delle sedi operative, degli impianti, delle attrezzature e dei depositi. Saranno valutate inoltre le proposte che la Società concorrente formulerà circa le azioni che intende porre in essere, con riferimento alla organizzazione tecnica e alla organizzazione del personale, al fine di conseguire gli obiettivi di produttività dichiarati nella offerta economica

g) Certificazione di qualità (3 punti)

Sarà considerata l'esistenza per la società concorrente di certificazione

Modalità di valutazione delle offerte

Modalità di valutazione dell'offerta economica

La valutazione delle offerte sarà effettuata con le seguenti modalità e sulla base dei valori dichiarati nell'offerta per quanto riguarda:

- il corrispettivo offerto per il primo anno di effettuazione del servizio;
- la percentuale di variazione del corrispettivo dichiarata per i tre anni successivi, come effetto delle azioni di miglioramento della produttività;
- per le eventuali percorrenze in più rispetto a quelle di capitolato verrà calcolato il valore del corrispettivo per ciascun anno e quindi calcolato il flusso scontato dei corrispettivi per i sette anni di affidamento dei servizi.
- **il valore del corrispettivo calcolato al quarto anno sarà mantenuto costante per gli anni successivi.**
- il saggio di sconto è assunto pari al **3%**.

Il punteggio di 55 punti sarà attribuito all'offerta che presenta il maggior ribasso percentuale rispetto al valore attualizzato del corrispettivo posto a base di gara.

Alle altre offerte sarà attribuito un punteggio calcolato con la formula seguente:

$$P_i = 55 * (X_i / X_{max})$$

con:

P_i = punteggio da attribuire all'offerta i

X_i = ribasso % riscontrato nell'offerta i

X_{max} = ribasso % massimo offerto

Modalità di valutazione dell'offerta qualitativa

Per le componenti indicate ai punti da b) a g) relativi ai "Contenuti di qualità", i punteggi indicati per ciascuno dei punti considerati saranno attribuiti a ciascuna offerta con il metodo del confronto a coppie.

Per il programma di adeguamento del parco autobus (punto a), si procederà come segue:

- sulla base della consistenza e della età del parco autobus dichiarato disponibile al primo anno di effettuazione del servizio, verrà calcolato il valore iniziale del parco attribuendo a ciascun autobus il corrispondente valore convenzionale riportato nel capitolato;
- sulla base delle dichiarazioni della società concorrente, verrà attribuito a ciascun anno il valore dell'investimento che la società si impegna ad effettuare con mezzi propri.

Il valore dei mezzi come sopra calcolato relativo all'anno 1 e il valore del programma di investimenti dichiarati per ciascuno degli anni successivi, saranno attualizzate con tasso di attualizzazione del 3%.

Il punteggio di 15 punti, sarà attribuito all'offerta che presenta il maggior valore attualizzato del valore del parco all'anno 1 e del programma di investimenti propri proposti per l'adeguamento del parco.

Alle altre offerte sarà attribuito un punteggio calcolato con la formula seguente:

$$P_i = 15 * (V_i / V_{max})$$

Con:

P_i = punteggio da attribuire all'offerta i

V_i = valore attualizzato dell'offerta i

V_{max} = valore attualizzato massimo offerto

Il punteggio complessivo sarà determinato per ciascuna offerta dalla somma dei punteggi come sopra attribuiti.

In ultimo è risultato di particolare interesse il sistema che la Provincia si è proposta di utilizzare nei casi (previsti nel capitolato) in cui si rendesse necessaria una variazione del corrispettivo per particolari meriti o inadempienze dell'impresa affidataria a seguito dell'attività da lei svolta. Tali variazioni sono determinate secondo la seguente formulazione generale:

$$C_i = C_{i-1} * [1 + (I_{i-1} - x)] \pm \delta t \pm \delta p \pm \delta s$$

Con :

C_i = corrispettivo all'anno i -esimo di vigenza dell'affidamento;

C_{i-1} = corrispettivo all'anno $i-1$ di vigenza dell'affidamento;

I_{i-1} = tasso di inflazione all'anno $i-1$;

x = tasso medio annuo di incremento della produttività fissato dalla impresa affidataria nella offerta economica;

δt = variazione del corrispettivo per l'anno i -esimo a seguito di variazioni nella disciplina tariffaria;

δp = variazioni del corrispettivo per l'anno i -esimo a seguito di applicazione del sistema premiante;

δs = variazioni del corrispettivo per l'anno i-esimo a seguito di variazioni delle percorrenze.

Per quanto riguarda ulteriori precisazioni relative al bando e soprattutto al capitolato di gara si può fare riferimento al quadro sinottico riportato qui di seguito.

	Provincia di Sondrio
Ambito	Extraurbano
Oggetto	Affidamento dell'organizzazione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico.
Quantità-km	3 lotti: <ul style="list-style-type: none"> - 972.750 km - 1.266.078 km - 1.104.010 km
Importo e corrispettivo	Importo totale: <ul style="list-style-type: none"> - 11 mln€; - 13 mln€; - 11 mln€
Erogazione corrispettivo	Rate mensili
Durata	7 anni, a decorrere dal 01 / 01 / 2003
Cauzione	Cauzione provvisoria pari al 2% dell'importo,cauzione definitiva pari al 5% dell'importo
Criterio aggiudicazione	di Offerta economicamente più vantaggiosa
Offerta tecnica	45 punti saranno assegnati in base ai contenuti di qualità.
Offerta economica	55 punti saranno assegnati in base ai contenuti economici (tutti i contenuti economici saranno valutati sulla base del Valore Attuale Netto dei flussi annui dichiarati per i sette anni di vigenza dell'affidamento, scontati ad un tasso di attualizzazione del 3%).
Partecipazione	Requisiti ordinari per partecipazione gare ¹⁰

¹⁰ Requisiti ordinari: assenza condanne penali, assenza cause di esclusione, possesso requisiti per accesso alla professione, essere in regola con obblighi contributivi, previdenziali,ecc., non avere forme di controllo o collegamento, possesso requisiti finanziari (volume affari, fatturato,...) requisiti tecnici (svolgimento servizi di trasporto pubblico locale), costo personale, ecc..

Ati e consorzi	Riunioni ai sensi art. 23 D.lgs n.158/95. Capogruppo (almeno 50%) - Mandanti (almeno 20%). Obbligo per le Ati di trasformazione in Società di capitali entro 6 mesi.
Programma Esercizio	L'Impresa affidataria predispone ai fini dell'offerta il programma di esercizio dei servizi di trasporto pubblico del bacino definendo linee, percorsi, fermate ed orari, nel rispetto degli obblighi di servizio minimi e delle specifiche tecniche definite dall'Ente affidante.
Flessibilità programma esercizio	Nel limite del $\pm 1\%$ delle percorrenze annuali senza variazioni del corrispettivo ¹¹ .
Interruzione del servizio	In casi di forza maggiore e di calamità naturali (terremoti, frane, alluvioni) non prevedibili e non imputabili alle parti e salvo nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine pubblico e sicurezza pubblica ¹² .
Proprietà mezzi	Mezzi propri e mezzi che ritiene di rilevare dal Gestore uscente.
Infrastrutture, rimesse, strutture	1. L'Impresa affidataria formula la propria offerta tenendo conto, ove il caso ricorra, delle condizioni e modalità di accesso dei beni immobili e mobili ricompresi negli allegati, redatti a cura dell'Ente affidante, con particolare riferimento alle seguenti categorie: a. Impianti, attrezzature e mezzi strumentali, finanziati con risorse pubbliche e di proprietà del gestore uscente o di altro soggetto dotato di personalità giuridica e non riscattati. b. Impianti, attrezzature e mezzi strumentali senza vincolo di destinazione di proprietà del Gestore uscente che lo stesso ha dichiarato di mettere a disposizione dell'Impresa affidataria. c. Impianti, attrezzature e mezzi strumentali utilizzati dal gestore uscente, in forza di contratti in corso per l'uso dei medesimi cui l'affidatario è tenuto a subentrare. 2. Sui beni di cui al precedente comma 1 punto a e b, l'Impresa

¹¹ La revisione non potrà comportare la modifica degli standard qualitativi individuati in sede di aggiudicazione. Il programma di esercizio allegato al Contratto di Servizio può essere modificato, su richiesta dell'Ente affidante, per comprovate esigenze di pubblica utilità:

- in relazione a variazioni della domanda o delle sue esigenze;
- in relazione a cambiamenti nell'assetto della circolazione o all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture;
- a variazioni nell'offerta dei servizi ferroviari;
- in relazione ai nuovi Programmi Triennali dei Servizi;

Le modificazioni possono essere sia in aumento che in diminuzione. Qualora comportino una variazione annua delle percorrenze superiore al limite del $\pm 1\%$ ma entro il $\pm 10\%$, il corrispettivo è rideterminato, senza necessità di revisione degli obblighi e degli impegni del Contratto non direttamente correlati alle modificazioni. L'Impresa affidataria può proporre di rinegoziare il Contratto se migliora l'efficienza e se sono dimostrati vantaggi in termini di riduzione del corrispettivo unitario e/o aumento della domanda e/o aumento della qualità e dell'impatto sull'ambiente.

¹² In tali casi l'Impresa affidataria si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi di TPL, anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio, previo assenso dell'Ente affidante e informandone tempestivamente e in modo appropriato l'utenza. Le interruzioni di cui sopra, quando non abbiano durata maggiore ai tre giorni consecutivi, non comportano riduzione di compenso.

	affidataria gode del diritto di prelazione per l'acquisto dal Gestore uscente.
Manutenzione	A carico dell'impresa affidataria.
Personale	L'Impresa affidataria dovrà: - assicurare l'assunzione di tutto il personale non dirigente dipendente del gestore uscente; - garantire il mantenimento dei contratti integrativi del personale trasferito dall'impresa cessante.
Impegni aggiudicatario	- livello minimo di informazione all'utenza; - erogazione dei servizi sulla base di percorsi e fermate come da contratto; - l'Impresa affidataria è responsabile di tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi (manutenzione delle paline, all'adozione di un sistema di monitoraggio); - l'Impresa affidataria è obbligata a trasmettere all'Ente affidante i dati economici del servizio; - obblighi in relazione alla scadenza del contratto di servizio; - obblighi concernenti il personale di servizio
Impegni stazione appaltante	Obblighi definiti nel capitolato.
Tariffe e ricavi	All'Impresa affidataria spettano i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio.

Penali e premi	Il ritardo, l'inadempimento, l'inesattezza o la violazione rispetto a quanto stabilito nel capitolato, provvederà a diffidare l'Impresa affidataria, assegnando un congruo termine per adempiere. Mancata o incompleta trasmissione dei dati di monitoraggio secondo le scadenze previste: 1.000 Euro per ogni mancata scadenza. Mancato rispetto dell'impegno relativo all'aggiornamento della Carta dei servizi: 5.000 Euro. Mancato rispetto, nei tempi prescritti, degli obblighi di sistemazione dei mezzi: 5000 Euro per ciascuno dei mezzi richiesti di sistemazione. è previsto anche un sistema premiante che viene opera come spiegato nella nota ¹³ .
Revoca e decadenza dell'affidamento	Cause ordinarie
Subaffidamento	30 % in termini di percorrenze annue.

Tabella 17 –Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara

La gara bandita dalla provincia è andata deserta, molto probabilmente per le richieste eccessivamente pressanti del capitolato di gara che al momento è in fase di riesaminazione da parte dell'amministrazione locale. Secondo la legge regionale della Lombardia il servizio di Tpl dovrà comunque essere assegnato tramite gara d'appalto entro il 31 luglio prossimo. Al momento tale servizio è esercitato in concessione da 5 aziende.

Per quanto riguarda il *Comune di Sondrio* il servizio di trasporto pubblico è stato aggiudicato lo scorso 20 dicembre all'A.s.m. Spa (società multiservizi sondriese), che era la società concessionaria del servizio in precedenza. Il ribasso sull'importo a base di gara è stato appena del 2,5%. Per la gestione del servizio sono state previste quattro linee:

¹³ Il sistema premiante opera come segue:

- al primo anno di affidamento dei servizi l'Impresa affidataria è tenuta a conseguire gli obiettivi minimi di qualità dei servizi stabiliti dall'Ente affidante e specificati negli allegati;
- in sede di presentazione dell'offerta, e sempre per il primo anno di affidamento, l'Impresa affidataria può indicare obiettivi incrementali rispetto a quelli minimi specificati negli allegati. Tali obiettivi saranno considerati ai fini dell'aggiudicazione dell'affidamento; quindi non daranno luogo a premi ma solo alle penalità conseguenti il loro mancato raggiungimento.
- Al termine del primo anno di affidamento, si procederà alla verifica del grado di conseguimento degli obiettivi e saranno concordati gli obiettivi per i successivi trienni ed il programma delle azioni per conseguirli.
- Sulla base di tale programma - obiettivo, saranno stabiliti gli obblighi reciproci tra Ente affidante e Impresa affidataria e sarà concordato il monte di risorse da destinare al sistema premiante sulla cui base verrà calcolato il valore *dp* della variazione del corrispettivo da inserire nella formula di cui sopra.

- Sondrio città;
- Sondrio città giroscuole;
- Sondrio – Ponchiera – Arcuino – Mossini;
- Sondrio - Triano

Il bando di gara prevedeva le seguenti specifiche: l'importo del corrispettivo annuo, comprensivo del contributo annuo per le tessere di libera circolazione, sarebbe stato quantificato in sede di aggiudicazione e definito nel contratto di servizio sulla base dell'esito della gara; quello presunto, a base di gara, era di € 362.000,00 per anno, (quindi pari a € 2.534.000,00 per l'intera durata dell'appalto fissata in 7 anni), indicizzato con l'inflazione. Tale importo era comprensivo del contributo regionale e non comprendeva gli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti. Le percorrenze da effettuare pari a 146.200 bus*km.

Tra le richieste del bando di particolare interesse risultavano quelle relative al parco mezzi; in particolare era precisato il fatto che la nuova azienda aggiudicatrice avrebbe dovuto prendere in acquisizione il parco automezzi attualmente in uso alla Azienda Sondriese Multiservizi S.p.A., che la stessa non avrebbe deciso di continuare a mantenere in proprietà. Gli automezzi sarebbero stati trasferiti al nuovo gestore a titolo di proprietà e con decorrenza dal 01/01/2003. Il parco veicolare del quale il concorrente si sarebbe servito doveva avere un'età media non superiore ai 10 anni, essendo ammessa una percentuale massima del 30% del parco stesso con età compresa tra 10 e 15 anni.

Per quanto riguarda le infrastrutture doveva essere fornita dalla nuova impresa una dichiarazione di disponibilità di immobili attrezzati per il rimessaggio e manutenzione degli automezzi in uso per il servizio di trasporto pubblico oggetto di gara.

Venivano inoltre richiesti requisiti di ammissione, di carattere economico-finanziario, tecnico e giuridico-morale, ma per essi si può far riferimento a quanto schematizzato in precedenza in relazione alla Provincia.

7.2 Il comune e la provincia di Lecco

Dopo il Comune di Cremona, anche la Provincia di Lecco, congiuntamente al Comune, nel mese di Giugno del 2002, ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto automobilistici nell'intero territorio provinciale (urbano + extraurbano) con limitate diramazioni nelle Province confinanti.

La percorrenza annua complessiva è stimata intorno ai 5,4 milioni di vetture*Km per un importo annuo a base d'asta di € 7.761.908,96 di cui:

- 2.226.884 di vetture*Km stimati per la rete di area urbana per un corrispettivo annuo a base d'asta di € 3.206.145,95 oltre Iva;

- di vetture*Km stimati per la rete interurbana per un corrispettivo annuo a base d'asta di € 4.555.763,01 oltre Iva .

In totale la base d'asta risulta essere di € 54.333.362,72 (oltre Iva) per l'intera durata del contratto.

La durata del contratto di servizio è di sette anni con decorrenza dal 1 Gennaio 2003, con ulteriore possibilità di proroga per ulteriori sei mesi.

Oltre ai requisiti soggettivi di ammissibilità alla gara troviamo anche requisiti di capacità tecnico-organizzative, quali l'elenco dei principali servizi svolti nei settori della mobilità collettiva negli ultimi tre anni, con il rispettivo importo, data e destinazione suddivisi per ogni anno, per un ammontare non inferiore al 50% delle vetture*Km globali che costituiscono la dimensione complessiva delle reti messe a gara, la descrizione dell'attrezzatura tecnica con l'indicazione dell'anzianità media del parco mezzi e la sua composizione e la composizione dell'organico appartenente alle diverse aree (movimentazione, manutenzione, amministrazione e settore commerciale; sia requisiti di capacità economico-finanziaria, quali la realizzazione di un fatturato annuo – per ciascuno degli ultimi tre esercizi – relativo a servizi nei settori della mobilità collettiva, di valore non inferiore al 50% dell'importo complessivo che costituisce la base d'asta; il risultato operativo degli ultimi tre anni; il risultato d'esercizio degli ultimi tre anni ed infine l'indice di indebitamento: mezzi propri/capitale investito netto).

L'aggiudicazione della gara avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, sulla base degli elementi di valutazione indicati nell'invito e nel capitolato.

Il termine ultimo per la presentazione della domanda di partecipazione da parte delle 5 imprese invitate alla gara è stato fissato agli inizi di marzo 2003.

7.3 Il comune e la provincia di Cremona

A Cremona va la palma di prima della classe nell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale in Lombardia.

Nel mese di maggio del 2002, infatti, il Comune di Cremona ha pubblicato il bando per l'affidamento tramite procedura concorsuale del servizio di trasporto all'interno dell'area urbana e dei Comuni di area urbana.

L'importo a base di gara si aggira intorno ai 16 milioni di Euro (al netto di IVA al 10%) soggetto a ribasso; la quota parte relativa al primo anno di vigenza del contratto ammonta a circa 2 milioni di Euro oltre l'IVA.

La percorrenza minima richiesta è di 1.584.000 vetture*km annue per il servizio urbano e di 55.675 vetture*km per i Comuni di area urbana, per un totale di 1.639.675 vetture*km annue.

Il contratto di servizio, di tipo *net cost*, avrà una durata di 7 anni; è prevista altresì una rinegoziazione del corrispettivo in base alla politica tariffaria adottata e un adeguamento del corrispettivo pari al 75% del tasso medio annuo di inflazione. Tra i requisiti di partecipazione alla gara, oltre a quelli ordinari, spiccano:

- la richiesta di un fatturato annuo medio degli ultimi tre anni (1999–2000-2001), relativo all'esercizio nei settori della mobilità collettiva, non inferiore all'80% importo annuale a base di gara, comprendendo nel volume di ricavi anche eventuali contribuzioni o corrispettivi pubblici per l'esercizio di servizi di trasporto;
- aver esercitato negli ultimi tre anni (1999–2000–2001) un volume di servizi nei settori della mobilità collettiva in misura non inferiore all'80% del totale delle vetture/km costituenti la dimensione della rete messa a gara, di cui almeno i 2/3 per servizi di linea.

Viene consentita la partecipazione di imprese riunite ai sensi art.23 del D.Lgs 158/95. I requisiti di capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria dovranno essere posseduti, ognuno, dall'impresa mandataria in misura non inferiore al 50% e da ciascuna mandante in misura non inferiore al 20% di quanto richiesto cumulativamente. In ogni caso i requisiti posseduti complessivamente dalle imprese riunite devono essere almeno pari a quelli globalmente richiesti. L'aggiudicazione avverrà a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Altri dettagli sono riportati nella tabella 18.

	Comune di Cremona
Ambito	Urbano
Oggetto	Progettazione e affidamento dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale urbano e dei comuni limitrofi
Quantità - km	1.639.675 vetture - km
Importo e corrispettivo	Importo: 16 mln €
Erogazione corrispettivo	Rate mensili posticipate, dietro fattura da pagarsi a 30 gg. Dalla data di ricevimento
Durata	7 anni
Cauzione	Provvisoria = 2% , definitiva = 10%
Criterio aggiudicazione	di Offerta economicamente più vantaggiosa
Offerta tecnica	Qualità del servizio: 21,25 punti Quantità del servizio: 59 punti Altri fattori: 4,25 punti
Offerta economica	Contenuti economici dell'offerta: 15 punti
Partecipazione	Requisiti ordinari partecipazione gare, oltre a quelli specifici descritti in precedenza
Ati e consorzi	Riunioni ai sensi dell'art 23 D.Lgs. n° 158/95. Capogruppo (almeno 50%), mandanti (almeno 20%)
Programma esercizio	Proposto dall'impresa aggiudicataria. Possibilità revisione del programma entro il 2% delle percorrenze annuali. Possibilità di rinegoziazione del programma con cadenza triennale.

Flessibilità programma esercizio	Modifiche da parte dell'Ente affidante entro il 2,50% delle percorrenze (senza revisione corrispettivo). Per modifiche che comportino variazioni entro il 10% si ridetermina il corrispettivo. Il limite totale delle variazioni ammesse per la durata del contratto è del 30%.
Interruzione del servizio	Per cause di forza maggiore, calamità e sicurezza pubblica. La riduzione dei servizi entro il 10% non comporta revisione del corrispettivo. Se si verifica un incremento annuo delle percorrenze superiore al 2,50% si attua la revisione. Erogazione dei servizi minimi in caso di sciopero. L'Ente ha il dovere di comunicare le cause di possibili interruzioni almeno 7 giorni prima.
Proprietà mezzi	Mezzi propri dell'impresa. L'impresa deve mettere a disposizione un parco mezzi che rispetti determinati requisiti di qualità. È previsto anche l'utilizzo di mezzi messi a disposizione dall'Ente (<u>noleggjo a fronte di canone</u>). Impegno da parte dell'impresa a ridurre l'età media del parco mezzi. È previsto un collaudo finale a scadenza del contratto per verificare lo stato dei veicoli. A fine contratto almeno il 50% dei mezzi devono essere ecologici.
Infrastrutture, rimesse, strutture	Gli immobili sono messi a disposizione <u>a fronte del pagamento di un canone</u> . Diritto di prelazione per acquisto beni non essenziali del gestore uscente. Valorizzazione commerciale dei beni funzionali e relativi ricavi.
Manutenzione	A carico dell'impresa, sia ordinaria che straordinaria, per i mezzi propri e per quelli messi a disposizione dall'Ente.
Personale	La stazione appaltante allega l'elenco del personale del gestore uscente da trasferire all'aggiudicatario.
Impegni aggiudicatario	Manutenzione periodica e ordinaria dei beni accessori (paline, emettitrici biglietti). Obbligo di rispettare il sistema tariffario e di integrazione tariffaria. Responsabilità per quanto riguarda l'organizzazione della rete di vendita e commercializzazione dei titoli da viaggio. Obbligo di pubblicità della rete, di migliorare la qualità del sistema, di informazione all'utenza e di migliorare il rapporto costi/ricavi di almeno 7 punti e diminuire il costo della produzione di almeno 4 punti.
Impegni appaltante stazione	Impegni definiti nel capitolato

Tariffe e ricavi	L'impresa ha la titolarità dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli da viaggio. Previsto un adeguamento tariffario (75%) in base al tasso medio di inflazione (ISTAT)
Penali e premi	Sanzioni per il mancato rispetto degli standard di qualità e degli impegni contrattuali. Premi per il miglioramento degli stessi standard, per l'incremento del numero dei passeggeri, per la riduzione del costo di produzione, per il miglioramento del rapporto costi/ricavi e per il superamento di obiettivi dichiarati
Revoca e decadenza dell'affidamento	Cause ordinarie
Subaffidamento	Consentito nei limiti del 30%. Divieto cessione del contratto.

Tabella 18 - Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara

Per quanto riguarda il Comune, la gara ha avuto uno scarso risultato dal momento che è stata presentata solamente un'offerta, peraltro condizionata, da parte di KM oltre al rifiuto di partecipare del consorzio Orfeo.

Le condizioni poste da KM, contattati anche i soci Arriva e Aem, consistevano nella richiesta che venissero messe a disposizione le somme necessarie per la copertura dell'Iva sul corrispettivo del contratto e nella richiesta di un contributo in conto capitale a fondo perduto pari ad almeno il 50% del costo dei nuovi autobus necessari per ottemperare alle disposizioni del bando. Così facendo il Comune si sarebbe accollato almeno la metà degli impegni ad aggiornare il parco autobus in base alle prescrizioni del bando, secondo il quale, invece, l'azienda appaltatrice avrebbe dovuto provvedere totalmente in proprio all'acquisizione di parte delle vetture (vedi sopra). Poiché la lettera d'invito escludeva espressamente che le offerte presentate potessero contenere riserve o condizioni diverse da quelle previste nella stessa lettera e nel capitolato, KM è stata esclusa dalla gara.

Alla gara avrebbero dovuto partecipare sei aziende, tra le quali la bolognese Atc e il consorzio Orfeo Srl, unico a contattare l'amministrazione comunale tramite una lettera del suo presidente nella quale si spiegavano le ragioni della rinuncia a partecipare. In particolare tale comportamento era conseguenza della distanza tra i costi ed i ricavi certi, derivanti dal contratto di servizio, e quelli previsti derivanti dagli introiti tariffari. La discrasia tra costi e ricavi era inoltre fortemente incrementata dal fatto di dover provvedere, totalmente in proprio, all'acquisizione dell'intero dell'intero parco autobus vista l'indisponibilità del gestore precedente a rendere disponibile, se non con la formula del noleggio, il parco veicolare da lui utilizzato acquistato tra l'altro con contributi pubblici.

Nell'ottobre scorso la Provincia ha anche pubblicato il bando di gara per l'affidamento dell'esercizio di Tpl interurbano per la durata di 7 anni. La partecipazione delle aziende è stata consentita ad uno o ad entrambi i lotti di gara, dei quali sono proposti qui di seguito i dettagli principali:

Lotto I: percorrenza minima richiesta 4.071.830 vetture / km annui di cui 107.160 vetture / km annui per servizi a chiamata, pari a 5.572.986 Euro all'anno, importo (oltre IVA al 10%) soggetto a ribasso d'asta; pertanto il valore complessivo ammonta a 39.010.905 Euro;

Lotto II: percorrenza minima richiesta 4.525.328 vetture / km annui, pari a 6.019.313 Euro / anno (oltre IVA al 10%) soggetto a ribasso d'asta. L'importo complessivo del servizio ammonta quindi a 42.135.192 Euro.

È comunque importante sottolineare che i concorrenti, in sede di presentazione di offerta, erano tenuti ad indicare l'ordine di preferenza dei lotti, non essendo comunque ammessa l'aggiudicazione di più di un lotto allo stesso concorrente singolo e/o raggruppamento. Il contratto oggetto di gara è *net cost*. Inoltre è previsto che l'eventuale Ati vincitore debba trasformarsi in Spa entro 12 mesi dall'aggiudicazione.

Per quanto riguarda le caratteristiche descrittive del capitolato di gara relativo al capoluogo di provincia si può far riferimento al quadro sinottico riportato qui di seguito.

7.4 Il comune e la provincia di Bergamo

Anche per quello che riguarda questo Comune e la relativa provincia, sono stati resi pubblici verso la metà di novembre 2002 i bandi per l'assegnazione del servizio di Tpl. Se nel primo caso non si è provveduto suddividere la rete in lotti, per la provincia sono state individuate 3 sotto-aree per le quali sono state formulate le seguenti richieste:

sottorete Ovest: percorrenza minima di 4.293.096 vetture-km per ogni anno di durata del contratto. In aggiunta alle vetture-km sopra indicati l'affidamento comprende una quota di servizi integrativi qualificati come corse supplementari, la cui percorrenza annua sarà compresa tra un minimo di 100.000 vetture-km ed un massimo di 200.000 vetture-km. L'importo complessivo a base di gara per i sette anni di durata dell'affidamento è di 46.099.298 Euro (IVA esclusa), pari ad un' ammontare annuo di 6.585.614 Euro;

sottorete Sud: percorrenza minima di 4.742.630 vetture-km per ogni anno di durata del contratto. In aggiunta alle vetture-km sopra indicati l'affidamento comprende una quota di servizi integrativi qualificati come corse supplementari, la cui percorrenza annua sarà compresa tra un minimo di 75.000 vetture-km ed un massimo di 150.000 vetture-km.

L'importo complessivo a base di gara per i sette anni di durata dell'affidamento è di 43.534.512 Euro (IVA esclusa), pari ad un' ammontare annuo di 6.219.216 Euro;

sottorete Est: percorrenza minima di 6.830.996 vetture-km per ogni anno di durata del contratto e comprensiva di 29.416 vetture-km annue per l'esercizio della funivia Albino-Selvino. In aggiunta alle vetture-km sopra indicati l'affidamento comprende una quota di servizi integrativi qualificati come corse supplementari, la cui percorrenza annua sarà compresa tra un minimo di 325.000 vetture-km ed un massimo di 650.000 vetture-km. L'importo complessivo a base di gara per i sette anni di durata dell'affidamento è di 66.897.831 Euro (IVA esclusa), pari ad un' ammontare annuo di 9.556.833 Euro;

Per quanto riguarda l'ambito provinciale, la durata del contratto, di tipo *net cost*, è di 7 anni. I partecipanti possono partecipare contestualmente ad entrambi i lotti in gara e inoltre, se il vincitore risulta essere un Ati, vi è l'obbligo di trasformazione dell'Ati in Spa entro 12 mesi dall'aggiudicazione. La gara è ad oggi ancora in corso.

Per quanto riguarda invece la gara nel Comune (ambito urbano), visto le similitudini con il servizio interurbano, si può fare riferimento al quadro riassuntivo qui di seguito riportato nella tabella 19.

In entrambe le gare le offerte presentate sono state uniche: per il Comune si è presentata l'operatore incumbente Atb, alleatasi con le aziende locali; per la Provincia l'offerta unica per le tre sottoreti è stata formulata dalla Sab.

	Comune di Bergamo
Ambito	Area urbana di Bergamo (composta dal territorio del Comune di Bergamo e 27 Comuni limitrofi).
Oggetto	Progettazione, gestione e progressivo adeguamento del Servizio di Trasporto Pubblico locale
Quantità – km	7.017.725 vetture*km “convenzionali”, suddivisi in 6.555.065 vetture*km su gomma + 46.266 vetture*km su funicolare terrestre.

Importo e corrispettivo	<p>Importo a base di gara per i servizi minimi = € 86,38 milioni (+ IVA di legge), pari a € 12,34 milioni (+ IVA di legge) annui.</p> <p>A tale corrispettivo deve essere aggiunta una quota specifica, per i sette anni di durata dell'affidamento, pari a € 1,43 milioni (+ IVA di legge) non soggetta a ribasso, destinata a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - copertura dei minori introiti conseguenti a titoli di gratuità e agevolazioni tariffarie pari a € 556.738 (+ IVA di legge); - copertura dei maggiori costi per imprevisti pari a € 124.664 (+ IVA di legge), per ciascun anno del contratto, al fine di garantire la continuità e la sicurezza del servizio.
Erogazione corrispettivo	
Durata	7 anni a decorrere dalla data di attivazione del servizio ed è eventualmente rinnovabile
Cauzione	<p>Cauzione provvisoria = 2% dell'importo a base di gara (Euro 1.727.600,00)</p> <p>Cauzione definitiva = 20% del corrispettivo annuo dell'affidamento. L'Impresa Affidataria sarà anche obbligata, all'atto della stipula dei contratti di locazione degli impianti funicolari e del deposito/officina, a versare al proprietario una cauzione pari a tre mensilità dei canoni annuali.</p>
Criterio di aggiudicazione	Offerta economicamente più vantaggiosa. Saranno assoggettate a verifica tutte le offerte che presentassero un ribasso che superi di un quinto la media aritmetica dei ribassi delle offerte ammesse.
Offerta tecnica	Aspetti legati alla qualità: massimo punti 30 Aspetti tecnici: massimo punti 30
Offerta economica	Aspetti economici: massimo punti 40
Partecipazione	Requisiti ordinari partecipazione gare
Ati e consorzi	Riunioni ai sensi dell'art 23 D.Lgs. n° 158/95. Capogruppo (almeno 50%), mandanti (almeno 20%). Nel caso in cui l'Impresa affidataria sia un'Associazione Temporanea d'Imprese dovrà trasformarsi in soggetto dotato di personalità giuridica, entro dodici mesi dall'aggiudicazione
Programma esercizio	È fatto obbligo all'Impresa Affidataria di coordinare il proprio programma di esercizio con quello dei tre lotti extraurbani limitrofi, al fine di garantire la massima integrazione dei diversi servizi.

Flessibilità programma esercizio	L'autorizzazione a presentare varianti è contenuta nella lettera d'invito dove si precisano con più esattezza i termini di tali eventuali variazioni, anche se le richieste sono abbastanza definite.
Interruzione del servizio	In casi di forza maggiore e di calamità naturali (terremoti, frane, alluvioni) non prevedibili e non imputabili alle parti e salvo nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine pubblico e sicurezza pubblica.
Proprietà mezzi	Mezzi rilevati dall'impresa uscente, anche con contribuzione pubblica
Infrastrutture, rimesse, strutture	L'Impresa affidataria ha l'obbligo di acquisire la disponibilità degli impianti funicolari e del deposito/officina e ha la facoltà di acquisire anche parzialmente la disponibilità degli altri beni individuati. Per ulteriori dettagli fare riferimento alla nota ¹⁴ .

¹⁴ I beni essenziali, strumentali e non strumentali, di proprietà che il Gestore Uscente intende mettere a disposizione ed il loro relativo valore di locazione o cessione, sono i seguenti:

- Beni essenziali:

- impianto funicolare di Città Alta, ad un canone di locazione annuo per l'anno 2003 pari a € 580.000,00 (+ IVA di legge), indicizzato per gli anni successivi;
- impianto funicolare di San Viglilio, ad un canone di locazione annuo per l'anno 2003 pari a € 375.000,00 (+ IVA di legge), indicizzato per gli anni successivi;
- deposito/officina relativi alla sede di via Monte Gleno, ad un canone di locazione annuo per l'anno 2003 pari a € 500.000,00 (+ IVA di legge), indicizzato per gli anni successivi;

Il canone di locazione del deposito/officina comprende l'utilizzo degli stalli relativi agli automezzi e delle relative strutture fisse, l'uso dei locali adibiti ad officina/carrozzeria, ivi compresi i pertinenti impianti speciali di seguito indicati: impianto distribuzione gasolio, impianto lavaggio autobus, impianto banco prova premi, impianto acque reflue, impianto aspirazione fumi.

Nel canone non è compresa la manutenzione ordinaria degli impianti citati.

I canoni di locazione per gli impianti funicolare comprendono l'utilizzo delle vetture, del materiale rotabile, del sedime e delle stazioni, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria ed il loro presidio durante il funzionamento.

- Beni strumentali finanziati:

- 55 automezzi, dettagliatamente indicati nella Lettera d'Invito, al valore complessivo di cessione pari a € 1.316.568,00.

- Beni strumentali non finanziati:

- Emettitrici ed obliteratrici, al valore di cessione complessivo di € 207.777,00 (+ IVA di legge);
- Attrezzatura di officina, al valore di cessione complessivo di € 149.401,00 (+ IVA di legge);
- Impianti speciali al valore complessivo di € 102.766,00 (+ IVA di legge).

Manutenzione	A carico dell'impresa affidataria. Per quanto riguarda in particolare gli impianti funicolari e i depositi/officina, per i quali il nuovo gestore è obbligato ad acquisire la disponibilità, il canone di locazione è comprensivo della loro manutenzione.
Personale	L'Impresa affidataria ha l'obbligo di assumere il personale non dirigente delle imprese uscenti
Impegni aggiudicatario	Impegni ordinari definiti nel capitolato
Impegni appaltante stazione	Impegni ordinari definiti nel capitolato
Tariffe e ricavi	L'Impresa Affidataria dovrà applicare il sistema tariffario, secondo le disposizioni dell'Ente Affidante, progressivamente adeguato in coerenza con gli atti emanati dalla Regione e adeguato ai provvedimenti d'integrazione tariffaria, definito nel periodo di vigenza del Contratto. I ricavi della vendita dei titoli di viaggio sono attribuiti all'Impresa Affidataria.
Penali e premi	Previsto un sistema di penali nel caso non vengano rispettati gli obblighi precisati nel capitolato
Revoca e decadenza dell'affidamento	Cause ordinarie
Subaffidamento	30% delle vetture*km relative allo svolgimento dei servizi minimi.

Tabella 19 - Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara del Comune di Bergamo

7.5 Il comune e la provincia di Mantova

Il comune di Mantova ha bandito la gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico relativi al proprio territorio urbano. Si tratta di un unico lotto pari a 11,9 milioni di km-bus, soggetti alle variazioni previste dal capitolato per i 7 anni successivi

Le modalità di trasferimento e il valore economico dei beni sufficienti all'erogazione del servizio dal Gestore Uscente all'Impresa Affidataria e finanziati con contribuzione pubblica (materiale rotabile, deposito/officina, funicolari e altri impianti), e gli oneri ed obblighi ad esse connessi, sono definiti nel rispetto di quanto previsto dall'art. 20 comma 5 e comma 5bis della L.R. 22/98, compreso il subentro nelle garanzie e nelle obbligazioni relative ai contratti di finanziamento in essere, nonché nelle obbligazioni relative ai contratti in corso per la somministrazione di beni e servizi.

L'Impresa Affidataria ha l'obbligo di acquisire la disponibilità degli impianti funicolari e del deposito/officina e ha la facoltà di acquisire anche parzialmente la disponibilità degli altri beni individuati come sopra, con procedure a norma di legge.

di durata del contratto. È richiesta anche la disponibilità ad effettuare una sperimentazione dei servizi a chiamata nella zona est della territorio.

Per i dettagli desumibili dal bando e capitolato di gara si rimanda al quadro di sintesi riportato qui di seguito (tabella 20) e alle relative note.

	Comune di Mantova
Ambito	Urbano e comuni limitrofi
Oggetto	Concessione servizi minimi di trasporto pubblico locale di area urbana
Quantità – km	1.913.646 vetture*km annue
Importo e corrispettivo	Importo: 3 mln € + IVA al 10% (comprensivo dei minori introiti tariffari secondo quanto prescritto dalle disposizioni regionali). Revisione triennale dell'importo contrattuale (sulla base del tasso di inflazione medio annuo ufficiale) nel limite massimo del 5%. eventuale aggiornamento a partire dal gennaio successivo.
Erogazione corrispettivo	Erogato per il 95% del valore di preventivo in rate mensili a partire dal secondo mese. Pagamenti effettuati entro 10 gg. dalla data di presentazione della fattura. Il residuo conguaglio entro 90 gg. dalla chiusura di esercizio
Durata	7 anni a partire da 01/01/2003.
Cauzione	provvisoria = 3‰ dell'importo annuo di base gara, definitiva = 20%
Criterio di aggiudicazione	Offerta economicamente più vantaggiosa. Tutte le offerte con ribassi superiori al 20% della media delle offerte ammesse sono sottoposte a verifica.
Offerta tecnica	Qualità 50 punti 24 punti: età media parco rotabile raggiunta in anticipo rispetto alla scadenza; 10 punti: età massima parco rotabile; 10 punti: % dei veicoli dotati di sistemi per l'accessibilità a utenti di ridotta capacità motoria sul tot. del parco mezzi; 6 punti per altri fattori (presenza di certificazione di qualità).
Offerta economica¹⁵	30 punti: prezzo offerto (ribasso d'asta): 15 punti: vetture-chilometro per fascia oraria/stagionalità/tipologia/relazione (a intensi flussi, congestione):
Partecipazione	Requisiti ordinari per partecipazione gare

¹⁵ Ribasso sul corrispettivo di gara effettuato attribuendo un punteggio secondo la seguente formula: $p = [X / (X+1)] * 30,33$, dove X è la percentuale di ribasso offerta.

Ati e consorzi	Riunioni ai sensi art. 23 D.lgs n.158/95. Capogruppo (almeno 50%) - Mandanti (almeno 20%). Obbligo per le Ati di trasformazione in Società di capitali entro 6 mesi.
Programma esercizio	Il servizio (linee, percorsi, frequenze e orari) si svolge secondo il programma di esercizio annuale proposto dall'Impresa affidataria ed approvato dall'Ente affidante ¹⁶ .
Flessibilità programma esercizio	Modifiche su richiesta dell'Ente affidante ¹⁷ o dell'Impresa affidataria ¹⁸ .
Interruzione del servizio	Per cause di forza maggiore e calamità naturali ¹⁹ . Erogazione servizi minimi in caso di sciopero. Comunicazione da parte dell'Ente affidante di cause di possibili interruzioni (entro 5 giorni lav.) per consentire l'effettuazione delle necessarie modifiche al programma d'esercizio.
Proprietà mezzi	Mezzi propri o mezzi rilevati dal gestore uscente ²⁰ .
Infrastrutture, rimesse, strutture	L'ente affidante si impegna a presentare a realizzare gli investimenti, con particolare riguardo al rinnovo del materiale rotabile e di miglioramento delle strutture funzionali al servizio di cui assicura la quota di copertura finanziaria di propria responsabilità. Secondo la politica seguita in tema di "titolarità della valorizzazione commerciale degli impianti" il gestore si impegna a contribuire allo sviluppo del progetto di investimento utilizzando quota parte delle risorse derivanti dalle economie di esercizio realizzate.

¹⁶ L'impresa affidataria si impegna a coordinare il proprio programma di esercizio con le aziende aggiudicatarie delle reti o sottoreti automobilistiche contermini in modo da garantire la razionalizzazione dei servizi. Inoltre è prevista la possibilità di effettuare una revisione in sede di sottoscrizione del contratto, d'intesa tra le parti, nel limite massimo del 2% delle percorrenze annuali. La revisione non potrà comportare la modifica del monte percorrenze e degli standard qualitativi individuati in sede di aggiudicazione.

¹⁷ Le modificazioni, sia in aumento sia in diminuzione, non possono superare, in ciascun anno l'1% del totale delle percorrenze annue individuate in sede di aggiudicazione della gara. Qualora tali modificazioni eccedano tale limite ma rimangano entro il 5% delle percorrenze, si procederà ad una rideterminazione del corrispettivo spettante.

¹⁸ Tali modifiche comportano la variazione del corrispettivo dovuto in base al prezzo chilometrico unitario scontato del 12%.

¹⁸ L'impresa affidataria deve contenere al massimo le riduzioni o interruzioni anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio. Nell'ipotesi di incremento della percorrenza annua superiore al 1%, il corrispettivo è adeguato applicando alla variazione delle percorrenze il prezzo scontato del 12%.

¹⁹ L'impresa affidataria deve contenere al massimo le riduzioni o interruzioni anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio. Nell'ipotesi di incremento della percorrenza annua superiore al 1%, il corrispettivo è adeguato applicando alla variazione delle percorrenze il prezzo scontato del 12%.

²⁰ Secondo quanto stabilito dalla normativa regionale, per la sostituzione dei mezzi convenzionali alimentati a gasolio con gli altri mezzi ecologici, il Gestore si impegna a rinnovare il parco mezzi sino a raggiungere la quota minima del 5% nel primo anno di vigenza del contratto di servizio. L'impresa affidataria entro la scadenza del contratto di servizio si impegna a raggiungere la quota di almeno il 50% di mezzi ecologici sull'intero parco mezzi. Inoltre l'impresa affidataria si impegna, nel periodo di vigenza contrattuale a migliorare il comfort, l'accessibilità e l'abbattimento del livello delle emissioni inquinanti dei mezzi utilizzati nel servizio.

Manutenzione	Gestore responsabile di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture, reti, degli impianti propri in dotazione o in uso esclusivo. Responsabile anche della manutenzione del parco mezzi, garantendo sicurezza, pulizia, efficacia ed efficienza operativa con riguardo alla carrozzeria e alle parti meccaniche.
Personale	L'Impresa prende a carico il personale dell'azienda uscente.
Impegni aggiudicatario	Esercizio i servizi di TPL, coordinare il proprio programma con le aziende aggiudicatarie di sottoreti, responsabilità delle attività accessorie alla fornitura del servizio, tenere contabilità separata relativa al complesso dei servizi di Tpl, inviare trimestralmente all'Ente affidante l'attestazione dell'avvenuto adempimento degli obblighi contributivi, fornire livello minimo di informazione all'utenza.
Impegni appaltante stazione	Come da capitolato.
Tariffe e ricavi	I ricavi della vendita di titoli da viaggio spettano all'impresa.
Penali e premi	<ul style="list-style-type: none"> - 10% (massimo) del corrispettivo dovuto se l'impresa non performa secondo gli standard minimi di qualità stabiliti. - 1% del corrispettivo annuale per ogni mese di ritardo nella trasmissione da parte dell'impresa affidataria dei dati di monitoraggio. - penale di 10.000 € per il mancato rispetto dell'impegno relativo alla Carta della Mobilità. - 1 % del corrispettivo (fino a 250.000 € max.) per mancato o incompleto rispetto di altri impegni connessi all'espletamento del servizio. <p>In un allegato al capitolato di gara è prevista una dettagliata casistica delle penali da applicare nelle diverse situazioni</p>
Revoca e decadenza dell'affidamento	Cause ordinarie. In caso di decadenza dell'affidamento e di risoluzione del contratto è escluso qualsiasi indennizzo a favore dell'impresa affidataria, la quale dovrà risarcire l'ente affidante in relazione agli eventuali maggiori oneri che lo stesso dovrà sostenere per il riaffidamento del servizio ad un diverso gestore. In caso di revoca dell'affidamento l'Ente può riconoscere un indennizzo all'impresa affidataria.
Subaffidamento	Consentito nei limiti del 15%.

Tabella 20 - Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara del Comune di Mantova

Il nuovo raggruppamento di imprese formato da APAM di Mantova e da altre 13 aziende si è aggiudicato l'11 dicembre 2002 la gara bandita dal Comune per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Dall'offerta è emerso che:

- per quanto riguarda le percorrenze indicate nel bando, sono state offerte percorrenze

aggiuntive pari a 33.000 bus*km;

- sulle risorse regionali e comunali poste a base d'asta (3.060.019 di euro) si è ottenuto un ribasso economico dell'1,10%.

Nell'arco dei sette anni del contratto il raggruppamento vincitore ha previsto anche miglioramenti complessivi della qualità dei servizi offerti ai cittadini, a tal scopo gli obiettivi inerenti al parco mezzi che la società si è posta sono i seguenti: l'età media del parco autobus deve scendere a 7 anni, il 50% dei bus dovrà essere dotato di climatizzatore, il 60% dovrà avere motori poco inquinanti e il 70% dovrà possedere dispositivi per persone con ridotta capacità motoria.

È interessante rilevare che, nel caso del Comune, il servizio di trasporto non è ancora in mano alla compagnia che se lo è aggiudicato dal momento che la Regione Lombardia, con la legge regionale n.32 del 20 Dicembre 2002, ha prorogato al 31 Luglio la data per il decadimento delle concessioni precedenti.

Nella Provincia di Mantova attualmente sono state inviate le lettere di invito alle compagnie interessate che dovranno far pervenire la loro proposta all'Ente competente entro la metà di Aprile. La gara riguarda l'erogazione di 5 milioni di vetture*km annui, per un periodo di 7 anni (prorogabili fino a 12 mesi). Il corrispettivo a base di gara ammonta a 6.926.441 € annui (IVA esclusa) per un importo complessivo pari a 48.485.093 €. Nuovamente il contratto sarà di tipo *net cost* e l'Ati eventualmente aggiudicatario dovrà trasformarsi in Spa entro 12 mesi dall'aggiudicazione.

7.6 Il comune e la provincia di Como

Per quanto riguarda il bando di gara relativo al Comune i dati principali sono i seguenti: l'ammontare del servizio pari 2.748.123 vetture-km e 44.392 vetture-km (funicolare), il criterio di aggiudicazione adottato che è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la base d'asta è di 34 mln di € e la durata del contratto pari a 7 anni. I requisiti di partecipazione alla gara sono quelli ordinari; possono partecipare alla gara anche società proprietarie di reti e impianti a condizione che lo scorporo venga effettuato entro il termine per la presentazione dell'offerte e l'offerta venga presentata dal nuovo soggetto abilitato all'esercizio del trasporto. Per quanto riguarda le altre caratteristiche si può far riferimento a quanto verrà detto in seguito per la Provincia riportato in tabella 21, non essendo state rilevate nel capitolato differenze degne di nota. Alla seconda fase della gara sono invitate l'Atm di Milano e l'Ati composta da Spt, Fnm e Autoguidovie italiane. E' stata invece esclusa la Opere Generali, Società consortile per Azioni di Roma.

Dalla lettura del disciplinare di gara per l'assegnazione del servizio di trasporto **extraurbano**, si può rilevare la presenza della clausola del cosiddetto "decreto Merloni" che riserva all'ente appaltante un elevato grado di discrezionalità. La clausola attribuisce alla Provincia la facoltà di ritenere la gara "deserta", e di procedere quindi all'affidamento attraverso procedura negoziata a trattativa privata, nel caso in cui le offerte vengano valutate inappropriate. Quanto al profilo di gara, i dettagli sono desumibili dal quadro presentato qui di seguito.

	Como provincia
Ambito	Extra-urbano
Oggetto	Progettazione, esercizio e sviluppo delle reti di trasporto pubblico
Quantità - km	10.620.000 vetture-km annui
Importo e corrispettivo	Importo 116 mln €
Erogazione corrispettivo	Rate bimestrali entro 30 gg. dall'emissione della fattura
Durata	7 anni
Cauzione	Definitiva =15% del valore del corrispettivo
Criterio di aggiudicazione	Offerta economicamente più vantaggiosa
Offerta tecnica	Qualità 40 punti (di cui 20 alla qualità del parco mezzi, 10 per la qualità del servizio, 10 per la qualità dell'informazione all'utenza). Altro 10 punti
Offerta economica	Prezzo + quantità servizio 50 punti (di cui 35 al ribasso e 15 alla quantità servizio).
Partecipazione	Requisiti ordinari partecipazione. Inoltre è stabilito un limite all'anzianità media del parco veicoli, un limite all'indice di indebitamento (mezzi propri/capitale investito) e viene valutato anche il risultato di esercizio e il risultato della gestione operativa.
Ati e consorzi	Riunioni ai sensi art. D.Lgs n. 158/95. Capogruppo (almeno 50%), mandanti (almeno 20%). Obbligo per le Ati di trasformazione in Società di capitali entro 12 mesi dall'aggiudicazione.
Programma esercizio	Proposto dall'impresa affidataria nel rispetto degli standard stabiliti dall'ente. Possibilità revisione del programma entro il 3% delle percorrenze annuali

Flessibilità programma esercizio	Modifiche da parte dell'ente affidante entro l'1% delle percorrenze (senza revisione corrispettivo). Per modifiche che comportino variazioni entro il 10% si ridetermina il corrispettivo. Possibilità di rinegoziazione programma esercizio con cadenza triennale. Per le variazioni richieste dell'impresa occorre l'autorizzazione dell'ente ed è prevista la revisione del corrispettivo sia per le variazioni in aumento che in diminuzione.
Interruzione del servizio	Per cause di forza maggiore, calamità ordine e sicurezza pubblica. La riduzione dei servizi entro l'1% non comporta la revisione del corrispettivo. L'impresa deve garantire l'erogazione dei servizi minimi in caso di sciopero. L'ente affidante deve comunicare tempestivamente le cause di possibile interruzione del servizio all'impresa affidataria.
Proprietà mezzi	L'impresa formula l'offerta tenendo conto delle condizioni di accessibilità ai beni come da allegato. Ha il diritto di prelazione per quanto riguarda i beni non essenziali dal gestore uscente. L'impresa utilizza mezzi propri e mezzi rilevati. Ha facoltà di subentro nei mezzi finanziati e diritto di prelazione per l'acquisto dei beni non finanziati. L'impresa deve mettere a disposizione un parco mezzi che rispetti determinati requisiti di qualità + un sistema di telerilevamento. è previsto un collaudo dei mezzi a scadenza del contratto.
Infrastrutture, strutture, rimesse,	Gli immobili sono messi a disposizione a fronte del pagamento di un canone. Uso delle pensiline garantito all'impresa.
Manutenzione	L'impresa fa la manutenzione dei beni rilevati nonché delle reti, infrastrutture e depositi messi a disposizione. L'impresa può proporre un piano di rinnovo ed estensione delle pensiline.
Personale	La stazione appaltante allega l'elenco del personale del gestore uscente da trasferire all'aggiudicatario.
Impegni aggiudicatario	Vedi sopra per quello che riguarda la manutenzione delle infrastrutture. La manutenzione del parco mezzi secondo gli standard manutentivi delle case costruttrici. Impegno a svecchiare il parco mezzi (a fine contratto è richiesta un'età media di 8 anni). È richiesta una percentuale di mezzi accessibili alle persone con ridotta capacità motoria, climatizzati, ecologici (rispondenti alle diverse categorie). L'aggiudicatario si impegna ad adottare il sistema tariffario vigente. del sistema tariffario integrato e dei sistemi di bigliettazione innovativi. Altri obblighi sono elencati qui di seguito: miglioramento qualità, sicurezza, obbligo rendicontazione, obbligo di migliorare il rapporto costi ricavi.
Impegni appaltante stazione	Potere di verifica e controllo. Impegno ad adeguare i livelli tariffari.
Tariffe e ricavi	I ricavi della vendita dei titoli da viaggio spettano all'impresa. L'impresa ha la titolarità del corrispettivo e degli altri ricavi (valorizzazione commerciale). Revisione del corrispettivo per eventuali modifiche della politica tariffaria. La revisione del sistema tariffario avviene per decrementi del 10% delle percorrenze; per incrementi del 25% l'ente prevede vincoli di

	destinazione dei maggiori introiti.
Penali e premi	Sono previsti premi per incrementi del numero dei passeggeri, riduzione costo di produzione, miglioramento rapporto costi/ricavi, superamento obiettivi dichiarati. In caso di inadempimento dell'aggiudicatario: diffida ad adempiere, penale del 15%, revoca
Revoca e decadenza dell'affidamento	Cause ordinarie
Subaffidamento	Consentito nei limiti del 30%.

Tabella 21 – Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara

Per quanto riguarda l'esito, la gara relativa all'ambito sia extra-urbano che urbano è andata deserta. In particolare il problema riscontrato dalle aziende è stato quello dell'onerosità delle richieste presenti nei capitolati. Le strade percorribili per quanto riguarda l'anno 2003 (la concessione della Spt è scaduta il 31 dicembre 2002) erano due: la proroga da parte della Regione lasciando all'amministrazione il tempo per redigere un nuovo bando oppure il ricorso alle trattative private con le quattro aziende preselezionate.

È da notare come il presidente della Spt aveva già manifestato perplessità riguardo alle pressanti richieste della Provincia; in particolare era considerato inattuabile l'obbligo di dismettere i bus immatricolati da 15 anni e oltre, cosa che per l'impresa significava la rottamazione del 20% del parco mezzi.

Dopo il primo tentativo andato deserto è ripartita il 17 gennaio la procedura per la nuova gara incentrata sull'assegnazione del servizio di trasporto pubblico urbano nel territorio del Comune di Como, che si sta concretizzando con la revisione del capitolato di gara in questi giorni.

Inoltre al fine di provvedere ad una migliore integrazione dell'area nel suo complesso in accordo con l'amministrazione provinciale è stato firmato un protocollo d'intesa per garantire la continuità del servizio di trasporto pubblico tra l'ambito urbano ed extraurbano. Le gare per assegnare il servizio saranno comunque separate tra capoluogo e Provincia. Il protocollo d'intesa servirà per fissare alcuni punti comuni in modo da evitare contraddizioni nel servizio offerto ai cittadini, dalla tipologia dei biglietti alla continuità delle linee.

La Regione ha concesso ai Comuni una proroga di sette mesi, quindi il servizio vero e proprio gestito dal vincitore della gara scatterà a partire dal prossimo 31 luglio.

Attualmente in ambito extra-urbano la società erogatrici del servizio in concessione sono la SPT linea srl, la FNMA spa e la SPEAFICO srl.

7.7. Il Comune di Milano

Alla fine del 2002 anche il Comune di Milano ha pubblicato l'avviso di sistema di qualificazione per l'“individuazione di imprese per l'affidamento, con la tipologia della procedura ristretta, della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale urbani e di area urbana di Milano: autobus, filobus e trasporto metropolitano”.

La qualificazione è articolata in 4 sottosistemi per ciascuno dei quali sono individuati i requisiti di selezione:

- a) servizi di trasporto pubblico mediante autobus e tram;
- b) servizi di trasporto mediante autobus, tram e filobus;
- c) servizi di trasporto metropolitano;
- d) servizi di trasporto mediante mezzi di superficie e metropolitane.

Le imprese potranno partecipare ad uno o più dei sopra elencati sottosistemi.

Nell'avviso di qualificazione il Comune elenca alcuni requisiti finanziari e tecnici che i partecipanti devono avere per poter essere, a seguito della qualificazione, ammessi alla gara. In particolare, i requisiti generale di carattere finanziario riguardano:

- aver conseguito un risultato di esercizio in pareggio o attivo risultante dai bilanci approvati degli ultimi tre esercizi (1999 – 2000 – 2001);
- aver conseguito un indice di indebitamento – mezzi propri/capitale investito netto, rilevato al 31.12.2001, non inferiore a 0,6.

Per quanto riguarda i requisiti tecnici specifici dei diversi sottosistemi, risulta che per il sottosistemi a) e b) il Comune richiede tra l'altro di:

- aver realizzato negli anno 1999-2001 un fatturato medio annuo, inteso come somma tra ricavi da traffico e contributi pubblici, nel settore della mobilità non inferiore a 100 mln di €;
- aver effettuato per ciascun anno del periodo 1999-2001 per il sottosistema a): un numero di vetture*km totali non inferiore a 27 mln, di cui 7 mln con tram e 20 mln con autobus; per il sottosistema b): un numero di vetture*km totali non inferiore a 31 mln, di cui 7 mln con tram e 20,5 mln con autobus e 3,5 mln con filobus;
- disporre di un adeguato numero di veicoli con percorrenza media annua non superiore a 50.000 km e un'anzianità media, per i veicoli su gomma, non superiore a 10 anni.

Per il sottosistema c) il Comune richiede:

- aver realizzato negli anni 1999-2001 un fatturato medio annuo, inteso come somma tra ricavi da traffico e contributi pubblici, nel settore della mobilità collettiva con modo metropolitano non inferiore a 170 mln di €;
- aver effettuato per ciascun anno del periodo 1999-2001 per il sottosistema a): un numero di vetture*km totali non inferiore a 50 mln, di cui almeno 20 mln su linee alimentate con 3[^] rotaia;
- di aver maturato un'adeguata esperienza gestionale su linee metropolitane con potenzialità di 30 treni/ora per direzione.

Per il sottosistema d), i requisiti sono ovviamente la somma dei requisiti richiesti nei tre sottosistemi precedenti.

L'avvio della gara è sempre agli inizi, ma quello che emerge è una tendenza alla conservazione dell'operatore preesistente, considerando che il servizio metropolitano con linee alimentate con 3[^] rotaia, requisito richiesto per la qualificazione, è realizzabile in Italia solo dalla stessa ATM. Per il trasporto su gomma, l'elevato numero di vetture*km richiesto dovrebbe spingere a partecipare solo i grandi operatori italiani, ma che difficilmente avranno le forze e le intenzioni di scontrarsi con Atm Milano.

7.8 Altre realtà comunali e provinciali lombarde

Nella regione Lombardia anche altre amministrazioni provinciali (Pavia e Brescia) hanno reso pubblico il bando di gara per quello che riguarda la loro rete di trasporto. L'**ente bresciano** ha puntato su due lotti di affidamento specifici. Il **primo** è contraddistinto dalle aree Nord-Est e Sud Sottorete Bassa pianura bresciana-Sebino-Franciacorta. Come si cita nel bando l'importo del corrispettivo annuo a base di gara e soggetto a ribasso d'asta, per una percorrenza annua indicativa di 7.701.145 vetture-km, che compenserà tutti gli obblighi di servizio e le prestazioni dell'affidatario di cui al Capitolato di gara e al Contatto di servizio necessarie alla corretta esecuzione dei servizi suddetti, è di 9.923.627 Euro oltre IVA al 10%, per complessivi 69.465.389 Euro nei 7 anni di durata dell'affidamento.

Il **secondo** include invece il Nord-Est Sottorete Valle Trompia-Garda-Valle Sabbia. L'importo del corrispettivo annuo è di 12.846.714 Euro oltre IVA al 10% per una percorrenza di 9.051.778 vetture-km, per un totale di 89.926.998 € (IVA esclusa) nei 7 anni di affidamento. Ai partecipanti è consentita la contemporanea partecipazione a entrambi i lotti messi contestualmente e separatamente a gara dall'Ente aggiudicatore.

Ad oggi l'Ente provinciale di competenza si sta adoperando per la spedizione delle lettere d'invito a presentare offerta nelle quali sarà indicato il termine ultimo per tale presentazione

(un paio di mesi indicativamente). Si deve notare che il bando di gara della provincia bresciana comprende anche una linea ferroviaria, la cui gestione dovrà integrarsi con le regole più rigide del sistema ferroviario.

Anche il **comune di Brescia** ha mosso i primi passi avviandosi all'istituzione delle procedure concorsuali. Lo ha fatto mettendo a gara in un lotto unico la "Rete Integrata" e fissando nel 10 Gennaio 2003 la data ultima per il ricevimento delle richieste di partecipazione delle imprese.

Le informazioni di cui siamo riusciti a giungere in possesso riguardano le percorrenze, suddivise nei vari anni di validità del contratto. In particolare il servizio di area urbana oggetto della gara ammonta indicativamente a:

- 8.240.000 di km-bus/anno per il primo anno di contratto, di cui 6.430.000 km-bus/anno nell'ambito comunale e 1.810.000 km-bus/anno dei comuni conterminei;
- 8.720.000 km-bus/anno a partire, probabilmente, dal secondo anno di contratto, comunque in concomitanza con l'entrata in esercizio delle Linee ad Alta Mobilità (LAM 1+2), di cui 6.890.000 km-bus/anno nell'ambito comunale e 1.830.000 km-bus/anno dei comuni conterminei;
- 9.020.000 km-bus/anno a partire, probabilmente dal quarto anno di contratto, comunque in concomitanza con l'evoluzione della rete LAM (LAM3), di cui 7.190.000 km-bus/anno in ambito comunale e 1.830.000 km-bus/anno dei comuni conterminei.

La durata del contratto è 7 anni (prorogabile per 8 mesi). Il corrispettivo a base di gara ammonta a 125.168.932 € (IVA esclusa), di cui 16,7 mln di € per il primo anno. Sono possibili modifiche da parte dell'impresa aggiudicataria entro l'1% delle percorrenze annue (senza revisione di corrispettivo), fino ad un massimo del 20% delle percorrenze su base annuale con revisione. Il contratto sarà di tipo *net cost*. Le infrastrutture sono di proprietà dell'ente affidante che li mette a disposizione dei vincitori della gara. Le offerte sono pervenute all'amministrazione comunale solamente dal consorzio che gestiva in precedenza il servizio su concessione, quindi attualmente sembra che il Comune stia procedendo a trattativa privata con tale consorzio.

Per quanto riguarda **la provincia di Pavia** sono state disegnate tre sottoreti con le seguenti caratteristiche (contratto per 7 anni di tipo *net cost*):

Lotto 1 – Sottorete Pavese: importo annuo a base di gara pari a 4.393.146 Euro (IVA al 10% esclusa) per una richiesta annua minima di 3.770.000 vetture-km (corrispettivo totale: 30,75 mln €, IVA esclusa);

Lotto 2 – Sottorete Oltrepò: importo annuo pari a 4.273.755 Euro(IVA al 10% esclusa) per una percorrenza minima annua richiesta di 3.560.000 vetture-km (corrispettivo totale: 29,92 mln€, IVA esclusa);

Lotto 3 – Sottorete Lomellina: importo annuo pari a 3.486.253 Euro(IVA al 10% esclusa) per una percorrenza annua minima richiesta di 3.130.000 vetture-km (corrispettivo totale: 24,4 mln €, IVA esclusa).

Attualmente l'Ente provinciale è in fase di pre-qualifica; sta valutando i requisiti delle aziende interessate a partecipare alla gara e a quelle ritenute idonee verranno inviate la lettera d'invito e il capitolato tecnico. Come negli altri casi il servizio di trasporto attualmente è gestito in concessione da 18 compagnie.

Il comune di Varese ha avviato le procedure per arrivare all'assegnazione del trasporto pubblico locale, rendendo pubblico un avviso di bando di gara. L'area di interesse comprende il Comune stesso e i comuni dell'area urbana (Casciago-Morosolo sulla direttrice per Gavirate, Varese-Induno-Olona-Alcinate-Bisuschio sulla direttrice della Valceresio, Varese-Buggiate-Azzate nella zona meridionale della città), per un totale di 2.621.100 km annui. Quanto ai dettagli più tecnici si ricorda che l'importo a base di gara per tutta la durata dell'affidamento è di Euro 27.824.576 (oltre IVA), con una quota annua , per il primo triennio di Euro 3.974.939 (oltre ad IVA). Una quota specifica del corrispettivo è destinata alla copertura dei minori introiti conseguenti ai titoli di gratuità ed alla agevolazioni tariffarie, secondo le disposizioni regionali. Il contratto di tipo *net cost* avrà durata di 7 anni. Il termine ultimo per la consegna delle domande di partecipazione alla gara è stato fissato nel 15 febbraio 2003 (slittando di un mese rispetto al termine previsto inizialmente). È stato prorogato di un mese anche il termine per la spedizione alle società interessate, da parte dell'ente organizzatore, degli inviti a presentare offerte (passando dal 4 febbraio al 4 marzo).

Per quanto riguarda la **provincia di Varese** le poche informazioni sono desumibili solamente da un avviso indicativo di gara, di carattere pre-informativo e sono le seguenti:

Importo Complessivo: percorrenze bus/Km pari a circa 9.809.833, corrispondenti a risorse indicative pari a Euro 12.683.719,43, così suddivisi:

SOTTORETI	Percorrenza minima servizi di linea (circa vetture*Km)	Importo annuo a base di gara (€)
Nord	4.490.850	5.373.078,49
Ovest	3.279.539	4.368.563,36
Sud	2.039.444	2.942.077,58

Tabella 22 – Caratteristiche del servizio extraurbano della Provincia di Varese

Per quanto riguarda il **comune di Crema**, è uscito il bando di gara nel febbraio 2003 per l'affidamento del servizio urbano di percorrenza iniziale annua pari a 281.078 bus*km, con corrispettivo a base d'asta pari a 724.000 € (IVA esclusa). Il contratto previsto, di tipo *net cost*, avrà durata di 7 anni. La gara è ancora in corso. Analoga situazione nel **comune di Vigevano** in cui l'affidamento riguarda 426.380 bus*km annui di percorrenza, con importo a base di gara pari a 742.331 € (IVA esclusa), per un totale di 7 anni (contratto *net cost*). La gara prevede che l'offerta economica abbia un peso di 60 punti, mentre per l'offerta tecnica spicca il peso dato al possesso di un parco automezzi di età media inferiore a 10 anni (10 punti).

Infine, per quanto riguarda la **Provincia di Lodi**, la gara riguarda l'affidamento dell'intera area urbana e interurbana per un totale di 7.142.863 bus*km annui, per un corrispettivo totale a base di gara pari a 64,2 mln di € (IVA esclusa). Il contratto avrà durata di 7 anni e sarà di tipo *net cost*. La gara è sempre in corso.

8. La Regione Piemonte

La Regione Piemonte con la legge regionale n. 1 del 4 Gennaio 2000 e successive modifiche ed integrazioni, ha avviato la riforma del trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 422/97. Ad oggi, la Regione ha messo in piedi un tavolo di concertazione per arrivare a definire a livello regionale una bozza di capitolato di gara comune a tutte le province.

Ad oggi, le indicazioni in nostro possesso riguardano solo il Comune di Torino che sembra intenzionato, così come sta avvenendo nelle maggiori città italiane, di affidare il servizio sulla propria area urbana in un unico lotto (riguardanti circa 65-70 milioni di vetture*km annui).

Quelle che descriviamo sotto sono quindi alcune esperienze passate di aggiudicazione in attesa delle nuove tornate di gara.

8.1 Le province di Vercelli e di Cuneo

Le uniche esperienze di gara che siamo in grado di riportare ad oggi riguardano le **province di Vercelli e di Cuneo**; in particolare si tratta di esperienze concretizzatesi nell'anno 2001 con stipula di contratti di durata biennale. In entrambi i casi le amministrazioni locali hanno provveduto a rinnovare il contratto alle imprese per un ulteriore anno, usufruendo così di tutta la durata del periodo transitorio, in linea con quanto sta

avvenendo in molte altre realtà italiane. Pertanto le nuove gare verranno indette a partire dal 1 gennaio 2004. Per quanto riguarda il **primo capoluogo** le caratteristiche desunte dal bando e dal capitolato sono sintetizzate qui di seguito.

	Vercelli
Ambito	Urbano ed extraurbano
Oggetto	L'esercizio in concessione delle linee di trasporto pubblico.
Quantità-km	Servizi di trasporto pubblico locale su gomma di competenza propria della Provincia di Vercelli, sia quelli delegati dalla Regione Piemonte, per complessivi km 3.644.947 annui. Formano oggetto del contratto anche i servizi in area a domanda debole, di competenza di Comunità Montane, su incarico e per conto delle stesse, per complessivi km 133.866 annui.
Importo corrispettivo	Euro/anno 4.234.959,08+ IVA. Compensazioni extra: lire 14.325.000 + IVA al mese per le agevolazioni tariffarie previste a favore di persone disabili e lire 1.400.000 + IVA al mese per l'obbligo di applicazione della tariffa "Formula" sulla linea Casale-Torino.
Erogazione corrispettivo	L'Ente concedente corrisponderà al Concessionario il 95% (novantacinqueper cento) dell'importo contrattualmente dovuto in rate mensili posticipate pagate entro il giorno quindici di ogni mese, o giorno lavorativo successivo, presso la propria Tesoreria
Durata	L'appalto ha durata dal 01.04.2001 al 31.12.2002 prorogabile per un massimo di 6 mesi.
Cauzione	Cauzione provvisoria pari al 3 per mille dell'importo contrattuale, da versarsi prima della presentazione dell'offerta; cauzione definitiva pari al 10 per cento dell'importo contrattuale.
Criterio di aggiudicazione	di Offerta economicamente più vantaggiosa
Offerta tecnica	Qualità ed affidabilità del servizio: punteggio massimo attribuibile punti 70 (criteri considerati: affidabilità, pulizia, comfort di viaggio).
Offerta economica	Economicità per l'Ente concedente: punteggio massimo attribuibile punti 30
Partecipazione	Requisiti ordinari per partecipazione gare. Sono ammesse alla gara le sole Imprese o Riunioni di Imprese che nel triennio 1997-1998-1999 abbiano avuto una produzione annua media relativa al trasporto pubblico di persone in servizi di linea pari almeno al 75% delle vetture-km oggetto di gara.

Ati e consorzi	Riunioni ai sensi art. 23 D.lgs n.158/95. Capogruppo (almeno 50%) - Mandanti (almeno 20%). Obbligo per le Ati di trasformazione in Società di capitali entro 6 mesi.
Programma esercizio	Il Concessionario deve esercitare le linee di trasporto pubblico oggetto del contratto di servizio secondo le modalità di esercizio riportate e gli orari stabiliti od approvati dall'Ente concedente, riportati in allegato.
Flessibilità programma esercizio	Potranno essere apportate, su iniziativa dell'Ente concedente o su istanza del Concessionario da approvarsi dall'ente concedente, le seguenti variazioni alla concessione: 1) soppressione od istituzione di nuove linee di trasporto pubblico; 2) modifica delle modalità di esercizio delle linee di trasporto pubblico; 3) modifica degli orari di esercizio delle linee di trasporto pubblico; Le variazioni di cui sopra non potranno comportare complessivamente una variazione dell'importo contrattuale, in aumento o diminuzione, superiore al 10% dell'importo contrattuale iniziale, ma potranno riguardare anche la totalità delle linee oggetto del contratto. Diritto di preavviso per il concessionario di 30 giorni.
Interruzione del servizio	L'esecuzione del servizio non può essere interrotta né sospesa dall'Aggiudicatario per nessun motivo salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in questo caso deve essere ripristinata al più presto. L' Aggiudicatario garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione della quantità di servizio minimo prevista.
Proprietà mezzi	Il Concessionario dovrà avere la disponibilità degli autobus necessari all'espletamento del servizio nei periodi di maggiore richiesta e delle scorte necessarie, determinate secondo quanto previsto qui di seguito. Il fabbisogno di mezzi necessari all'espletamento dei servizi è definito in base all'impiego massimo, ovvero al numero di mezzi necessari per soddisfare il massimo impegno nel corso della giornata per ogni autolinea. Dovrà essere aggiunto un numero di mezzi di riserva, articolato nelle varie tipologie del servizio e distribuito proporzionalmente nei vari depositi, pari al 10% del fabbisogno massimo con arrotondamento all'unità superiore. L'età media degli autobus non dovrà superare, per tutto il periodo di validità contrattuale, i dodici anni; non potranno essere impiegati in servizio autobus con anzianità superiore a venti anni
Infrastrutture, rimesse, strutture	Il Concessionario, per tutta la durata del contratto di servizio, dovrà avere la disponibilità delle strutture (depositi) necessarie al corretto e funzionale esercizio delle linee di trasporto pubblico oggetto del contratto.
Manutenzione	Il Concessionario deve predisporre un programma di manutenzione, in funzione del chilometraggio percorso
Personale	Il Concessionario deve disporre del personale, da esso dipendente, preposto allo svolgimento del servizio.

Impegni aggiudicatario	<p>1) Esercitare le linee di trasporto pubblico secondo le modalità di esercizio previste.</p> <p>2) Assicurare una costante ed aggiornata informazione ai viaggiatori sui servizi offerti.</p> <p>3) Predisporre e diffondere al pubblico Carta dei servizi che indichi i diritti e i doveri dei viaggiatori e le modalità di accesso all'informazione e di presentazione di eventuali reclami, che definisca i livelli qualitativi minimi garantiti, che preveda opportune forme di risarcimento in caso di disservizi avvenuti per motivi dipendenti dall'azienda stessa.</p> <p>4) Verificare almeno annualmente il grado di soddisfazione dei viaggiatori mediante apposita indagine, comunicandone i dati all'Ente concedente ed agli organi locali di informazione.</p>
Impegni stazione appaltante	Impegni definiti nel capitolato
Tariffe e ricavi	All'Impresa affidataria spettano i ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio. Il Concessionario deve applicare le tariffe definite dalla Regione Piemonte; agevolazioni tariffarie per i disabili
Penali e premi	<p>Sanzioni per ogni violazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per infrazioni alle modalità ed alle prescrizioni di esercizio: da 100€ a 750€ - per irregolare denuncia delle percorrenze stabilite nel presente contratto, ivi comprese le corse aggiuntive (corse bis) o le corse non effettuate anche per cause non dipendenti dal Concessionario, è stabilita da 250€ a 1500€. - per omessa o parziale denuncia del personale dipendente agli Enti assicurativi e previdenziali: da 500€ a 3000€. <p>La determinazione delle sanzioni sarà rapportata dall'Ente concedente alla gravità della violazione e verrà tenuto conto, altresì, dell'opera svolta dall'azienda per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione.</p>
Revoca e decadenza dell'affidamento	<p>L'Ente concedente ha facoltà di revocare la concessione, con provvedimento motivato, previa informazione al Concessionario, per motivi di interesse pubblico, senza che il Concessionario abbia diritto ad alcun indennizzo. L'Ente concedente può procedere alla risoluzione anticipata del contratto di servizio qualora il Concessionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) non dia inizio al servizio nel termine stabilito, lo abbandoni o lo interrompa per fatto proprio; b) effettui il servizio con ripetute ed accertate gravi irregolarità; c) non ottemperi sistematicamente alle disposizioni impartite dall'Ente concedente, agli obblighi contrattuali od imposti da norme di legge o di regolamento, ovvero dai contratti di lavoro vigenti; d) non denunci il personale dipendente agli Enti assicurativi della previdenza sociale, dell'assistenza malattie e dell'assistenza sul lavoro o non effettui il pagamento delle relative contribuzioni; e) perda, durante il periodo di validità contrattuale, i requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria previsti dalle vigenti norme per l'esercizio della professione di autotrasportatore di persone su strada.

Subaffidamento	Per una quota dei servizi non superiore al 20% delle percorrenze complessive, previa autorizzazione dell'Ente Concedente.
-----------------------	---

Tabella 23 - Quadro riassuntivo del bando e capitolato di gara

Per quanto riguarda la **Provincia di Cuneo** le informazioni di cui si è potuto usufruire sono solamente quella relative al bando di gara a procedura negoziata pubblicato nel Dicembre del 2000 nel quale la priorità è stata data a ditte già operanti in Provincia che si sono necessariamente dovute associare in una ATI. Le specifiche del bando di gara erano le seguenti:

- **oggetto dell'appalto:** servizio trasporto pubblico locale extraurbano; la Provincia è stata suddivisa in 4 bacini di trasporto: Cuneo, Alba-Bra, Saluzzo-Savigliano-Fossano e Mondovì
- **durata dell'appalto:** 2 anni a decorrere dall'01/01/2001 con termine il 31/12/2002;
- **importo a base di gara:** 21.091.356,06 Euro (IVA esclusa) oltre a 386.836,00 Euro a titolo di rimborso tessere di libera circolazione per i disabili;
- **quantità-km:** 9.974.859 km annui presunti (di cui 66.975 complementari F.F.S.S.);
- **criteri di aggiudicazione:** offerta economicamente più vantaggiosa, valutata in base ai seguenti elementi:
 - economicità per l'Ente appaltante (punteggio max. attribuibile 40 punti);
 - qualità del servizio (punteggio max. attribuibile 20 punti);
 - qualità ed età degli autobus (punteggio max. attribuibile 20 punti);
 - diffusione e qualità del servizio di biglietteria, integrazione con gli altri sistemi di servizio, sistemi di monitoraggio (punteggio max. attribuibile 20 punti).
- **requisiti per la partecipazione:** requisiti ordinari oltre a requisiti tecnici, giuridico-morali e finanziari;
- **garanzie richieste:** cauzione definitiva pari al 5% dell'importo contrattuale.

9. Alcune considerazioni finali

Non è facile, a questo punto, dare un giudizio sull'espletamento delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto locale fino ad oggi svoltesi in Italia. Ancora molte regioni non sono partite con gli affidamenti e alcune aree del paese (come il Meridione) è

particolarmente indietro rispetto ad altre (Lombardia e Liguria *in primis*). Ma anche laddove un certo numero di gare si sono o si stanno svolgendo i dati ad oggi a disposizione sono modesti per poter dare un giudizio significativo.

In estrema sintesi però quello che emerge dalla lettura dei bandi di gara e degli esiti delle stesse possono essere così riassunti:

- dal punto di vista organizzativo, le gare vengono essenzialmente svolte seguendo i confini giurisdizionali delle singole province, senza peraltro che siano state effettuate a livello regionale studi sull'esistenza o meno di economie di scala che potrebbero portare all'aggregazione di bacini limitrofi; se le economie di scala esistessero, l'aggregazione di bacini potrebbe garantire una riduzione dei costi operativi nel servizio a prescindere dall'esito della gara²¹;
- in molti casi, vi è una tendenza ad aggregare traffico urbano e extra-urbano: questo è un aspetto positivo perché permette all'ente locale di limitare i sussidi da erogare e spingere l'operatore aggiudicatario a effettuare sussidi incrociati tra i servizi meno remunerativi (tipicamente l'urbano) con quelli più remunerativi o almeno meno costosi (tipicamente l'extra-urbano);
- la scelta dei contratti è in molti casi quello del *net cost*, che sebbene più incentivante può risultare eccessivamente oneroso per imprese scarsamente efficienti con livelli di copertura dei costi con i ricavi modesta; forse, potrebbe essere auspicabile l'adozione di contratti ad incentivo intermedi (di tipo *gross cost* con o senza incentivi sui ricavi) almeno in una prima fase di sviluppo del mercato, in modo da incentivare un efficientamento più morbido in un primo momento, per poi passare in seguito a contratti *net cost*;
- i risultati delle gare in termini di ribassi sui corrispettivi d'asta sono stati assai modesti, se si esclude il caso della gara del secondo lotto del Comune di Roma in cui il ribasso è stato del 25% ma relativo a servizi aggiuntivi e per questo non comparabile gare analizzate in questo rapporto;
- i vincitori sono risultati ovunque gli stessi operatori incumbenti che erogavano il servizio prima della messa a gara del servizio, tendenzialmente in aggregazione tramite Ati con altri operatori; tali forme di aggregazione, se valide da un punto di vista commerciale, devono però essere ben definite nel futuro. Al riguardo, la tendenza delle province lombarde di obbligare la trasformazione delle Ati in Spa vere e proprie entro un anno dall'affidamento deve essere vista positivamente;
- gli Ati però possono essere usati come strumenti di collusione; gli operatori possono aggregarsi per spartirsi il territorio ed evitare costose guerre di prezzo

²¹ Si veda al riguardo il lavoro di Cambini e Filippini (2003) elaborato per Hermes.

nelle varie gare; su questo argomento, la stessa Autorità Antitrust è recentemente intervenuta per limitarne la possibilità di partecipazione alle gare.

Sugli esiti delle gare, ossia sulla vittoria degli incumbenti, è opinione di chi scrive che poco era da aspettarsi. Anche in paesi più avanti nel processo di liberalizzazione del mercato, come la Finlandia o la Svezia, nelle prime gare sono stati proprio gli *incumbent* ad avere la meglio. Probabilmente più meritevole di attenzione è lo scarso numero di partecipanti alle gare (seppur mascherati da Ati numerosissimi): addirittura a Bergamo, infatti, si ha un unico partecipante sia per l'area Comunale sia per i sub-bacini provinciali. Il numero ristretto chiaramente limita la competizione e quindi l'effetto positivo che le gare possono apportare.

Un discorso a parte merita la tendenza dei grandi comuni metropolitani di mettere a gara il servizio in un unico lotto (come nel caso di Roma, Torino, Genova e Milano): come lo stesso Antitrust ha evidenziato ciò limita fortemente la concorrenza favorendo esclusivamente gli operatori locali.

ALLEGATO I

Fonte dei dati analizzati

Bacino	Bando	Capitolato
Friuli (4 Province)	X	X
Aosta (Regione)	X	
La Spezia (Provincia)	X	
Imperia (Provincia)	X	
Savona Provincia (Bacino S)	X	X
Savona Provincia (Bacino A)	X	
Potenza (Comune)	X	
Matera (Provincia)	X	X
Bergamo (Comune)	X	X
Bergamo (Provincia)	X	
Brescia (Comune)	X	
Brescia (Provincia)	X	
Como (Comune)	X	
Como (Provincia)	X	X
Crema (Comune)	X	
Cremona (Comune)	X	
Cremona (Provincia)	X	
Lodi (Provincia)	X	
Mantova (Comune)	X	
Mantova (Provincia)	X	
Pavia (Provincia)	X	
Sondrio (Comune)	X	X
Sondrio (Provincia)	X	X
Varese (Comune e Provincia)	X	
Vigevano (Comune)	X	
Vercelli (Provincia)	X	

ALLEGATO II

Un quadro riassuntivo sulle caratteristiche economiche delle gare svolte in Italia

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Valle d'Aosta	Semi-rigida, net-cost	Sub-bacini	Regione divisa in lotti (6 mln vetture*Km) Fondo Valle e linea Aosta- Caselle	6 anni (+ 3)	Aggiudicata all'ATI (Sadem e Sapav), ribasso del 7,4%
			Alta Valle	6 anni (+ 3)	Aggiudicata alla Savda, ribasso 1%
			Centro Valle	6 anni (+ 3)	Aggiudicata alla Savda, ribasso 1,8%
			Aosta e cintura	6 anni (+ 3)	Aggiudicata alla Svap, ribasso 4,5%
			Bassa Valle	6 anni (+ 3)	Aggiudicata alla Vita, ribasso 4,7%
			Media Valle	6 anni (+ 3)	Aggiudicata alla Savda, ribasso 2,1%
Liguria	Flessibile, net-cost	Bacini provinciali e/o comunali	Comune e provincia di La Spezia 8,5 mln vetture*Km	6 anni (+ 3)	Aggiudicata all'Atc di La Spezia
			Savona-Bacino S (territorio urbano+extraurbano) 5,8 mln vetture*Km	6 anni (+ 3)	Aggiudicata all'Acts
			Savona-Bacino A (territorio extraurbano) 2,3 mln vetture*Km	6 anni (+ 3)	Esame offerte pervenute
			Provincia e comune di Imperia 6,8 mln vetture*Km	5 anni (+ 3)	Aggiudicata a Riviera trasporti, ribasso 1%
			Comune di Genova 33 mln vetture*Km	6 anni	Attesa di pubblicazione bando
			Provincia di Genova (bacino G e T)		

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Lombardia	Flessibile, net-cost	Sub-bacini provinciali per servizi extraurbani o lotti unici per urbani	Provincia di Cremona		
			Lotto I (4 mln vetture*km)	7 anni	In corso
			Lotto II (4,5 mln vetture*km)	7 anni	In corso
			Comune di Cremona , percorrenza 1,6 mln di vetture*km	7 anni	Presentata un'unica offerta condizionata da KM, esclusa.
			Provincia e comune di Lecco 5 mln vetture*Km	7 anni	Esaminazione offerte pervenute
			Comune di Bergamo , percorrenza 7 mln di vetture*km	7 anni	In corso: unica offerta pervenuta, Atb
			Provincia di Bergamo , 3 sottoreti		
			Sottorete Ovest percorrenza 4,3 mln vetture*km	7 anni	In corso: unica offerta pervenuta Sab
			Sottorete Est percorrenza 6,8 mln vetture*km	7 anni	In corso: unica offerta pervenuta Sab
			Sottorete sud percorrenza 4,7 mln vetture*km	7 anni	In corso: unica offerta pervenuta Sab

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Lombardia	Flessibile, net-cost	Sub-bacini provinciali per servizi extraurbani e lotti unici per urbani	Comune di Sondrio percorrenza 146.200 vetture*km	7 anni	Aggiudicata all' A.s.m. Spa, ribasso del 2,5%
			Provincia di Sondrio, 3 bacini		
			Chiavennasco - Morbegnese	7 anni	Riesaminazione capitolato (prima gara deserta)
			Sondriese	7 anni	Riesaminazione capitolato (prima gara deserta)
			Tiranese - bormiese	7 anni	Riesaminazione capitolato (prima gara deserta)
			Comune di Mantova, percorrenza 1,9 mln vetture*km	7 anni	Aggiudicata al raggruppamento capitanato da Apam, ribasso 1,1%
			Provincia di Mantova percorrenza 5 mln vetture*km annue	7 anni	In corso: concorrono 6 aziende
			Comune di Como, percorrenza 2,7 mln vetture*km	7 anni	Prima gara deserta. Seconda gara con 2 offerte.
			Provincia di Como percorrenza 10,6 mln vetture*km	7 anni	Attesa offerte (entro 16 maggio). Prima gara deserta

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Lombardia	Flessibile, net-cost	Sub-bacini	Comune di Brescia, percorrenza media 8,6 mln vetture*km	7 anni	In corso
			Provincia di Brescia		
			Lotto I percorrenza di 7,7 mln vetture*km	7 anni	In corso
			Lotto II percorrenza di 9 mln vetture*km	7 anni	In corso
			Provincia di Pavia		
			Lotto I percorrenza 3,7 mln vetture*km	7 anni	Fase di prequalifica (valutazione requisiti aziende interessate)
			Lotto II percorrenza 3,5 mln vetture*km	7 anni	Fase di prequalifica (valutazione requisiti aziende interessate)
			Lotto III percorrenza 3,1 mln vetture*km	7 anni	Fase di prequalifica (valutazione requisiti aziende interessate)

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Lombardia	Flessibile, net-cost	Sub-bacini provinciali per servizi extra-urbani e lotti unici per urbano	Comune di Varese , percorrenza media di 8,5 mln veicoli*km	7 anni	In corso
			Provincia di Varese		
			Sottorete Nord percorrenza di 4,5 mln veicoli*km	7 anni	In corso
			Sottorete Ovest percorrenza di 3,2 mln veicoli*km	7 anni	In corso
			Sottorete Sud percorrenza di 2 mln veicoli*km	7 anni	In corso
			Provincia di Lodi (urbano e extraurbano) percorrenza 7 mln bus*km	7 anni	In corso
			Comune di Crema , percorrenza 281.078 bus*km	7 anni	In corso
			Comune di Vigevano , percorrenza 426.380 bus*km	7 anni	In corso

Regione	Tipo di gara	Dimensioni	Specifiche	Durata del contratto	Stato attuale
Friuli Venezia Giulia	Semi-rigida, net-cost	Bacini provinciali	4 Unità di gestione provinciali Trieste (12,7 mln Km/anno)	10 anni	Aggiudicata all'ATI-ATP, ribasso del 2,5%
			Pordenone (7,4 mln Km/anno)	10 anni	Aggiudicata all'ATI-ATAP, ribasso del 3,6%
			Udine (15,9 mln Km/anno)	10 anni	Aggiudicata all'ATI-SAF, ribasso del 1,5%
			Gorizia (5,4 mln Km/anno)	10 anni	Aggiudicata all'ATI-ACT, ribasso del 4,8%
Piemonte	Flessibile, net-cost	Bacini provinciali	Provincia di Vercelli , percorrenza 3,6 mln km	16 mesi	Proroga concessione società vincitrice nel 2001
			Provincia di Cuneo (suddivisa in 4 lotti), percorrenza 9,9 mln km	2 anni	Proroga concessione società vincitrice nel 2001