



**Verbale di resoconto**  
**Consultazione di mercato ex art. 66 del D. Lgs. 50/2016**

**Consultazione preliminare di mercato finalizzata ad acquisire le osservazioni dei soggetti interessati sui principali aspetti della procedura a evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea extraurbani con autobus di competenza della Provincia di Bolzano, ai sensi della Delibera ART n. 49 del 17 giugno 2015 e della Delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017**

**Data** 10.01.2019

**Luogo** Bolzano, sala riunioni della Ripartizione Mobilità, piazza Silvius Magnago 3, Palazzo 3B

**Ora inizio seduta:** 10.05

**Partecipanti**

**PER LA PROVINCIA DI BOLZANO**

<b>Cognome e nome</b>	
Burger Günther	Direttore della Ripartizione provinciale Mobilità – Presidente della seduta
Bissolo Paola	Collaboratrice Ripartizione Mobilità - assistente
Gibitz Ruth	Collaboratrice Ripartizione Mobilità - verbalizzante
Santi Sonia	Collaboratrice Servizio Monitoring Mobilità - verbalizzante
Mantini Pierluigi	Consulente legale

**RAPPRESENTANTI OPERATORI ECONOMICI**

<b>Cognome e nome</b>	<b>Impresa</b>	<b>Carica ricoperta</b>
Fabio Cristiano	Arriva Italia	Business Development Manager
Mattiato Andrea	Arriva Italia	Legal and Tender Specialist
Fabris Martina	Arriva Italia	Business Development Analyst
Lo Presti Davide	LiBUS	Consulente legale
Pomella Esther	LiBUS	Consulente legale
Pichler Thomas	KSM	Consulente
Plattner Martin	KSM	Presidente
Gatterer Ingomar	SAD Trasporto locale SpA	Amministratore Delegato
Vettori Mariano Claudio	SAD Trasporto locale SpA	Presidente del C.d.A. e Direttore Generale
Pasqualin Antonio	Navy Società Cooperativa	Presidente

La presente riunione è stata convocata mediante avviso n. 493/2018 del 07.12.2018 pubblicato sul portale [www.banditoaltoadige.it](http://www.banditoaltoadige.it) della Provincia Autonoma di Bolzano ai sensi della LP. 16/2015, art. 5, comma 6.

La scadenza per la presentazione delle osservazioni era fissata al 21.12.2018.

La data del presente incontro era altresì pubblicata nello stesso avviso.

Luogo e ora della Consultazione sono stati comunicati a mezzo PEC-mail del 08.01.2019.

Aspetti organizzativi

L'incontro viene condotto dal Direttore della Ripartizione Mobilità, Ing. Günther Burger.

Come specificato nell'Avviso, gli operatori economici presenti alla Consultazione hanno a disposizione 20 minuti ciascuno per esporre le proprie osservazioni. Hanno diritto di parola i rappresentanti di ogni singolo operatore economico, sempre nel rispetto dei complessivi 20 minuti.

Dopo l'esposizione non ci sarà dibattito non essendo previsto un confronto in questa sede.

Ing. Burger propone di tenere l'intero incontro in lingua italiana e informa che l'audio della parte di incontro relativa all'esposizione da parte degli operatori economici verrà registrata.

Non ci sono obiezioni né osservazioni da parte dei presenti.



Ing. Burger fa presente che la finalità della Consultazione stessa consiste nel raccogliere suggerimenti e indicazioni da parte degli operatori economici interessati esperti del settore, tenendone se opportuno conto, e nell'acquisire conoscenze in modo che l'Amministrazione trovi conferme o suggerimenti per la preparazione degli atti della gara da effettuarsi.

Le osservazioni pervenute sono state lette con attenzione e si rileva che sono stati portati contributi non scontati, anche considerando che ci sono questioni che la Stazione Appaltante ritiene meritevoli di approfondimento.

Si precisa che l'Avviso relativo alla presente Consultazione riporta argomenti ed elementi non definitivi e non vincolanti.

L'Avviso prevede la presenza di massimo 2 rappresentanti per ogni operatore economico; Arriva Italia è presente con 3 membri; dal momento che gli altri operatori presenti non presentano opposizione, si concede la presenza di tutti e 3 i membri di Arriva Italia.

Gli operatori economici illustrano le loro osservazioni nell'ordine inverso dell'ora e data di arrivo delle stesse alla casella PEC della Ripartizione Mobilità:

1. LiBUS Consorzio dei concessionari di linea della Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige
2. KSM Consorzio Alto Adige Autonoleggiatori
3. Navy società cooperativa
4. SAD Trasporto locale SpA
5. Arriva Italia s.r.l.

## CONSULTAZIONI

### LiBUS

Si riassumono le osservazioni inoltrate con PEC del 21.12.2018 (prot. n.816717 del 21.12.2018) soffermandosi sui punti ritenuti essenziali e rimandando a quanto esposto per esteso.

- 1) Requisiti soggettivi e qualifica soggettiva per la partecipazione.
  - Nell'avviso è indicato che i requisiti economico-finanziari e tecnico-professionali richiesti devono essere posseduti nel triennio 2015-2017. Si ritiene sarebbe un dato più aggiornato e veritiero comprovante affidabilità e capacità degli operatori economici che partecipano alla gara fare riferimento alle 3 annualità precedenti il bando (2016-2017-2018).
  - Principio cardine di una gara è garantire la massima e più ampia partecipazione di tutti gli operatori economici, evitando effetti discriminatori, tutelando l'apertura alla concorrenza e quindi anche la libertà di impresa, l'unione in forma associata, RTI o altro.  
La forma di Consorzio stabile, come è anche LiBUS, è prevista all'articolo 45, comma 2, lettera c) del D.Lgs 50/2016.  
L'articolo 47, comma 2 precisa di seguito che ai fini della qualificazione possono essere utilizzati sia requisiti di qualificazione maturati in proprio che quelli posseduti dalle singole imprese consorziate. Questo principio è confermato dalla Delibera ART 49/2015, misura 10. Quindi l'iscrizione al REN dei Consorzi stabili dovrebbe essere dimostrata solo dai consorziati e non anche dal Consorzio stesso.
  - Si ritiene che in una gara importante di questo tipo (27 milioni di km), lo strumento del Consorzio è adatto a garantire la partecipazione delle piccole e medie imprese senza la necessità di costituirsi in RTI e ricorrere ad avvalimenti o altro che non sono strumenti facili da gestire.
- 2) Beni strumentali.

Si rileva che nell'Avviso di Consultazione i beni non risultano classificati, secondo i criteri previsti dalla Delibera ART 49/2015, misura 1. Si ritiene mancante la classificazione necessaria dei beni.

Gli allegati A e B dell'Avviso di Consultazione indicano i beni (si ipotizza si tratti di quelli strumentali) ma non riportano la classificazione:

  - l'allegato A1 indica il materiale rotabile messo a disposizione a titolo gratuito, che pare siano tutti gli autobus finanziati al 100% dalla Provincia;



- l'allegato A2 indica il materiale rotabile che il subentrante è tenuto ad acquisire a prezzo prefissato, che pare siano tutti gli autobus parzialmente finanziati dalla Provincia;
- l'allegato A3 indica il materiale rotabile messo a disposizione del subentrante, e vengono indicati autobus dell'operatore economico SAD;
- l'allegato B indica i beni immobili a disposizione, che sono di proprietà della STA.

3) Aspetto metodologico

Si ritiene che nell'Avviso di Consultazione non siano state date indicazioni esaustive, ma si confida che ciò si risolverà nel momento in cui verranno fornite le specifiche della gara.

La preoccupazione si fonda sul fatto che – in base alle indicazioni preliminari – pare non ci sia stata una particolare attenzione a certi elementi qualitativi, che si ritengono imprescindibili sia per la morfologia del territorio che per le caratteristiche dell'utenza.

Si chiede quindi di dare maggior risalto a elementi qualitativi come la continuità del servizio e la valorizzazione di quegli operatori che sono in grado di porre rimedio a ritardi, guasti, esigenze di corse bis in tempi ragionevoli, al fine di garantire all'utenza un servizio efficiente.

4) Aspetto ambientale

Vista anche la linea adottata negli ultimi anni dalla Provincia di Bolzano, si ritiene importante porre attenzione a temi di tipo ambientale. In tal senso si cita come esempio la riduzione dei km a vuoto (riduzione dei km significa riduzione delle emissioni nocive) o la qualità delle rimesse (per la riparazione, manutenzione), che hanno un impatto ambientale. Ridurre i km a vuoto significa incidere sull'ambiente con conseguente vantaggio per la popolazione.

5) Questione sicurezza del servizio.

In merito si ritiene che particolari accorgimenti potrebbero garantire una maggiore sicurezza dei mezzi e della circolazione, a vantaggio sia degli utenti del trasporto pubblico che degli utenti della strada nel loro insieme.

Il fatto che un autobus venga riparato più o meno bene può portare a maggiore o minore sicurezza quando viaggia, soprattutto d'inverno.

Conclusione

Maggiore attenzione dovrebbe essere posta in merito agli aspetti qualitativi del servizio, lasciando alla Provincia di Bolzano la valutazione su cosa può essere più o meno rilevante e più o meno di interesse pubblico.

**KSM**

Il KSM, Consorzio degli autonoleggiatori dell'Alto Adige, la cui presenza è capillare in ogni zona della Provincia, rimanda per i dettagli alle osservazioni inviate in data 21.12.2018, prot. 816620 del 21.12.2018.

In considerazione del fatto che con i propri consorziati è presente in modo capillare nelle piccole vallate disponendo anche di rimesse, sarebbe in grado di svolgere direttamente qualche servizio proprio in queste zone. Si ritiene che questo garantirebbe qualità nel servizio.

1) Oggetto della gara: concessione o servizio

Si ritiene necessario chiarire se si tratta di un affidamento in concessione o di un contratto d'appalto con contratto di servizio.

Il rischio dell'attività dovrebbe rimanere in capo alla Stazione Appaltante e solo il rischio industriale a carico dell'operatore economico.

Si informa che ultimamente altre gare (es. la gara del TPL di Roma) in regime di "gross cost" sono state indette ai sensi del D.Lgs. 50/2016, ovvero come oggetto di un appalto e non come una concessione ai sensi del Regolamento CE 1370/2007.

Si desidera evitare che un domani, qualora ci fosse la possibilità di vedersi aggiudicato un servizio, l'oggetto del contratto possa essere annullato.

Sentenze del Consiglio di Stato (ad es. n. 489/2018) hanno fatto espressamente riferimento al Regolamento CE 1370/2007 nelle gare TPL.

La Corte di Giustizia e anche la stessa Commissione Europea con la C 92, hanno preso posizione in merito a quando deve essere applicato il Regolamento CE e a quando deve essere applicata la Direttiva 2014/23/UE (direttiva delle concessioni, nella quale è specificato che la stessa che non si applica se



l'oggetto è una concessione ai sensi del Regolamento CE 1370/2007). A livello normativo anche il D. Lgs. 50/2016 lo ribadisce (cfr. documentazione inviata).

## 2) Partecipazione dei Consorzi

Si rileva che da un punto di vista giuridico non sussistono problemi per la partecipazione dei Consorzi alla gara, anche se il *Consorzio stabile* non è un soggetto giuridico previsto dal Codice civile, ma è un soggetto creato dal legislatore nell'ambito della normativa sugli appalti.

Presupposto è che la *lex specialis* preveda la possibilità di partecipazione di un Consorzio stabile ai sensi del D.Lgs. 50/2016, art. 45, comma 2, lettera c), e che sia riconosciuto che quel tipo di Consorzio è un operatore economico e che, in quanto tale, si possa associare in ATI con altri operatori economici.

Si chiede che questo sia previsto dalla *lex specialis*, ovvero dal bando di gara, in modo che un domani non ci siano problemi o contestazioni da parte di soggetti terzi.

L'articolo 11 della L.P. 15/2015 prevede la partecipazione se possibile anche di piccole e medie imprese (volontà della Giunta Provinciale). Si ritiene che se la gara sarà ben formulata ciò si renderà possibile.

In caso contrario la partecipazione delle piccole e medie imprese sarebbe molto difficile, tranne tramite strutture giuridiche inusuali, anormali, come avvalimenti, ecc....

È stato inoltre dimostrato che, sia nel settore TPL che in altri settori, che il Consorzio stabile è una struttura valida e che nell'ambito di servizi svolti per l'Amministrazione pubblica è un soggetto molto valido che può adempiere a tutte le attività.

Nella documentazione inviata è stato portato un esempio di come può essere strutturata la *lex specialis* della gara, indicando in modo molto chiaro come può partecipare un Consorzio stabile, quali requisiti tecnici ed economici deve possedere il Consorzio stesso e quali requisiti deve avere il singolo consorziato.

Per quanto riguarda l'iscrizione al REN si ritiene che questa sia un requisito tecnico che deve essere posseduto solo dai consorziati e non dal Consorzio stesso, dal momento che il Consorzio svolge attività di organizzazione tra i singoli consorziati, i quali di fatto svolgono il servizio di trasporto.

Si confida nel fatto che non si ripeta l'annullamento della gara e la proroga del servizio in forma di una concessione.

In conclusione, si comunica che sono state elaborate delle proposte in termini qualitativi, elencate in modo semplice e ben definito nella documentazione inviata.

## **NAVY**

La mobilità è un settore trasversale di utilità giornaliera delle persone perché tutti si spostano sia per lavoro che per tempo libero.

I noleggiatori con conducente (NCC) in Alto Adige sono 580 e si qualificano come tante piccole imprese.

### 1) Cooperazione e collaborazione

Si ritiene che la cooperazione tra gli operatori in Alto Adige porterebbe a costituire un esempio a livello nazionale dal momento che in Alto Adige è già utilizzata la tecnologia RFID sull'AltoAdigePass.

Si illustrano gli aspetti positivi di un servizio navetta "primo miglio e ultimo miglio" quale implementazione del trasporto integrato, soprattutto per raggiungere i masi e garantire il trasporto scolastico.

### 2) Autisti certificati

È necessario che l'autista che svolge il lavoro abbia particolari competenze: deve saper parlare le lingue, lavorare in sicurezza, conoscere i sistemi di trasporto, conoscere le valli. Di qui l'importanza della formazione per gli autisti.

### 3) Applicazioni tecnologiche

I cambiamenti legislativi indicano che bisogna dotarsi di applicazioni tecnologiche per la gestione dei servizi; Navy possiede già applicazioni che gestiscono una gli NCC e l'altra gli utenti.

### 4) Rispetto dell'ambiente

Si ritiene che un autobus piccolo in servizio sia meglio di un autobus di 12 mt. per quanto riguarda l'impatto ambientale.



## Conclusioni

Si chiede che venga messa a verbale la richiesta di Navy di “darsi un contesto di collaborazione”.

Navy si mette a disposizione per essere un operatore che aggrega attraverso le applicazioni che già possiede mettendole a disposizione di tutti. Le app utilizzate possono essere agganciate ai vari sistemi esistenti e si possono implementare in qualsiasi momento.

## **SAD TRASPORTO LOCALE SPA**

### 1) Chiarimenti generali

SAD auspica che la gara possa svolgersi senza difficoltà e giungere a termine.

La raccomanda la Stazione Appaltante di chiarire bene la normativa a base della gara e di definire chiaramente i concetti, per dare meno spazio alle contestazioni e più spazio alle proposizioni.

Non si condivide quanto affermato da KSM circa la divisione tra il Codice dei contratti D.Lgs. 50/2016 e il Regolamento CE 1370/2007. La sentenza Hörmann 2016 dice infatti chiaramente che il Regolamento CE 1370/2007 per il trasporto pubblico è una *lex specialis* e pertanto è di valenza superiore al Codice dei contratti 50/2016. Il Regolamento CE 1370/2007 stabilisce che in presenza di un contratto sono da escludersi i commi da 2 fino al 6 dell'articolo 5.

Si precisa poi che il vincolo di affidamento dei lotti nel Regolamento CE 1370/2007 è previsto solo per il treno e non per la gomma.

### 2) Bacini territoriali

In base a una legge nazionale i bacini non possono essere inferiori a 350.000 abitanti: individuarne 4 su una popolazione di 500.000 abitanti significa avere bacini da 125.000 abitanti. Ciò potrebbe indurre qualche soggetto a impugnare detta suddivisione. Si tratta di una criticità che si consiglia di eliminare.

La legge provinciale definisce in sostanza due bacini, e considerato che uno è quello in house della SASA e uno il resto, la legge si potrebbe considerare rispettata.

### 3) Clausola sociale

La legge provinciale, unica sul territorio nazionale, presenta un ulteriore rischio di incidente di percorso dove recita “*L'impresa subentrante deve assumere il personale dipendente dell'impresa cessante con l'impegno di mantenere nel tempo...*” (LP 15/2015, art. 17, comma 2). Questo costituisce un vincolo per l'Azienda che volesse riorganizzarsi (il che significa licenziare, trasferire, muovere). Ciò rappresenta un vincolo pericoloso. La giurisprudenza europea, ma anche il Regolamento CE 1370/2007, non parlano di trasferire il personale all'operatore entrante, ma regolano solo come si deve comportare il nuovo operatore se acquisisce il personale.

Nel personale SAD ha investito molte risorse, per cui la regola che eventualmente sarebbero obbligati a cederlo non va bene; si fa presente che SAD offre servizi anche al di fuori dell'Alto Adige e, soprattutto ai confini, ha bisogno del personale.

### 4) Vincolo di aggiudicazione

Il vincolo di aggiudicazione richiede un primo chiarimento per valutare in che ambito ci si sta muovendo e se il vincolo è ammissibile. Diversamente potrebbero essere inoltrati ricorsi in merito con le relative conseguenze. Si invita l'amministrazione provinciale ad essere più chiara possibile e a spiegare nelle motivazioni ciò che viene richiesto agli operatori economici.

### 5) Proprietà dei beni

La L.P. 15/2015 all'art. 17 al comma 3 recita “*I beni mobili e immobili essenziali acquistati con contributi provinciali devono essere trasferiti secondo le condizioni ecc...*” e al comma 4 “*I beni mobili e immobili non essenziali acquistati con contributi provinciali possono essere ceduti ...*”.

Si ricorda che la Delibera ART 49 dichiara beni essenziali quelli che vedono la compresenza dei 4 elementi ivi citati. Pertanto, se un autobus viene giudicato essenziale, arriverà sicuramente un ricorso perché qualcuno potrà sostenere che un bene così ripetibile non pare essere essenziale.

Per i beni immobili vale lo stesso discorso.

SAD è locataria di un insieme di beni immobili che sono proprietà della società in house della Provincia (la STA) e per i quali ha recentemente ricevuto disdetta della locazione.



Ci si interroga sul motivo per cui solo i beni di proprietà STA e locati a SAD sono classificati come necessari, dal momento che ci sono molti beni dei restanti concessionari allocati in montagna o al fondo delle valli che sono ritenuti non necessari. Questo potrebbe rappresentare un'ulteriore criticità di una gara che si prospetta densa di spunti di confronto, ma prima ancora di contestazione.

Si ritiene non ammissibile che siano state dichiarate essenziali solo le strutture di STA mancando peraltro la motivazione per cui solo questi beni sono stati ritenuti essenziali. Si fa presente che, in base alla Delibera ART 49, la proprietà non è un criterio per il quale si deve dichiarare l'essenzialità.

Non è comprensibile il motivo per cui, ad esempio a Brunico, una struttura di proprietà di STA data in locazione a SAD sia dichiarata essenziale e una struttura di proprietà di un concessionario privato distante 1 km non sia ritenuta essenziale. Manca coerenza nella motivazione.

Se si tratta veramente di strutture che urbanisticamente non sono duplicabili ciò potrebbe essere comprensibile. Si ritiene però allora che ci siano anche altre realtà che urbanisticamente non si possono duplicare.

#### 6) Funzione della Consultazione

Si ritiene che la funzione della presente consultazione non sia ben descritta; si invita quindi la pubblica amministrazione a una manifestazione di gara più esplicita nei contenuti ma prima ancora nelle sue motivazioni in modo da non dare luogo a partecipazioni oblique o strane, ma soprattutto a contestazioni che potrebbero essere inutili.

#### 7) Programma di governo sui trasporti

Preso atto che nel nuovo programma di governo si indica che si vogliono togliere certe linee dagli attuali contratti e affidarle in regime in house, si chiede cosa significa e cosa comporta questo.

Qualora si dovesse cambiare il Piano provinciale della mobilità, si ritiene che la gara debba essere sospesa, modificando quindi il Piano della mobilità per poter poi procedere con la gara.

#### 8) Parco macchine

Una prassi amministrativa applicata dal 1985 che riguarda tutti i concessionari prevede che questi incassino il valore di mercato di questi beni, che con questa gara vengono espropriati con una disposizione ritenuta non valida.

In base alla L.P. 16/1985, articolo 7, il passaggio gratuito dei beni deve avvenire solo nel caso in cui il concessionario cessi l'attività, condizione che non corrisponde all'attuale situazione di SAD. Si ribadisce in ogni caso che in base alla Delibera ART 49 un autobus non è un bene funzionale.

#### Conclusione

Si individuano tanti spunti di poca chiarezza, che potrebbero dar luogo a contestazioni.

Si ritiene importante che questa gara venga svolta in maniera corretta e giusta.

SAD fa presente che nel 2018 ha partecipato – soprattutto in centro Europa – a circa 25 gare, alcune ancora in essere, e che circa 1/3 sono state bloccate davanti al TAR.

I motivi sono spesso riconducibili ad aspetti discriminatori, dove la Stazione appaltante pensa di proteggere una certa realtà locale con dei vincoli di strutture, locali, aspetti qualitativi, ambientali.

Si chiede quindi di valutare esattamente gli aspetti di qualità e quali tra essi potrebbero essere discriminatori.

Interesse di SAD è che la gara si chiuda in maniera giusta, veloce, perché SAD potrebbe rischiare di essere esclusa da gare all'estero in quanto, non essendo ancora stata portata a termine nel territorio di provenienza una gara pubblica, potrebbero sorgere sospetti in capo a SAD di esportare "Aiuti di Stato" nella partecipazione a gare estere.

### **ARRIVA ITALIA**

Arriva Italia ha colto con molto interesse la Consultazione e ha presentato un documento molto sintetico al quale si rimanda integralmente.

Si prende atto dei contributi molto interessanti portati dagli altri operatori presenti alla Consultazione e in questa sede desidera esporre alcune considerazioni.

#### 1) Aspetti metodologici

Si ritiene che la Consultazione contenga spunti di notevole interesse, alcune informazioni sul servizio e l'intenzione che la Ripartizione mobilità e la Provincia intendono adottare per poi bandire la gara. Si chiede tuttavia una riflessione su alcuni punti per garantire una maggiore parità di trattamento tra gli operatori, maggiore pubblicità e una messa a disposizione di ulteriori informazioni necessarie anche in questa fase.



## 2) Pubblicità della Consultazione

Dall'intitolazione dell'avviso pubblicato sul sito del SICP pare che la consultazione sia volta anche alla definizione dei beni ai sensi della Delibera ART 49.

La misura 2 della Delibera ART prevede che la Consultazione debba essere avviata prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'Avviso di cui all'art. 7 del Regolamento CE 1370/2007, cioè l'avviso di pre-informazione.

Ferma restando la questione della qualificazione del contratto tra appalto e concessione circa l'applicazione del Regolamento CE 1370/2007 o meno, in linea con quanto hanno fatto gli altri enti affidanti in Italia in situazioni analoghe, la pubblicità della presente Consultazione dovrebbe essere fatta attraverso una integrazione dell'Avviso di pre-informazione, in cui semplicemente sia dato atto della volontà da parte della Ripartizione Mobilità di indire la Consultazione, facendo semplicemente riferimento alla data e alle caratteristiche della Consultazione con un rimando al sito sul quale sono pubblicati i documenti.

Questo in un'ottica di maggiore partecipazione visto che è anche stato esplicitamente scritto che possono partecipare operatori esteri, per i quali difficilmente una consultazione pubblicata su un sito così a carattere locale potrebbe favorire la loro presenza.

Per quanto riguarda i contenuti stessi dell'avviso, si chiede una integrazione con maggiori informazioni, e di conseguenza ulteriore tempo per poter presentare ulteriori memorie, in linea con quanto viene attualmente fatto da altri enti affidanti in Italia.

Arriva è un operatore che gestisce una serie servizi in varie parti di Italia, e guarda con interesse a servizi in altre realtà dove attualmente non opera, per la gomma ma di più per il settore ferroviario.

Per questo motivo ha partecipato ad altre consultazioni in altri contesti, in particolare a quelle indette ai sensi della Delibera ART 49.

## 3) Requisiti di partecipazione economico finanziari e tecnico professionali

Il tema è stato trattato sia da KSM che da LiBUS.

Si prende atto della proposta e non si entra nel merito delle scelte, fermo restando che – anche se per analogia – devono essere applicati i principi di trasparenza, parità di trattamento e di garanzia di massima partecipazione degli operatori prevista dal D.Lgs. 50/2016.

Se i requisiti previsti rimangono quelli indicati, si chiede una maggiore specificazione, ovvero per quanto riguarda lo svolgimento dei servizi in territori montani definire cosa si intende per "territorio montano", e poi per quanto riguarda l'arco temporale chiarire se il riferimento al triennio 2015-2017 servizi svolti da novembre ad aprile, che travalicano quindi il triennio, in quanto ciò potrebbe creare qualche dubbio nell'ammontare da definire.

Si chiedono requisiti trasparenti commisurati all'oggetto dell'appalto che permettano la maggiore partecipazione.

## 4) Divisione in lotti e limitazione di aggiudicabilità

Si valuta positivamente la suddivisione in lotti, che è prevista da varie norme nazionali ed è un modo per garantire la contendibilità della gara e del mercato.

Stessa valutazione positiva viene data alla limitazione di aggiudicabilità dei lotti, peraltro applicata anche in altri contesti.

Si chiede di esplicitare cosa si intende con "prevalenza economica" come criterio nell'affidamento dei lotti, ma soprattutto si chiede che vengano tenute in considerazione non solo le caratteristiche economiche dei lotti, ma anche le caratteristiche operative del servizio da affidare. Si suggerisce di conseguenza – ma spetta alla Stazione appaltante la scelta – di prevedere la possibilità per il concorrente di indicare la preferenza nell'affidamento, fermo restando il limite introdotto.

## 5) Qualificazione dei beni

Si ritiene che le indicazioni previste nell'Avviso non definiscono quale sia la classificazione dei beni secondo la Delibera ART 49.

Pare che l'unico criterio ad oggi utilizzato sia quello del finanziamento del bene:

- allegato A1: elenco degli autobus finanziati totalmente o in parte dalla PAB;
- allegato A2: autobus per cui è previsto l'obbligo di acquisto;
- allegato A3: autobus che sono genericamente messi a disposizione da parte del gestore attuale.

Sembra che la qualificazione dei beni come essenziali o indispensabile discenda dal fatto che questo sia stato acquistato del tutto o in parte con un contributo pubblico.



Non sembra che questo sia, secondo quanto prevede la Delibera ART 49, il criterio dirimente per la qualificazione del bene.

La misura 2.5 della Delibera ART 49 prevede che per la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile da effettuare ai sensi del punto 2, si tenga conto anche delle caratteristiche territoriali ed organizzative del servizio oggetto di gara, dei livelli prestazionali richiesti nel bando, dei tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato, della durata media della vita residua del parco rotabile.

Questi aspetti vanno sicuramente tenuti in considerazione, a maggior ragione in un servizio come quello altoatesino che si svolge in territori montani, quindi in un territorio dove la produzione del servizio richiede condizioni tecniche e accorgimenti particolari rispetto ad altri contesti.

In particolare, i livelli prestazionali richiesti dal bando di gara, le caratteristiche territoriali ma ancor più la durata media della vita utile residua del parco rotabile sono aspetti che incidono.

Una volta che la Stazione appaltante definisce l'età media e gli obblighi in materia di età massima e minima, che sono criteri qualitativi indipendentemente da criteri sul comfort dei mezzi o la qualità erogata, questo incide ovviamente sulla qualificazione.

La stessa misura 2.5, seppur si riferisce al materiale rotabile, si ritiene assuma rilievo anche in riferimento ai beni immobili.

L'Allegato A2 contiene i beni immobili di proprietà di STA, tuttavia si nota che si tratta di rimesse, immobili di dimensioni tra l'altro veramente esigue, mentre per alcuni lotti in particolare BTO2 e BTO3 non c'è alcun tipo di struttura messa a disposizione.

Anche qui caratteristiche territoriali del servizio oggetto di gara fanno sorgere qualche dubbio sul fatto che effettivamente non ci sia alcun bene essenziale e indispensabile all'interno di territori – sia il 2 che il 3 – nei quali la maggior parte del servizio è svolta in montagna. Nel Piano provinciale della mobilità è prevista la presenza di 10 depositi nel BTO2 e 9 depositi nel BTO3, mentre l'allegato 3 prevede solo 3 strutture, che pare siano abitazioni, presenti nel bacino territoriale ottimale n. 3.

Con riferimento agli autobus, altro elemento che si suggerisce di valutare e che è connesso ai beni mobili è il tema delle strutture tecnologiche sia di monitoraggio della flotta che di bigliettazione.

L'Alto Adige ha già un sistema di trasporto integrato, molto efficiente e particolare rispetto al contesto italiano; c'è da capire a questo punto qual è la sorte di tutto questo sistema, posto che la stessa misura 1 della Delibera ART 49, in particolare al punto d), prevede che Hardware, Software e sistemi tecnologici rientrino nei beni strumentali.

Altro aspetto sottolineato riguarda i nuovi sistemi tecnologici, su cui la Provincia evidentemente intende investire.

La domanda è cosa ne sarà di questi alla scadenza dell'affidamento qualora il disegno di gara dovesse prevedere l'installazione di ulteriori sistemi tecnologici.

Si ritiene che dovrebbe esserci già a monte una definizione, o dei criteri, per poi qualificare questi beni come essenziali e indispensabili per non vanificare in sostanza l'investimento ingente che dovrebbe essere fatto.

Si sottolinea, così come fatto dagli altri soggetti, la necessità di procedere a una qualificazione dei beni maggiormente analitica e che tenga conto di tutti i criteri previsti dall'ART e soprattutto del contesto territoriale.

### Conclusione

Arriva Italia ritiene necessario integrare i contenuti della Consultazione prevedendo in particolare:

- un'ipotesi di classificazione dei beni
- un documento scritto con un'analisi del contesto maggiormente analitica
- una pubblicità ulteriore rispetto a quella che è stata fatta.

### **CONCLUSIONE**

Ing. Burger ringrazia gli operatori presenti per l'impegno e i contributi portati al tavolo, molto interessanti, di cui sicuramente la Provincia come Stazione appaltante terrà conto, come già fatto precedentemente con tutto quanto pervenuto in merito.

**Ora fine seduta: 11:37**

Il Presidente della Seduta  
Ing. Günther Burger