

**8 Ottobre 2024**

## **Bacino Sud - Ambito C**

Incontro in modalità ibrida

### **Partecipanti in presenza**

<i>Marco</i>	<i>Bertone</i>		BUS COMPANY S.R.L.
<i>Sabrina</i>	<i>Vasco</i>		BUS COMPANY S.R.L.
Livio	Avagnina	Membro consiglio direttivo	GRANDA BUS
Enrico	Giachino	Presidente Consiglio di Amministrazione	AUTOLINEE GIACHINO S.R.L.
<i>Roberto</i>	<i>Ionna</i>	Dirigente area Trasporti	REGIONE PIEMONTE

### **Partecipanti online**

Ida	Molaro		LINEA AZZURRA SRL
Mattia	Tropini	Amministratore delegato	CHIESA SRL
Giuseppe	Bianco	Amministratore delegato	AUTOLINEE NUOVA BENESE SRL
Danilo	Lazzarino		AUTOLINEE GIACHINO
Alessandro	Moschini	Responsabile	ANAV PIEMONTE
Andrea	Mattiato		
Fabio	Lazzaroni	Direttore Tecnico	AIR PULLMAN SPA
Mauro	Girardengo		AMAG MOBILITÀ SPA
Franco	Reposi		AMAG MOBILITÀ SPA
Giovanni	Tresoldi		
Anna Sophie			
Luigi	Marciano		FS BUSITALIA
Francesca	Marchioro		STAR MOBILITY
Marco	Bertone		BUS COMPANY SRL
Marco	Canal Brunet	Persona delegata	BUS COMPANY SRL

Mariateresa	Travaglini		
Matteo	Ruffini		ATM MILANO
Mattia	Tropini		
Guido	Nicolello	Procuratore	GTT SPA
	Prevea		
Roberto	Mariani		AIR PULLMAN SPA
Alfredo	Palmieri		STAV

## Presentazione della consultazione

Elisa Bracco (AMP) introduce gli obiettivi della consultazione e, dopo aver riassunto le tematiche affrontate nell'incontro precedente del 24 settembre, introduce i temi all'ordine del giorno:

- **beni mobili.** In particolare il parco autobus, a cui si aggancia il tema delle infrastrutture e dei nuovi centri.
- **condizioni di qualità del servizio**
- **certificazioni di qualità e certificazioni ambientali**

Le slide con tutte le informazioni utili sono scaricabili [qui](#).

Viene ricordato che è a disposizione un [questionario](#) specificamente destinato agli operatori economici per raccogliere contributi specifici rispetto al set informativo che sarà reso disponibile alla pubblicazione dei bandi di gara.

### **Beni essenziali**

Il PAO per l'erogazione del servizio nella Provincia di Cuneo è di 385 mezzi, 13 dei quali dedicati a servizi svolti nell'ambito degli accordi di programma. Il PAO autorizzato per i principali servizi urbani ed extraurbani del Bacino è dunque di 372 mezzi.

### **Infrastrutture e movicentro**

Le infrastrutture classificate come movicentro sono 5: Alba, Bra, Cuneo, Mondovì, Fossano. Sulle prime 4 sono già stati effettuati sopralluoghi. Verrà messo a disposizione degli operatori un set informativo con tutti i dati utili sui diversi movicentro.

### **Certificazioni di qualità e certificazioni ambientali**

Le certificazioni non saranno un requisito di selezione o accesso alla gara, ma verranno tenute in considerazione per il calcolo delle garanzie.

C'è comunque interesse, da parte di AMP, nel capire se gli operatori economici ritengono che il possesso delle certificazioni debba essere un elemento di valutazione all'interno della gara.

Le certificazioni vengono normalmente acquisite come impresa ma poi si applicano anche al contratto e al servizio specifico. Quindi l'azienda che ha già ottenuto la certificazione dovrà integrarla per mostrare come si impegna a garantire la qualità del servizio specifico.

### **Condizioni minime di qualità del servizio**

La Delibera ART 53 del 2024 definisce molteplici indicatori di qualità, nell'incontro sono stati trattati solo alcuni di questi al fine di fornire spunti di riflessione e suggerire le modalità di confronto e la tipologia di osservazioni che AMP si aspetta dagli operatori su ciascun punto in questa fase di consultazione.

- Integrazione multimodale tra servizio su strada e altri tipi di trasporto.

AMP ha facoltà di individuare i nodi di scambio di 1°, 2° e 3° livello. Come nodi di interscambio di 1° livello AMP ha individuato le stazioni ferroviarie. Per quanto riguarda i nodi di 2° e 3° livello c'è interesse, da parte di AMP, nel capire quali punti di interscambio potrebbero configurarsi come nodi di 2° e 3° livello, quali requisiti di funzionamento possono distinguerli, come si può garantire il rispetto di questi requisiti, quali sono gli aspetti gestionali che possono essere messi in campo.

- Trasporto integrato: l'indicatore tratta unitamente il trasporto delle biciclette e dei monopattini a bordo dei mezzi, si ritiene di doverli tenere insieme o si possono separare? Può essere un indicatore su cui si può fare una progettualità che sia valutata all'interno dell'offerta.
- Integrazione tariffaria: analogamente per questo indicatore si richiede se è possibile costruire delle progettualità che possono essere valutate in sede di analisi delle offerte tecniche nell'ambito delle gare?

In generale si chiede se per quanto riguarda gli indicatori di qualità si ci dovrà attenere specificatamente alle indicazioni dell'ART ed utilizzare gli indicatori esclusivamente come elemento contrattuale o se potranno essere costruite delle progettualità in sede di presentazione delle offerte tecniche e quindi divenire un elemento di valutazione.

Sugli indicatori sarà inviato un questionario specifico.

### **Carta dei servizi**

Richiesta dalla normativa, ha l'obiettivo di tutelare gli utenti garantendo qualità, universalità ed economicità del servizio. Include requisiti minimi di qualità misurabili che devono essere garantiti.

L'operatore economico dovrà promuovere annualmente progettualità specifiche per garantire il monitoraggio e la verifica del buon andamento di quanto riportato nelle carte dei servizi.

Sarà necessario, in queste attività, coinvolgere gli stakeholder interessati, le associazioni di consumatori e le associazioni di passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità.

## **Interventi degli operatori economici partecipanti**

Al termine della presentazione gli operatori presenti intervengono per chiedere alcune informazioni.

Le domande sono riportate di seguito.

## **Luigi Marciano - Bus Italia**

*Come mai i bus contribuiti ante 2019 non vengono considerati indispensabili? Questi bus non saranno dunque messi a disposizione?*

I veicoli ante 2019 hanno un vincolo di contribuzione a 10 anni. Siccome il nuovo servizio partirà dal 2027, quando i mezzi avranno 10 anni, il contributo sarà esaurito. Verrà comunque fornito entro la pubblicazione dei bandi di gara un set informativo con l'elenco dei bus ancora soggetti al vincolo di contribuzione pubblica.

Per quanto riguarda i mezzi senza contributo, serve capire se le aziende li metteranno comunque a disposizione. Nel caso, verrà richiesto all'azienda di segnalare il valore che si dà a questi autobus.

Si può valutare anche l'avvio del servizio con mezzi di età superiore a quella fissata, in attesa dell'arrivo di nuovi mezzi. Cercheremo di fornire chiarimenti in modo che il valore della possibilità di acquistare nuovi autobus sia chiaro.

L'elenco dettagliato degli autobus è già disponibile.

*Rispetto alla misura 9, integrazione multimodale tariffaria, quell'indicatore sarà presente nell'ambito del contratto di servizio o anche nell'ambito dell'offerta tecnica?*

Di tutti gli indicatori di ART ne abbiamo individuati alcuni che ci sembravano utili perché si prestano a essere proposte progettuali. Non sono solo indicatori che misurano il servizio ma potrebbero diventare anche un progetto da sviluppare.

Per esempio ce ne sono alcuni come l'integrazione multimodale, che rappresentano un indicatore ma anche un obiettivo da raggiungere che può essere oggetto di progettualità, che avranno un punteggio nel valutare l'offerta economica.

In questo momento stiamo valutando se su alcuni temi acquisire progettualità da parte delle imprese o metterli come obblighi contrattuali.

*Noi vorremmo presentare osservazioni sull'idea della prima riunione del corrispettivo fisso sui 6+3 anni. Quel corrispettivo fisso potrebbe secondo noi portare rischi per la stazione appaltante e per gli operatori, perché è l'elemento chiave di tutto l'impianto. Abbiamo visto che il corrispettivo fisso sbilancia i risultati economici degli operatori, con utili nei primi anni e perdite negli ultimi anni. L'azienda quindi pagherà più iress ed avrà utili totali inferiori, mentre il van sarà maggiore. Quindi consigliamo di fare attenzione.*

AMP ringrazia per la segnalazione. Aggiudicando un servizio su 6+3 anni garantire ogni anno una compensazione variabile è complesso, soprattutto in fase di aggiudicazione.

La compensazione annuale potrà eventualmente essere regolata in maniera diversa, valutando di inserire nel contratto una compensazione legata al consuntivo.

Si potrebbe dunque valutare, pur mantenendo l'aggiudicazione su compensazione costante, di gestire anno per anno la compensazione variabile a consuntivo.

*Un contratto su molti anni con un corrispettivo costante risulta rischioso, perché presuppone un contratto con dei corrispettivi in diminuzione o addirittura in perdita negli ultimi anni di contratto. A fronte anche di costi in tendenziale aumento nel corso degli anni.*

Noi parliamo non di corrispettivi ma di compensazione di oneri di servizio, inoltre potrebbero anche aumentare per l'azienda i ricavi da traffico. Va considerato che l'equilibrio economico è da cercare sull'intera durata del contratto, non anno per anno, cosa che non è pensabile. Parliamo di contratti di lunga durata, dove l'investimento è significativo ma i ricavi da traffico potrebbero potenzialmente coprire interamente i costi. La nostra compensazione sarebbe un margine da valutare in caso di necessità.

*Vi immaginate che i ricavi da traffico possano coprire tutti i costi?*

Abbiamo dei modelli di previsione, inseriti in altri contratti che stiamo studiando, che valutano ricavi da traffico in grado di coprire i costi del servizio.

*Segnaliamo che ad esempio in Olanda i corrispettivi coprono il 50% dei costi, perché c'è molta più utenza e quindi i ricavi sono alti.*

*Riteniamo che in Italia contratti dove i ricavi previsti superano il 40% dei costi non siano consistenti.*

### **Giuseppe Bianco - Autolinee Nuova Benese SRL**

*Il consorzio Granda Bus, nella sua attuale forma giuridica, può partecipare alla gara?*

Non sono stati posti vincoli su quali saranno le formule con cui è possibile partecipare. L'operatore che firmerà il contratto però, chiunque esso sia, dovrà essere titolare del parco mezzi (di proprietà o affittati) e dei contratti del personale. L'ente che firma il contratto dovrà quindi avere la gestione diretta dei mezzi e dei dipendenti.