

Direzione Generale	/064
Settore Partecipazioni Comunali	

## CITTÀ DI TORINO

### SCHEMA DI DELIBERAZIONE PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE AL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ PER LA CITTÀ DI TORINO APPROVAZIONE DEGLI INDIRIZZI PER LA PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA

Proposta del Vicesindaco Dealessandri,  
di concerto con l'Assessora Sestero .

Il processo di riforma dei servizi pubblici locali è in continua evoluzione, in quanto sempre oggetto di attenzione e di indicazioni a livello comunitario europeo. A livello nazionale, la riforma delle autonomie locali e la relativa normativa susseguitasi, passata dalla fase della "municipalizzazione", alla fase della "aziendalizzazione" (Legge 142/1990), alla fase della "societarizzazione" (Legge Bassanini 15 maggio 1997 n. 127), ha inteso connotare i Comuni di un aspetto imprenditoriale teso non solo ad ottimizzare le prestazioni di servizi tradizionalmente svolti dalle Amministrazioni Comunali, ma anche ad imprimere un'accelerazione al processo di ammodernamento della pubblica amministrazione, accentuando la capacità di diritto privato degli enti locali e riservando agli stessi le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione, controllo e regolazione dell'attività dei soggetti gestori ridefinendo così il loro ruolo, in funzione del recupero della qualità dell'offerta dei servizi pubblici.

La legislazione intervenuta in materia di pubblici servizi è stata indirizzata verso la creazione di aziende efficienti, organizzate secondo modelli privatistici di società di capitali, per l'erogazione di servizi gestiti con economicità ed efficacia. Ciò ha portato le aziende a ricercare nuove sinergie per lo svolgimento efficace del servizio e da ciò sono emersi, quali obiettivi fondamentali di sviluppo delle aziende cittadine, la necessità di dare maggiori impulsi al loro avviamento, stimolare tecnologie ed innovazioni, convogliare capitali verso le attività produttive.

Oggi, attuata la legislazione con la costituzione delle società di gestione dei servizi

pubblici, pare opportuno che la Città, nel costante perseguimento di finalità pubbliche, individui forme sempre più incisive di valorizzazione delle proprie aziende, definisca modelli organizzativi e di gestione che favoriscano la competitività sul mercato e la trasparenza delle scelte aziendali, supporti le società sia per quanto attiene agli indirizzi che allo sviluppo imprenditoriale.

In tale prospettiva è stato avviato uno studio sulla fattibilità di operazioni societarie straordinarie sulla società "GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.", siglabile "GTT S.p.A."

La Città di Torino è attualmente titolare della totalità delle azioni costituenti il capitale sociale della società "GTT S.p.A.", con sede in Torino, corso Turati n. 19/6, capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, di Euro 268.068.880,00, diviso in numero 268.068.880 azioni del valore nominale di 1 Euro cadauna.

Detta società si occupa di trasporto pubblico locale e, più in generale, di gestione della mobilità; infatti la società ha per oggetto, tra l'altro, la gestione di servizi urbani ed extraurbani di trasporto di persone e merci su strada, ferrovia, linee metropolitane anche sotterranee, e più in generale linee ad impianto fisso; la gestione di raccordi ferroviari; la gestione di servizi coordinati all'assistenza alla mobilità individuale e collettiva, nonché la gestione dell'informazione agli automobilisti, ai clienti del trasporto pubblico ed a tutti gli altri utenti della strada.

In particolare GTT ho stipulato i seguenti contratti/convenzioni con la Città di Torino:

- il trasporto pubblico locale (tranviario ed automobilistico, urbano e suburbano);
- l'erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana;
- la gestione integrata dei trasporti disabili, scolastici ed assistenziali;
- l'esercizio di servizi di trasporto collettivi concessi a classi che fruiscono delle opportunità educative e didattiche esterne organizzate durante l'anno scolastico ed il periodo estivo, oltre ad alcuni altri servizi aventi caratteristiche particolari, comunque connessi all'attività scolastica;
- convenzione per la concessione di costruzione e gestione della Linea 1 della

Metropolitana Automatica di Torino in merito all'esercizio della tratta Collegno - stazione XVIII Dicembre e successivamente fino a Porta Nuova;

- convenzione per la costituzione del diritto d'uso degli impianti fissi ferroatobus e di fermata;
- autorizzazioni/convenzioni servizi turistici.

La normativa vigente in materia di servizi pubblici locali (art. 23 bis della legge n. 133/2008 come da ultimo modificato con D.L. 135/2009 convertito in Legge 166/2009) prevede la fine del periodo transitorio per le gestioni in house alla data del 31 dicembre 2011 e pertanto è necessario provvedere ad affidare i servizi afferenti la mobilità attualmente gestiti da GTT S.p.A., attraverso le modalità ordinarie di cui al comma 2 dell'articolo 23 bis del Decreto Legge n. 112/2008 e s.m.i. come da ultimo modificato dall'articolo 15 del Decreto Legge n. 135/2009 convertito con Legge 166/2009, a norma del quale il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali avviene in via ordinaria mediante: a) procedure competitive ad evidenza pubblica da realizzarsi attraverso l'espletamento di una gara, da parte dell'ente locale titolare della funzione, per la scelta di un soggetto gestore; b) la scelta di un socio privato operativo industriale (c.d. gara a doppio oggetto).

Nel caso di specie l'Amministrazione ha scelto con deliberazione mecc.n. 2009 04455/064 del Consiglio Comunale, approvata in data 8 febbraio 2010, di:

- costituire una società titolare delle infrastrutture, interamente pubblica in conformità al vigente comma 13 dell'articolo 113 T.U.EE.LL., aperta alla futura partecipazione ove possibile della Regione Piemonte nella quale il Comune detenga non meno del 50%;
- sospendere la delega temporaneamente ed ai soli fini dell'espletamento della procedura di gara e della sua aggiudicazione delle funzioni precedentemente delegate alla Agenzia in base alla menzionata deliberazione (mecc. 2002 07588/006) al fine di scegliere un gestore per i servizi di mobilità in ottemperanza all'art. 23 bis del decreto legge 112/2008 e s.m.i..

Si precisa a riguardo che tale sospensione, in osservanza della legge regionale Piemonte n.1/2000 e degli atti costitutivi del consorzio, Convenzione e Statuto, riguarda la sola funzione delegata della predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali, restando in capo all'Agenzia la gestione del relativo contratto afferente al trasporto pubblico locale, agendo il comune di Torino come stazione appaltante.

- di effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei seguenti servizi:

8trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di metropolitana da mettere a gara, in nome e per conto della società Infratrasporti.To S.r.l., in quanto essendo la società delle infrastrutture una società patrimoniale la stessa non può occuparsi della gestione dell'esercizio del servizio della Metropolitana,;

8erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché la manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;

8esercizio dei servizi turistici.

- di dare mandato al Consiglio d'Amministrazione della società GTT S.p.A. di elaborare, in collaborazione ed in costante verifica con gli uffici dell'Amministrazione Comunale, un progetto di scissione parziale proporzionale per incorporazione di GTT S.p.A. medesima, che lo stesso ha approvato in data 12 aprile 2010 e del quale è tuttora in corso la necessaria procedura per l'approvazione in Assemblea Straordinaria.

Occorre evidenziare che finora la Città ha gestito, attraverso GTT S.p.A. , il servizio di TPL, il servizio della linea 1 di metropolitana, i servizi di parcheggio e sosta a pagamento ed in generale gli altri servizi attinenti la mobilità in virtù di una accentuata intermodalità funzionale tra i servizi stessi, sul presupposto che la complessa mobilità urbana di una città metropolitana possa essere efficacemente gestita prendendo in considerazione tutte le sue diverse componenti. Pertanto, anche i servizi relativi alla mobilità privata devono essere inseriti nel più ampio ambito del sistema urbano dei trasporti stante l'oggettiva interdipendenza che li caratterizza.

L'Area Metropolitana torinese costituisce, infatti, una realtà articolata e complessa in cui sono presenti tutte le modalità di trasporto, pubblico e privato, e di mobilità statica e dinamica.

L'affidamento di diversi servizi afferenti la sfera della mobilità ad un unico soggetto, corrisponde alla realizzazione della intermodalità dei trasporti, divenuto elemento essenziale per una gestione efficiente del trasporto pubblico locale, laddove per intermodalità dei trasporti si intenda la possibilità di effettuare il trasporto attraverso la combinazione di mezzi

diversi. Nello specifico, all'interno del panorama cittadino, l'intermodalità si verifica mediante lo spostamento effettuato attraverso la combinazione di tram, metro e bus al fine di raggiungere una determinata meta partendo da parcheggi pubblici in struttura e/o su suolo pubblico.

L'intermodalità del trasporto, pertanto, è un fenomeno intrinseco e connaturato alle notevoli dimensioni del territorio metropolitano e all'estensione di una rete capillare di trasporti che permetta ai cittadini di muoversi con efficienza e rapidità, anche a coloro che si recano in Città dalle aree limitrofe.

L'intermodalità del servizio costituisce quindi un valore aggiunto per la Città di Torino, per le aree limitrofe alla Città e per gli utenti del servizio di trasporto.

L'intermodalità del trasporto pubblico locale consente alla Città di Torino di pianificare in modo unitario il trasporto locale, con un'immediata ricaduta sul controllo del sistema dei trasporti.

A questo proposito è necessario ricordare che la Città di Torino ha elaborato le linee guida per il Piano di Mobilità Sostenibile (PUMS 2010) - approvate con deliberazione di Consiglio comunale n.mecc. 2008 01770/06 - che si inserisce nella logica della intermodalità dei trasporti e dell'integrazione tra le reti. La prima indicazione del Consiglio Comunale recita infatti: "Il fine è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità ..."; al punto 2 "La Città intende quindi sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni ...".

Il punto 4 enfatizza infatti l'efficacia del trasporto pubblico quale "Obiettivo irrinunciabile per conseguire risultati sul fronte della sostenibilità ambientale dei trasporti e per riqualificare gli spazi urbani di relazione" in modo da indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale a favore del primo, in modo da diminuire la congestione, favorire l'intermodalità, migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane, comprese quelle relative a servizi turistici.

Altro aspetto di sostanziale interesse afferisce l'interconnessione tra il trasporto cittadino e quello suburbano. Lo sviluppo edilizio della Città di Torino e dei comuni della cintura ha promosso la formazione di una vasta area metropolitana – come riconosciuta dall'art. 22 del TUELL e s.m.i.m - caratterizzata da una profonda interazione dei territori. Al fine, quindi,

di favorire l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico più volte menzionata in precedenza, l'intermodalità del trasporto consente una forte integrazione con il sistema tpl dei comuni limitrofi alla Città di Torino.

Quanto agli utenti, come in parte esposto in precedenza, possono spostarsi più agevolmente sul territorio. L'intermodalità agevola il consumatore favorendo connessioni più rapide: si pensi alla strategicità di lasciare la vettura in custodia in un parcheggio in zona periferica tuttavia adiacente alla rete di trasporti che consente un veloce accesso al centro cittadino (parcheggi di interscambio). La maggiore efficienza del trasporto e la compressione dei tempi degli spostamenti aumentano la competitività dei mezzi pubblici, che determina una riduzione delle auto conseguente a una preferenza da parte degli utenti del servizio pubblico rispetto al trasporto privato.

L'integrazione modale permette, in generale, di razionalizzare le possibilità di spostamento sul territorio, di creare un effetto di sinergie tra mezzi di trasporto differenti e, dunque, anche di risparmiare in termini di riduzione dei costi economici della mobilità, di migliorare la qualità della vita, di ridurre il traffico e l'impatto inquinante da esso causato.

Il miglioramento in genere della mobilità sostenibile della Città, la maggiore integrazione dei mezzi di trasporto pubblico/privati presenti e una politica di gestione oculata e attenta, favorita dall'intermodalità delle reti e dei mezzi di mobilità, rappresentano una ricaduta sociale positiva per la collettività.

Tutti questi elementi sono il risultato (outcome), di lungo periodo, generato dall'erogazione del "servizio mobilità", inteso in senso lato, e come tale percepito dall'utente.

In quest'ottica la gestione multimodale e intermodale del servizio di mobilità accentuano gli effetti positivi dei risultati del processo produttivo su un'ampia gamma di aspetti del benessere sociale, dell'efficienza e dell'economicità.

Tale soluzione favorisce la razionalizzazione dell'utilizzo delle risorse umane, che rappresentano una rilevante voce di costo nel piano economico della gestione dei servizi in questione, consentendo di superare diseconomie derivanti da mutate capacità lavorative o da innovazioni organizzative, laddove la gestione dei servizi di mobilità non fosse assunta sotto l'egida di un medesima logica e avvenisse in maniera disarticolata.

Inoltre, continuare a mantenere l'unitarietà della gestione della mobilità generalmente intesa costituisce un valore aggiunto anche sotto il profilo sociale, in quanto finora - attraverso GTT

S.p.A., gestore unico dei servizi sopra descritti - è stato possibile sia rispettare le esigenze organizzative, volte a garantire il servizio erogato, sia rispettare le esigenze dei lavoratori sotto il profilo della dignità lavorativa e del proprio ruolo riconosciuto all'interno dell'Azienda e della società civile. Inoltre gli ambiti differenti in cui il gestore deve operare ampliano le possibilità di turn-over per il personale che può essere chiamato a ricoprire diversi tipi di mansioni, valorizzandone così le capacità professionali e garantendo i livelli occupazionali. In effetti la disponibilità di personale di guida definito "doppia mansione", ossia con le necessarie abilitazioni per guidare sia gli autobus che le motrici tranviarie, permette la massima flessibilità di utilizzo del personale stesso, soprattutto nei periodi in cui è necessario effettuare la manutenzione dei binari e conseguentemente gestire con bus alcune linee tranviarie. Diviene, inoltre, possibile il riutilizzo in mansioni diverse dalla guida, per esempio in compiti legati alla gestione della sosta, del personale che, temporaneamente o in modo definitivo, è dichiarato, dalle competenti autorità sanitarie, inidoneo alla guida.

Infatti, proprio perchè la gestione intermodale integra molte e differenti modalità di trasporto e di mobilità, ne consegue che un soggetto non più in condizione di svolgere le mansioni originarie può essere utilizzato in altre mansioni per servizi richiesti contrattualmente dal concedente ( ad esempio un autista divenuto inidoneo può essere impiegato come "ausiliario della sosta") consentendo al lavoratore di continuare a far parte del mondo del lavoro, attivamente e con un ruolo definito.

Inoltre, sotto il profilo dell'economicità della gestione è necessario rilevare che, ipotizzando una percentuale di generazione di personale inidoneo prossima all'1% annuo, il differenziale economico tra le due gestioni è stimabile nell'ordine di un milione di euro/anno.

Inoltre si rammenta che ai sensi del comma 132 dell'art. 17 della Legge 127/1997 "I comuni possono, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, limitatamente alle aree oggetto di concessione. La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti. I gestori possono comunque esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali", mentre il comma 133 dispone che "Le funzioni di cui al comma 132 sono conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone

nelle forme previste dagli articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al primo periodo del comma 132, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.”

Nell'ambito dell'affidamento diretto a GTT S.p.A. la Città, sin dal 1998, ha applicato le norme in questione nominando, tra i dipendenti della società medesima, con decreto del Sindaco, gli addetti alla sosta, nonché gli addetti aventi funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Si ritiene, per tutto quanto sopra esposto, che sia più conveniente per la Città mantenere tale consolidata e strutturata impostazione, atteso che un diverso orientamento, quale sarebbe la segmentazione dei diversi servizi sinora gestiti unitariamente, si rifletterebbe negativamente sull'efficienza e sull'economicità complessiva del servizio pubblico, perché è comprovato che è necessario ragionare in termini di area vasta per poter realizzare economie di scala e razionalizzazioni.

Inoltre, anche la normativa vigente in materia di servizi pubblici locali e precisamente l'art. 23 bis, comma 6, del D.L. 112/2008 e s.m.i., consente espressamente l'affidamento simultaneo con gara di una pluralità di servizi pubblici locali nei casi in cui possa essere dimostrato che tale scelta sia economicamente vantaggiosa.

Anche sotto altro profilo una gestione integrata ed intermodale del contratto è vantaggiosa.

La base standard di produzione chilometrica di superficie è attestata su 8 mln di vetture\*Km /tram e 47 di vetture\*km/bus. Storicamente, ogni anno, la richiesta di produzione tranviaria è compressa per lavori, manifestazioni, potatura alberi ecc..

Corrispondentemente è incrementata la richiesta di produzione bus. La media del fenomeno (variabile annualmente) si attesta su 1 mln di vetture\*km/anno.

Una gestione non integrata dei due modi imporrebbe all'operatore tranviario di attrezzarsi per sopperire a tali variazioni e scaricare costi sociali per la gestione delle compressioni di servizio (specie CIG). Contemporaneamente imporrebbe all'operatore bus di sostenere maggiori costi per l'”acquisto” delle ore lavorative necessarie corrispondenti ad un mln di km: circa 45 FTE (full time equivalent) per un costo annuo di 1,8 mln di euro.

L'identica situazione gestita con un contratto integrato ed intermodale consente di gestire le flessibilità modali della richiesta a costo zero (né costi sociali né maggior costo del lavoro) utilizzando i "doppia mansione".

Da analisi effettuate a livello mondiale emerge una minore attrattività di una rete di servizi TPL non integrata, valutabile nella perdita dell'1,5% dei passeggeri (orari non coordinati; informazioni non coordinate; interscambi non coordinati).

Questo effetto è valorizzabile sotto 2 diverse prospettive:

a) maggiori introiti da traffico derivanti da una rete integrata; b) soprattutto minori costi. Inoltre il maggior ricorso alla mobilità privata è valorizzabile in termini di maggior costo per la collettività tanto sotto il profilo "carburante" (crescente negli anni fino a 1,7 milioni di € nel 2016) che sotto il profilo "sosta" (crescente negli anni fino a circa 4,2 milioni di euro nel 2016).

Pertanto, alla luce delle considerazioni suesposte, si ritiene opportuno e necessario, per quanto riguarda le modalità di affidamento dei servizi sopra citati, effettuare un'unica gara ad evidenza pubblica relativa all'affidamento dei servizi di mobilità.

La Città di Torino sarà quindi la stazione appaltante:

- a nome proprio, in quanto titolare delle relative funzioni, essendosi riappropriata delle competenza a suo tempo conferita all'Agenzia per la Mobilità metropolitana, per il servizio di trasporto pubblico locale;
- in qualità di centrale di committenza, a norma dell'art.33 del decreto legislativo 163/2006, in nome e per conto della costituenda società Infratrasporti.To s.r.l., per la gestione della Linea 1 di metropolitana automatica;
- a nome proprio, in a quanto esclusiva titolare delle relative funzioni, per gli altri servizi: parcheggi, servizi turistici.

A seguito dell'affidamento in concessione i rapporti contrattuali inerenti i servizi di trasporto pubblico locale (escluso il servizio di metropolitana), saranno gestiti come previsto dalla deliberazione n. mecc. 2002 07588/006 esclusivamente dall'Agenzia per la mobilità.

L'affidamento in concessione dei servizi pubblici sopra citati sarà effettuato ai sensi e per gli effetti dell'art. 113, comma 5, lett. a) D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. , nonché dell'art. 23 bis del D. L. 112/2008 come da ultimo modificato con D.L. 135/2009 convertito in Legge 166/2009,

nonché ai sensi delle normative di settore, e con le modalità di cui all'art. 30 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i..

La gara si svolgerà mediante procedura ristretta, consistente in una prima fase di pubblicazione dell'avviso di gara e di selezione dei candidati ed in una seconda fase in cui i candidati selezionati saranno invitati a presentare offerta e le offerte medesime saranno valutate secondo i criteri stabiliti in coerenza con le norme sopra citate.

L'aggiudicazione sarà, pertanto, effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in applicazione dell'art. 18, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 422/1997 ed in analogia con quanto previsto dall'art. 83 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Saranno posti a base di gara i servizi attualmente svolti, come risultano dallo schema di contratto di servizio allegato al presente provvedimento, e con i costi attualmente applicati.

Ai concorrenti sarà chiesto di formulare l'offerta economica indicando il prezzo unitario vettura/km distintamente per il trasporto su tram, su bus e su metropolitana. Tali prezzi unitari - rapportati alle quantità contenute nel Piano di esercizio allegato agli atti di gara, che corrisponde alla situazione attualmente in essere - devono produrre un prezzo complessivo ed onnicomprensivo non superiore a quello attuale. Non sono pertanto ammesse offerte in aumento. I prezzi unitari offerti dall'aggiudicatario saranno contrattualmente vincolati per le variazioni in più o in meno delle tipologie comprese nel piano d'esercizio. Le quantità indicate negli atti di gara costituiscono quindi il riferimento per l'aggiudicazione e non vincolano il concedente a mantenere le stesse nel corso della concessione.

L'offerta, i cui contenuti saranno recepiti nel contratto di servizio, deve contenere il piano economico-finanziario di copertura degli investimenti e della connessa gestione per tutto l'arco temporale prescelto e deve prevedere la specificazione del valore residuo al netto degli ammortamenti annuali, nonché l'eventuale valore residuo dell'investimento non ammortizzato al termine della concessione, anche prevedendo un corrispettivo per tale valore residuo.

La Città si riserva altresì la possibilità di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente ed idonea, secondo quanto previsto dall'art. 81, comma 3 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i..

L'amministrazione potrà procedere all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta, purché congrua e conveniente.

E' ammesso il ricorso all'avvalimento nei modi e termini di cui all'art. 49 D.lgs. 163/2006 e s.m.i. limitatamente ai requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico ad eccezione di quelli di cui ai successivi requisiti di cui ai punti 1 e 2.

In caso di ricorso all'avvalimento, dovranno essere prodotte la documentazione e le dichiarazioni di cui all'art. 49 comma 2 del D.lgs. 163/2006 e s.m.i.. Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 49 comma 2 lett. d), la stessa dovrà precisare, a pena di esclusione, le modalità con cui saranno effettivamente messe a disposizione e utilizzate dal concessionario, per tutta la durata della concessione le risorse necessarie di cui è carente il concorrente.

Il soggetto concessionario, a garanzia del rispetto delle condizioni contrattuali e dell'esatto adempimento delle obbligazioni oggetto del servizio, dovrà presentare alla Città un deposito cauzionale a mezzo di fideiussione bancaria o assicurativa per un importo pari al 10% del prezzo di aggiudicazione, IVA e imposte incluse, o altro importo derivante dall'applicazione della normativa vigente, in ogni caso idonea a garantire ogni anno di vigenza del presente contratto per tutta la sua durata e avente scadenza decorsi 180 giorni dalla fine del rapporto contrattuale.

Relativamente al servizio della linea 1 della metropolitana Infratrasporti.To s.r.l. dovrà dare mandato affinché la polizza sia stipulata a favore della Città.

Ai fini della qualificazione, le prestazioni comprese nel servizio messo in gara sono distinte in due tipologie sulla base della diversa incidenza e rilevanza:

- Principali: costituite dal servizio di trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica per il valore della produzione attuale; dalla gestione dei parcheggi cittadini, nonché dalla gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis, per il valore dell'attuale produzione;
- Accessorie: navigazione sul Po;  
ascensore panoramico della Mole Antonelliana;  
cremagliera Sassi-Superga.

Si ritiene opportuno riservare alla Città la facoltà di sospendere e/o non concludere il procedimento di gara nonché di non pervenire all'aggiudicazione.

In particolare, la partecipazione alla procedura concorsuale per l'affidamento del servizio in oggetto è ammessa ai soggetti di cui all'art. 23 bis comma 2 del D. L. 112/2008 e s.m.i. e

all'art. 34 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i.; è esclusa, ai sensi della vigente normativa - art.38 co 1 lettera m-quater del d.lgs. 163/2006 e s.m.i - la partecipazione di concorrenti "che si trovino, rispetto ad un altro partecipante alla medesima procedura di affidamento, in una situazione di controllo di cui all'articolo 2359 del codice civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, se la situazione di controllo o la relazione comporti che le offerte sono imputabili ad un unico centro decisionale".

In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare – ai sensi dell'art.23 bis comma 9 del decreto legge 112/2008 come modificato dall'art. 15 del D.L. 133 e convertito con legge 166/2009 “ Le società, le loro controllate, controllanti e controllate da una medesima controllante, anche non appartenenti a Stati membri dell'Unione europea, che, in Italia o all'estero, gestiscono di fatto o per disposizioni di legge, di atto amministrativo o per contratto servizi pubblici locali in virtù di affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica ovvero ai sensi del comma 2, lettera b), nonché i soggetti cui è affidata la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali degli enti locali, qualora separata dall'attività di erogazione dei servizi, non possono acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, né svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, né direttamente, né tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, né partecipando a gare. Il divieto di cui al primo periodo opera per tutta la durata della gestione e non si applica alle società quotate in mercati regolamentati e al socio selezionato ai sensi della lettera b) del comma 2. I soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali possono comunque concorrere su tutto il territorio nazionale alla prima gara successiva alla cessazione del servizio, svolta mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, avente ad oggetto i servizi da essi forniti.”

Il divieto di partecipazione di cui al comma 9 sopra citato si applica anche in caso di associazione temporanea di imprese e in caso di avvalimento rispettivamente ai singoli componenti e alle imprese ausiliarie.

È inoltre opportuno - dato il rilievo dei servizi messi a gara, nonché delle risorse tecniche e finanziarie richieste per l'espletamento di tali servizi - che i partecipanti alla gara posseggano requisiti di ordine generale, finanziari e tecnici adeguati come di seguito elencato.

Oltre a quanto già anticipato per i requisiti specifici per la partecipazione alle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio pubblico locale al soggetto gestore (art. 23

bis comma 9 sopra richiamato) deve essere richiesto ai partecipanti il possesso dei requisiti generali previsti dal Codice dei Contratti pubblici; sono quindi esclusi dalla partecipazione i soggetti che ricadono nelle fattispecie previste dall'art. 38 comma 1 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i..

Inoltre i soggetti partecipanti dovranno dimostrare di avere i seguenti requisiti di capacità economica e finanziaria, nonché tecnica e professionale:

1. aver sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità;
2. aver conseguito un risultato di esercizio in pareggio o attivo risultante dai bilanci approvati degli ultimi tre esercizi (2007 – 2008 – 2009);
3. abilitazione a livello internazionale alla professione in base alla Dir. CEE 438/89 e al D.M. 448/91;

I requisiti di cui al numero 1) possono essere dimostrati mediante dichiarazione rilasciata su carta libera da almeno due istituti di credito, i quali dovranno espressamente dichiarare che il concorrente ha sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità; quelli relativi ai numeri 2), attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati, con una sintesi riepilogativa dei dati da prendere a riferimento per verificare il possesso dei requisiti stessi. I requisiti di cui al numero 3) possono essere dimostrati attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000. Se tutti i documenti sopra indicati non sono rilasciati dal paese d'origine o di provenienza o non sia possibile ottenerli prima della presentazione della domanda da parte del richiedente, in alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Inoltre per le prestazioni principali:

4. aver realizzato negli anni 2007/2008/2009 un fatturato medio annuo, inteso come somma dei contributi pubblici e dei ricavi derivanti dalla vendita dei documenti di viaggio, nel settore del trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica e mediante gestione di parcheggi non inferiore all'80% del valore complessivo dei contratti attualmente in essere presso la Città;
5. aver effettuato per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 un numero di vetture\*km totali non inferiore all'80% del valore attualmente effettuato nell'ambito del piano d'esercizio di Torino; tale volume dovrà essere costituito per almeno il 10% da vetture\*km effettuate con tram e per almeno il 5% da vetture\*km effettuate con metropolitana automatica; il requisito

così scomposto per mezzo di trasporto, deve per il 60% derivare da affidamenti e/o concessioni insistenti su un'unica area metropolitana;

6. aver gestito un parco veicoli a trazione alternativa pari all'80% di quello messo a disposizione dell'aggiudicatario;

7. avere maturato un'esperienza gestionale di almeno una linea metropolitana completamente automatica con potenzialità di 20 corse/ora per direzione nei giorni feriali;

8. aver maturato esperienza nella gestione di parcheggi a raso in struttura e in barriera per posti auto almeno pari all'80% degli esistenti nel territorio del Comune di Torino;

9. certificazioni comprovanti il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2000 o UNI EN ISO 9001:2008; certificazione comprovante il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;

10. - dotazione di un sistema di gestione della sicurezza informatica delle informazioni e dei dati uguale o conforme allo standard ISO 27001:2005, con relativa certificazione.

Il requisito di cui al numero 4) dovrà essere provato attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati o, qualora lo stesso non fosse esaustivo, con una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000; quello di cui al numero 5) attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000, con indicazione del committente e dei dati relativi alle vetture\*km divise per tipologia; quello di cui al numero 6) - 7) - 8) e 9) e 10) attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

In particolare per i raggruppamenti temporanei d'impresa la società capogruppo dovrà possedere almeno il 60% dei requisiti previsti per ciascuna delle prestazioni principali di cui ai successivi punti 4-5; mentre le società mandanti dovranno singolarmente possederne il 10% complessivamente, ferma restando la necessità che il raggruppamento raggiunga il 100%.

In caso di aggiudicazione, al raggruppamento temporaneo sarà richiesto di costituirsi in consorzio stabili o società di capitali prima della stipula del contratto di servizio, pena la revoca dell'aggiudicazione. A tal fine i raggruppamenti temporanei di concorrenti dovranno produrre, in sede di gara un piano organico per la costituzione del consorzio o società di capitale, con durata almeno pari a quella dell'affidamento e con l'impegno dei soci a non

alienare la quota senza autorizzazione.

Inoltre, per le prestazioni accessorie:

11. avere maturato una esperienza nella gestione diretta di:

- a. battelli per la navigazione interna;
- b. sistemi a cremagliera;
- c. impianti a fune;

le capienze per ciascun servizio dovranno essere parametrate all'80% degli attuali esercizi.

12. esperienza nella gestione dei servizi di cui al punto 11 a-b-c con la raccolta di ricavi per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 pari all'80% dell'attuale volume di fatturato.

Per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti.

Il requisito di cui al numero 11), dovrà essere comprovato attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000; quello di cui al punto 12) dovrà essere provato attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati o, qualora lo stesso non fosse esaustivo, con una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Tutte le dichiarazioni dell'impresa dovranno essere rese dal legale rappresentante della stessa, con sottoscrizione effettuata davanti ad una autorità giudiziaria o amministrativa o ad un notaio o ad un organismo qualificato del paese di origine o di provenienza. In alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Il Comune di Torino potrà, altresì, accertare con qualsiasi mezzo di prova il contenuto della documentazione e delle dichiarazioni.

Limitatamente alle attività di trasporto pubblico e metropolitana automatica a fronte dell'imposizione degli obblighi di servizio pubblico, l'Ente titolare del contratto corrisponderà al Concessionario le compensazioni economiche, nella misura e secondo le modalità indicate nello schema di contratto allegato. Al concessionario è attribuita la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio secondo le modalità contrattuali (c.d. affidamento net cost).

Pertanto, per l'espletamento dei servizi di Tpl e metropolitana automatica al soggetto concessionario spettano:

- l'introito delle tariffe corrisposte dagli utenti del servizio;

- le compensazioni erogate dalla Regione Piemonte, derivanti dall'attuazione dell'Accordo di programma sul Trasporto Pubblico Locale. Dette compensazioni, erogate dalla Regione all'Agenzia metropolitana per la Mobilità per il trasporto pubblico locale, sarà da questa corrisposta al concessionario decurtata della detrazione stabilita dall'art.26 comma 3bis della L.R.1/2000 e s.m.i., nonché le compensazioni erogate dalla Regione Piemonte, sulla base degli impegni assunti, per il servizio di Linea 1 di Metropolitana automatica, ferma restando in entrambi i casi la neutralità finanziaria della Città di Torino;
- i ricavi e vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate al servizio (quale ad es. la pubblicità sui mezzi);
- i contributi, di competenza dello Stato, a copertura degli oneri dei pregressi CCNL erogati dalla Regione.

Ai sensi della legge regionale 1/2000 e s.m.i. la durata dei contratti di servizio di tpl è fissata in sei anni. Il regolamento CE 1370/2007 vigente in Italia ed in tutta l'Unione Europea dal dicembre 2009 prevede, all'art. 3 commi 3, che la durata dei contratti per il trasporto pubblico non può essere "superiore a dieci anni" se effettuato con autobus e "non superiore a quindici" se effettuato su rotaia. Quindi con riferimento alla durata non si ravvisa conflitto tra le norme in oggetto e pertanto la normativa regionale continua a trovare applicazione.

Viceversa il regolamento europeo ha previsto un istituto che prevede che la durata del contratto di servizio possa "essere prorogata al massimo del 50%" per particolari impegni richiesti all'operatore (art.3 commi 4), tale istituto è assente nella normativa regionale. L'ipotesi prevista dalla normativa europea per la proroga della durata fino ad un massimo del 50% della durata base è certamente riscontrata nello schema di contratto previsto dalla stazione appaltante, in relazione alla rilevanza degli impegni richiesti all'operatore con riferimento agli investimenti iniziali e in corso di contratto che richiedono una congrua possibilità di ammortamento.

Pertanto la dimensione giuridica della durata contrattuale relativa al trasporto pubblico locale è riconducibile a nove anni (sei anni normativa regionale più 50% da normativa europea).

Nella fattispecie tuttavia sussiste l'affidamento in concessione di una pluralità di servizi e pertanto è necessario applicare l'art. 23 bis comma 6 del D. L. 112/2008 che prevede che è "consentito l'affidamento simultaneo con gara di una pluralità di servizi pubblici locali nei

casi in cui possa essere dimostrato che tale scelta sia economicamente vantaggiosa. In questo caso la durata dell'affidamento, unica per tutti i servizi, non può essere superiore alla media calcolata sulla base della durata degli affidamenti indicata dalle discipline di settore”.

Poiché mancano normative di settore in materia è necessario partire dall'analisi dell'esistente: in particolare la concessione di costruzione della linea 1 della metropolitana automatica prevede trenta anni di esercizio a vantaggio dell'operatore (di cui ventisei residui); inoltre nell'ambito della gestione della sosta a pagamento l'operatore ha diritti reali di superficie trentennali. Ponderando la durata contrattuale sui volumi di fatturato delle singole sezioni oggetto del contratto ed ipotizzando quindi un valore base di 9 anni per la sezione II (trasporto pubblico locale), 26 anni per la sezione III (metropolitana automatica) e trenta anni per la sezione IV (parcheggi) ne risulta una durata contrattuale pari a tredici anni. Tale durata non contraddice la durata massima prevista dal regolamento CE 1370/2007 che prevede quindici anni come durata massima per i contratti di trasporto pubblico locale nei quali è prevalente il trasporto pubblico su gomma.

Relativamente alla disponibilità delle reti l'art. 18, co. 2, lett. a), del D.Lgs. 422/97 e s.m.i. enuncia che “Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica.”

Il legislatore regionale ha puntualizzato, all'art.11 comma 3 della legge 1/2000 e s.m.i. che “In caso di subentro di un'impresa al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo, di risoluzione contrattuale. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per i periodi di cui all'articolo 16. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni

strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.”

Ai fini della presente procedura concorsuale la stazione appaltante assume le seguenti definizioni:

- Reti: beni immobili inscindibilmente e univocamente dedicati al servizio;
- Beni strumentali necessari: materiale rotabile di esercizio;
- Beni strumentali accessori: gli altri beni immobili funzionali all'esercizio.

Le Reti, di proprietà pubblica ai sensi della normativa vigente, sono messi a disposizione del concessionario alle condizioni normative ed economiche previste dallo schema di contratto di servizio (corresponsione di un canone come meglio specificato nella sezione di riferimento).

I beni ritenuti strumentali necessari di proprietà del gestore uscente (da elenco allegato alla bozza di contratto) sono messi a disposizione del soggetto concessionario, previo indennizzo relativo al valore residuo non ammortizzato al netto di eventuali contributi regionali, il cui importo è indicato per relationem nella Sezione di pertinenza dello schema di contratto di servizio.

Quanto alla disciplina dei beni strumentali accessori di proprietà del gestore uscente (da elenco allegato alla bozza di contratto), è prevista la facoltà di acquisto con diritto di prelazione al nuovo concessionario ovvero la facoltà di locazione previo pagamento di un canone al proprietario (soggetto gestore uscente).

In ogni caso il soggetto concessionario si obbliga a mantenere il vincolo di destinazione dei beni eventualmente acquistati per tutta la durata del presente contratto.

In ogni caso si precisa che l'esatta consistenza dei beni da mettere a disposizione del soggetto concessionario subentrante sarà aggiornata alla data della lettera d'invito.

Nel caso di subentro al concessionario, tutto il personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto elencato negli allegati specifici dello schema di contratto, che nell'impresa uscente era dedicato ai servizi oggetto del subentro, è trasferito all'impresa subentrante ai sensi dell'art. 2113 c.c. conservando fino alla naturale scadenza dei contratti individuali di lavoro, salvo i casi di dimissioni volontarie ed i licenziamenti per giusta causa, l'inquadramento contrattuale, le condizioni normative e il trattamento economico in essere, comprensivo degli eventuali contratti integrativi in essere. Tale obbligo si applica altresì al personale dipendente

non dirigente diretto e indiretto assunto successivamente, a seguito di turn over, fino al momento del subentro.

Agli effetti del computo del TFR, il subentrante riconosce ai lavoratori trasferiti l'anzianità maturata all'atto del trasferimento ad ogni effetto legale e contrattuale. Il cedente corrisponde ai lavoratori il TFR maturato all'atto del subentro.

I processi di armonizzazione del trattamento del personale eventualmente necessari, a trasferimento avvenuto ed i vari aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, saranno stabiliti attraverso procedura di concertazione tra l'impresa subentrata e le organizzazioni sindacali di categoria. Tali processi dovranno tendere a garantire i diritti acquisiti dei lavoratori.

Eventuali riduzioni di posti derivanti da mutamenti di sistemi d'esercizio o limitazioni o soppressioni di servizi, saranno affrontati, prima di renderli operativi, in una apposita sede tra la società subentrata, le organizzazioni sindacali e l'Ente concedente.

Lo schema di contratto prevede, inoltre, che in caso di gravi violazioni delle obbligazioni summenzionate l'Ente concedente si riserva la facoltà di revocare la concessione e che nel caso in cui il subentrante sia individuato in un'associazione temporanea di imprese, gli oneri derivanti dalla previsione contrattuale e dalle leggi vigenti gravano sia sull'impresa mandataria, sia sulle imprese mandanti. Il vincolo di assorbimento del personale nell'organico dell'impresa riguarda il riutilizzo anche in relazione a servizi di trasporto eserciti su aree omogenee diverse da quelle in cui si concretizza il subentro.

Inoltre, tenuto conto che tra le prestazioni principali dell'oggetto della concessione rientra altresì il TPL per il quale esiste specifica normativa di settore a livello comunitario, nazionale e regionale, ai fini della valutazione dell'offerta economica, nell'ambito dell'offerta economicamente più vantaggiosa, si dovrà tener conto dell'art. 14 della Legge Regionale in materia di trasporto pubblico locale che prevede che "L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia, al comune o alla comunità montana, rimane a disposizione della provincia, del comune o della comunità montana con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico". Pertanto, in applicazione di tale norma è stato introdotto l'art.12 nello schema di contratto.

Infine il soggetto concessionario dovrà impegnarsi ad adibire ai servizi oggetto delle

singole sezioni solo personale in possesso delle dovute abilitazioni, anche se non espressamente richiamate nelle specifiche sezioni.

L'affidamento oggetto della presente deliberazione concerne più servizi simultaneamente, tuttavia è bene considerare che i titolari del contratto saranno enti diversi: a tal proposito si è reso necessario costruire lo schema di contratto di servizio allegato alla presente deliberazione come segue:

- sezione I – dedicato alle clausole generali che regolano il funzionamento del contratto nel suo complesso;
- sezione II – dedicato alle specifiche del servizio di tpl di superficie;
- sezione III – dedicato alle specifiche del servizio di metropolitana automatica;
- sezione IV – dedicato alle specifiche della gestione dei parcheggi, del controllo della sosta e del servizio dei 133;
- sezione V – dedicata ai servizi turistici.

Lo schema di contratto di servizio dispone che il concessionario è soggetto all'applicazione degli obblighi previsti nel Regolamento CE n. 1370/2007. Inoltre è prevista per ciascun servizio di cui alle successive sezioni la possibilità di applicazione del quinto d'obbligo come espressamente disciplinato. Poiché l'affidamento dei servizi pubblici locali oggetto della presente deliberazione si configura come concessione di pubblici servizi, in cui il concessionario assume il rischio d'impresa nei limiti della normativa vigente in materia, nello schema di contratto sono previste clausole volte a garantire la persistenza dell'equilibrio economico e finanziario del servizio, avendo particolare riguardo al servizio del Trasporto pubblico locale e alla gestione della Linea 1 di Metropolitana, prevedendo, altresì, ai sensi della normativa vigente in materia, un ragionevole utile.

Pertanto, l'art. 15 dello schema di contratto di servizio, allegato al presente provvedimento deliberativo, prevede la possibilità di rivedere annualmente, ordinariamente e straordinariamente le condizioni contrattuali, oltre alla possibilità di rivedere in tutto o in parte le clausole contrattuali, fatto sempre salvo l'interesse pubblico all'erogazione del servizio, qualora novità e/o modificazioni normative possano comportare un mutamento delle modalità di svolgimento del servizio affidato al soggetto concessionario o delle condizioni di affidamento del servizio medesimo, o qualora circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo

dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia. Nel caso in cui non fosse possibile addivenire ad un accordo sulle variazioni entrambe le parti avranno facoltà di recedere dal contratto

Ad eccezione del servizio della Linea 1 di metropolitana, per il quale è previsto il divieto di subaffidamento, il soggetto concessionario è autorizzato, previo assenso dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento all'apposita sezione e nei limiti di legge, ad subaffidare parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia.

Il soggetto concessionario rimane unico responsabile nei confronti dell'ente per l'esatta esecuzione delle attività affidate

In ogni caso è vietata la cessione, anche parziale, del contratto.

Il soggetto concessionario subentrante è tenuto a subentrare al soggetto concessionario uscente nei contratti di subappalto vigenti fino alla naturale scadenza aventi ad oggetto le attività del contratto.

Analogamente a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale, il gestore è obbligato a tenere la contabilità separata, nonché la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio

Le tariffe che il soggetto concessionario è obbligato ad applicare agli utenti sono quelle determinate dalla Città di Torino: a tal fine nello schema del contratto di servizio sono espressamente richiamate le deliberazioni attualmente vigenti in materia di tariffe ed agevolazioni tariffarie.

Il soggetto concessionario si impegna comunque ad applicare le tariffe che in futuro saranno deliberate dalla Città di Torino.

Dal proprio canto il soggetto concessionario potrà autonomamente attivare tariffe promozionali.

Da ultimo lo schema di contratto di servizio prevede una clausola generale che rimanda ogni altra integrazione e/o specificazione a quanto sarà assunto dal soggetto aggiudicatario della concessione in sede di offerta.

Si precisa inoltre che gli standard qualitativi e quantitativi minimi attesi, le modalità di acquisizione e di utilizzo di beni mobili ed immobili, quali materiale rotabile, impianti ed attrezzature, gli oneri ed obblighi connessi, gli obblighi tariffari, la clausola sociale relativa al

trasferimento del personale dagli operatori economici cessanti a quelli subentranti e gli obblighi connessi saranno indicati nel capitolato speciale allegato alla lettera d'invito per la partecipazione alla procedura ristretta.

Si dà atto, sin da ora, che ci si avvarrà della consulenza tecnica dell'Agenzia per la Mobilità nell'ambito del rapporto di consorzio di funzioni per l'espletamento della procedura di evidenza pubblica relativamente alla sezione dedicata al tpl di superficie.

Tutto ciò premesso,

#### LA GIUNTA COMUNALE

Visto il Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, nel quale, fra l'altro, all'art. 42 sono indicati gli atti rientranti nella competenza dei Consigli Comunali;

Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:

Inserire qui il GLOSSARIO

#### PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

- 1) di approvare, per le motivazioni espresse in narrativa e che qui integralmente si richiamano, le seguenti linee di indirizzo per lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica relativa ai servizi della mobilità come segue:
  - il possesso dei requisiti generali previsti dal Codice dei Contratti pubblici; sono quindi esclusi dalla partecipazione i soggetti che ricadono nelle fattispecie previste dall'art. 38 comma 1 del d.lgs. 163/2006, nonché dell'art. 23 bis comma 9 del D. L. 112/2008 come da ultimo modificato con D. L. 135/2009 convertito in legge 166/2009.
  - Inoltre i soggetti partecipanti dovranno dimostrare di avere i seguenti requisiti di capacità economica e finanziaria, nonché tecnica e professionale:
    1. aver sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità;
    2. aver conseguito un risultato di esercizio in pareggio o attivo risultante dai bilanci approvati degli ultimi tre esercizi (2007 – 2008 – 2009);
    3. abilitazione a livello internazionale alla professione in base alla Dir. CEE 438/89 e al D.M. 448/91;

I requisiti di cui al numero 1) possono essere dimostrati mediante dichiarazione rilasciata su carta libera da almeno due istituti di credito, i quali dovranno espressamente dichiarare che il concorrente ha sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità; quelli relativi ai numeri 2), attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati, con una sintesi riepilogativa dei dati da prendere a riferimento per verificare il possesso dei requisiti stessi. I requisiti di cui al numero 3) possono essere dimostrati attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000. Se tutti i documenti sopra indicati non sono rilasciati dal paese d'origine o di provenienza o non sia possibile ottenerli prima della presentazione della domanda da parte del richiedente, in alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Inoltre per le prestazioni principali:

4. aver realizzato negli anni 2007/2008/2009 un fatturato medio annuo, inteso come somma dei contributi pubblici e dei ricavi derivanti dalla vendita dei documenti di viaggio, nel settore del trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica e mediante gestione di parcheggi non inferiore all'80% del valore complessivo dei contratti attualmente in essere presso la Città;
5. aver effettuato per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 un numero di vetture\*km totali non inferiore all'80% del valore attualmente effettuato nell'ambito del piano urbano e suburbano di Torino; tale volume dovrà essere costituito per almeno il 10% da vetture\*km effettuate con tram e per almeno il 5% da vetture\*km effettuate con metropolitana automatica; il requisito così scomposto per mezzo di trasporto, deve per il 60% derivare da affidamenti e/o concessioni insistenti su un'unica area metropolitana;
6. aver gestito un parco veicoli a trazione alternativa pari all'80% di quello messo a disposizione dell'aggiudicatario;
7. avere maturato un'esperienza gestionale di almeno una linea metropolitana completamente automatica con potenzialità di 20 corse/ora per direzione nei giorni feriali;
8. aver maturato esperienza nella gestione di parcheggi a raso in struttura e in barriera per posti auto almeno pari all'80% degli esistenti nel territorio del Comune di Torino;

9. certificazioni comprovanti il possesso di un'ideale organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2000 o UNI EN ISO 9001:2008; certificazione comprovante il possesso di un'ideale organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;

10. - dotazione di un sistema di gestione della sicurezza informatica delle informazioni e dei dati uguale o conforme allo standard ISO 27001:2005, con relativa certificazione.

Il requisito di cui al numero 4) dovrà essere provato attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati o, qualora lo stesso non fosse esaustivo, con una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000; quello di cui al numero 5) attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000, con indicazione del committente e dei dati relativi alle vetture\*km divise per tipologia; quello di cui al numero 6) - 7) - 8) e 9) e 10) attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

In particolare per i raggruppamenti temporanei d'impresa la società capogruppo dovrà possedere almeno il 60% dei requisiti previsti per le prestazioni principali di cui ai successivi punti 4-5; mentre le società mandanti dovranno singolarmente possederne il 10%, ferma restando la necessità che il raggruppamento raggiunga il 100%.

In caso di aggiudicazione, al raggruppamento temporaneo sarà richiesto di costituirsi in consorzio stabili o società di capitali prima della stipula del contratto di servizio, pena la revoca dell'aggiudicazione. A tal fine i raggruppamenti temporanei di concorrenti dovranno produrre, in sede di gara un piano organico per la costituzione del consorzio o società di capitale, con durata almeno pari a quella dell'affidamento e con l'impegno dei soci a non alienare la quota senza autorizzazione.

Inoltre per le prestazioni accessorie:

11. avere maturato una esperienza nella gestione diretta di:

a. battelli per la navigazione interna;

b. sistemi a cremagliera;

c. impianti a fune;

le capienze per ciascun servizio dovranno essere parametrize all'80% degli attuali

esercizi.

12. esperienza nella gestione dei servizi di cui al punto 11 a-b-c con la raccolta di ricavi per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 pari all'80% dell'attuale volume di fatturato.

Per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti.

Il requisito di cui al numero 11) , dovrà essere comprovato attraverso una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000; quello di cui al punto 12) dovrà essere provato attraverso il bilancio relativo agli esercizi interessati o, qualora lo stesso non fosse esaustivo, con una dichiarazione resa secondo le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Tutte le dichiarazioni dell'impresa dovranno essere rese dal legale rappresentante della stessa, con sottoscrizione effettuata davanti ad una autorità giudiziaria o amministrativa o ad un notaio o ad un organismo qualificato del paese di origine o di provenienza. In alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Il Comune di Torino potrà, altresì, accertare con qualsiasi mezzo di prova il contenuto della documentazione e delle dichiarazioni;

2) di approvare che la Città operi da stazione appaltante in nome e per conto della costituenda società Infratrasporti.To;

3) di approvare l'affidamento del servizio a favore dell'aggiudicatario selezionato nel rispetto della procedura ad evidenza pubblica effettuata secondo le linee di indirizzo di cui al precedente punto 1;

4) di approvare lo schema di contratto di servizio allegato alla presente deliberazione che sarà oggetto di integrazione (All. ) sulla base degli elementi acquisiti in sede di offerta da parte dell'aggiudicatario autorizzando il legale rappresentante del Comune a sottoscrivere il Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi con la possibilità di apportare allo stesso modifiche non sostanziali al testo;

5) di revocare, a far data dalla vigenza del nuovo contratto di servizio e comunque a far data dal subentro del nuovo concessionario, i contratti attualmente in essere con GTT S.p.A., gestore uscente, limitatamente ai servizi oggetto della presente deliberazione;

6) di dare mandato all'organo amministrativo di Infratrasporti.To s.r.l. di recepire i contenuti di quanto previsto alla sezione I e alla sezione III del presente contratto per la parte

che impegna Infratrasporti.To s.r.l. medesima nei confronti del soggetto concessionario subentrante;

7) di approvare la seguente clausola sociale

“1. Nei confronti dei propri dipendenti il soggetto concessionario si obbliga ad osservare le norme ed i contratti nazionali di lavoro TPL – Mobilità vigenti, nonché gli accordi decentrati ed aziendali, che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico, l’orario di lavoro ed il trattamento previdenziale delle categorie di lavoratori addetti alle diverse funzioni necessarie per l’erogazione dei servizi oggetto del presente contratto.

2. Nel caso di subentro al concessionario, tutto il personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto elencato nell’Allegato I. 4 alla presente Sezione (Personale in essere alla data del 31.12.2009 soggetto al CCNL TPL – Mobilità vigente), che nell’impresa uscente era dedicato ai servizi oggetto del subentro, è trasferito all’impresa subentrante ai sensi dell’art. 2113 c.c. conservando fino alla naturale scadenza dei contratti individuali di lavoro, salvo i casi di dimissioni volontarie ed i licenziamenti per giusta causa, l’inquadramento contrattuale, le condizioni normative e il trattamento economico in essere, comprensivo degli eventuali contratti integrativi in essere.

3. Tale obbligo si applica altresì al personale dipendente non dirigente diretto e indiretto assunto successivamente, a seguito di turn over, fino al momento del subentro.

4. Agli effetti del computo del TFR, il subentrante riconosce ai lavoratori trasferiti l’anzianità maturata all’atto del trasferimento ad ogni effetto legale e contrattuale. Il cedente corrisponde ai lavoratori il TFR maturato all’atto del subentro.

5. Gravi violazioni delle obbligazioni di cui al presente articolo comportano la facoltà dell’Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione di revocare la presente concessione ai sensi del successivo articolo 19.

6. I processi di armonizzazione del trattamento del personale eventualmente necessari, a trasferimento avvenuto ed i vari aspetti concernenti l’organizzazione del lavoro, saranno stabiliti attraverso procedura di concertazione tra l’impresa subentrata e le organizzazioni sindacali di categoria. Tali processi dovranno tendere a garantire i diritti acquisiti dei lavoratori.

7. Nel caso in cui il subentrante sia individuato in un’associazione temporanea di imprese, gli oneri derivanti dal presente articolo e dalle leggi vigenti gravano sia sull’impresa

mandataria, sia sulle imprese mandanti. Il vincolo di assorbimento del personale nell'organico dell'impresa riguarda il riutilizzo anche in relazione a servizi di trasporto eserciti su aree omogenee diverse da quelle in cui si concretizza il subentro.

8. Eventuali riduzioni di posti derivanti da mutamenti di sistemi d'esercizio o limitazioni o soppressioni di servizi, saranno affrontati, prima di renderli operativi, in una apposita sede tra la società subentrata, le organizzazioni sindacali e l'Ente concedente.

9. Al soggetto concessionario sono attribuiti anche i contributi a copertura degli oneri dei Contratti collettivi nazionali di lavoro, erogati dalla Regione Piemonte.”;

8) di prevedere all'art. 15 dello schema di contratto di servizio, allegato al presente provvedimento deliberativo, la possibilità di rivedere annualmente, ordinariamente e straordinariamente le condizioni contrattuali, oltre alla possibilità di rivedere in tutto o in parte le clausole contrattuali, fatto sempre salvo l'interesse pubblico all'erogazione del servizio, qualora novità e/o modificazioni normative possano comportare un mutamento delle modalità di svolgimento del servizio affidato al soggetto concessionario o delle condizioni di affidamento del servizio medesimo, o qualora circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia. Nel caso in cui non fosse possibile addivenire ad un accordo sulle variazioni entrambe le parti avranno facoltà di recedere dal contratto;

9) di prevedere che gli standard qualitativi e quantitativi minimi attesi, le modalità di acquisizione e di utilizzo di beni mobili ed immobili, quali materiale rotabile, impianti ed attrezzature, gli oneri ed obblighi connessi, gli obblighi tariffari, la clausola sociale relativa al trasferimento del personale dagli operatori economici cessanti a quelli subentranti e gli obblighi connessi siano indicati nel capitolato speciale allegato alla lettera d'invito per la partecipazione alla procedura ristretta;

11) di demandare a successivi provvedimenti degli organi competenti la realizzazione della procedura di cui al precedente punto 1), nonché i relativi impegni di spesa;

12) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134, quarto comma, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

IL VICE SINDACO  
(*Tom DEALESSANDRI*)

L'ASSESSORA AI TRASPORTI  
(*Maria Grazia Sestero*)

IL DIRETTORE GENERALE  
(*Cesare VACIAGO*)

*IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE  
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ  
(Biagio Burdizzo)*

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

IL DIRETTORE DIREZIONE SUOLO  
(*Roberto Bertasio*)

IL DIRIGENTE  
SETTORE PARTECIPAZIONI AZIENDALI  
(*Renzo MORA*)

Si esprime parere favorevole sotto il profilo contabile.

IL DIRETTORE FINANZIARIO  
(*Domenico PIZZALA*)