



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Guida sulla convenzione in materia di aggiudicazione Versione 28.11.2014

Indice

1. Introduzione	1
1.1 Cos'è una convenzione in materia di aggiudicazione	1
1.2 Perché questa guida?	2
2. Contenuto di una convenzione in materia di aggiudicazione	3
3. Note esplicative	4
3.1 Preambolo	4
3.2 Condizioni quadro	4
3.3 Obblighi e diritti dell'impresa di trasporto	4
3.4 Obblighi e diritti dei committenti	4
3.5 Gestione del contratto	9
3.6 Allegati	12
Allegato: Modello di convenzione in materia di aggiudicazione	14
1. Condizioni quadro	14
2. Prestazioni di trasporto	16
3. Veicoli, equipaggiamento e rimesse	16
4. Personale	17
5. Fermate	17
6. Gestione dell'esercizio	18
7. Tariffe e distribuzione	19
8. Informazioni per i viaggiatori	19
9. Immagine dell'impresa e responsabilità di mercato	20
10. Supervisione e rendiconto	20
11. Aspetti finanziari	21
12. Durata del contratto e disdetta	23
13. Disposizioni finali	24

1. Introduzione

1.1 Cos'è una convenzione in materia di aggiudicazione

Nel 1996, con la revisione della legge sulle ferrovie è stata introdotta anche la possibilità di mettere a concorso prestazioni del traffico regionale viaggiatori. Da allora sono stati organizzati con successo oltre 30 concorsi pubblici. Complessivamente ciò ha contribuito a migliorare l'efficienza dei fondi impiegati nonché la qualità dell'offerta nel settore dei trasporti pubblici.

I concorsi pubblici sono disciplinati per la prima volta a livello di legge federale dal 1° luglio 2013, nel quadro della Riforma delle ferrovie 2.2, segnatamente nella legge federale sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1) e nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16). Il nuovo diritto prevede tra l'altro che, dopo la messa a concorso di prestazioni di trasporto del traffico regionale viaggiatori avente diritto a indennità, i committenti concludano con la futura impresa una cosiddetta convenzione in materia di aggiudicazione (di seguito: Convenzione).

Art. 32k LTV Convenzione in materia di aggiudicazione

¹ *Non appena la decisione di aggiudicazione è passata in giudicato, i committenti concludono con l'impresa una convenzione in materia di aggiudicazione.*

Art. 16 OITRV Invito a presentare un'offerta

² *Nell'invito a presentare un'offerta i committenti possono menzionare l'intenzione di concludere o di prorogare una convenzione in materia di aggiudicazione o una convenzione sugli obiettivi. In questo caso le imprese di trasporto elaborano le offerte sulla base di dette convenzioni.*

La Convenzione va stilata in base alla documentazione di messa a concorso e all'offerta inoltrata nel quadro del concorso. Essa disciplina fin dove possibile gli obblighi futuri dei committenti e dell'impresa di trasporto per l'intera durata dell'aggiudicazione definita nella documentazione di messa a concorso (di norma 10 anni), segnatamente i servizi di trasporto offerti, la qualità, i costi, i ricavi, i meccanismi di adeguamento e la supervisione.

Art. 32k LTV Convenzione in materia di aggiudicazione

² *La convenzione stabilisce essenzialmente, in base all'offerta, la durata di validità, l'offerta di trasporto, la qualità, i costi, i proventi, i meccanismi di adattamento e la supervisione.*

La Convenzione viene elaborata congiuntamente dal Cantone incaricato del coordinamento e dall'UFT. Essa costituisce la base per la procedura di ordinazione biennale da effettuare in seguito. Ciò significa che la convenzione in materia di aggiudicazione definisce le condizioni generali alle quali l'impresa di trasporto deve attenersi nell'elaborare la propria offerta nella procedura di ordinazione e secondo cui successivamente viene stipulata la convenzione sull'offerta. I parametri stabiliti nella convenzione hanno validità per l'intera durata della sua applicazione, tenendo conto dei meccanismi di adattamento convenuti. In tal modo la procedura di ordinazione può essere semplificata (cfr. art. 31a cpv. 2 LTV in combinato disposto con l'art. 17 cpv. 3^{bis} OITRV), il che reca vantaggio sia ai committenti sia all'impresa di trasporto.

Art. 27m OITRV Convenzione in materia di aggiudicazione

¹ *Il Cantone e l'UFT elaborano congiuntamente la convenzione in materia di aggiudicazione.*

² *L'UFT, i Cantoni partecipanti e l'impresa aggiudicataria concludono la convenzione per il periodo definito nella decisione di aggiudicazione.*

³ *La convenzione stabilisce l'importo delle indennità per i primi due periodi d'orario e ne disciplina l'adeguamento per quelli successivi.*

⁴ *In caso di cambiamento sostanziale delle condizioni, le parti possono adeguare di comune accordo la convenzione.*

1.2 Perché questa guida?

La presente guida intende offrire un'introduzione al tema e fornire ai Cantoni incaricati della procedura di messa a concorso un aiuto pratico nell'allestire convenzioni in materia di aggiudicazione.

Nella definizione concreta delle convenzioni in materia di aggiudicazione come pure nella documentazione di messa a concorso previamente allestita, occorre sempre tenere conto della specifica situazione iniziale. Pertanto nella presente guida si rinuncia volutamente a definire procedure standardizzate da applicare «alla lettera». L'intento è piuttosto di indicare, a titolo esemplificativo, possibili soluzioni ai problemi più ricorrenti nelle convenzioni in materia di aggiudicazione. Completa l'esposizione un esempio ipotetico di Convenzione.

La guida si concentra sul caso finora più frequente di concorso nel settore del traffico regionale viaggiatori, ovvero l'aggiudicazione di servizi di trasporto effettuati con autobus con responsabilità di mercato/di fatturato (cosiddetto concorso al netto). Con i dovuti adeguamenti, è applicabile anche ai concorsi al lordo. Per concorsi nel settore ferroviario la guida andrebbe specificamente rielaborata.

2. Contenuto di una convenzione in materia di aggiudicazione

Preambolo

- Dichiarazione d'intenti, situazione iniziale

Quadro di riferimento

- Oggetto del contratto
- Collaborazione
- Struttura dell'ordinazione
- Ammissibilità di subappaltatori
- Corse straordinarie e trasporti estranei alle linee oggetto della Convenzione
- Contributi e indennità di terzi (organizzazioni scolastiche, centri commerciali ecc.)

Obblighi e diritti dell'impresa di trasporto

- Prestazioni di trasporto
- Veicoli e rimesse
- Personale
- Fermate
- Gestione
- Tariffe e distribuzione
- Informazioni per i viaggiatori
- Responsabilità di mercato
- Supervisione e rendiconto
- Altre prestazioni

Obblighi e diritti dei committenti

- Ricavi e indennità
- Meccanismi di adattamento

Gestione del contratto

- Durata
- Adempimento parziale, risoluzione del contratto, sanzioni
- Procedura in caso di disaccordo

Allegati

- Orario di base
- Calcolo di base, inclusi i criteri di calcolo/gli indici
- Impiego di veicoli
- Requisiti dei veicoli
- Requisiti del personale
- Ulteriori requisiti (informazioni per i viaggiatori ecc.)
- Direttive spazi pubblicitari
- Contenuto e scadenze per il rendiconto

3. Note esplicative

3.1 Preambolo

Il preambolo serve a specificare la situazione di partenza e a definire gli intenti delle parti contrattuali.

3.2 Condizioni quadro

In questa sezione della Convenzione si definiscono le condizioni generali: oggetto del contratto, basi della collaborazione, struttura dell'ordinazione, ammissibilità di subappaltatori, corse supplementari, prestazioni per conto di terzi¹.

Le condizioni quadro vanno già definite nella documentazione di messa a concorso e in seguito possono essere riprese nella Convenzione. In alternativa, è possibile formulare un progetto di Convenzione già nel corso dei preparativi per la messa a concorso e allegarlo alla relativa documentazione.

3.3 Obblighi e diritti dell'impresa di trasporto

In questa sezione della Convenzione sono definiti principalmente i compiti dell'impresa di trasporto, vale a dire le prestazioni da fornire (servizi di trasporto, ma anche marketing, assistenza alla clientela, rendiconto, ecc.) nonché i requisiti relativi alla qualità delle stesse (p. es. i requisiti minimi dei conducenti, dei veicoli, dell'assortimento di titoli di trasporto ecc.). Per ragioni di leggibilità e con riguardo a successivi adeguamenti è consigliabile scorporare contenuti voluminosi (p. es. l'orario, inclusi indici per la definizione delle prestazioni di trasporto) in allegati inserendo relativi rimandi nel testo centrale.

Il contenuto concreto dipende dalla situazione specifica e sono da evitare formulazioni generiche. Prestazioni e requisiti vanno già definiti nella documentazione del concorso e in seguito possono essere ripresi nella Convenzione.

3.4 Obblighi e diritti dei committenti

In questa sezione della Convenzione sono definite le indennità per le prestazioni corrisposte dai committenti nonché l'eventuale adattamento delle stesse (nel quadro della procedura di ordinazione regolare e semplificata di cui all'art. 31a cpv. 2 LTV) a modifiche delle prestazioni o delle condizioni quadro.

¹ P. es.: le prestazioni di trasporto fornite nel quadro della presente Convenzione sono completate da prestazioni per conto di terzi quali Comuni, scuole o ditte (cfr. elenco nell'allegato X). L'impresa di trasporto è tenuta a praticare una gestione attiva di tali contratti con terzi.

Considerazioni di principio sulla ripartizione del rischio

Rispondendo alla domanda in merito a quali condizioni e in base a quali regole si possano adeguare le indennità convenute (vale a dire i costi e/o i ricavi nelle offerte) durante il periodo di validità della convenzione, si attua in ampia misura una ripartizione del rischio² tra committenti e imprese di trasporto. In sostanza sono possibili quattro soluzioni:

- se le indennità non vengono adeguate, la totalità del rischio incombe all'impresa di trasporto;
- se le indennità, vale a dire i costi o i ricavi, sono correlate agli indici dei prezzi, sono i committenti ad assumersi il rischio di fluttuazioni di prezzo (p. es. prezzo del diesel per litro). Il rischio relativo alla quantità necessaria (p. es. litri di diesel per anno) incombe invece all'impresa di trasporto;
- se le indennità vengono calcolate a posteriori in base ai costi o ai ricavi effettivi, la totalità del rischio incombe ai committenti, purché il maggior costo, o i minori ricavi, delle imprese di trasporto siano compensati dai committenti;
- se l'adeguamento viene negoziato in un determinato momento, l'assunzione dei rischi dipende dal potere negoziale delle parti³.

Oltre a queste soluzioni principali esistono altre opzioni attuabili per la ripartizione dei rischi; una di queste consiste, per esempio, nell'effettuare un adeguamento solo quando le modifiche raggiungono un determinato ordine di grandezza (cosiddetta «clausola bagatellare») o nel prevedere adeguamenti non prima di un numero X di anni d'esercizio.

La ripartizione dei rischi tra le parti contrattuali avviene, idealmente, in funzione delle possibilità d'influenza (controllabilità) e in base alla capacità di rischio o ai costi da coprire (p. es. prezzo del diesel). In tal modo i costi dell'assunzione dei rischi risultano complessivamente ridotti e si evitano falsi incentivi.

Dal punto di vista del committente, va considerato che l'assunzione di rischi da parte dell'impresa di trasporto non è «gratuita», poiché nell'offerta dell'impresa sarà compreso un premio di rischio a scopo cautelativo. Per contro, l'assunzione di (troppi) rischi da parte del committente può creare falsi incentivi per l'impresa di trasporto (ai quali occorre far fronte con misure di supervisione). In casi estremi, ossia quando la totalità dei rischi incombe ai committenti, non è più possibile una concorrenza effettiva nonostante la messa a concorso. In altre parole: un concorso equo ed efficace presuppone che gli offerenti assumano determinati rischi; in particolare l'impresa di trasporto deve assumersi le conseguenze dell'offerta vincolante che ha inoltrato, anche se si rende conto solo in seguito di aver commesso errori di valutazione.

Ne consegue che le indennità indicate nell'offerta e poi convenute dovrebbero subire adeguamenti solo per ragioni indipendenti dall'impresa di trasporto scelta (e che avrebbero portato a un adeguamento anche in caso di aggiudicazione a un'altra impresa). Inoltre le indennità non dovrebbero subire adeguamenti in base ad argomenti che avrebbero portato a un esito diverso dell'aggiudicazione, qualora essi fossero già stati noti al momento della decisione. Di conseguenza le indennità concordate non dovrebbero essere modificate in particolare nei seguenti casi:

- errori di valutazione o calcoli non corretti commessi consapevolmente o meno dall'offerente nell'offerta inoltrata;

² Rischio significa anche opportunità; per esempio, chi si assume il rischio di un aumento del prezzo del diesel, può anche beneficiare di sue eventuali riduzioni. Per ragioni di leggibilità e per semplificare parleremo soltanto di rischi, sottintendendo le relative opportunità.

³ Si può incidere sul potere contrattuale, per esempio richiedendo tempestivamente un'offerta indicativa al momento dell'esame di cambiamenti nell'offerta.

- cambiamenti interni all'azienda (p. es. nella pratica di ammortamento o nel piano direttivo) che si basano su decisioni imprenditoriali;
- aumento delle spese di manutenzione dovuto all'invecchiamento del parco veicoli.

Questi sono punti cui, in passato, le imprese di trasporto non hanno prestato sufficiente attenzione in occasione di messe a concorso.

Principi relativi ai criteri di adeguamento

Di norma nei primi quattro anni di attività non è previsto un adeguamento delle indennità convenute. Questo principio è espresso, da una parte, dall'articolo 27^m capoversi 3 e 4 OITRV⁴ e si è dimostrato efficace nella pratica (assicura il carattere vincolante delle offerte inoltrate nell'ambito della messa a concorso e consente di ridurre notevolmente gli oneri per l'ordinazione). Da questa regola sono esclusi gli adeguamenti dovuti a modifiche legislative. Di conseguenza, nella pianificazione della messa a concorso si deve vigilare affinché, nei primi quattro anni, i servizi oggetto del concorso restino il più possibile invariati.

Laddove è possibile e utile vanno privilegiate regole di calcolo chiare. Ove non sia possibile, il margine di manovra dev'essere possibilmente ridotto facendo in modo che gli adeguamenti siano sempre effettuati secondo il calcolo di base (compresi i criteri di calcolo). Perciò è importante esigere, fin dal momento della messa a concorso, un'offerta calcolata in modo trasparente e dettagliato, dove figurino non solo le diverse voci di ricavo e di costo ma anche i rispettivi criteri di calcolo (chilometri produttivi, chilometri a vuoto, ore produttive ecc.) nonché i tassi di costo marginali (eventualmente secondo il tipo di veicolo) per un aumento o una riduzione delle prestazioni, riferiti a chilometri e ore.

Proposte di norme (blocchi di testo predefiniti)

Qui di seguito sono evidenziati in *corsivo* i blocchi di testo predefiniti.

Gli enti aggiudicatori indennizzano l'aggiudicatario per tutte le prestazioni che sono oggetto della presente Convenzione e descritte nell'allegato X (calcolo di base con indennità fissa per i primi quattro anni). Con l'erogazione di questa indennità si indennizza l'onere complessivo sostenuto dall'aggiudicatario per fornire la prestazione definita.

Nell'indennità sono incluse le corse supplementari [ev.: pari al massimo a X 000 km per corsa supplementare/anno] per coprire il fabbisogno nelle ore di punta, rispondere a fluttuazioni stagionali ecc.

Un adeguamento dell'indennità avviene in linea di massima in caso di:

- *modifiche del quadro legislativo secondo il n. XX;*
- *attuazione di misure tariffarie secondo il n. XX;*
- *modifiche dell'offerta ordinata (aumento o riduzione delle prestazioni) secondo il n. XX.*

⁴ „La Convenzione fissa l'ammontare delle indennità per i primi due periodi d'orario e ne stabilisce l'adeguamento per gli anni successivi. In caso di cambiamento sostanziale delle condizioni, le parti possono modificare di comune accordo la Convenzione.“

Il rischio legato a modifiche di altre condizioni quadro (p. es. fluttuazioni della domanda) nel corso dei primi quattro anni d'esercizio incombe all'aggiudicatario. Dopodiché sono previsti ulteriori adeguamenti dell'indennità secondo i numeri XX-YY.

Tutte le modifiche dell'indennità avvengono di norma nel quadro della procedura di ordinazione⁵ e secondo il calcolo di base di cui all'allegato X. La parte che invoca un adeguamento è tenuta a presentare gli elementi di prova.

I motivi per un adeguamento dell'indennità indicati negli articoli XX – ZZ sono esaustivi. In particolare, non si effettuano adeguamenti dell'indennità qualora le circostanze presentate a titolo giustificativo siano state provocate, consapevolmente o meno, dall'aggiudicatario o siano comunque connesse alla specifica situazione di quest'ultimo.

Modifiche legislative

L'indennità viene adeguata in caso di modifiche del quadro legislativo che abbiano un rapporto diretto e comprovato con i costi di produzione delle prestazioni convenute o con i ricavi (p. es. imposta sul valore aggiunto, assicurazioni sociali obbligatorie ecc.), a condizione che tali modifiche non siano ancora state introdotte definitivamente al momento della presentazione dell'offerta per la messa a concorso.

Misure tariffarie

Un adeguamento dell'indennità in seguito all'applicazione di misure tariffarie avviene nei limiti degli effetti prevedibili o dimostrabili⁶ sui ricavi derivanti dalle prestazioni di trasporto convenute.

Modifiche dell'offerta di trasporto

L'indennità viene adeguata in caso di modifiche dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione (aumento o riduzione delle prestazioni). Finché l'aggiudicatario non dimostra un nuovo scaglione di costi fissi, l'adeguamento avviene in base ai tassi di costo marginali per chilometro [ev. differenziati secondo il tipo di veicolo] e per ora di cui all'allegato X. Se i costi supplementari per la modifica dell'offerta di trasporto si discostano dai costi supplementari medi per le altre prestazioni, si può tener conto di questo fatto. Se è dimostrato un nuovo scaglione di costi fissi, l'indennità deve essere rinegoziata dalle parti secondo il calcolo di base di cui all'allegato X. Lo stesso dicasi per le variazioni dei ricavi attese dalle modifiche dell'offerta di trasporto.

In caso di un aumento di prestazioni causato da terzi (p. es. deviazione per lavori in corso o manifestazioni) l'aggiudicatario è tenuto in primo luogo a far valere nei confronti dei responsabili il diritto al rimborso di eventuali costi supplementari. Se ciò non è possibile, si effettua un adeguamento dell'indennità analogamente al caso di una modifica dell'offerta di trasporto ordinata, tuttavia solo quando l'entità dell'adeguamento supera il X per cento⁷ dei costi complessivi annui della linea in questione.

Un adeguamento dell'indennità viene effettuato quando il fabbisogno di corse supplementari denota una variazione superiore al X per cento (misurata in chilometri per corse supplementari della linea in questione). L'adeguamento avviene in base ai tassi di costo per chilometri di corse supplementari di cui all'allegato X. Nei tassi di costo sono contenute tutte le voci di costo (costi degli autisti, chilometri a vuoto ecc.).

⁵ Ovvero ogni due anni

⁶ In funzione della data in cui è resa nota la misura tariffaria.

⁷ La soglia va definita secondo la situazione, ma il valore fissato dovrebbe essere relativamente elevato (p. es. il 5-10 %), in modo da fornire all'impresa di trasporto un incentivo sufficiente a spingerla a far valere nei confronti dei responsabili il diritto al rimborso dei costi supplementari.

Carburante

Un adeguamento dell'indennità in funzione della percentuale dei costi per il carburante sui costi complessivi è possibile per la prima volta alla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio. Fa fede il valore medio degli ultimi tre anni in base alle rilevazioni dell'Ufficio federale di statistica sul prezzo di vendita medio annuo del diesel. Ulteriori adeguamenti si effettuano in corrispondenza della procedura di ordinazione in base ai valori determinanti al momento della presentazione dell'offerta (nella procedura di ordinazione) e dell'ultimo adeguamento (o del primo anno d'esercizio).

Interessi

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota degli interessi passivi per il capitale in prestito sui costi complessivi è possibile per la prima volta alla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio e in base alle spese per interessi concretamente attese, con riserva che la necessità del capitale in prestito in questione sia dimostrata e che le condizioni siano conformi al mercato. Ulteriori adeguamenti si effettuano in corrispondenza della procedura di ordinazione.

Le condizioni per l'adeguamento delle spese per interessi presuppongono un controllo del piano di finanziamento dell'impresa di trasporto da parte dei committenti con riguardo alla riserva summenzionata.

Salari e altri costi

Qui è necessario distinguere due casi. Se non vi è un CCL, la soluzione più semplice e consigliabile è la seguente:

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota di tutte le voci di costo (eccetto i costi per il carburante, gli interessi e i costi d'ammortamento) sui costi complessivi viene attuato in base all'andamento dell'indice svizzero dei salari (ISS) prodotto dall'Ufficio federale di statistica (con una ponderazione del 75 %) e dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC), anch'esso calcolato dall'Ufficio federale di statistica (con una ponderazione del 25 %). Un adeguamento è possibile a partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio. Sono determinanti i valori annui più recenti dei due indici disponibili alla data della presentazione dell'offerta (nella procedura di ordinazione) nonché i valori annui in base ai quali è stato calcolato l'ultimo adeguamento (o del primo anno d'esercizio se si tratta del primo adeguamento).

Se vi è un CCL del settore, si consiglia una soluzione distinta per i costi del personale e per il materiale, sebbene la loro ripartizione nel calcolo di base non sia sempre facile (inoltre, a seconda della variante del CCL, le disposizioni vanno adattate alla situazione specifica):

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota dei costi per il personale sui costi complessivi viene attuato in base all'andamento dell'indice svizzero dei salari (ISS) prodotto dall'Ufficio federale di statistica. Un adeguamento è possibile a partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio e solo se il salario medio dell'impresa di trasporto non supera il salario medio secondo il CCL (versione 20XX). Fa fede il valore annuo più recente dell'ISS alla data di presentazione dell'offerta (nella procedura di ordinazione) nonché il valore annuo in base a cui è stato calcolato l'ultimo adeguamento (o del primo anno d'esercizio se si tratta del primo adeguamento). Qualora da una modifica del CCL (rispetto alla versione del 20XX) risultassero conseguenze per l'adeguamento dell'indennità, queste modifiche sono da prendere in considerazione, nell'ambito della presente Convenzione, solo nella misura in cui gli enti aggiudicatori le abbiano approvate.

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota dei costi per il materiale (eccetto i costi per il carburante, gli interessi e i costi d'ammortamento) sul totale dei costi viene attuato secondo l'andamento dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC) prodotto dall'Ufficio federale di statistica. Un adeguamento è possibile a partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio. Fa fede il valore annuo più recente dell'IPC alla data di presentazione dell'offerta (nella procedura di ordinazione) nonché il valore annuo in base a cui è stato calcolato l'ultimo adeguamento (o del primo anno d'esercizio se si tratta del primo adeguamento).

Variazioni dei ricavi

I ricavi realizzati dal quinto anno in poi non devono essere inferiori rispetto a quelli del quarto anno d'esercizio.

A partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio, l'aggiudicatario deve stimare i ricavi secondo il loro sviluppo effettivo e previsto nel quadro della procedura di ordinazione. Sulla base del risultato della trattativa inerente all'offerta, l'indennità è adeguata in ragione della variazione dei ricavi.

Con questa regolamentazione il rischio legato ai ricavi è a carico dell'impresa di trasporto per i primi quattro anni; di conseguenza i ricavi presentati nell'offerta rappresentano un criterio da considerare ai fini della decisione di aggiudicazione.

Ulteriori motivi di adeguamento

Nel caso in cui vi sia un notevole mutamento delle condizioni della circolazione per il forte aumento d'ingorghi causati dal Trasporto individuale motorizzato (TIM) o dall'applicazione di misure volte a dare priorità ai trasporti pubblici, si effettua un adeguamento dell'indennità secondo il calcolo di base di cui all'allegato X, ma non prima della presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio.

L'indennità viene adeguata nel caso in cui all'aggiudicatario derivi un onere supplementare da progetti generali o nell'ambito della comunità tariffale XY, ma non prima della presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio.

3.5 Gestione del contratto

Durata del contratto

La presente Convenzione entra in vigore all'atto della firma delle parti e termina con il cambio d'orario nell'anno ... L'obbligo di fornire le prestazioni ha inizio il ...

In conformità all'articolo 27m capoverso 2 OITRV, l'UFT, i Cantoni partecipanti e l'impresa aggiudicataria concludono la convenzione per il periodo definito nella decisione di aggiudicazione. In linea con l'usuale durata decennale delle concessioni, di norma si consiglia di fissare un termine di 10 anni.

Le convenzioni di durata più breve sono possibili, purché nella documentazione di messa a concorso sia prevista una durata di aggiudicazione più breve. La durata stabilita non dovrebbe tuttavia essere inferiore ai quattro anni.

Una durata contrattuale più lunga dovrebbe rimanere riservata al settore ferroviario.

Una suddivisione della durata contrattuale in una durata fissa e un'opzione di proroga non è necessaria in base alla legislazione vigente. Tuttavia il periodo di validità e la durata della relativa concessione devono essere armonizzati.

Supervisione

Il rendiconto sullo sviluppo dell'attività dovrebbe servire da base per la trattativa sull'offerta nell'ambito della procedura di ordinazione biennale. Di conseguenza andrebbe idealmente effettuato al termine del primo anno d'esercizio di un periodo d'orario, tenendo tuttavia conto anche dell'andamento nel corso del secondo anno d'esercizio. In linea di principio l'impresa di trasporto è tenuta a fornire ai committenti tutti i dati e le informazioni necessari per valutare la situazione.

I sistemi di supervisione la cui realizzazione e gestione incombono al committente sono molto onerosi e si adattano solo a grandi reti di trasporto. Per le reti di piccole e medie dimensioni solitamente interessate dalle messe a concorso in Svizzera, è sufficiente un rapporto sulle prestazioni annuale elaborato dall'impresa di trasporto aggiudicataria.

Il contenuto del rendiconto dipende, in concreto, dall'oggetto del contratto nonché dalle esigenze del committente (p. es. standard cantonali) e quindi può variare da un caso all'altro. La priorità dovrebbe essere riservata a un commento sull'evoluzione delle prestazioni e le sue cause, che spieghi ad esempio problemi e carenze delle prestazioni, definendone in modo chiaro le cause e le possibili soluzioni. Il rilevamento sistematico degli indici del traffico regionale viaggiatori (TRV) avviene, in ogni caso, nell'ambito della regolare procedura di ordinazione.

L'approccio proposto dall'Ufficio federale dei trasporti con il sistema di rilevamento della qualità nel traffico regionale viaggiatori (SRQ TRV CH) prevede che le imprese di trasporto del TRV da un lato e i clienti test dall'altro, raccolgano dati sulla qualità delle imprese in base a direttive comuni e li immettano in una banca dati centrale della qualità TRV CH, dove questi possano essere valutati secondo un metodo uniforme e utilizzati dalle imprese di trasporto e dai committenti. I dati con cui i committenti intendono lavorare in futuro devono essere oggettivi, comparabili e conformi al diritto.

Carenze di adempimento e disdetta

Qualora l'aggiudicatario non fornisca le prestazioni convenute o le fornisca in misura carente, gli enti aggiudicatori lo sollecitano per scritto ad adottare – entro un termine ragionevole da essi fissato – misure atte a porvi rimedio e a evitare che ciò si verifichi nuovamente. L'aggiudicatario comunica per scritto agli enti aggiudicatori quali sono le misure adottate e l'effetto ottenuto.

Nel caso in cui la prestazione di servizi dell'impresa di trasporto risulti carente, i committenti sono tenuti in un primo tempo a inviare un richiamo, fissando un termine adeguato per colmare le lacune. La definizione del periodo di tempo adeguato dipende da un lato dal tipo di carenze riscontrate e, dall'altro, dalle possibilità di cui dispone l'impresa di trasporto in questione, in base al tipo e alle dimensioni, per porvi rimedio. L'impresa di trasporto è tenuta a comunicare in un rapporto ad hoc quali misure sono state adottate e qual è l'effetto ottenuto.

Qualora una carenza di adempimento sostanziale non venga corretta entro la scadenza del termine fissato, gli enti aggiudicatori hanno la facoltà di recedere dalla presente Convenzione

previo preavviso di sei mesi, con effetto a partire dal cambio d'orario successivo, tranne nel caso in cui l'aggiudicatario dimostri che non gli si può imputare alcuna colpa. Se si tratta di una carenza molto grave (p. es. sospensione dell'esercizio o altra restrizione operativa di rilievo e di lunga durata) gli enti aggiudicatori hanno facoltà di recedere dalla presente Convenzione senza preavviso.

L'aggiudicatario è responsabile di tutti i danni diretti e indiretti che derivano agli enti aggiudicatori a seguito di carenze secondo quanto sopra enunciato.

Se l'impresa di trasporto non pone rimedio alla lacuna entro il termine fissato, anche se lo si sarebbe potuto ragionevolmente esigere, o si rende colpevole ripetutamente di altre gravi violazioni degli obblighi, la convenzione può essere rescissa e la concessione revocata conformemente all'articolo 9 capoverso 3 lettera b e all'articolo 9 capoverso 4 LTV. La condizione preliminare a tale scopo è la gravità della violazione degli obblighi di cui agli articoli citati.

L'obbligo di adempiere il contratto viene meno per l'impresa di trasporto nei casi di forza maggiore (qui s'intende principalmente una catastrofe naturale che provoca, in particolare, interruzioni della linea). Inoltre sono ipotizzabili come motivi validi anche situazioni critiche dovute a scarsità di energia o a conflitti bellici.

Data la complessità di una sostituzione dell'ente gestore, è consigliabile fissare in via generale un termine minimo di preavviso di sei mesi. Per i casi straordinari occorre prevedere per i committenti la possibilità di dare la disdetta senza preavviso. Questa misura è prevista solo per i casi particolarmente gravi, come ad esempio la cessazione dell'esercizio imputabile a colpa dell'impresa o la violazione grave ripetuta degli obblighi di concessione (art. 12-15 LTV).

A prescindere dal momento, dalla causa e dalla modalità di cessazione del contratto, per il trasferimento dei mezzi d'esercizio a un nuovo gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo 32l capoverso 1 e 2 LTV nonché all'articolo 28 capoverso 1 OITRV; la gestione dei rapporti di lavoro in corso è disciplinata dall'articolo 32l capoverso 3 LTV e dall'articolo 28 capoverso 2 OITRV. A tal fine l'aggiudicatario sostiene l'opera degli enti aggiudicatori e non fa nulla che possa compromettere il trasferimento o ostacolarlo.

Poiché nel settore regna un clima di collaborazione leale e costruttiva, in genere si può fare a meno di meccanismi sanzionatori sul tipo di pene convenzionali. Se, in casi particolari, si desiderano tuttavia meccanismi sanzionatori, si consiglia di rimandare alle disposizioni dell'articolo 160 segg. CO (Codice delle obbligazioni).

Restano riservate in ogni caso le richieste di risarcimento di danni, che possono essere inoltrate anche senza accordi speciali in base alle disposizioni del Codice delle obbligazioni.

Disaccordo riguardo alla convenzione in materia di aggiudicazione

Principi

La procedura di aggiudicazione si conclude con la relativa decisione di aggiudicazione; quest'ultima è oggetto di una decisione (art. 32i cpv. 1 lett. d LTV) che può essere impugnata davanti al Tribunale amministrativo federale.

Dopo che il termine di ricorso è trascorso inutilizzato, le parti concludono una convenzione in materia di aggiudicazione che fissa l'offerta dell'aggiudicatario.

La Convenzione non viene conclusa per divergenze concernenti gli impegni a lunga scadenza

Qualora la Convenzione non possa essere conclusa a causa delle diverse posizioni dell'autorità aggiudicatrice e dell'IT, si deve decidere in quale modo procedere. La Convenzione disciplina da un lato gli impegni a media-lunga scadenza e, dall'altro, prepara la via alla conclusione delle convenzioni sull'offerta di prestazioni. La procedura in caso di divergenze sulla Convenzione non è disciplinata dalla legge. Se non si arriva alla stipula della Convenzione, l'autorità aggiudicatrice potrebbe decidere di concludere un contratto con il secondo miglior offerente. Non sussiste un obbligo a contrarre la Convenzione con l'impresa che si è aggiudicata la commessa.

La convenzione in materia di aggiudicazione viene conclusa, ma sussistono divergenze riguardo all'applicazione

Qualora l'interpretazione o l'applicazione della convenzione causi divergenze che non interessano direttamente la procedura di ordinazione concreta, occorre in primo luogo applicare la clausola per la composizione delle divergenze contemplata nella Convenzione. È altresì possibile affidare la decisione a una commissione paritaria o trovare un'altra soluzione praticabile. Può anche darsi che l'impresa presenti direttamente ricorso al Tribunale amministrativo federale secondo l'articolo 35 lettera a della legge sul Tribunale amministrativo federale (LTAF; RS 173.13); la sentenza del TAF può essere impugnata davanti al Tribunale federale.

Se le divergenze riguardano invece l'applicazione della convenzione nelle trattative per la convenzione sull'offerta, si applica l'articolo 31a capoverso 1 LTV (p. es. nel caso in cui nel processo di ordinazione non si giunga a un accordo sull'offerta e non sia quindi possibile concludere la relativa convenzione).

3.6 Allegati

Per una migliore leggibilità della Convenzione e con riguardo a successivi adeguamenti (anche gli allegati non possono essere modificati unilateralmente, ma un adeguamento di comune intesa è meno complicato rispetto alla stipula di una nuova Convenzione) è consigliabile «scorporare» contenuti voluminosi o suscettibili di modifiche collocandoli in allegati e inserire opportuni rimandi nel testo centrale.

Si consiglia di procedere allo scorporo in allegati, o quantomeno di valutare questa possibilità, per i seguenti contenuti:

- orario di base:
orario su cui si basa l'offerta inoltrata nell'ambito della messa a concorso (da riprendere dalla documentazione di messa a concorso);
- calcolo di base:
calcolo dettagliato dell'offerta inoltrata nell'ambito della messa a concorso per i primi due periodi d'orario (4 anni d'esercizio) compresi i tassi di costo marginali per adeguamenti dell'offerta (aumento/riduzione delle prestazioni) e i criteri di calcolo/gli indici (chilometri produttivi, corse supplementari, chilometri a vuoto, ore produttive, ore per corse supplementari, ore di servizio supplementari, ev. dati sulla durata del lavoro annuo e la disponibilità individuale del personale viaggiante; ipotesi relative alla domanda (viaggiatori-chilometri, viaggiatori);
- impiego dei veicoli:
elenco e caratteristiche dei veicoli impiegati (dall'offerta inoltrata nell'ambito della messa a concorso);

- requisiti dei veicoli:
requisiti minimi dei veicoli (dalla documentazione di messa a concorso);
- requisiti del personale:
requisiti minimi del personale viaggiante (dalla documentazione di messa a concorso);
- altri requisiti (informazioni per i viaggiatori ecc.):
requisiti minimi supplementari per le prestazioni da fornire (dalla documentazione di messa a concorso);
- direttive spazi pubblicitari:
requisiti/direttive per la pubblicità di terzi all'esterno/interno dei veicoli (p. es. copertura di finestrini, settori indesiderati ecc.);
- contenuto e scadenze del rendiconto:
documenti/dati da fornire, quale parte contrattuale li fornisce e con quale frequenza.

Il contenuto concreto dipende dalla situazione specifica e pertanto non sono possibili formulazioni generiche. I contenuti vanno già definiti nella documentazione di messa a concorso e in seguito possono essere ripresi nella Convenzione.

Allegato: Modello di convenzione in materia di aggiudicazione

Il modello di Convenzione che segue è un esempio ipotetico a fini illustrativi e non può essere ripreso alla lettera. I singoli contenuti vanno adeguati alla situazione specifica e, se necessario, opportunamente completati.

Convenzione in materia di aggiudicazione

tra

l'Ufficio federale dei trasporti, rappresentato da...

il Cantone X, rappresentato da...

enti aggiudicatori

e

l'impresa di trasporto Y, rappresentata da...

aggiudicatario

Preambolo

Con la presente Convenzione le parti s'impegnano a consolidare e sviluppare ulteriormente i trasporti pubblici nella regione X nell'interesse della regione stessa, della sua popolazione e dei viaggiatori.

1. Condizioni quadro

Art. 1.1 Oggetto del contratto

In virtù della decisione di aggiudicazione del ... gli enti aggiudicatori affidano all'aggiudicatario, in qualità di concessionario, la gestione delle linee descritte nell'allegato 1, con avvio dell'esercizio il Oltre alla prestazione di questi servizi di trasporto e agli obblighi di concessione conformemente al diritto federale (in particolare l'obbligo di trasporto e di esercizio e gli obblighi relativi all'orario, alle tariffe e al trasporto diretto) l'aggiudicatario fornisce prestazioni supplementari previste negli articoli seguenti. In contropartita gli enti aggiudicatori indennizzano l'aggiudicatario per tutte le prestazioni fornite secondo la presente convenzione in base all'articolo 11.1 segg.

Art. 1.2 Elementi del contratto

Sono parte integrante della presente Convenzione, nell'ordine indicato:

- la presente Convenzione;
- gli allegati 1-8 della presente Convenzione nella loro ultima versione valida;

- la documentazione di messa a concorso del ...;
- l'offerta dell'aggiudicatario del

Art. 1.3 Basi della collaborazione

Tutte le parti contrattuali s'impegnano a produrre un'offerta di alta qualità e di mantenerla tale, creando incentivi che incoraggino a utilizzare maggiormente i trasporti pubblici. Per raggiungere questo obiettivo le parti si sostengono mutualmente nello svolgimento dei loro compiti. Collaborano anche con gli altri operatori dei trasporti pubblici della regione X nonché con le esistenti comunità tariffali.

Ciascuna parte contrattuale designa una persona che funge da primo punto di contatto per tutti gli aspetti riguardanti l'esecuzione di questa convenzione.

Art. 1.4 Ordinazione e riserve

Le prestazioni dell'aggiudicatario relative alla presente Convenzione sono ordinate e indennizzate congiuntamente dalla Confederazione e dal Cantone X, fatta eccezione per la linea X, ordinata e indennizzata solo dal Cantone.

L'ordinazione effettiva delle prestazioni avviene nell'ambito della regolare procedura di ordinazione sulla base della presente Convenzione, con riserva delle decisioni budgetarie necessarie a tal fine.

Art. 1.5 Affidabilità dei subappaltatori

L'aggiudicatario può demandare una parte delle prestazioni contrattuali a terzi (subappaltatori). Tuttavia, la responsabilità per le prestazioni demandate a terzi incombe in ogni caso all'aggiudicatario. Quest'ultimo rimane unico punto di contatto e «debitore» delle prestazioni nei confronti degli enti aggiudicatori.

L'aggiudicatario informa gli enti aggiudicatori sugli accordi presi con i subappaltatori. I contratti di subappalto che riguardano oltre il 10 per cento delle prestazioni di trasporto convenute (in chilometri d'orario) devono essere previamente approvati dagli enti aggiudicatori.

Art. 1.6 Corse supplementari e contratti di trasporto per conto terzi

L'aggiudicatario ha il diritto di svolgere corse supplementari e mandati di trasporto permanenti per conto terzi utilizzando i propri veicoli, purché ciò non causi pregiudizio o rappresenti una concorrenza significativa per l'offerta ordinata. Tali mandati per conto terzi sono auspicabili purché contribuiscano a ridurre i costi dell'offerta ordinata. I costi, i ricavi e il volume delle prestazioni per conto terzi devono essere contabilizzati separatamente nei conti relativi alle linee.

Le convenzioni con terzi su mandati di trasporto permanenti devono essere comunicate agli enti aggiudicatori. L'aggiudicatario s'impegna a gestire attivamente queste convenzioni.

Gli enti aggiudicatori non sono tenuti, in caso di modifica dell'offerta ordinata, a prendere in considerazione eventuali obblighi dell'aggiudicatario nei confronti di terzi. In tal senso agli enti aggiudicatori non incombe nessun obbligo d'indennizzo.

2. Prestazioni di trasporto

Art. 2.1 Orario e piano delle linee

L'orario e il piano delle linee relativi alle prestazioni da fornire sono descritti nell'allegato 1. Sono vincolanti per l'aggiudicatario. Gli enti aggiudicatori possono introdurre cambiamenti dell'offerta di trasporto e degli orari una volta all'anno e attuarli a partire dal cambio d'orario.

Art. 2.2 Corse supplementari

Inoltre, gli enti aggiudicatori danno incarico all'aggiudicatario di rafforzare il servizio con corse supplementari per soddisfare la domanda, se necessario. Questo impegna l'aggiudicatario a intervenire per tempo con misure operative, adeguando l'offerta di trasporto ai ritmi usuali per coprire il fabbisogno nelle ore di punta, rispondere a fluttuazioni stagionali ecc.

Queste corse supplementari sono comprese nell'indennità convenuta di cui all'articolo 11.1.

Art. 2.3 Pianificazione dell'offerta e preparazione dell'orario

Spetta agli enti aggiudicatori decidere modifiche dell'offerta, compresa la soppressione di una linea o l'introduzione di una nuova linea.

L'aggiudicatario sostiene attivamente gli enti aggiudicatori nella pianificazione dell'offerta (p. es. tracciato, tempi di percorrenza, condizioni di marcia, esperienze di esercizio). Se necessario propone di propria iniziativa adeguamenti dell'offerta agli enti aggiudicatori. Questi ultimi decidono sulla loro attuazione.

L'aggiudicatario prepara gli orari. Partecipa al processo di definizione dell'orario ufficiale e collabora a tal fine con la Confederazione, i Cantoni, le Conferenze regionali dei trasporti pubblici, i Comuni e altre imprese di trasporto.

3. Veicoli, equipaggiamento e rimesse

Art. 3.1 Parco veicoli

L'aggiudicatario fornisce le prestazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui al capitolo 3.6 (allegati), terzo elenco. Gli adeguamenti del parco veicoli, in caso sia di sostituzioni cicliche di veicoli sia di mutate esigenze (numero, grandezza) vanno presi in considerazione.

I veicoli impiegati devono soddisfare i requisiti di cui all'allegato 4. È ammesso solo l'utilizzo di veicoli che sono stati esaminati e immatricolati dalle autorità di sorveglianza federali (collaudo da parte dell'UFT) e cantonali (controllo annuo presso l'Ufficio cantonale di circolazione).

È responsabilità dell'aggiudicatario far sì che i veicoli utilizzati siano adeguati al tracciato (topografia, raggi di curvatura, anelli per l'inversione di marcia, profilo di spazio libero ecc.).

I veicoli di linea devono essere dotati dei dispositivi ausiliari necessari (radio, sistema di cassa, sistema d'informazione per i viaggiatori, controllo dei semafori ecc.).

L'aggiudicatario tiene un numero sufficiente di veicoli di riserva in modo da poter far fronte a picchi della domanda (corse supplementari) e garantire tutto l'anno un servizio affidabile anche in caso di anomalie. Lo stato dei veicoli di riserva e il piano di servizio del personale devono essere tali che, in caso di guasto a un veicolo, la corsa possa essere proseguita in tempo utile.

Art. 3.2 Ricovero, manutenzione e pulizia

L'aggiudicatario è tenuto a provvedere al ricovero, alla pulizia e alla manutenzione corretti dei veicoli. La manutenzione e il ricovero o il parcheggio dei veicoli vanno risolti in modo che la sicurezza operativa sia garantita costantemente e i veicoli siano sufficientemente riscaldati e riforniti di benzina per l'entrata in servizio.

È responsabilità dell'aggiudicatario fare in modo che tutti i veicoli siano sempre in perfette condizioni tecniche e si presentino ben curati. I veicoli danneggiati a causa di atti vandalici vanno tolti dalla circolazione entro tre giorni lavorativi. Lo stesso vale per i sedili e le fodere dei sedili danneggiati.

Art. 3.3 Nuovo acquisto o sostituzione

L'acquisto di veicoli è compito dell'aggiudicatario.

L'acquisto di apparecchi tecnici per i veicoli richiede l'accordo degli enti aggiudicatori qualora a seguito del nuovo acquisto l'aggiudicatario faccia valere un adeguamento delle indennità convenute.

4. Personale

Art. 4.1 Assunzione e direzione

L'assunzione e la direzione degli operatori e del personale conducente sono di competenza dell'aggiudicatario.

Le condizioni di assunzione devono essere in linea con le pratiche locali e con le norme del settore.

Il personale conducente deve beneficiare di un perfezionamento professionale adeguato comprendente un minimo di 2,5 giorni lavorativi annui per dipendente.

Per il servizio di guida va assunto solo personale affidabile e competente con certificato di buona condotta.

Art. 4.2 Piano di servizio

È responsabilità dell'aggiudicatario elaborare e applicare i piani di servizio necessari, tenendo conto delle disposizioni legislative. Il lavoro del personale va pianificato in modo che l'inizio puntuale delle corse sia garantito anche in caso di ritardo nell'entrata in servizio.

Qualora il personale viaggiante venga impiegato anche in corse per conto terzi, nel sistema di turni del personale hanno priorità i trasporti pubblici con diritto all'indennità.

Art. 4.3 Requisiti del personale viaggiante

Il personale viaggiante deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato 5. L'aggiudicatario fa sì che il personale viaggiante risponda a questi requisiti, applicando opportune misure nell'ambito del reclutamento, della formazione, del perfezionamento o, eventualmente, con necessarie decisioni in materia di personale.

5. Fermate

Art. 5.1 Infrastruttura ed equipaggiamento delle fermate

La costruzione e la manutenzione delle fermate (compreso lo sgombero della neve e quant'altro fosse d'intralcio ai trasporti pubblici) nonché dell'infrastruttura incombono ai proprietari della strada. Questi ultimi si accordano con gli enti aggiudicatori sull'assetto e l'allestimento. Relativamente all'assetto si presta particolare attenzione all'uniformità e alla buona visibilità.

L'equipaggiamento delle fermate, soprattutto in attinenza ai cartelli informativi, e la loro manutenzione e attualizzazione sono compito del concessionario della linea specifica. Se una fermata serve a più imprese di trasporto o concessionari, i costi per l'acquisto e la manutenzione sono da suddividere di conseguenza. I cartelli informativi danneggiati devono essere ripristinati il più rapidamente possibile dall'impresa di trasporto responsabile.

6. Gestione dell'esercizio

Art. 6.1 Principio base e avvio dell'esercizio

L'aggiudicatario è responsabile della buona gestione dell'esercizio. Esso s'impegna a svolgere regolarmente i servizi di trasporto dal ..., data di avvio dell'esercizio.

Art. 6.2 Direzione

La direzione e la sorveglianza della regolare gestione dell'esercizio incombono direttamente all'aggiudicatario. A tal fine l'aggiudicatario crea un ufficio centrale che gli consente di coordinare la sua offerta di trasporto con quella delle altre imprese che operano nel settore dei trasporti pubblici della regione. L'ufficio centrale resta in contatto con tutti i veicoli circolanti e con gli uffici centrali delle altre imprese del trasporto pubblico regionale.

Art. 6.3 Sicurezza delle coincidenze

L'aggiudicatario assicura le coincidenze con le linee ferroviarie e degli autobus della regione. Alle imprese di trasporto possono essere imposte analisi periodiche sulle coincidenze/modalità di cambio nei punti di raccordo con linee della propria rete e della rete di imprese di trasporto partner.

Art. 6.4 Gestione di perturbazioni dell'esercizio

In caso di perturbazioni dell'esercizio imprevedibili e temporanee (p. es. guasto tecnico dei veicoli o incidenti) l'aggiudicatario provvede a sue spese e in modo appropriato al trasporto dei viaggiatori. A tale fine deve detenere anche una riserva sufficiente di veicoli e di personale. I viaggiatori vanno adeguatamente informati sulla perturbazione dell'esercizio e sulle relative conseguenze.

Art. 6.5 Deviazioni del traffico

Le deviazioni a causa di lavori in corso, incidenti, situazioni pericolose, manifestazioni e altro avvengono per decisione delle autorità competenti. È responsabilità dell'aggiudicatario fare in modo di ricevere a tempo debito queste informazioni. Esso sostiene le autorità nell'attuazione ed è responsabile dei necessari dispositivi (p. es. la segnalazione di fermate provvisorie). Informa adeguatamente e per tempo i clienti sulle modifiche previste sulla base delle indicazioni fornite dai responsabili.

Art. 6.6 Sicurezza

L'aggiudicatario deve fare in modo che i viaggiatori si sentano sempre sicuri e a loro agio negli autobus, e questo malgrado le precarie condizioni della strada o la tarda ora.

Art. 6.7 Sportello per l'utenza e reazioni degli utenti

L'aggiudicatario è tenuto a gestire nella regione uno sportello a cui gli utenti possono rivolgersi di persona, telefonicamente, per e-mail o lettera nei giorni lavorativi dalle ore 08:00 alle 19:00 per chiedere informazioni, presentare reclami ecc.

L'aggiudicatario accoglie eventuali reazioni degli utenti e le esamina entro un tempo ragionevole. Valuta sistematicamente le reazioni raccolte, prende i necessari provvedimenti e riferisce in merito agli enti aggiudicatori (cfr. art. 10.2).

Art. 6.8 Oggetti trovati

L'aggiudicatario deve preoccuparsi che gli oggetti ritrovati nei veicoli possano essere ritirati presso lo sportello per l'utenza.

Art. 6.9 Controllo dei titoli di trasporto

L'aggiudicatario si assicura che vengano effettuati controlli a campione dei titoli di trasporto. Vanno rispettate a tal fine le disposizioni della comunità tariffale X e del trasporto diretto (TD).

7. Tariffe e distribuzione

Art. 7.1 Obbligo in materia di tariffe

Le imprese fissano tariffe per le loro prestazioni. Le tariffe stabiliscono le condizioni alle quali si applica un determinato prezzo del trasporto e delle altre prestazioni connesse (art. 15 cpv. 1 LTV).

La partecipazione al trasporto diretto e l'applicazione delle relative disposizioni e tariffe (in particolare T600, 650, 654) sono obbligatorie per tutte le linee.

L'aggiudicatario è responsabile della notifica puntuale presso gli organi nazionali e regionali preposti alle tariffe (compresa la richiesta di pagamento della quota di ricavi proporzionale).

Art. 7.2 Distribuzione e incasso

L'aggiudicatario provvede a rendere agevole per gli utenti la vendita dei titoli di trasporto. Organizza l'incasso e il conteggio delle entrate con i relativi servizi.

Alle fermate o a bordo dei veicoli deve esserci almeno un oblitteratore per le carte multicorse del trasporto diretto e della comunità tariffale X.

Art. 7.3 Comunità tariffale

L'aggiudicatario aderisce alla comunità tariffale X per le linee descritte nell'allegato 1, con tutti i diritti e gli obblighi che ne conseguono.

8. Informazioni per i viaggiatori

Art. 8.1 Principio base

L'aggiudicatario informa opportunamente gli utenti dei veicoli sull'insieme dell'offerta di trasporto pubblico nella regione X, sia alle fermate sia nei punti vendita.

Art. 8.2 Informazioni alle fermate

Le informazioni alle fermate sono di competenza dell'aggiudicatario. Esse comprendono almeno:

- il piano orario con l'ora di partenza per ogni fermata;
- il piano delle linee (equa presentazione di tutti gli operatori della regione);
- il piano delle zone della comunità tariffale X.

Art. 8.3 Informazioni all'interno dei veicoli

Al loro interno tutti i veicoli dispongono almeno del piano della linea percorsa (p. es. diagramma lineare con punti di fermata). Inoltre, ogni fermata viene segnalata prima dell'arresto con un annuncio di fermata acustico e visivo (p. es. su schermo). Per i nuovi veicoli le informazioni per i viaggiatori sono gestite secondo le norme del sistema FIScommun.

Art. 8.4 Orari

L'aggiudicatario partecipa alla produzione e alla distribuzione dell'orario regionale. Fa in modo che tutte le linee siano incluse nell'orario online delle FFS e nell'orario ufficiale svizzero.

Art. 8.5 Presentazione su Internet

L'aggiudicatario mette a disposizione degli utenti tutte le informazioni di rilievo (rete delle linee, orari, assortimento di titoli di trasporto ecc.) anche in Internet.

9. Immagine dell'impresa e responsabilità di mercato

Art. 9.1 Immagine dell'impresa

L'aggiudicatario fa in modo di presentare un'immagine unitaria verso l'esterno (veicoli, uniforme del personale, cartelli alle fermate, pubblicazioni elettroniche e stampate). L'immagine dell'impresa (corporate design) si basa sulle indicazioni fornite nell'offerta presentata nell'ambito della messa a concorso il ... Forti scostamenti da questa devono essere approvati dagli enti aggiudicatori. Le indicazioni grafiche della comunità tariffale X vanno tenute in debito conto.

Art. 9.2 Responsabilità di mercato

L'aggiudicatario ha la responsabilità di mercato per le prestazioni di trasporto descritte nell'allegato 1. Sfrutta le opportunità offerte dal mercato, elabora ogni due anni un piano di sviluppo del mercato e lo mette in atto. Le misure descritte nel piano di marketing dell'offerta presentata nell'ambito della messa a concorso (cfr. allegato 8) sono da mettere in atto puntualmente.

Art. 9.3 Pubblicità di terzi

L'aggiudicatario è libero di affittare spazi pubblicitari a terzi sia all'esterno sia all'interno dei veicoli. In tal senso si applicano le direttive di cui all'allegato 6.

L'aggiudicatario può affittare spazi pubblicitari a terzi anche alle fermate o nelle pubblicazioni (p. es. orario). In tal senso si applicano per analogia le direttive di cui all'allegato 6.

Gli enti aggiudicatori hanno il diritto di affiggere la propria pubblicità gratuitamente.

10. Supervisione e rendiconto

Art. 10.1 Supervisione della qualità e delle prestazioni

Gli enti aggiudicatori verificano la qualità delle prestazioni fornite. A tal fine possono effettuare inchieste fra i clienti a bordo dei veicoli o fare rilevamenti impiegando clienti civetta. L'aggiudicatario sostiene gli enti aggiudicatori in questo.

L'aggiudicatario può essere obbligato a raccogliere dati per conto degli enti aggiudicatori. Il personale viaggiante può essere obbligato a farlo durante il servizio, purché ciò non turbi gravemente lo svolgimento dell'esercizio. Qualora ne conseguano costi supplementari comprovati per l'aggiudicatario, esso può fatturarli agli enti aggiudicatori.

Art. 10.2 Rendiconto

Le parti mettono reciprocamente a disposizione, di propria iniziativa e per iscritto, le informazioni definite nell'allegato 7.

Art. 10.3 Rilevamento della domanda

Per il rilevamento della domanda occorre dotare un numero sufficiente di veicoli con sistemi automatici per il conteggio dei viaggiatori.

11. Aspetti finanziari

Art. 11.1 Ricavi da trasporti e indennità

Tutti i ricavi derivanti dalle prestazioni di trasporto fornite nell'ambito della presente Convenzione spettano di diritto all'aggiudicatario.

Gli enti aggiudicatori indennizzano l'aggiudicatario per le prestazioni convenute in conformità dell'allegato 2. L'indennità così corrisposta copre tutti i costi scoperti dell'aggiudicatario connessi alla prestazione dei servizi definiti nella presente Convenzione.

Art. 11.2 Principi relativi all'adeguamento dell'indennità

Un adeguamento dell'indennità avviene in linea di massima in caso di:

- modifiche dell'offerta secondo l'articolo 11.3;
- attuazione di misure tariffarie secondo l'articolo 11.4;
- modifiche legislative secondo l'articolo 11.5.

Il rischio legato a modifiche di altre condizioni quadro (p. es. fluttuazioni della domanda) nel corso dei primi quattro anni d'esercizio incombe all'aggiudicatario. Dopodiché sono previsti ulteriori adeguamenti dell'indennità secondo gli articoli da 11.6 a 11.11.

Tutte gli adeguamenti dell'indennità avvengono di norma nel quadro della procedura di ordinazione e secondo il calcolo di base di cui all'allegato 2. La parte che invoca un adeguamento è tenuta a presentare gli elementi di prova.

I motivi per un adeguamento dell'indennità indicati negli articoli da 11.3 a 11.11 sono esaustivi. In particolare, non si effettuano adeguamenti dell'indennità qualora le circostanze presentate a titolo giustificativo siano state provocate, consapevolmente o meno, dall'aggiudicatario o siano comunque connesse alla specifica situazione di quest'ultimo.

Art. 11.3 Modifiche dell'offerta di trasporto

L'indennità viene adeguata in caso di modifiche dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione (aumento o riduzione delle prestazioni). Finché l'aggiudicatario non dimostra la presenza di un

nuovo scaglione di costi fissi, l'adeguamento avviene in base ai tassi di costo marginali per chilometro e per ora di cui all'allegato 2. Se i costi supplementari per la modifica dell'offerta si discostano dai costi supplementari medi per le altre prestazioni, si può tener conto di questo fatto. Se è dimostrato un nuovo scaglione di costi fissi, l'indennità deve essere rinegoziata dalle parti secondo il calcolo di base di cui all'allegato 2. Lo stesso dicasi per le variazioni dei ricavi attese dalle modifiche dell'offerta di trasporto.

In caso di un aumento delle prestazioni causato da terzi (p. es. deviazione per lavori in corso o manifestazioni) l'aggiudicatario è tenuto in primo luogo a far valere nei confronti dei responsabili il diritto al rimborso di eventuali costi supplementari. Se ciò non è possibile, si effettua un adeguamento dell'indennità analogamente al caso di una modifica dell'offerta ordinata, tuttavia solo quando l'entità dell'adeguamento supera il 10 per cento dei costi complessivi annui della linea in questione.

Art. 11.4 Misure tariffarie

Un adeguamento dell'indennità in seguito all'applicazione di misure tariffarie avviene nei limiti degli effetti prevedibili o dimostrabili sui ricavi derivanti dalle prestazioni di trasporto convenute.

Art. 11.5 Modifiche legislative

L'indennità viene adeguata in caso di modifiche del quadro legislativo che abbiano un rapporto diretto e comprovato con i costi di produzione delle prestazioni convenute o con i ricavi (p. es. imposta sul valore aggiunto, assicurazioni sociali obbligatorie ecc.), a condizione che tali modifiche non siano ancora state introdotte definitivamente al momento della presentazione dell'offerta per la messa a concorso.

Art. 11.6 Rincarò dei costi del carburante

Un adeguamento dell'indennità in funzione della percentuale dei costi per il carburante sui costi complessivi è possibile per la prima volta solo alla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio. Fa fede il valore medio degli ultimi tre anni in base alle rilevazioni dell'Ufficio federale di statistica sul prezzo di vendita medio annuo del diesel. Ulteriori adeguamenti si effettuano in corrispondenza della procedura di ordinazione in base ai valori determinanti al momento della presentazione dell'offerta (nella procedura di ordinazione) e dell'ultimo adeguamento (rispettivamente del primo anno d'esercizio).

Art. 11.7 Spese per interessi

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota degli interessi passivi per il capitale in prestito sui costi complessivi è possibile per la prima volta alla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio e in base alle spese per interessi concretamente attese, con riserva che la necessità del capitale di prestito in questione sia dimostrata e che le condizioni siano conformi al mercato. Ulteriori adeguamenti si effettuano in corrispondenza della procedura di ordinazione.

Art. 11.8 Rincarò di altri elementi di costo

Un adeguamento dell'indennità in funzione della quota di tutte le voci di costo (eccetto i costi per il carburante, gli interessi e i costi d'ammortamento) sui costi complessivi viene attuato secondo l'andamento dell'indice svizzero dei salari (ISS) prodotto dall'Ufficio federale di statistica (con una ponderazione del 75 %) e dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC), anch'esso calcolato dall'Ufficio federale di statistica (con una ponderazione del 25 %). Un adeguamento è possibile a partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio. Sono determinanti i valori annui più recenti dei due indici disponibili alla data della presentazione dell'offerta

(nella procedura di ordinazione) nonché i valori annui in base ai quali è stato calcolato l'ultimo adeguamento (o del primo anno d'esercizio se si tratta del primo adeguamento).

Art. 11.9 Variazioni dei ricavi

A partire dalla presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio, l'aggiudicatario deve stimare i ricavi in base al loro sviluppo effettivo e previsto nel quadro della procedura di ordinazione. Sulla base del risultato della trattativa sull'offerta l'indennità viene adeguata in ragione della variazione dei ricavi.

Art. 11.10 Modifiche del parco veicoli

In caso di modifiche del parco veicoli l'aggiudicatario è tenuto a indicare l'aumento o la diminuzione di costi previsti e a presentare la relativa offerta. Qualora gli enti aggiudicatori approvino le modifiche, l'indennità viene adeguata in base alla variazione dei costi illustrata in detta offerta, tuttavia non prima della presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio.

Art. 11.11 Ulteriori cause di adeguamento

Nel caso in cui vi sia un notevole mutamento delle condizioni della circolazione per il forte aumento d'ingorghi causati dal Trasporto individuale motorizzato (TIM) o per l'applicazione di misure volte a dare priorità ai trasporti pubblici, si effettua un adeguamento delle indennità secondo il calcolo di base di cui all'allegato 2, ma non prima della presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio.

L'indennità viene adeguata nel caso in cui all'aggiudicatario derivi un onere supplementare da progetti generali o nell'ambito della comunità tariffale XY, ma non prima della presentazione dell'offerta per il quinto anno d'esercizio.

12. Durata del contratto e disdetta

Art. 12.1 Durata del contratto

La presente Convenzione entra in vigore all'atto della firma delle parti e termina con il cambio d'orario nell'anno ... L'obbligo di fornire le prestazioni ha inizio il ...

Art. 12.2 Carenze di adempimento e disdetta

Qualora l'aggiudicatario non fornisca le prestazioni convenute o le fornisca in misura carente, gli enti aggiudicatori lo sollecitano per scritto ad adottare – entro un termine ragionevole da essi fissato – misure atte a porvi rimedio e a evitare che ciò si verifichi nuovamente. L'aggiudicatario comunica per scritto agli enti aggiudicatori quali sono le misure adottate e l'effetto ottenuto.

Qualora una carenza di adempimento sostanziale non venga corretta entro la scadenza del termine fissato, gli enti aggiudicatori hanno la facoltà di recedere dalla presente Convenzione previo preavviso di sei mesi, con effetto a partire dal cambio d'orario successivo, tranne nel caso in cui l'aggiudicatario dimostri che non gli si può imputare alcuna colpa. Se si tratta di una carenza molto grave (p. es. sospensione dell'esercizio o altra restrizione dell'esercizio di rilievo e di lunga durata) gli enti aggiudicatori hanno facoltà di recedere dalla presente Convenzione senza preavviso.

L'aggiudicatario è responsabile di tutti i danni diretti e indiretti che derivano agli enti aggiudicatori a seguito di carenze di adempimento secondo quanto sopra enunciato.

Art. 12.3 Altri effetti della cessazione del contratto

A prescindere dal momento, dalla causa e dal tipo della cessazione del contratto, per il trasferimento dei mezzi d'esercizio a un nuovo gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo 32/ capoverso 1 e 2 LTV nonché all'articolo 28 capoverso 1 OITRV; la gestione dei rapporti di lavoro in corso è disciplinata dall'articolo 32/ capoverso 3 LTV e dall'articolo 28 capoverso 2 OITRV. A tal fine l'aggiudicatario sostiene gli enti aggiudicatori e non fa nulla che possa compromettere il trasferimento od ostacolarlo.

13. Disposizioni finali

Art. 13.1 Modifiche del contratto

Le parti possono apportare emendamenti alla presente Convenzione di comune accordo in qualsiasi momento, in particolare in caso di modifiche sostanziali della situazione. Gli emendamenti vanno formulati per scritto.

Art. 13.2 Stesura

La presente Convenzione in materia di aggiudicazione è redatta in tre copie. Ogni parte contrattuale ne riceve un esemplare firmato.

Allegati:

- 1 Orario e piano delle linee
- 2 Calcolo di base
- 3 Parco veicoli
- 4 Requisiti dei veicoli
- 5 Requisiti del personale
- 6 Direttive per la pubblicità di terzi
- 7 Contenuto e scadenze del rendiconto
- 8 Piano di marketing