



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

Guida

alla messa a concorso di servizi di trasporto pubblico (autobus)

Versione del 13 aprile 2015

Indice

Definizioni e abbreviazioni.....	III
1. Introduzione.....	1
1.1 In generale.....	1
1.2 Una concessione giunge a scadenza: come procedere?.....	2
1.3 Principali informazioni per l'utilizzo del modulo «Pianificazione della messa a concorso».....	2
1.4 Modalità di compilazione del modulo.....	3
1.5 Pianificazione dei concorsi pubblici e convenzioni sugli obiettivi.....	4
1.6 Considerazioni preliminari in vista di una messa a concorso.....	5
Punti principali.....	5
1.7 Strategia cantonale in materia di concorsi pubblici.....	7
2. Parte teorica.....	8
2.1 In generale.....	8
2.1.1 Primi passi.....	8
2.1.2 Quando si deve indire un concorso pubblico? (obbligo di messa a concorso).....	9
2.1.3 Messa a concorso durante il periodo di validità della concessione: effetti sulla concessione.....	11
2.1.4 Contratti collettivi di lavoro / direttiva UFT sulle condizioni di lavoro del settore autobus / trasferimento del personale e dei mezzi di esercizio.....	12
2.2 Preparazione della messa a concorso.....	16
2.2.1 Autorità responsabile.....	16
2.2.2 Definizione adeguata dell'oggetto del concorso.....	16
2.2.3 Lavori che competono al Cantone incaricato del coordinamento.....	16
2.2.4 Fasi di lavoro in dettaglio.....	17
Prescrizioni per le imprese di trasporto / Criteri per la valutazione delle offerte.....	19
2.3 Scelta e criteri di aggiudicazione.....	28
Analisi costi-utilità.....	28
Scelta e ponderazione dei criteri.....	28
2.4 Aggiudicazione / decisione di aggiudicazione.....	31
2.5 Procedura di ricorso.....	32
2.6 Tavola rotonda.....	32
2.7 Cos'è una convenzione in materia di aggiudicazione?.....	33
2.8 Guida alla convenzione in materia di aggiudicazione.....	34
2.9 Disaccordo riguardo alla convenzione in materia di aggiudicazione.....	34
3. Parte pratica.....	36
3.1 Modulo per la pianificazione della messa a concorso (PiaC).....	36
3.2 Piano di pubblicazione con esempio (autobus).....	38
3.3 Esempio: analisi costi-utilità e relativi criteri.....	40
3.4 Comunicato stampa concernente l'annuncio di una messa a concorso con riferimento alla strategia cantonale (esempio).....	42

3.5	Comunicato stampa concernente l'annuncio di una messa a concorso (esempio).....	44
3.6	Comunicato stampa concernente la decisione di aggiudicazione (esempio)	45
3.7	Documentazione del concorso; struttura	46
3.8	Documentazione necessaria	48
3.9	Interruzione della procedura di messa a concorso ed esclusione dalla stessa	49
4.	Verifica dell'attuazione	50
5.	Esempi di allegati per la raccolta di informazioni	IV
6.	Elenco delle fonti	XI

Definizioni e abbreviazioni

DE-Oferr	Disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie del 15 dicembre 1983 (RS 742. 141. 11)
OITRV	Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (RS 745.16)
LDL	Legge federale dell'8 ottobre 1971 sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (RS 882.21)
OLDL	Ordinanza del 26 gennaio 1972 sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (RS 822.211)
UFT	Ufficio federale dei trasporti
LDis	Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (RS 151.3)
Committenti	Confederazione e Cantone(i) che ordinano congiuntamente presso un'impresa di trasporto un'offerta del traffico regionale beneficiario di indennità.
LAPub	Legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (RS 172.056.1)
TD	Traffico diretto
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.101)
Oferr	Ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (RS 742.141.1)
OQC	Ordinanza del 18 dicembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (RS 742.101.2)
OARF	Ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria RS 742.122
TP	Trasporti pubblici
LTV	Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori RS 745.1
OCIC	Ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (RS 742.221)
PSI	Personale con funzioni rilevanti per la sicurezza
OATVM	Ordinanza del 1° novembre 2000 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (RS 744.103)
LSu	Legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (RS 616.1)
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
OAPub	Ordinanza dell'11 dicembre 1995 sugli acquisti pubblici (RS 172.056.11)
OTV	Ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (RS 745.11)
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)
OPI	Ordinanza del 19 dicembre 1983 sulla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali (RS 832.30)
PA	Legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (RS 172.021)

1. Introduzione

1.1 In generale

La presente guida, concepita come strumento ausiliario destinato ai committenti (Confederazione e Cantoni), concerne la messa a concorso di linee del traffico regionale viaggiatori (TRV) beneficiarie di indennità a norma della legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) e dell'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16). Naturalmente i Cantoni possono utilizzarla anche per la messa a concorso di linee locali di cui la Confederazione non è committente.

Con la messa a concorso delle linee la Confederazione e i Cantoni intendono aumentare l'efficienza nel settore dei trasporti pubblici, favorire lo spirito imprenditoriale delle imprese di trasporto e assicurare un'alta qualità dei trasporti pubblici.

Le esperienze finora raccolte nei concorsi pubblici sono essenzialmente positive. Si può affermare che l'esecuzione di messe a concorso periodiche si associa a una riduzione dei costi e/o a miglioramenti dell'offerta di ordine quantitativo e qualitativo. Dal 1996 la Confederazione e i Cantoni hanno svolto congiuntamente una quarantina di concorsi pubblici.

Nel 1996 la revisione della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) ha assegnato a Confederazione, Cantoni e Comuni il ruolo di acquirenti di servizi di trasporto pubblico (TP) e introdotto il **principio di ordinazione** nel TRV. Gli articoli 28 – 31c (Offerta di trasporto oggetto di ordinazione: disposizioni generali) e 33 – 33a LTV (Offerta di trasporto oggetto di ordinazione: disposizioni speciali per le offerte non messe a concorso) costituiscono la base per l'indennizzo dei costi non coperti, pianificati come tali, dei servizi di trasporto ordinati congiuntamente da Confederazione e Cantoni nell'ambito del TRV beneficiario di indennità. Nel quadro della procedura di ordinazione le imprese di trasporto presentano ogni due anni ai committenti (Confederazione e Cantoni) un'offerta con l'indicazione dei costi non coperti previsti per una determinata offerta di trasporto. Il contenuto delle offerte è stabilito nell'articolo 17 OITRV. Se accettano l'offerta, i committenti concludono un'apposita convenzione con l'impresa di trasporto.

La revisione della Lferr del 1996 ha creato inoltre le basi per consentire l'istituzione di condizioni di concorrenza nel TRV beneficiario di indennità, senza tuttavia prevedere disposizioni esplicite in materia di concorsi pubblici (p. es. svolgimento della messa a concorso, criteri di aggiudicazione, qualità giuridica dell'aggiudicazione e rimedi giuridici). Solo con la seconda fase della riforma delle ferrovie 2 (riforma delle ferrovie 2.2) le relative disposizioni sono state definite a livello di legge e di ordinanza e poste in vigore il 1° luglio 2013. Le condizioni generali in materia sono esposte negli articoli 32–32f LTV (Offerta di trasporto oggetto di ordinazione: procedura di messa a concorso), le disposizioni esecutive negli articoli 27–28 OITRV (Messa a concorso, aggiudicazione e trasferimento di offerte di trasporto).

Come già accennato, le prime disposizioni di legge relative alla messa a concorso erano inizialmente molto rudimentali, ragion per cui nel 2003 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha elaborato in collaborazione con i Cantoni la prima versione della guida sulle messe a concorso. Tale guida, grazie a precise istruzioni su come svolgere le procedure e a chiarimenti di punti chiave, si è dimostrata utile e ha contribuito a migliorare notevolmente la certezza giuridica per i committenti e le imprese di trasporto durante l'intero processo. Essa non ha tuttavia carattere normativo; è da intendere unicamente come strumento ausiliario. La guida viene periodicamente aggiornata e completata sulla base delle nuove conoscenze acquisite in materia.

Le procedure di messa a concorso e di aggiudicazione relative al TRV beneficiario di indennità *non* sono rette dal diritto sugli acquisti pubblici della Confederazione, ma dalle prescrizioni della LTV e dell'OITRV. Nell'ambito della riforma delle ferrovie 2.2 i principi generali del diritto quali la trasparenza e la non discriminazione sono stati naturalmente considerati durante l'elaborazione delle disposizioni legislative. Il diritto sugli acquisti pubblici della Confederazio-

ne è applicato come strumento ausiliario¹. La legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu; RS 616.1) e la legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021) costituiscono ulteriori atti normativi rilevanti.

Anche la messa a concorso di linee del traffico locale oggetto di concessione *non* è sottoposta al diritto sugli acquisti pubblici della Confederazione. Se prevede disposizioni in materia, la legislazione cantonale deve essere considerata; altrimenti lo svolgimento della messa a concorso non è soggetto a particolari requisiti di forma.

1.2 Una concessione giunge a scadenza: come procedere?

Se i committenti prevedono di mettere a concorso l'offerta di trasporto (o parti di essa) in vista del rinnovo della concessione, l'offerta dev'essere integrata nella pianificazione della messa a concorso almeno 12 mesi prima del concorso (art. 27 cpv. 2 OITRV), ossia prima della sua pubblicazione. L'offerta va quindi integrata nella pianificazione circa tre anni prima della scadenza della concessione interessata (1 anno prima della pubblicazione del concorso + 2 anni per la procedura di concorso). I Cantoni devono tenere costantemente sotto controllo le scadenze delle diverse concessioni, così da poter avviare in tempo la procedura di messa a concorso e aggiudicare la commessa al nuovo esercente allo scadere della concessione. Per difendere al meglio i propri interessi anche la Confederazione si attiverà in tal senso. Per poter mettere a concorso opportune combinazioni di linee, la Confederazione e i Cantoni possono armonizzare la durata delle diverse concessioni. Se è previsto il rilascio di una nuova concessione, l'offerta può essere integrata nella pianificazione della messa a concorso a titolo informativo. In questo caso il termine di 12 mesi summenzionato non deve essere rispettato.

1.3 Principali informazioni per l'utilizzo del modulo «Pianificazione della messa a concorso»

La pianificazione dei concorsi pubblici (pianificazione della messa a concorso) è uno dei nuovi strumenti creati (art. 31c LTV). In essa i committenti comunicano le linee del TRV su strada e su rotaia che prevedono di mettere a concorso.

L'UFT ha elaborato un modulo per tale pianificazione sulla base dei requisiti minimi di cui all'articolo 27 OITRV; il documento è disponibile sul sito dell'UFT www.bav.admin.ch alla pagina: **Basi -> Moduli -> Traffico regionale viaggiatori TRV -> Messa a concorso**.

La pianificazione della messa a concorso avviene Cantone per Cantone. La responsabilità spetta ai Cantoni stessi. Ai sensi dell'articolo 31c capoverso 2 LTV, l'UFT provvede, dal canto suo, a una pianificazione unitaria sul piano formale e al coordinamento fra i Cantoni. Pubblica inoltre sul proprio sito Internet un compendio di tutte le pianificazioni cantonali (pianificazione nazionale). Per semplificare l'intero processo è quindi necessario che i Cantoni utilizzino il modulo ufficiale. Se desiderano aggiungere ulteriori criteri, sono tenuti a consultare previamente l'UFT, che approverà eventuali modifiche unicamente in casi eccezionali e motivati dopo un rigoroso esame.

Il Cantone incaricato del coordinamento deve inserire nella propria pianificazione le linee regionali e locali messe a concorso insieme alla Confederazione e a eventuali Cantoni confinanti. Per la messa a concorso di linee intercantonali deve chiedere il consenso degli altri Cantoni interessati: se questi ultimi approvano, inseriranno a loro volta le linee in questione nella loro pianificazione, altrimenti il Cantone incaricato dovrà cancellare le suddette linee dalla propria pianificazione e comunicarlo ai Cantoni interessati.

I Cantoni (Cantone incaricato e Cantoni confinanti interessati) sottopongono all'approvazione dell'UFT le eventuali modifiche previste nella propria pianificazione della messa a concorso. L'UFT verifica che la normativa vigente sia stata rispettata e che le linee intercantonali siano state inserite nelle pianificazioni di tutti i Cantoni coinvolti. Se le suddette condizioni sono

¹ Legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1)
Ordinanza dell'11 dicembre 1995 sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11);

soddisfatte e se è d'accordo con la messa a concorso delle linee inserite nella pianificazione, l'UFT le pubblica sul proprio sito Internet nella pianificazione nazionale. La pianificazione pubblicata dalla Confederazione è vincolante per le autorità e non può essere impugnata.

Dopo la pubblicazione da parte della Confederazione i Cantoni sono liberi di pubblicare la propria pianificazione per scopi informali.

Le linee del traffico locale vengono inserite nel compendio solo se facenti parte di un'offerta di trasporto (lotto a concorso) che comprende almeno una linea del TRV ordinata insieme alla Confederazione.

1.4 Modalità di compilazione del modulo

Il modulo (v. numero 3.1) comprende tre sezioni: «**Concorsi pubblici previsti**», «**Concorsi pubblici in corso**» e «**Concorsi pubblici conclusi**». I **concorsi pubblici previsti** riguardano le linee che si prevede di mettere a concorso; i **concorsi pubblici in corso** sono quelli già pubblicati sul sito <http://www.simap.ch> ma per i quali non è ancora passata in giudicato la decisione di aggiudicazione e/o non è ancora in vigore la concessione per il trasporto di viaggiatori; i **concorsi pubblici conclusi** infine, comprendono i concorsi per i quali la decisione di aggiudicazione è già passata in giudicato e la concessione è già in vigore. I concorsi conclusi prima del 1° luglio 2013 possono essere registrati in quest'ultima sezione; tale registrazione non è obbligatoria.

Nel modulo vanno compilati i seguenti campi (di tutte e tre le sezioni summenzionate):

- a. Regione: qui può essere indicata la regione interessata dalla messa a concorso (p. es. Bellinzona/ Splügen o zona di Sursee). Questa informazione permette di ottenere un quadro generale della situazione.
- b. Cantoni partecipanti: in questa colonna vanno indicati tutti i Cantoni interessati dal concorso. Il Cantone incaricato del coordinamento deve essere sottolineato (ad es. TI, GR).
- c. Offerta di trasporto con Confederazione (linee): qui vanno riportate le linee messe a concorso che ricevono un finanziamento dalla Confederazione.
- d. Offerta di trasporto senza Confederazione (linee): qui vanno riportate le linee messe a concorso che non ricevono un finanziamento dalla Confederazione (p. es. linee del traffico locale), ma che sono inserite in un'offerta di trasporto comprendente anche linee cofinanziate dalla Confederazione.
- e. Data del concorso: data di pubblicazione del concorso. Il concorso viene pubblicato sulla piattaforma Internet dedicata alle commesse pubbliche (<http://www.simap.ch>).
- f. Data d'entrata in esercizio: corrisponde in generale alla data del cambio di orario nell'anno in questione.
- g. Durata dell'aggiudicazione in anni: l'offerta di trasporto viene aggiudicata per la durata indicata nella documentazione del concorso.
- h. Concessionario attuale / fine della concessione: questi campi vanno compilati nelle sezioni «Concorsi pubblici previsti» e «Concorsi pubblici in corso»; per la sezione «Concorsi pubblici conclusi» deve essere compilato il campo «Concessionario fino al (precedente) / concessionario dal (nuovo)».
- i. Modo di trasporto: strada o rotaia
- j. Motivo del concorso pubblico: breve descrizione del motivo della messa a concorso (ad es. scadenza della concessione, ampliamento generale dell'offerta, nuova linea).
- k. Osservazioni: possono essere inseriti commenti di vario tipo, ad esempio:
 - il Cantone dei Grigioni potrebbe annotare che il Cantone Ticino ha inserito la messa a concorso per la linea Disentis GR – Biasca TI nella propria pianificazione dei concorsi pubblici e che quest'ultima è stata approvata dall'UFT;
 - ricorso del 14.3.12 dell'impresa *abc* contro la decisione di aggiudicazione del 26.2.12;
 - convenzione in materia di aggiudicazione del 10 gennaio 2011.

1.5 Pianificazione dei concorsi pubblici e convenzioni sugli obiettivi

Ai sensi dell'articolo 32 capoverso 2 lettera a LTV, un'offerta oggetto di una convenzione sugli obiettivi conclusa con un'impresa non può essere messa a concorso se gli obiettivi sono adempiuti. Durante il periodo di validità di detta convenzione l'offerta interessata può essere integrata nella pianificazione della messa a concorso solo se la pubblicazione del concorso è prevista dopo la scadenza della convenzione.

Se, al contrario, l'impresa non adempie in diversi punti o in un punto importante la convenzione sugli obiettivi e quest'ultima prevede in tal caso la messa a concorso quale sanzione, allora l'offerta di trasporto ordinata può essere messa a concorso anche prima della scadenza della concessione in essere (art. 32c cpv. 2 lett. b LTV). Ai sensi dell'articolo 9 capoverso 4 LTV, infatti, nel caso di offerte di trasporto oggetto di ordinazione la concessione può essere ritirata se l'impresa non adempie una convenzione sugli obiettivi in più punti o in un punto importante. In tal caso l'offerta di trasporto può essere inserita nella pianificazione dei concorsi pubblici anche a meno di 12 mesi dalla messa a concorso.

1.6 Considerazioni preliminari in vista di una messa a concorso

Punti principali

- Quali sono i motivi che inducono a indire un concorso pubblico? Vi è un obbligo di messa a concorso (art. 32 in combinato disposto con art. 32c LTV)?
- Esistono alternative più opportune (p. es. convenzione sugli obiettivi)?
- L'offerta di trasporto può essere integrata nella pianificazione della messa a concorso (in vista del rinnovo della concessione) con l'anticipo minimo di 12 mesi richiesto sulla data di pubblicazione del concorso?
- È stata conclusa una convenzione sugli obiettivi? Gli obiettivi sono raggiunti? In caso affermativo la messa a concorso può essere pubblicata solo dopo la scadenza della convenzione sugli obiettivi (art. 32 cpv. 2 lett. a LTV).
- L'indennità raggiunge il valore soglia richiesto a norma dell'articolo 32 capoverso 2 lettera b LTV e dell'articolo 27a OITRV?
- Il servizio di trasporto da mettere a concorso sarà parte integrante di una rete regionale esistente a norma dell'articolo 32 capoverso 2 lettera d LTV e dell'articolo 27b OITRV?
- Per motivi di natura tecnica od operativa e per le caratteristiche della regione interessata, vi è da attendersi la presentazione di più di un'offerta? Se ci si attende un'unica offerta, la messa a concorso non va effettuata (art. 32 cpv. 2 lett. e LTV).
- Vi è la disponibilità ad accettare il risultato della procedura di pubblicazione? Il progetto di incaricare un'ulteriore o una nuova impresa di trasporto gode del sostegno politico? Vi sono esigenze locali e regionali contrarie a una messa a concorso (cfr. anche art. 31c cpv. 1 LTV)?
- I Cantoni confinanti sono interessati dalla messa a concorso? In caso affermativo, acconsentono alla messa a concorso delle linee intercantonali? In tal caso, integreranno le linee interessate nella propria pianificazione cantonale della messa a concorso?
- L'UFT è già stato informato sull'intenzione di effettuare il concorso pubblico?
- Determinate linee si prestano a essere riunite in un unico lotto di messa a concorso per motivi di opportunità operativa e organizzativa? È possibile risparmiare costi fissi (p. es. spese di gestione)?
- Quale impresa di trasporto è attualmente responsabile dell'esercizio e della commercializzazione? Chi è titolare di una concessione?
- È stato previsto un margine temporale sufficiente per la procedura di pubblicazione? Le risorse umane e finanziarie a disposizione sono sufficienti? Per svolgere un concorso pubblico nel settore autobus, dalla preparazione fino alla decisione di aggiudicazione, occorrono circa 24 mesi. È necessario ricorrere al sostegno di esterni (p. es. di un ufficio di consulenza)? Tale opzione si è già rivelata utile?
- Gli offerenti hanno inoltrato offerte con tempi di viaggio mediamente ridotti rispetto all'orario in vigore? Per poter assicurare tempi di viaggio adeguati, l'esercizio deve essere svolto ogni giorno della settimana e in ogni orario. Senza prevedere riserve non è possibile garantire le coincidenze nelle ore di punta.

- Che cosa sarà del personale, del materiale rotabile, dei depositi e delle officine dell'attuale impresa di trasporto, se questa non ottiene l'aggiudicazione? È disponibile l'approvazione dei committenti di cui all'articolo 19 capoverso 1 OITRV? Nell'approvazione i committenti si sono pronunciati in merito all'articolo 28 OITRV?

Le imprese di trasporto possono integrare le spese conseguenti degli investimenti nel conto di previsione di un'offerta se i committenti li hanno previamente approvati (art. 19 cpv. 1 OITRV).

Se un'offerta del TRV è ordinata presso una nuova impresa in seguito a una messa a concorso, l'impresa precedentemente incaricata deve trasferire alla nuova impresa, al valore contabile residuo, i mezzi d'esercizio acquisiti appositamente per l'offerta di trasporto, se i committenti lo richiedono (art. 32/ cpv. 1 LTV). Su richiesta dell'impresa precedentemente incaricata o dei committenti, la nuova impresa deve riprendere tali mezzi d'esercizio al valore contabile residuo (art. 32/ cpv. 2 LTV). La nuova impresa deve offrire ai dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata, alle condizioni usuali del settore, i posti di lavoro supplementari necessari per eseguire l'offerta di trasporto (art. 32/ cpv. 3 LTV).

- Le concessioni per le varie linee e/o zone scadono alla data di pubblicazione del concorso? Per quale durata (di concessione) si intende pubblicare il concorso?
- Vi sono ripercussioni su linee esistenti o altre linee? Si è tenuto conto anche dei punti di servizio regionali delle imprese?
- L'offerente dispone delle tecnologie più moderne (Internet, app, sistemi d'informazione per gli utenti, distributori di biglietti ecc.) ed è eventualmente gestore di sistema? In caso contrario, la relativa stima dei costi deve essere compresa nell'offerta.

1.7 Strategia cantonale in materia di concorsi pubblici

I criteri di massima concernenti per la messa a concorso (p. es. se, quando, perché decidere di pubblicare un concorso) possono essere oggetto di un'apposita strategia cantonale. Tale strategia ha un ampio orizzonte temporale e non va scambiata con la pianificazione della messa a concorso; può essere comunicata alle imprese di trasporto che operano nel Cantone al fine di garantire la trasparenza e ridurre l'incertezza a questo riguardo.

La strategia in materia di concorsi pubblici può comprendere i seguenti punti:

- Situazione di partenza

Esempi:

- commenti sulla disciplina di messa a concorso introdotta con la riforma delle ferrovie 2.2;
- concorsi pubblici svolti finora nel Cantone, esperienze raccolte;
- riferimento alla presente guida.

- Strategia cantonale

Esempi:

- il Cantone continuerà a indire concorsi pubblici in vista della scadenza di concessioni;
- concorsi pubblici mirati per garantire e incentivare la competitività dei trasporti pubblici dal punto di vista qualitativo ed economico;
- ulteriori obiettivi strategici del Cantone.

- Criteri per la scelta delle zone/linee da pubblicare

Esempi:

- scadenza della concessione;
- scelta dell'impresa di trasporto più adatta per le nuove offerte;
- nuovo piano d'esercizio;
- possibilità di risparmio;
- sinergie.

- Calendario di attuazione

Esempi:

- anno e luogo di svolgimento dei concorsi pubblici;
- rinvio alla pianificazione della messa a concorso nazionale e cantonale.

2. Parte teorica

2.1 In generale

2.1.1 Primi passi

In linea di massima, in vista della scadenza di una concessione non occorrono motivi particolari per integrare una linea interessata nella pianificazione della messa a concorso; a questo riguardo i committenti godono di una libertà decisionale relativamente ampia.

È però anche possibile determinare la necessità della messa a concorso sulla base della strategia cantonale o di un controlling (analisi comparativa).

Sistema di indici
UFT

A questo riguardo è possibile fare riferimento ai dati del sistema di indici dell'UFT. Tale sistema si prefigge diversi obiettivi: in primo luogo, in sede di esame delle offerte serve a valutare l'efficienza dei servizi; inoltre gli indici forniscono una base per verificare l'efficacia dei servizi e per effettuare valutazioni statistiche. Una messa a concorso può rivelarsi opportuna se si rilevano differenze significative e immotivate rispetto ad altre linee comparabili.

L'obiettivo dei committenti deve rimanere l'impiego più efficiente possibile dei mezzi finanziari disponibili: pertanto, se una linea non viene messa a concorso periodicamente, si dovrebbe prendere in considerazione la stipula di una convenzione sugli obiettivi conformemente agli articoli 24 segg. OITRV.

Alternativa: con-
venzione sugli
obiettivi

La convenzione può contenere obiettivi riguardanti i costi, i ricavi, la qualità o il volume dei trasporti e concerne almeno due periodi d'orario, senza però estendersi oltre la scadenza della concessione per le linee in oggetto. La convenzione può contemplare altresì un sistema di bonus-malus secondo l'articolo 26 OITRV, che tuttavia non deve mettere in pericolo l'esistenza dell'impresa. Se gli obiettivi non sono raggiunti e se la convenzione lo prevede come sanzione, i committenti possono mettere a concorso i relativi servizi di trasporto.

Nel caso in cui la convenzione sugli obiettivi non rappresenti un'alternativa valida e in base ai primi chiarimenti risulti opportuno procedere alla messa a concorso, i committenti devono concretizzare le loro idee e definire i requisiti che intendono porre.

Le autorità e gli enti interessati (Confederazione, Cantoni, Comuni, consorzi di pianificazione, imprese di trasporto) devono essere informati tempestivamente; questi possono fornire impulsi molto utili.

L'autorità che esegue il concorso deve chiarire in primo luogo presso l'UFT i termini della concessione e informarlo della messa a concorso a prescindere dal genere di trasporto interessato (TRV o altro).

Se sono oggetto del concorso servizi di trasporto del TRV beneficiari d'indennità, l'UFT in quanto co-committente dev'essere obbligatoriamente coinvolto fin dall'inizio della procedura. A norma dell'articolo 27 capoverso 2 OITRV, se è prevista la messa a concorso di un'offerta di trasporto, questa dev'essere integrata nella pianificazione almeno 12 mesi prima della messa a concorso.

L'UFT e l'autorità che esegue il concorso chiariscono i termini della concessione mentre preparano congiuntamente la messa a concorso. In base alle disposizioni legislative, di norma i servizi di trasporto possono essere messi a concorso solo in vista della scadenza della concessione.

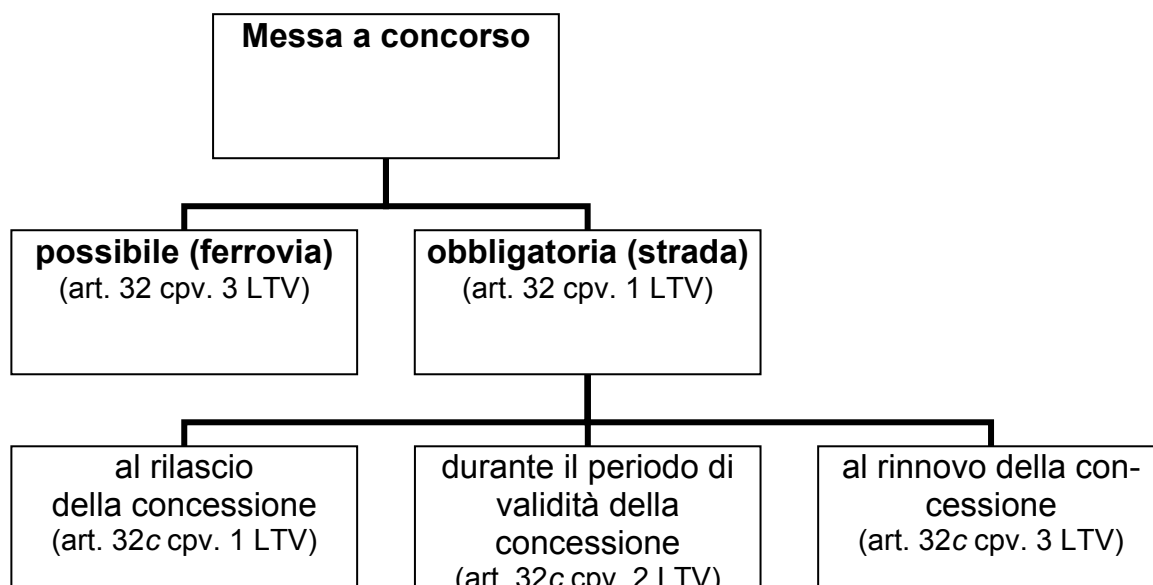
Durata della concessione in caso di messa a concorso

L'articolo 15 capoverso 1 dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11) stabilisce che la concessione è rilasciata o rinnovata per 10 anni. Secondo l'articolo 15 capoverso 2 lettera b OTV una concessione può essere rilasciata per una durata inferiore a 10 anni se al momento della domanda i Cantoni committenti hanno incluso nella pianificazione della messa a concorso anche la linea in questione (art. 15 cpv. 2 lett. c OTV).

I concorsi pubblici nel settore autobus dovrebbero essere indetti due anni prima dell'entrata in servizio dei servizi di trasporto.

2.1.2 Quando si deve indire un concorso pubblico? (obbligo di messa a concorso)

Di norma un servizio di trasporto con autobus viene messo a concorso soltanto alla scadenza della relativa concessione. È questo il caso quando i titolari della concessione non hanno commesso gravi inadempienze sotto il profilo degli obblighi e della qualità. Se il concorso previsto concerne varie linee con concessioni di diversa durata, per procedere alla pubblicazione è necessario attendere la scadenza della concessione con la durata più lunga (prevedere opportuni lotti di messa a concorso); le concessioni con scadenza precedente vengono rinnovate fino alla data di scadenza dell'ultima concessione. Lo svolgimento del concorso pubblico deve quindi essere programmato in modo che l'inizio della nuova gestione coincida con tale scadenza.



In linea di principio, per le offerte di trasporto su strada vige l'obbligo di messa a concorso conformemente all'articolo 32 capoverso 1 LTV. Quest'obbligo non concerne le offerte di trasporto su rotaia, ma i committenti possono mettere a concorso di comune intesa le offerte ordinate congiuntamente nel TRV (art. 32 cpv. 3 LTV).

Un'autolinea servita da autobus deve essere messa a concorso nei casi seguenti:

- è previsto il **rilascio di una nuova concessione** per offerte del TRV su strada ordinate congiuntamente da Confederazione e Cantoni (art. 32c cpv. 1 LTV). Tale obbligo viene a cadere, in particolare, se l'indennità non raggiunge il valore soglia o se l'offerta di trasporto è parte integrante di una rete regionale esistente.
- **Nel periodo di validità della concessione**, l'impresa non esercita i diritti che le sono conferiti o li esercita solo parzialmente oppure viola ripetutamente o gravemente gli obblighi che le sono imposti dalla legge o dalla concessione (art. 32c cpv. 2 lett. a

LTV). Può inoltre dar luogo a una messa a concorso il mancato adempimento di una convenzione sugli obiettivi, in diversi punti o in un punto importante (art. 32c cpv. 2 lett. b LTV) o della richiesta di miglioramento dei prezzi, della qualità o della quantità dell'offerta di trasporto, stabilita in una convenzione in materia di aggiudicazione, sempreché la convenzione per questo caso preveda quale sanzione la messa a concorso (art. 32c cpv. 2 lett. c LTV).

- La pianificazione dei committenti prevede la messa a concorso di un'offerta oggetto di ordinazione in vista del **rinnovo della concessione** (art. 32c cpv. 3 LTV).

Secondo l'articolo 32 capoverso 2 LTV, i committenti **non mettono a concorso l'offerta di trasporto** se:

- a) è stata conclusa una convenzione sugli obiettivi con un'impresa e quest'ultima adempie tali obiettivi;
- b) l'indennità non raggiunge un determinato importo;
- c) non vi è una pianificazione della messa a concorso;
- d) la nuova offerta di trasporto è parte integrante di una rete regionale esistente;
- e) per l'offerta di trasporto in questione non vi è da attendersi la presentazione di più di un'offerta, sia per motivi di natura tecnica od operativa sia per le caratteristiche della regione interessata;
- f) si tratta della modifica di una concessione esistente; o
- g) una concessione è trasferita senza modifiche a una nuova impresa.

Valori soglia

In caso di rilascio di una *nuova concessione*, il valore soglia dell'indennità di cui all'articolo 27a capoverso 1 OITRV a partire dal quale i committenti mettono a concorso le offerte di trasporto su strada a norma dell'articolo 32 capoverso 2 lettera b LTV è stabilito in base all'articolo 6 capoverso 1 lettera b LAPub.

Secondo l'articolo 27a capoverso 2 OITRV, per le offerte di trasporto esistenti il valore soglia dell'indennità, IVA esclusa, ammonta a 500 000 franchi.

In casi particolari di cui all'articolo 32c capoverso 2 LTV i committenti possono mettere a concorso l'offerta di trasporto anche se l'indennità è inferiore al valore soglia prescritto.

Nuova offerta di trasporto in una rete regionale esistente

Una nuova offerta di trasporto è considerata parte integrante di una rete regionale esistente ai sensi dell'articolo 32 capoverso 2 lettera d LTV se, in una determinata regione, una sola impresa di trasporto gestisce più servizi con autobus interconnessi e se la nuova offerta di trasporto può essere integrata nella rete esistente in modo da creare sinergie operative con le linee esistenti.

2.1.3 Messa a concorso durante il periodo di validità della concessione: effetti sulla concessione

Prima di aggiudicare i servizi di trasporto a un'altra impresa, la concessione in vigore dev'essere revocata o ritirata, del tutto o in parte, con effetto dalla data di messa a concorso fissata.

La revoca o il ritiro sono possibili nei seguenti casi:

secondo l'articolo 9 capoverso 3 LTV l'UFT può ritirare la concessione o l'autorizzazione se l'impresa non esercita o esercita solo parzialmente i diritti che le sono conferiti o se viola ripetutamente o gravemente gli obblighi che le sono imposti dalla legge, dalla concessione o dall'autorizzazione. Inoltre, in caso di offerte di trasporto oggetto di ordinazione, l'UFT può procedere al ritiro della concessione qualora l'impresa non adempia in diversi punti o in un punto importante una convenzione sugli obiettivi (art. 33 LTV) o una convenzione in materia di aggiudicazione (art. 32k LTV);

l'Ufficio revoca la concessione o l'autorizzazione se interessi pubblici importanti lo giustificano. L'impresa è indennizzata adeguatamente;

il titolare della concessione può rinunciare alla stessa presentando una domanda di ritiro all'UFT (art. 21 OTV). Il concessionario non può cessare l'esercizio prima del ritiro della concessione.

Soluzione transitoria: per assicurare la continuità del servizio i committenti decidono congiuntamente l'adozione di una soluzione transitoria. Va ristabilita prima possibile una situazione conforme alle disposizioni di legge.

2.1.4 Contratti collettivi di lavoro / direttiva UFT sulle condizioni di lavoro del settore autobus / trasferimento del personale e dei mezzi di esercizio

Garanzia delle condizioni di lavoro del settore

Se un'impresa di trasporto intende effettuare trasporti di persone deve essere titolare della relativa concessione o autorizzazione. Per ottenerla deve dimostrare, tra l'altro, di garantire l'osservanza di condizioni di lavoro equivalenti a quelle usuali nel settore (art. 9 cpv. 2 lett. c LTV). Secondo la cifra I, lettera n dell'allegato all'OTV, le domande di concessione devono contenere «informazioni sulle condizioni di lavoro e sui contratti collettivi di lavoro». Nella «Direttiva concernente le condizioni di lavoro nel settore degli autobus nell'ambito del trasporto di viaggiatori interno sovvenzionato» l'UFT espone la propria definizione di condizioni di lavoro usuali del settore nell'ambito summenzionato. In particolare presuppone l'applicazione di un salario minimo fisso per i conducenti di autobus.

Se un'offerta di trasporto viene messa a concorso, nella relativa procedura i committenti devono osservare i principi stabiliti nell'articolo 32d capoverso 1 LTV. Possono quindi aggiudicare «l'offerta di trasporto soltanto a un'impresa che garantisce il rispetto delle disposizioni in materia di protezione del lavoro e delle condizioni di lavoro della manodopera; i committenti definiscono le disposizioni determinanti nella documentazione relativa alla messa a concorso e tengono conto di convenzioni esistenti». Secondo il messaggio sulla riforma delle ferrovie 2.2, tra queste ultime rientrano i **contratti collettivi di lavoro (CCL)** esistenti. Inoltre, la nuova impresa deve offrire ai dipendenti dell'impresa precedentemente incaricata, alle condizioni usuali del settore, i posti di lavoro supplementari necessari per eseguire l'offerta di trasporto (art. 32/ cpv. 3 LTV).

Nelle tre disposizioni della LTV non figurano gli stessi termini e formulazioni: tali differenze sono dovute al fatto che la formulazione dell'articolo 9 LTV è stata integrata solo nel corso del dibattito parlamentare sul testo di legge. Tuttavia, anche se con diverse formulazioni, in tutti e tre i casi l'intento del legislatore era il medesimo e comprendeva quindi anche una riflessione sui CCL. Pertanto si può partire dal presupposto che il rispetto di un CCL sia da considerare come garanzia delle condizioni di lavoro del settore.

Nelle messe a concorso ai sensi della LTV l'UFT ha seguito le regole stabilite per gli acquisti pubblici già prima del 1° luglio 2013 (nell'ambito della riforma delle ferrovie 2.2 ha infatti tenuto conto della LAPub e dell'ordinanza sugli acquisti pubblici [OAPub; RS 172.056.11] nell'elaborazione della base legislativa per i concorsi pubblici). Su questa tematica si può far riferimento all'articolo 7 capoverso 1 OAPub, secondo il quale le condizioni di lavoro sono quelle definite nei contratti collettivi e nei contratti normali di lavoro e, in mancanza di questi, valgono le condizioni di lavoro effettive, usuali per il luogo e la professione.

In base all'articolo 7 capoverso 1 OAPub e secondo quanto sopra esposto, ai fini delle messe a concorso e della valutazione di domande di concessione le conclusioni sono le seguenti: se vi sono CCL, si può ritenere che il rispetto di tali contratti implichi l'osservanza delle condizioni di lavoro usuali nel settore e quindi anche l'adempimento del requisito di cui all'articolo 9 LTV e 32d LTV. Qualora non vi siano CCL o altri strumenti contrattuali, l'UFT deve individuare quali sono le condizioni di lavoro effettive, usuali per il luogo e la professione; a questo riguardo va considerato il salario minimo fissato nella direttiva dell'UFT sulle condizioni di lavoro nel settore degli autobus. Nella procedura di messa a concorso occorre verificare caso per caso se nonostante la presenza di un CCL debba essere prescritto il rispetto della direttiva dell'UFT summenzionata. Questo provvedimento sarebbe opportuno soprattutto nel caso in cui nel CCL la questione del salario minimo fosse disciplinata solo in modo molto sommario.

Personale

La nuova impresa deve offrire ai dipendenti dell'impresa precedente i posti di lavoro supplementari necessari per eseguire l'offerta di trasporto alle condizioni usuali del settore, nel rispetto delle norme del diritto del lavoro e garantendo condizioni di lavoro equivalenti a quelle usuali nel settore (art. 32/ cpv. 3 LTV).

Di conseguenza, il personale supplementare necessario va reclutato in primo luogo presso l'impresa precedentemente incaricata. Il personale è libero di decidere se accettare l'offerta di assunzione della nuova impresa, che deve contemplare le condizioni di lavoro usuali settore.

Prima di iniziare la procedura di messa a concorso è opportuno chiarire se è politicamente accettabile l'eventualità che la nuova impresa non assuma l'intero organico (disoccupati; cfr. art. 31c cpv. 1 LTV).

L'articolo 32/ capoverso 2 OITRV obbliga la nuova impresa a rilevare i mezzi d'esercizio e a offrire un posto di lavoro ai dipendenti dell'impresa precedente. La procedura di ordinazione prevede inoltre il trasferimento dei compiti, ma non il trasferimento dell'azienda o di una parte di essa, al nuovo gestore.

L'articolo 32/ capoverso 3 LTV rappresenta quindi una particolarità rispetto all'articolo 333 capoverso 1 del Codice delle obbligazioni (CO). Quando vi è un cambio di impresa a seguito di un concorso pubblico (con l'obbligo per la nuova impresa di offrire posti di lavoro adeguati ai dipendenti dell'impresa precedente), non ha luogo un trasferimento del rapporto di lavoro ai sensi dell'articolo 333 CO, che presuppone il trasferimento «dell'azienda o di una parte di essa a un terzo». Il trasferimento avviene infatti a un livello inferiore; l'impresa precedente continua a sussistere come tale, ma perde la commessa. Ad esempio, in un concorso a cui partecipano le Autolinee AB e le Autolinee CD, di principio entrambe le imprese continuano a sussistere in quanto tali, a prescindere dall'aggiudicazione della commessa. A differenza di quanto accade nel mercato «normale», al personale dell'impresa precedente deve essere offerto un adeguato posto di lavoro. La disposizione della LTV non costituisce quindi una «deroga» ma piuttosto un miglioramento della tutela giuridica per i dipendenti.

Il campo di applicazione dell'articolo 333 CO, più ristretto, non comprende in sé i casi di cambio di gestione nel settore dei trasporti pubblici. L'articolo 333 CO può essere però applicato anche in questo settore in caso di rilevamenti di imprese (p. es. per fusione, rilevamento parziale).

Va sottolineato che il datore di lavoro precedente manterrà i dipendenti che l'impresa aggiudicataria non può assumere solo se potrà occuparli in misura sufficiente; in caso contrario si applica la normativa generale in materia di disdetta. Ai dipendenti non è quindi garantita la continuazione del rapporto di lavoro.

Mezzi d'esercizio

L'acquisto di mezzi d'esercizio (p. es. veicoli, depositi, officine, distributori di biglietti ecc.) implica spese conseguenti costituite soprattutto da interessi e ammortamenti. A norma dell'articolo 19 OITRV, tali investimenti devono essere previamente approvati dai committenti, ossia dalla Confederazione e da tutti i Cantoni interessati, affinché le imprese di trasporto possano includerne i costi nelle future offerte tra quelli indennizzabili. A norma dell'articolo 19 OITRV devono essere esplicitamente approvati gli investimenti la cui quota per il TRV supera il valore di tre milioni di franchi per commessa di veicoli o di altri mezzi d'esercizio. Gli investimenti la cui quota destinata al TRV è inferiore a tre milioni di franchi per commessa si considerano approvati anche senza conferma esplicita dell'UFT; ciò va menzionato in una nota nella prima offerta in cui sono dichiarati i costi supplementari dell'investimento. In entrambi i casi le imprese di trasporto godono del diritto di trasferimento dei mezzi d'esercizio di cui all'articolo 28 OITRV, a meno che i committenti non lo escludano esplicitamente.

Trasferimento di mezzi d'esercizio

Secondo l'articolo 28 OITRV, se un'offerta del TRV è ordinata presso una nuova impresa, l'impresa precedentemente incaricata può richiedere il trasferimento alla nuova impresa, al valore contabile residuo, dei mezzi d'esercizio acquisiti e approvati conformemente all'articolo 19 OITRV. Anche i committenti possono richiedere il trasferimento dei mezzi d'esercizio, sempreché siano di importanza fondamentale per le linee del TRV oggetto del concorso (cfr. art. 32/ cpv. 1 LTV). In linea di principio l'impresa precedente deve assicurarsi che i mezzi d'esercizio che intende trasferire alla

nuova impresa secondo l'articolo 28 OITRV, siano effettivamente rilevati da quest'ultima. Se le due imprese non raggiungono un accordo, l'impresa precedente può richiedere all'UFT, in qualità di autorità di vigilanza, il rilascio di una decisione. L'eventuale trasferimento dei mezzi d'esercizio deve essere disciplinato nella documentazione della messa a concorso.

Garanzia federale

In virtù degli articoli 34 – 36 OITRV la Confederazione può concedere alle imprese di trasporto una garanzia per il finanziamento di nuovi mezzi d'esercizio destinati al TRV beneficiario di indennità. Con decreto federale del 15 dicembre 2010 il Parlamento ha approvato a questo scopo un credito quadro per 11 miliardi di franchi. La garanzia federale è concessa alle imprese di trasporto che ne fanno richiesta, a condizione che i mezzi d'esercizio in oggetto siano stati approvati dalla Confederazione e da tutti i Cantoni interessati. La Confederazione riconosce i costi per il pagamento di interessi solo nella misura in cui non superano quelli di un finanziamento con garanzia federale.

Per i mezzi d'esercizio impiegati sia nel TRV sia in altri settori (traffico a lunga distanza, traffico locale, servizi senza funzione di collegamento), la garanzia può essere concessa solo per la quota attinente ai servizi per il TRV. Il tasso d'interesse agevolato consentito dalla garanzia si applica soltanto per le linee del TRV ordinate anche dalla Confederazione.

Disciplina del trasferimento nella documentazione di messa a concorso

A complemento delle disposizioni dell'articolo 32/ LTV e dell'articolo 28 OITRV, si raccomanda vivamente di disciplinare il trasferimento del personale e dei mezzi d'esercizio nella documentazione della messa a concorso. È opportuno che le autorità si mettano in contatto tempestivamente con l'impresa di trasporto precedente per chiarire quali mezzi d'esercizio dovranno essere trasferiti al nuovo gestore e quali condizioni sono previste. Ad esempio, i veicoli da rilevare vanno indicati nella documentazione del concorso riportandone i dati principali (tipo, valore contabile, anno di acquisto, tasso di ammortamento ecc.). I veicoli stradali vanno consegnati in condizioni tali da garantire la sicurezza dell'esercizio. Tali condizioni vanno garantite anche per i veicoli ferroviari (art. 13 dell'ordinanza del 23 novembre 1993 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie, Oferr; RS 742.141.1).

Occorre altresì stabilire che cosa accadrà dei mezzi d'esercizio degli addetti ai trasporti (cfr. quanto sopra esposto) e in che modo l'impresa precedente dovrà essere indennizzata nel caso in cui, contrariamente alla sua richiesta, non sia possibile trasferire i mezzi d'esercizio alla nuova impresa; va inoltre verificata la legalità delle richieste avanzate e ricercata una soluzione adeguata.

Deve essere altresì chiarita la situazione riguardo al capitale preso in prestito sulla base di una garanzia federale e a eventuali mutui concessi secondo l'articolo 56 Lferr per il finanziamento dei mezzi d'esercizio oggetto del trasferimento; nel caso ideale, la nuova impresa può assumere entrambi.

Esempio: edifici destinati all'esercizio / parcheggio coperto

L'impresa incaricata possiede un edificio destinato all'esercizio con un parcheggio coperto che la Confederazione e il Cantone hanno finanziato con un mutuo condizionalmente rimborsabile. In questo caso si presentano le seguenti opzioni:

- a) Se ha dichiarato nella sua offerta che necessita di tale edificio per svolgere l'esercizio, l'impresa che ha ottenuto l'aggiudicazione deve riprendere l'edificio al valore di bilancio. Il mutuo concesso all'impresa precedente secondo l'articolo 56 Lferr viene trasferito alla nuova impresa.
- b) (Premessa: l'impresa precedente non richiede il trasferimento). Se l'impresa che ha ottenuto l'aggiudicazione ha dichiarato nell'offerta che non necessita dell'edificio destinato all'esercizio, quest'ultimo non viene trasferito né tale impresa deve assumere il mutuo concesso secondo l'articolo 56 Lferr. L'impresa precedente è tenuta invece a restituire alla Confederazione e al Cantone il mutuo condizionalmente rimborsabile concesso secondo l'articolo 56 Lferr.

Valutazione dei
mezzi
d'esercizio

Nell'ambito della messa a concorso, l'impresa precedente deve consentire ad altri offerenti di prendere visione dei propri mezzi d'esercizio in modo che possano valutarli prima di presentare la loro offerta?

In linea di massima i partecipanti a un concorso pubblico (offerenti) dovrebbero avere la possibilità di prendere visione dei mezzi d'esercizio (p. es. autobus, centrale operativa, depositi) utilizzati dall'impresa incaricata (concessionaria e addetta ai trasporti). In tal modo possono valutare i mezzi disponibili e le possibili sinergie. Gli offerenti possono accedere ai mezzi d'esercizio solo con il consenso dell'impresa incaricata, che i committenti devono richiedere prima di procedere alla messa a concorso. L'impresa in questione deve dichiarare per iscritto che concede a tutti gli offerenti la possibilità di prendere visione dei mezzi d'esercizio, limitando eventualmente il consenso a determinati oggetti. Tale consenso non deve tuttavia rappresentare uno svantaggio o una discriminazione per l'impresa che lo concede.

2.2 Preparazione della messa a concorso

2.2.1 Autorità responsabile

Conformemente all'articolo 28 LTV, la Confederazione e i Cantoni indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti dell'offerta di trasporto che ordinano congiuntamente.

I Cantoni assumono, per motivi di praticità, la guida **operativa** del concorso pubblico. Ciò significa che i Cantoni curano la procedura di messa a concorso dall'inizio alla fine. In caso di una messa a concorso intercantonale, uno dei Cantoni viene incaricato del coordinamento (art. 27d OITRV).

2.2.2 Definizione adeguata dell'oggetto del concorso

In linea di massima non è ragionevole indire concorsi per linee singole, visto che in tal modo non è possibile sfruttare effetti di sinergia con altre offerte. Nella pianificazione della messa a concorso di cui all'articolo 31c LTV è quindi opportuno raggruppare le linee in lotti ben definibili secondo criteri economici e di mercato. È anche possibile pubblicare combinazioni di lotti (cfr. art. 27g OITRV). In questo caso ai fini della valutazione occorre considerare che possono pervenire sia offerte per un solo lotto sia per tutti i lotti. Le combinazioni di lotti rendono la valutazione più impegnativa e meno trasparente; inoltre è importante poter motivare la valutazione in modo plausibile nei confronti degli offerenti, al fine di evitare ricorsi. Per i motivi suddetti, le combinazioni di lotti dovrebbero essere pubblicate soltanto in casi eccezionali e motivati.

2.2.3 Lavori che competono al Cantone incaricato del coordinamento

Il Cantone incaricato del coordinamento si occupa dello svolgimento dei compiti e prepara la documentazione per la messa a concorso. La documentazione deve comprendere i seguenti elementi: le indicazioni determinanti per la presentazione dell'offerta, i requisiti che l'offerta deve soddisfare, i criteri di valutazione dell'idoneità delle imprese offerenti, i criteri di valutazione delle offerte pervenute, i termini per l'inoltro delle offerte e della domanda di concessione e il periodo durante il quale le imprese sono vincolate all'offerta presentata (art. 27e cpv. 1 OITRV).

Le offerte vengono aperte congiuntamente da almeno un rappresentante del Cantone e da uno dell'UFT. I rappresentanti stilano un verbale in merito nel quale devono essere riportati il nome delle persone presenti e delle imprese offerenti, la data di inoltro e i costi non coperti delle offerte. Il Cantone incaricato del coordinamento invia il verbale alle imprese concorrenti e agli altri Cantoni partecipanti (art. 27h OITRV).

Il Cantone verifica i dati delle offerte; se contatta a questo proposito un'impresa offerente, registra lo svolgimento e il contenuto della presa di contatto. L'UFT e il Cantone valutano le offerte fondandosi su un'analisi costi-utilità e determinano congiuntamente l'offerta economicamente più vantaggiosa. L'UFT comunica ai Cantoni partecipanti e alle imprese offerenti l'avviso di aggiudicazione (art. 27i cpv. 4 OITRV).

Il Cantone e l'UFT elaborano congiuntamente la convenzione in materia di aggiudicazione. L'UFT, i Cantoni partecipanti e l'impresa aggiudicataria concludono la convenzione per il periodo definito. La convenzione stabilisce l'importo delle indennità per i primi due periodi d'orario e ne disciplina l'adeguamento per quelli successivi (cfr. cap. sulla convenzione in materia di aggiudicazione). In caso di cambiamento sostanziale delle condizioni, le parti possono adeguare di comune accordo la convenzione (art. 27m OITRV).

2.2.4 Fasi di lavoro in dettaglio

Allestimento della documentazione per la messa a concorso e la valutazione

Osservazione generale: i moduli standard e le descrizioni delle linee si sono rivelati molto utili.

Spetta ai committenti rispondere alle domande dei partecipanti al concorso pubblico sulla documentazione del concorso; le risposte fornite sono parte integrante della documentazione. Secondo l'articolo 27^e capoverso 4 lettera b OITRV, il Cantone pubblica, in forma anonimizzata, le domande di chiarimento delle imprese interessate e le risposte dei committenti.

Di regola occorre elaborare due documenti:

- il documento di pubblicazione (destinato ai candidati),
- il documento di valutazione (destinato ai committenti e all'impresa incaricata).

Le offerte possono essere inoltrate in forma elettronica o cartacea.

Va considerato che le imprese sono tenute a presentare la domanda di concessione unitamente all'offerta per il servizio messo a concorso (art. 27^c cpv. 1 OITRV); pertanto il documento di pubblicazione deve contemplare un numero sui documenti necessari per il rilascio della concessione.

Pubblicazione

L'autorità preposta alla pubblicazione (di regola l'UFT) pubblica diverse informazioni sulla procedura di messa a concorso. La pubblicazione avviene sulla piattaforma Internet dedicata agli appalti pubblici (<http://www.simap.ch>; art. 27ⁱ OITRV).

Riguardo ai documenti per la valutazione, si rileva l'importanza di una descrizione dettagliata dei singoli criteri per l'analisi costi-utilità che specifichi le condizioni per una buona valutazione, per l'assegnazione di punti supplementari o la detrazione di punti.

Principio

Una buona descrizione del servizio di trasporto nella documentazione della messa a concorso fornisce un'adeguata informazione di base alle imprese interessate.

Descrizione della linea

Di ogni linea va preparata una descrizione che fornisca alle imprese di trasporto interessate un quadro della situazione attuale e futura. La descrizione deve comprendere le seguenti informazioni:

- attuale concessionario;
- durata della concessione;
- rete delle linee e offerta d'orario previste per il servizio di trasporto oggetto del concorso;
- informazioni sulle condizioni quadro quali ad esempio le competenze per la pianificazione dell'offerta o il finanziamento delle fermate, le caratteristiche di una comunità tariffaria ecc.;
- ricavi commerciali del settore TRV strutturati separatamente per ogni linea almeno secondo ricavi dei trasporti e ricavi accessori (art. 16 cpv. 1 lett. a e b OCIC);
Ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (RS 742.221)
- ricavi dei trasporti strutturati per ogni linea secondo i seguenti tipi di titoli di trasporto (art. 16 cpv. 2 lett. a-d OCIC):

- a. titoli di trasporto forfettari senza quelli di comunità tariffarie,
- b. titoli di trasporto singoli e abbonamenti per tratte senza quelli di comunità tariffarie,
- c. titoli di trasporto di comunità tariffarie per ogni comunità,
- d. altri ricavi di trasporti.

Nella documentazione della messa a concorso va indicato che i ricavi da trasporti calcolati per il nuovo anno vengono trasferiti alla nuova impresa.

La strutturazione minima dei costi è retta dall'articolo 17 OCIC.

- Informazioni generali sull'offerta attuale (lunghezza del percorso, distanze tra le fermate, numero di passeggeri, prestazione in chilometri, chilometraggio annuo per corse supplementari, corse supplementari, tariffe, tempo di percorrenza per ogni corsa, tratto più frequentato e meno frequentato con dati sulle frequenze);
- dati su committenti privati (scuole, ditte): sono disposti a collaborare con un'altra impresa di trasporto?

Informazioni sulle linee

- Ubicazione dei depositi / ev. officina
- Segmento d'utenza (classificazione degli utenti in gruppi omogenei in base al genere di titolo di trasporto o alle modalità di utilizzo dei mezzi pubblici)
- Caratteristiche della domanda (esigenze degli utenti)
- Limitazioni già note a livello d'infrastruttura, ad esempio ponti (peso), gallerie (altezza), raggio di curve, possibilità di inversione di marcia
- Modifiche previste e già note all'attuale concessionario

Offerta di nuove linee / nuovi servizi

Differenze e modifiche auspiccate dal committente rispetto all'offerta attuale (p. es. migliore informazione dell'utenza, nuove offerte d'orario, fermate supplementari, corse più frequenti, partecipazione al Traffico diretto).

Durata del servizio

La durata della concessione corrisponde alla durata di validità dell'offerta di trasporto prevista nella documentazione della messa a concorso (art. 32b cpv. 2 LTV). Nel caso di linee del TRV beneficiarie di indennità, si può precisare che si continuerà ad applicare la procedura d'ordinazione secondo l'OITRV.

Ricavi accessori

Nella descrizione della linea figurano le ore e i chilometri concernenti i ricavi accessori nel TRV.

Riepilogo delle prescrizioni

- a) Avvio dell'esercizio
- b) Esperienza nell'esercizio e nella pianificazione
- c) Gestione dell'esercizio / collaborazione con altre imprese
- d) Corse straordinarie
- e) Veicoli
- f) Impresione generale dell'offerta / dell'impresa
- g) Creatività
- h) Marketing / immagine dell'impresa
- i) Autorizzazione per l'accesso alla rete
- j) Personale
- k) Prezzo dell'offerta
- l) Tariffe applicabili al trasporto di viaggiatori in Svizzera
- m) Varianti proposte dall'impresa
- n) Abilitazione alla professione di trasportatore su strada
- o) Collaborazione con i committenti

Si deve tenere conto delle disposizioni della legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis; RS 151.3).

Se l'UFT partecipa alla messa a concorso, di regola occorre richiedere l'inoltro di tutti i documenti prescritti dall'UFT per la procedura di ordinazione ordinaria; è possibile fare un'eccezione per i moduli (p. es. riguardanti l'offerta del TRV), ma solo se i dati in questione sono disponibili in altra forma. In ogni caso i conti di previsione devono essere confrontabili.

L'elenco delle prescrizioni non è esaustivo. **Le prescrizioni / I criteri in dettaglio**

a) Avvio dell'esercizio

È necessario garantire l'avvio integrale dell'esercizio al cambio d'orario per tutti i servizi previsti. A norma dell'articolo 32d capoverso 2 lettera b LTV l'impresa si impegna ad avviare l'esercizio entro il termine previsto; se la messa in esercizio è ritardata in seguito a ricorso, l'impresa è liberata da tale impegno.

Se nove mesi prima dell'entrata in esercizio di un'offerta di trasporto la decisione di aggiudicazione non è ancora definitiva, l'UFT decide in merito all'esercizio (art. 27j OITRV).

b) Esperienza nell'esercizio e nella pianificazione

Vanno presentati, come elementi di valutazione, referenze e documenti comprovanti l'esperienza nella gestione di trasporti pubblici (gestore della linea XY, prestazione in km nel trasporto pubblico beneficiario di indennità nel Cantone / in Svizzera, ruolo di punta in seno a organi tariffari, gruppi di pianificazione ecc.).

c) Gestione dell'esercizio / collaborazione con altre imprese

Gli offerenti devono illustrare le modalità di comunicazione interna previste per garantire l'esercizio.

La centrale operativa, elemento fondamentale nel sistema dei trasporti pubblici, ha il compito di coordinare l'esercizio in modo da rispettare l'orario e rispondere agli aumenti della domanda con un impiego ottimale dei veicoli. Non è però necessario che ogni impresa disponga di una centrale propria; è infatti consentito appoggiarsi a centrali operative già esistenti.

I conducenti devono avere la possibilità di mettersi in contatto con la centrale, con gli altri conducenti o con il centro di coordinamento. La comunicazione è importante per garantire le

coincidenze e pertanto questo punto va documentato nell'offerta. Se le corse in ritardo vengono segnalate al centro di coordinamento, quest'ultimo garantisce, se possibile, le coincidenze.

La direzione dell'impresa deve essere disposta a collaborare con altre imprese di trasporto della regione. La collaborazione permette di aumentare l'efficienza economica e la qualità dell'offerta. Possibili ambiti di collaborazione sono ad esempio l'utilizzo di infrastrutture comuni (impianti di lavaggio, depositi, centrale operativa), l'acquisto in comune di autobus, un parco comune di veicoli di riserva, lo scambio di materiale rotabile, di prestazioni d'officina, un sito internet comune, la formazione e il perfezionamento professionali, il servizio alla clientela ecc. L'autorità preposta alla messa a concorso può stabilire direttive in merito, ad esempio sulla partecipazione a una piattaforma regionale per la raccolta di dati; per chiarire i termini dell'offerta da presentare, vanno indicate le prestazioni richieste dalla piattaforma e i relativi costi. È inoltre opportuno stabilire una persona di contatto per eventuali domande. Gli offerenti devono dichiarare in che misura le prestazioni sono fornite da subappaltatori. Questi ultimi sono tenuti a rispettare le stesse disposizioni cui è sottoposto l'offerente (p. es. riguardo al personale).

d) Corse straordinarie

Le corse straordinarie sono consentite se non ostacolano l'esercizio secondo l'orario ufficiale. Possono costituire al massimo il 10 per cento delle prestazioni ordinate; i relativi ricavi vanno indicati come ricavi accessori.

e) Veicoli

Gli utenti si attendono soprattutto puntualità, sicurezza e affidabilità: ciò presuppone una buona manutenzione dei veicoli, che li rende sicuri e meno soggetti a guasti.

In caso di guasti, incidenti o altre interruzioni del servizio è importante poter disporre in tempo utile di veicoli di riserva. Nella documentazione del concorso occorre definire i requisiti che devono soddisfare tali veicoli e l'uso al quale sono destinati: in questo modo si esclude che le imprese possano eludere requisiti vincolanti stabiliti nella documentazione (p. es. riguardo all'età e all'equipaggiamento) impiegando su una certa linea veicoli di riserva.

Alla clientela va offerto un comfort adeguato (p. es. se di mattina fa freddo i veicoli sono già riscaldati quando salgono i primi passeggeri, in estate i veicoli non rimangono parcheggiati a lungo sotto il sole).

Inoltre, occorre tenere conto di aspetti ambientali (p. es. basso consumo di carburante, filtro antiparticolato, efficienza energetica) e indicare le possibilità di trasporto per i disabili. Per quanto concerne i veicoli di riserva, sono importanti anche il loro luogo di ricovero e il tempo necessario per condurli al luogo di impiego.

Investimenti di rinnovo nel corso della messa a concorso?

Come deve regolarsi l'impresa di trasporto precedente se non ha riottenuto l'aggiudicazione e deve acquistare nuovi veicoli per garantire la continuità del servizio? Questa domanda si pone soprattutto se la procedura è rallentata da ricorsi. In questo caso i veicoli andrebbero in prima linea noleggiati o presi in prestito; eventualmente l'impresa può impiegare anche i propri veicoli di riserva. L'acquisto di nuovi veicoli non risulta opportuno, in particolare se non sono compatibili con il parco veicoli del nuovo gestore.

Un'impresa può utilizzare veicoli a noleggio o in leasing anziché acquistarli?

La legislazione svizzera sui trasporti pubblici non contiene alcuna disposizione esplicita sulle modalità di finanziamento degli acquisti di veicoli per i servizi di linea oggetto di concessione. Poiché la Confederazione non concederà più aiuti agli investimenti di cui all'articolo 56 Lferr per l'acquisto di veicoli, le imprese di trasporto che gestiscono linee del TRV beneficiarie di indennità sono sostanzialmente libere di decidere il modo in cui finanziare l'acquisto di veicoli per tali servizi (con fondi propri, a credito, leasing, noleggio, altro).

L'acquisto di veicoli con fondi propri è la forma di finanziamento più praticata e di regola più conveniente. Per le imprese di trasporto che gestiscono linee del TRV beneficiarie di indennità, l'UFT ritiene che la forma principale di finanziamento dei veicoli sia rappresentata dai fondi di ammortamento. In questo caso i fondi di ammortamento versati dai committenti sotto forma di indennità durante il periodo di utilizzazione dei veicoli sono impiegati dall'impresa di trasporto come fondi propri per il finanziamento di nuovi autobus.

L'esplicita approvazione dell'acquisto / del finanziamento di un veicolo per una determinata offerta di trasporto da parte dei committenti, prevista dall'articolo 19 OITRV, consente a un'impresa di trasporto di iscrivere le spese conseguenti (ammortamenti e interessi) nel conto di previsione dell'offerta, conformemente alle disposizioni dell'OCIC.

Se l'impresa di trasporto incaricata della gestione di linee del TRV (p. es. a seguito dell'aggiudicazione di un concorso) non dispone di fondi propri per acquistare i mezzi d'esercizio necessari, essa dovrebbe dapprima considerare la possibilità di chiedere un credito presso una banca. In questo caso occorre rilevare che la concessione per il trasporto di viaggiatori costituisce un'adeguata garanzia d'investimento per le imprese di trasporto nei confronti dell'istituto che concede il credito (eventualmente si può fare riferimento all'impegno della Confederazione quale fideiussore solidale).

A determinate condizioni, il leasing potrebbe risultare l'alternativa migliore al credito bancario. I contratti di leasing presuppongono tuttavia una durata di utilizzazione piuttosto breve; inoltre, le rate annuali e il relativo tasso di interesse sono, in proporzione, elevati e le condizioni per l'acquisto del veicolo alla scadenza del contratto non sempre vantaggiose. Anche in questo caso, per poter iscrivere i costi del capitale derivanti dal contratto di leasing nel conto di previsione per l'offerta, l'acquisto o il finanziamento deve essere approvato da parte dei committenti, conformemente all'articolo 19 OITRV.

Il noleggio si rivela solitamente uno strumento inadeguato, oltre che costoso, per finanziamenti a lungo termine. L'impiego di questo strumento si giustifica eventualmente per coprire carenze temporanee dovute a eventi unici o annualmente ricorrenti (p. es. in caso di danno totale di un veicolo, copertura di picchi stagionali della domanda o in caso di necessità di ulteriori veicoli durante la procedura di messa a concorso).

I veicoli necessari devono essere forniti dal concessionario; per tutti i veicoli vanno rispettate le prescrizioni relative al trasporto di viaggiatori a titolo professionale.

I veicoli possono essere messi in servizio una volta che l'UFT li ha controllati e dichiarati per iscritto idonei al servizio (cfr. sez. 3 OTV Immatricolazione di veicoli per le offerte di trasporto concessionarie). Tutti i veicoli impiegati per un servizio gestito in base a una concessione devono essere tenuti in uno stato conforme alle prescrizioni e sicuro per l'esercizio. I veicoli sono sottoposti a controlli periodici [art. 33 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)].

L'impresa può disporre del necessario numero di veicoli di riserva in proprio oppure in comune con altre imprese.

Riguardo al trasferimento dei veicoli, si applicano le disposizioni dell'articolo 28 OITRV. A questo proposito non è rilevante se la concessione è in corso di validità o già scaduta. Non vi è alcuna relazione tra l'articolo 28 OITRV e la concessione.

L' idoneità e la qualità dei veicoli vengono valutate durante il confronto tra le offerte. La scelta dei veicoli deve essere motivata.

I committenti possono fissare i requisiti minimi che i veicoli devono soddisfare (p. es. filtro antiparticolato, norma Euro, rampa per i disabili, sistema di informazione per i viaggiatori ecc.).

f) Impressione generale dell'offerta / dell'impresa

Quali sono le esperienze fatte dai committenti con l'impresa di trasporto offerente? Eventualmente occorre richiedere informazioni a un altro Cantone.

L'impresa è ben radicata nella regione?

Quali sono le esperienze dell'impresa nei trasporti pubblici?

Qual è la capacità finanziaria ed economica dell'impresa di trasporto (solvibilità al momento di entrare nel mercato)?

g) Creatività

Va incentivata la creatività delle imprese fornendo, durante il concorso pubblico, soltanto i dati indispensabili (attenzione: problema di valutazione).

h) Marketing / immagine dell'impresa

L'impresa di trasporto deve presentare una strategia di marketing e specificarne gli strumenti (product, place, price, promotion, politics, personal PR).

La strategia è attuata e continuamente aggiornata, sotto il controllo dei committenti. Eventuali deroghe possono essere discusse con il committente.

L'impresa di trasporto dispone di moderni sistemi acustici e ottici per l'informazione degli utenti.

Nel settore del marketing le prescrizioni potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- allestimento di una strategia di marketing,
- istituzione e manutenzione delle fermate,
- pubblicazione dell'orario ufficiale,
- immagine dell'impresa,

- descrizione delle misure di marketing, con indicazione del termine di attuazione e dei costi.

In linea di principio la disciplina dell'identità aziendale (corporate identity) è di competenza dell'autorità responsabile per il concorso pubblico, di solito il Cantone. Nel traffico d'agglomerato può però trattarsi anche di un'associazione o di un consorzio. La scelta dell'identità aziendale rientra nell'ambito della politica regionale, sulla quale di regola la Confederazione non si esprime.

È opportuno che nel traffico d'agglomerato, ossia per i consorzi, si adotti un'identità aziendale unitaria. I clienti dovrebbero poter identificare chiaramente presso chi per esempio possono avanzare le loro lamentele o a chi possono rivolgersi se hanno smarrito qualcosa. Se nello stesso luogo operano diverse imprese di trasporto prive di un'unica immagine aziendale vincolante, in casi come quelli summenzionati il cliente si trova presto in difficoltà.

Questo non significa tuttavia che immagini aziendali ben note a livello regionale o nazionale debbano scomparire. Nel suo scritto del 7 settembre 2006 ai Cantoni l'UFT raccomanda di combinare l'identità aziendale dell'impresa che effettua il servizio con quella del relativo consorzio.

In questo modo, per esempio, un'impresa potrebbe continuare a circolare nella sua «veste» tradizionale, portando sulle porte dei veicoli il logo del consorzio. Questo logo potrebbe figurare anche sui cartelli delle fermate. Di regola l'istituzione e la manutenzione delle fermate spetta al Cantone o al Comune, mentre l'impresa di trasporto è competente per i cartelli, gli orari esposti ed eventualmente per i distributori di biglietti.

i) Autorizzazione per l'accesso alla rete

L'accesso alla rete ferroviaria svizzera per le imprese svizzere e straniere è disciplinato dall'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122).

j) Personale

L'articolo 9 LTV definisce le condizioni per il rilascio, il ritiro e la revoca di concessioni. In questo contesto l'impresa deve dimostrare che rispetta le norme del diritto del lavoro e garantisce condizioni di lavoro equivalenti a quelle usuali nel settore.

Essendo ogni giorno a contatto con la clientela, il personale influisce sull'immagine dell'impresa e sulla qualità delle prestazioni.

L'impiego di personale viaggiante qualificato e competente (p. es. pratica di guida, conoscenze linguistiche, delle tariffe e della località), la motivazione del personale di vendita e una direzione orientata ai bisogni dei dipendenti sono solo alcuni dei fattori che determinano la qualità del prodotto. La qualifica e l'adeguata retribuzione del personale sono criteri che vengono valutati positivamente nell'analisi costi-utilità.

L'impiego del personale è disciplinato dalle prescrizioni rilevanti per la sicurezza della legge federale dell'8 ottobre 1971 sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (LDL; RS 822.21), dell'ordinanza del 26 gennaio 1972 sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (OLDL; RS 822.211), dell'ordinanza del 19 dicembre 1983 sulla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali (OPI; RS 832.30) e dell'ordinanza 3 concernente la legge sul lavoro (OLL3; RS 822.113). Le imprese di trasporto devono specificare il modo in cui intendono rispettare le prescrizioni e sorvegliarne l'applicazione.

Dev'essere garantito il rispetto dei requisiti relativi al personale con funzioni rilevanti per la sicurezza (PSI) ai sensi dell'Oferr.

Se è in vigore un contratto collettivo di lavoro (CCL) per il settore dei trasporti pubblici o se un tale contratto entra in vigore durante la procedura di messa a concorso, occorre obbligatoriamente farvi riferimento. Per quanto concerne il rispetto delle condizioni di lavoro e delle disposizioni in materia di protezione dei lavoratori, i concorsi pubblici ai sensi dell'OIPAF sono retti dalla LAPub. A norma dell'articolo 8 LAPub il committente aggiudica le commesse per prestazioni in Svizzera solo a offerenti che garantiscono il rispetto delle disposizioni in materia di protezione dei lavoratori e delle condizioni di lavoro della manodopera. Al riguardo sono determinanti le disposizioni vigenti nel luogo in cui è fornita la prestazione. A norma dell'articolo 7 dell'ordinanza sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11), si applicano le condizioni di lavoro definite nei CCL e nei normali contratti di lavoro e, in mancanza di questi, le condizioni di lavoro usuali nella regione e nella relativa professione.

Per salario iniziale minimo si intende il salario minimo percepito al primo impiego dal personale viaggiante degli autobus munito di licenza della categoria D per una durata annua del lavoro pari a 2100 ore, ossia con un tasso di occupazione del 100 per cento. Il salario iniziale minimo è fissato a 58300.- franchi. La negoziazione di un CCL è auspicabile; questo compito spetta però in primo luogo alle parti sociali.

I committenti possono fissare requisiti per il personale, ad esempio:

- conoscenze linguistiche,

- conoscenze delle tariffe,
- conoscenze dell'orario ufficiale e delle coincidenze,
- conoscenze del luogo / informazioni a viaggiatori non esperti del luogo,
- formazione (p. es. pratica di guida).

k) Prezzo dell'offerta

Il prezzo è un criterio importante per il committente, ragion per cui il suo coefficiente di ponderazione è relativamente alto (40 % nell'esempio riportato). L'obiettivo è quello di utilizzare i fondi pubblici in modo economico e di ottenere i massimi benefici.

Il prezzo rispecchia i costi annui non coperti che un'impresa di trasporto deve attestare nella procedura d'ordinazione.

Il conto di previsione a medio termine mostra se l'impresa è in grado di prestare i servizi al prezzo offerto per il periodo definito. Per l'offerente sono vincolanti i dati per i primi due periodi d'orario (art. 27m cpv. 3 OITRV). Questo fatto indica che la procedura di ordinazione può essere ottimizzata. Dalle imprese i committenti possono pretendere una politica finanziaria sistematica, completa, conforme agli obiettivi e lungimirante. Le imprese devono quindi essere in grado di fornire ai committenti un piano a medio termine vincolante per tutto il periodo di validità.

In tal modo non sarà più possibile per un'impresa aggiudicarsi il concorso mediante un'offerta «volutamente» troppo bassa, per poi non rispettare il piano a medio termine a partire dal secondo anno. Anche se i costi sono noti per l'intero quadriennio, deve essere svolta la procedura di ordinazione secondo l'articolo 11 segg. OITRV.

Anche i ricavi hanno un notevole influsso sui costi non coperti. In nessun caso l'incarico va assegnato a un'impresa che ha presentato un'offerta con ricavi palesemente troppo alti. Tuttavia, se la possibilità di maggiori ricavi risulta plausibile, ad esempio in base a una strategia di marketing convincente, occorre tenerne conto nell'analisi costi-utilità con una valutazione adeguata.

I criteri della prestazione e della qualità sono ponderati, nel nostro esempio, al 60 per cento e hanno quindi complessivamente un peso più elevato rispetto al prezzo. Il prezzo non è quindi l'unico criterio considerato dai committenti.

Conto effettivo dei costi d'esercizio e delle prestazioni: delimitazione anno d'orario / anno civile

Si pone la questione di come nel conto effettivo dei costi d'esercizio e delle prestazioni le linee siano da considerare riguardo alla delimitazione tra anno d'orario e anno d'esercizio (anno civile).

Nei confronti della contabilità finanziaria le delimitazioni dei tipi di costi e di ricavi vanno documentate e giustificate.

Il conto di previsione è disciplinato negli articoli 14 – 19 OCIC; esso non deve fondarsi necessariamente sul conto dei costi d'esercizio e delle prestazioni ma, analogamente alla contabilità analitica, deve rispettare il principio di prestazione e di causalità e quello della contabilità a costi interi. Si applica il principio dell'espressione al lordo, ossia non va prevista alcuna compensazione tra costi e ricavi. I costi non coperti dell'anno d'orario devono essere sempre calcolati su 365 giorni (costi non coperti anno d'orario / numero giorni anno d'orario * 365 giorni).

Una volta rilevata una nuova linea, l'impresa registra costi e ricavi già negli ultimi 15-20 giorni dell'anno d'esercizio. Lo stesso vale per l'indennità. L'intera indennità, versata interamente per anno d'orario, è accreditata però soltanto nel successivo anno d'esercizio completo. Questo provoca un peggioramento del risultato dei primi 15–20 giorni di esercizio di una linea, pari all'importo dell'indennità dovuta; ne consegue che la linea subirà

probabilmente una perdita a scapito degli accantonamenti destinati a coprire deficit futuri. Il gestore potrà compensare questa perdita solo se la linea sarà soppressa, non beneficerà più dell'indennità o se sarà trasferita a un'altra impresa. Questo però significa anche che la prassi di non operare delimitazioni è applicabile soltanto per le imprese di grandi dimensioni, il cui numero di linee beneficiarie di indennità consente una compensazione oppure per le imprese disposte ad anticipare la possibile perdita per i primi giorni di esercizio; altrimenti l'impresa deve avere la possibilità di calcolare gli importi dell'indennità per anno d'esercizio. Ne consegue che l'impresa deve operare delimitazioni finché gestisce linee beneficiarie di indennità. Inoltre, l'impresa deve applicare la stessa prassi per tutte le sue linee; nella documentazione per la verifica dei conti ai sensi dell'articolo 37 LTV deve indicare che le indennità sono state calcolate secondo l'anno d'esercizio.

Alle linee beneficiarie d'indennità che sono cedute o sopresse va accreditata nel corrispondente anno d'esercizio l'intera indennità dovuta per l'anno d'orario, a meno che le sue modalità di versamento non siano state definite diversamente. In questo modo si compensa nuovamente il limitato trasferimento d'indennità dall'avvio dell'esercizio (eccezione: se l'impresa cessa l'esercizio a metà anno).

l) Tariffe applicabili al trasporto di viaggiatori in Svizzera

Conformemente all'articolo 10 OITRV, la Confederazione e i Cantoni assicurano che si applichino tariffe più o meno uguali in tutto il Paese per servizi di trasporto equivalenti oggetto d'ordinazione. I costi di produzione più alti in regioni svantaggiate dal punto di vista geografico o per altri motivi non giustificano tariffe notevolmente più elevate.

In caso di messa a concorso sono obbligatorie, nei limiti riportati di seguito, la partecipazione al TD e l'adozione delle relative tariffe.

Vanno indicate le comunità tariffarie alle quali l'impresa di trasporto deve partecipare.

Nell'ambito dei trasporti a lunga distanza, regionali e locali le imprese offrono di regola all'utente un unico contratto di trasporto per gli itinerari che passano attraverso le reti di imprese diverse. Se ve ne è il bisogno, nei trasporti a lunga distanza e regionali l'offerta del TD è obbligatoria (art. 16 cpv. 1 LTV).

L'articolo 56 OTV Trasporto diretto nel traffico concessionario, in vigore dal 1° luglio 2013, stabilisce quanto segue:

1. il trasporto diretto può estendersi anche solo a parti del territorio nazionale o a singoli agglomerati e regioni all'interno e all'esterno di organizzazioni ai sensi dell'articolo 17 LTV;
2. le imprese devono offrire il trasporto diretto nel traffico regionale viaggiatori ordinato in virtù dell'articolo 28 capoverso 1 LTV e nel traffico a lunga distanza;
3. nell'ambito del restante traffico concessionario, le imprese devono offrire il trasporto diretto se:
 - a) le condizioni tecniche lo permettono;
 - b) il vantaggio per i viaggiatori supera il dispendio economico per le imprese;
4. la concessione stabilisce per quali linee dei trasporti a lunga distanza, regionali e locali non deve essere offerto il trasporto diretto.

Le imprese di trasporto beneficiarie d'indennità ai sensi dell'OITRV per la propria rete o per parti di essa sono tenute a collaborare al TD su dette linee nella misura indicata nella tabella seguente.

Prassi UFT relativa ai requisiti minimi di partecipazione delle imprese concessionarie al TD

	a T600 TD in generale	a T600 AG / metà prezzo	T650 Abb. per una tratta	T651 Comunità tariffarie
TRV con collegamento tra località	Sì	Sì	Sì	Sì
Eccezioni:				
Linea del tutto integrata in una o più comunità tariffarie	Sì	Sì	Sì	Sì
Linea del tutto integrata nel City-Ticket (T600.7)	No	Sì	No	Sì
Senza collegamento diretto con il TRV o il traffico a lunga distanza	No	Sì	No	Sì
La Confederazione non partecipa all'ordinazione e il servizio non comprende più di 10 coppie di corse o non è fornito tutto l'anno	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso
Servizi notturni dopo mezzanotte senza cofinanziamento della Confederazione (p. es. Moonliner, Nachtstern)	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso	l'UFT decide caso per caso
Traffico locale	Sì o T600.7	Sì	No	Sì
Eccezioni:				
Servizi notturni dopo mezzanotte	No	No	No	No
Servizi che non comprendono più di 10 coppie di corse o che non sono forniti tutto l'anno	No	No	No	No

Sì = richiesto dall'UFT

No = non richiesto dall'UFT

m) Varianti proposte dall'impresa

Già prima di pubblicare il concorso, i committenti devono chiarire se intendono autorizzare la presentazione di varianti da parte delle imprese. In caso affermativo, occorre farne menzione nella documentazione del bando e valutare le varianti come offerte a sé stanti. Qualora i committenti non intendano prendere in considerazione alcuna variante, devono farne parimenti menzione nella documentazione del bando.

La presentazione di varianti da parte delle imprese aumenta fortemente gli oneri per il confronto delle offerte e dà spesso adito a ricorsi. Considerato il tempo a disposizione, non si dovrebbe autorizzare la presentazione di varianti qualora al momento della messa a concorso siano disponibili le basi, elaborate in collaborazione con i servizi incaricati, per la pianificazione di offerte di trasporto nuove e ottimizzate.

n) Accesso alla professione di trasportatore su strada

Il rilascio dell'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada e del certificato di capacità professionale per il responsabile di un'impresa di trasporti su strada è disciplinato dall'ordinanza del 1° novembre 2000 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM; RS 744.103).

o) Collaborazione con i committenti

L'impresa di trasporto (concessionario) è disposta a collaborare strettamente con i committenti. La persona di contatto dell'impresa di trasporto deve disporre di adeguate competenze.

2.3 Scelta e criteri di aggiudicazione

Analisi costi-utilità

Va scelta l'offerta dell'impresa di trasporto che presenta il migliore rapporto prezzi/prestazioni; per determinarlo, le varie offerte devono essere messe a confronto e quindi valutate. Come metodo di valutazione si raccomanda un'analisi costi-utilità.

In tale analisi tutti i criteri rilevanti per le prestazioni pubblicate vengono elencati e ponderati secondo la loro importanza. I criteri e la relativa ponderazione vengono resi noti già nella documentazione di messa a concorso.

La documentazione presentata permette di valutare i singoli criteri per ogni impresa di trasporto in base a una determinata scala di valutazione (p. es. 1 – 10). Moltiplicando la ponderazione con la valutazione si ottiene il valore per ogni criterio; sommando poi tutti i valori relativi a un'impresa di trasporto si ottiene il valore totale. L'impresa più interessante per l'autorità competente è ovviamente quella che raggiunge il totale più alto. Al numero 3.3 è riportato un esempio di analisi costi-utilità.

Scelta e ponderazione dei criteri

L'analisi costi-utilità prevede di considerare in via prioritaria i criteri di idoneità e i criteri minimi, che devono essere rispettati integralmente: le offerte che non soddisfano uno di questi criteri vengono escluse senza procedere alla valutazione degli altri criteri. Questi criteri «di esclusione» dovrebbero essere limitati al minimo indispensabile per non creare inutili ostacoli di ammissione che potrebbero dare adito a ricorsi.

La Confederazione e i Cantoni prevedono requisiti formali e materiali differenti per le offerte; è pertanto importante definire in modo unitario i criteri di idoneità, i requisiti minimi e i motivi di esclusione dei committenti. In ogni caso è necessario garantire che i servizi coinvolti nella messa a concorso (p. es. i rappresentanti politici delle regioni) siano consapevoli delle possibili ripercussioni.

Tutti i criteri devono figurare nella documentazione del concorso.

In tutte le fasi della procedura i committenti assicurano la parità di trattamento delle imprese (art. 32d cpv. 1 lett. a LTV). Aggiudicano l'offerta di trasporto soltanto a un'impresa che garantisce il rispetto delle disposizioni in materia di protezione dei lavoratori e delle condizioni di lavoro (art. 32d cpv. 1 lett. b LTV) come pure la parità tra uomo e donna in ambito salariale (art. 32d cpv. 1 lett. c LTV). Inoltre, tutelano la natura confidenziale dei dati delle imprese (art. 32d cpv. 1 lett. d LTV).

a) Criteri di idoneità

I committenti possono esigere dalle imprese la prova della loro idoneità finanziaria, economica, tecnica e gestionale (art. 32e cpv. 1 LTV). A questo proposito stabiliscono criteri di idoneità (p. es. rispetto CCL, parità di trattamento tra uomo e donna, rispetto delle disposizioni in materia di protezione dei lavoratori, rispetto di tutti gli obblighi di diritto pubblico).

b) Requisiti minimi

Questi criteri sono vincolanti. Le offerte presentate dalle imprese di trasporto devono essere formulate in modo preciso, inequivocabile e non devono lasciare margini di valutazione.

- Un criterio vincolante e obbligatorio è la presentazione di un'offerta completa ed entro i termini previsti. Una volta presentata ufficialmente l'offerta, le imprese di trasporto non possono modificarla a seguito di informazioni pervenute successivamente (p. es. decisioni di risanamento della cassa pensione). Possono essere effettuate soltanto le modifiche richieste dai committenti, previo accordo di tutti i committenti e delle imprese. La possibilità di apportare miglioramenti successivi può dare adito a ricorsi.
- Nel definire le condizioni di trasporto e i prezzi l'impresa deve fare riferimento, per quanto possibile, a sistemi tariffali regionali esistenti (p.es. comunità tariffarie). Vedi tabella «Prassi UFT per il riconoscimento minimo del TD presso le imprese di trasporto concessionarie».
- L'avvio del servizio entro i termini stabiliti costituisce un altro criterio vincolante.

c) Requisiti auspicabili

Anche i requisiti auspicabili riguardano offerta; essi però non devono essere rispettati in modo assoluto ma solo nella misura maggiore possibile. I servizi sono aggiudicati all'impresa che presenta l'offerta economicamente più vantaggiosa; per la scelta si tiene conto di vari criteri.

I criteri auspicabili concernono il «prezzo», la «prestazione» e la «qualità»; al criterio del prezzo è attribuita la ponderazione più elevata.

Ai fini dell'aggiudicazione, le offerte sono valutate secondo i criteri e le ponderazioni seguenti (esempio UFT; i criteri e la ponderazione possono essere adattati alle proprie esigenze):

Livello di adempimento	Criterio	
<p>Criteri idoneità impresa</p> <p>Criteri idoneità offerta</p>	<p>I committenti possono chiedere alle imprese di fornire una prova della loro capacità finanziaria, economica, tecnica e gestionale e definiscono i relativi criteri d'idoneità. Pubblicano i requisiti e i criteri d'idoneità nella documentazione del concorso (art. 32d cpv. 1 e 2 LTV).</p> <p>-----</p> <p>Rispetto CCL (se presente)</p> <p>-----</p> <p>Parità di trattamento tra uomo e donna</p> <p>-----</p> <p>Osservanza delle prescrizioni sulla sicurezza (LDL, OLDL, OPI).</p> <p>-----</p> <p>Rispetto di tutti gli obblighi di diritto pubblico (tasse, sicurezza, imposte, prestazioni sociali).</p> <p>-----</p> <p>L'offerta è inoltrata entro il termine previsto ed è completa (art. 32d cpv. 2 lett. a LTV)</p> <p>-----</p> <p>L'impresa garantisce la messa in esercizio entro il termine previsto, normalmente al cambio d'orario (art. 32d cpv. 2 lett. b LTV).</p> <p>-----</p> <p>L'impresa di trasporto dispone di sufficiente capitale d'esercizio</p> <p>-----</p> <p>Garanzia della capacità finanziaria, economica, tecnica e gestionale</p> <p>-----</p> <p>Partecipazione a comunità tariffarie regionali</p> <p>-----</p> <p>Vedi tabella «Prassi UFT per il riconoscimento minimo del TD presso le imprese di trasporto concessionarie».</p> <p>-----</p> <p>Partecipazione al TD</p> <p>-----</p> <p>Vedi tabella «Prassi UFT per il riconoscimento minimo del TD presso le imprese di trasporto concessionarie».</p> <p>-----</p> <p>L'offerta è inoltrata entro il termine previsto ed è completa (art. 32d cpv. 2 lett. a LTV).</p>	<p>Le offerte che non soddisfano i criteri di idoneità e i requisiti minimi vengono escluse!!!</p>
<p>Criteri auspicabili</p>	<p><u>Prezzo</u></p> <p>Prezzo dell'offerta ripartito in:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ costi d'esercizio, ▪ ricavi, ▪ indennità. 	<p>40 %</p>
	<p><u>Prestazione e qualità 60 %</u></p> <p>Personale</p>	<p>13 %</p>

Veicoli	12 %
Gestione dell'esercizio	10 %
Marketing	11 %
Impressione generale dell'offerta / dell'impresa, referenze, esperienze nei TP	14 %

Per i criteri e la ponderazione cfr. l'esempio di analisi costi-utilità al numero 3.3.

2.4 Aggiudicazione / decisione di aggiudicazione

Il Cantone incaricato del coordinamento verifica i dati delle offerte dal profilo tecnico e contabile per assicurare che siano oggettivamente comparabili. Se contatta a questo proposito un'impresa offerente, registra lo svolgimento e il contenuto della presa di contatto. L'UFT e il Cantone valutano le offerte fondandosi sull'analisi costi-utilità o su un sistema di valutazione equivalente e determinano congiuntamente l'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 27*i* ARPV).

L'UFT comunica ai Cantoni partecipanti e alle imprese offerenti l'avviso di aggiudicazione (art. 274 *i* cpv. 4 OITRV).

In questo contesto è importante non cercare in modo eccessivamente rigoroso eventuali differenze tra le offerte. Ciò significa che, se due offerte presentano la stessa qualità, sarà il prezzo il fattore determinante. Non ha senso che i committenti cerchino piccole differenze di qualità per poter valutare le offerte in modo differenziato. Piccole differenze possono essere motivate soltanto in modo incompleto e possono eventualmente essere causa di ricorsi.

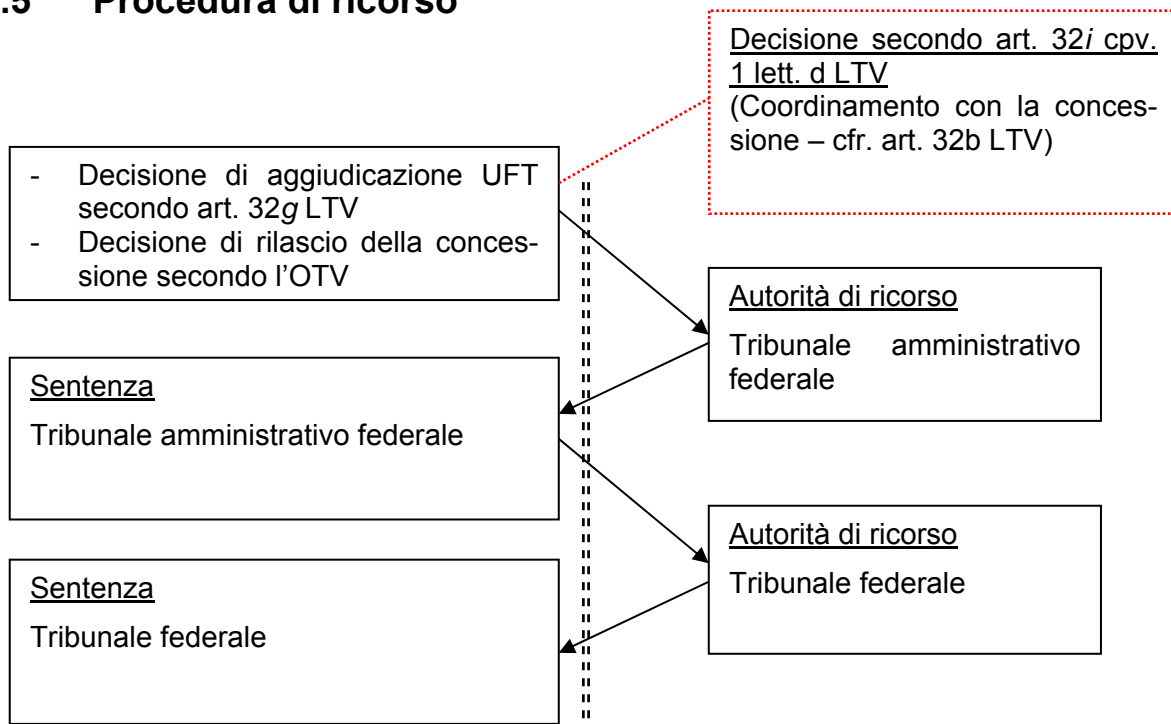
I committenti aggiudicano l'offerta di trasporto messa a concorso all'impresa che ha presentato l'offerta più favorevole dal profilo economico (art. 32*g* cpv. 1 LTV), considerando in particolare la qualità, la concezione dell'offerta, i proventi, i costi e la compatibilità ambientale (art. 32*g* cpv. 2 LTV). L'offerta di trasporto è aggiudicata per la durata di validità prevista nella documentazione della messa a concorso (art. 32*g* cpv. 3 LTV). L'aggiudicazione è decisa dall'UFT (art. 32*i* cpv. 1 lett. d LTV). Non appena la decisione è passata in giudicato, i committenti concludono con l'impresa una convenzione in materia di aggiudicazione che stabilisce essenzialmente la durata di validità, l'offerta di trasporto, la qualità, i costi, i proventi, i meccanismi di adattamento e la supervisione (art. 32*k* cpv. 1 e 2 LTV). In caso di controversie si applicano le disposizioni sulla giurisdizione amministrativa federale (art. 56 cpv. 2 LTV). Nella procedura di ricorso contro le decisioni prese conformemente all'articolo 32*i* LTV non può essere invocata l'inadeguatezza (art. 56 cpv. 3 LTV).

La consultazione di cui all'articolo 13 OTV (procedura per il rilascio della concessione), da eseguire nell'ambito della procedura di messa a concorso, è avviata dopo che è stato comunicato l'avviso di aggiudicazione di cui all'articolo 27*i* capoverso 4 OITRV.

La decisione di aggiudicazione, debitamente motivata, è comunicata dall'UFT per raccomandata ai Cantoni partecipanti e alle imprese offerenti (art. 27*i* cpv. 4 OITRV); anche in caso di esclusione di un'offerta occorre illustrarne i motivi. La decisione può inoltre essere resa nota con un comunicato stampa. (v. esempio al n. 3.6).

Nella prassi si è dimostrato utile definire le modalità di comunicazione da adottare dopo la decisione di aggiudicazione, stabilendo chi è autorizzato a dare informazioni, quali informazioni possono essere comunicate e l'ulteriore modo di procedere.

2.5 Procedura di ricorso



Se nove mesi prima dell'entrata in esercizio di un'offerta di trasporto la decisione di aggiudicazione non è ancora definitiva, l'UFT decide in merito all'esercizio (art. 27j OITRV).

La procedura di ricorso è retta dalla legge federale sulla procedura amministrativa (PA).

Il termine di ricorso è stabilito secondo l'articolo 20 segg. PA.

2.6 Tavola rotonda

In considerazione di un'eventuale procedura di ricorso è importante che la messa a concorso sia opportunamente preparata, eseguita e documentata.

L'organizzazione di una tavola rotonda non è obbligatoria ma ha dato finora buoni risultati. L'invito viene mandato dai Cantoni contemporaneamente alla comunicazione della decisione di aggiudicazione a tutte le imprese di trasporto che hanno presentato un'offerta. In considerazione della possibilità di ricorso, la tavola rotonda deve aver luogo al più tardi pochi giorni dopo la comunicazione della decisione. Nella prima parte, alla presenza di tutti gli offerenti, il Cantone incaricato del coordinamento e l'UFT espongono i criteri in base ai quali hanno valutato le offerte (sistema di valutazione) e sono giunti alla decisione di aggiudicazione. Nella seconda parte, nell'ambito di colloqui bilaterali con i rappresentanti dei Cantoni, le imprese hanno la possibilità di porre domande e formulare osservazioni sulla procedura. Le imprese sono interessate a conoscere i dettagli della valutazione delle loro offerte, anche per poter migliorare ulteriormente, e pertanto vanno informate di conseguenza. Un buon metodo si è rivelato quello di mostrare il punteggio ottenuto dall'impresa per ogni criterio, associato all'indicazione anonima del punteggio massimo e minimo conseguito (fornendo unare la scheda separata per ogni impresa!). La tavola rotonda si può tenere anche dopo la scadenza del termine di ricorso.

Esempio (criterio Veicoli):

Criterio di aggiudicazione	Impresa di trasporto	Punteggio massimo	Punteggio minimo
Veicoli	Autoverkehr Heimberg: 80 punti	95 punti	65 punti

Ovviamente in quest'occasione l'impresa può chiedere (oralmente) perché le è stato assegnato tale punteggio; la procedura di valutazione va perciò adeguatamente documentata.

Con l'organizzazione di una tavola rotonda si perseguono due obiettivi:

1. ridurre il numero di ricorsi contro la decisione,
2. migliorare le procedure di pubblicazione e le offerte, che per molti uffici pubblici e imprese rappresentano una novità.

2.7 Cos'è una convenzione in materia di aggiudicazione?

A seguito della riforma delle ferrovie 2.2, dal 1° luglio 2013 i concorsi pubblici sono disciplinati a livello di legge federale, più precisamente nella LTV; questa legge prevede tra l'altro che i committenti, dopo aver messo a concorso servizi di trasporto del TRV beneficiario di indennità, concludano una convenzione di aggiudicazione con il futuro gestore di tali servizi.

Articolo 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.

Articolo 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 in materia di aggiudicazione, stilata sulla base della documentazione per la messa a concorso e dell'offerta inoltrata, disciplina per quanto possibile qualità, costi, proventi, meccanismi di adattamento e supervisione per l'intero periodo di aggiudicazione stabilito nella documentazione del concorso (di regola 10 anni).

Articolo 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.

Il Cantone incaricato del coordinamento e l'UFT elaborano congiuntamente tale convenzione, che rappresenta la base per la futura procedura di ordinazione; essa definisce infatti le condizioni quadro che le imprese devono rispettare nell'elaborazione delle offerte per la procedura di ordinazione e in base alle quali viene poi conclusa la convenzione sull'offerta. Tenuto conto dei meccanismi di adattamento convenuti, i parametri stabiliti nella convenzione si applicano per l'intero periodo di validità della stessa. È così possibile semplificare la procedura di ordinazione (cfr. art. 31a cpv. 2 LTV in combinato disposto con art. 17 cpv. 3 OITRV), il che comporta vantaggi sia per i committenti sia per l'impresa di trasporto.

Articolo 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.

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.

2.8 Guida alla convenzione in materia di aggiudicazione

Questa guida offre ai Cantoni incaricati del coordinamento un'introduzione alla tematica e un ausilio pratico per la stesura di tali convenzioni. È disponibile sul sito dell'UFT alla pagina www.bav.admin.ch Basi -> Istruzioni / Liste di controllo -> Guide.

Nell'elaborazione di queste convenzioni – come pure della documentazione per la messa a concorso – va tenuto sempre conto della situazione specifica; la guida non contiene quindi direttive standard da applicare alla lettera ma indica piuttosto il modo in cui si possono risolvere le questioni più frequenti. Essa comprende inoltre un esempio fittizio di convenzione.

La guida tratta il caso finora più frequente di messa a concorso nel TRV, concernente servizi di trasporto con responsabilità di mercato/di ricavi (offerte al netto); con i necessari adattamenti è però applicabile anche ai concorsi che prevedono offerte al lordo. Per i concorsi in ambito ferroviario la guida andrebbe appositamente adeguata.

2.9 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

Nel caso in cui non sia possibile concludere la convenzione per il motivo summenzionato si pone la domanda di come procedere, poiché la convenzione in materia di aggiudicazione costituisce il presupposto per la conclusione di convenzioni sull'offerta. Il procedimento da seguire in questi casi non è disciplinato per legge. In caso di mancata conclusione della convenzione, l'autorità potrebbe stipulare un contratto con il secondo miglior offerente; non vi è infatti l'obbligo di stipulare un contratto con l'impresa aggiudicataria.

La convenzione in materia di aggiudicazione viene stipulata, 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 stessa. 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 fede-

rale (LTAF; RS 173.32); 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. Parte pratica

3.1 Modulo per la pianificazione della messa a concorso (PiaC)

Concorsi pubblici previsti (non ancora pubblicati)										
Regione	Cantoni interessati / <u>Autorità responsabile</u>	Offerta di trasporto con Confederazione (linee)	Offerta di trasporto senza Confederazione (linee)	Data di messa a concorso	Data d'entrata in esercizio	Durata dell'aggiudicazione in anni	Concessionario attuale / fine della concessione	Modo di trasporto	Motivo del concorso pubblico	Osservazioni

Concorsi pubblici in corso (pubblicati; la decisione di aggiudicazione e / o la concessione per il trasporto di viaggiatori non sono però ancora in vigore)										
Regione	Cantoni interessati / <u>Autorità responsabile</u>	Offerta di trasporto con Confederazione (linee)	Offerta di trasporto senza Confederazione (linee)	Data di messa a concorso	Data d'entrata in esercizio	Durata dell'aggiudicazione in anni	Concessionario attuale / fine della concessione	Modo di trasporto	Motivo del concorso pubblico	Osservazioni

I concorsi conclusi (archiviati); non è necessario registrare in questa sezione i concorsi conclusi prima del 1° luglio 2013

Regione	Cantoni interessati / <u>Autorità responsabile</u>	Offerta di trasporto con Confederazione (linee)	Offerta di trasporto senza Confederazione (linee)	Data di messa a concorso	Data d'entrata in esercizio	Durata dell'aggiudicazione in anni	Concessionario fino al (precedente) / concessionario dal (nuovo)	Modo di trasporto	Motivo del concorso pubblico	Osservazioni

3.2 Piano di pubblicazione con esempio (autobus)²

Fase	Svolgimento
1	In vista della scadenza di una concessione, le linee interessate devono essere integrate nella pianificazione della messa a concorso al più tardi 12 mesi prima della messa a concorso. Prestare la dovuta attenzione al coordinamento con la Confederazione e i Cantoni confinanti!
2	<p>Lavori di preparazione</p> <p>Durante la fase di preparazione, oltre alla costituzione di lotti vanno chiarite anche le condizioni di trasferimento dei mezzi d'esercizio e del personale.</p> <p>È inoltre importante stabilire in anticipo se è opportuno definire opzioni (p. es. veicoli con climatizzatore, filtro antiparticolato, opzioni d'orario, sistemi d'informazione per gli utenti, trasporto di persone a mobilità ridotta) e consentire la presentazione di varianti dell'offerta.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Se più Cantoni partecipano a una messa a concorso, prima dell'inizio della procedura designano di comune accordo un Cantone incaricato del coordinamento e definiscono la ripartizione dei costi della messa a concorso. ➤ Occorre garantire il coordinamento tra l'UFT e i Cantoni confinanti. ➤ Va redatto il testo per la messa a concorso sul sito http://www.simap.ch. ➤ Il Cantone incaricato del coordinamento prepara la documentazione per la messa a concorso e per la valutazione. I committenti possono stabiliscono se le imprese di trasporto devono documentare nelle offerte i costi scoperti (offerte al netto) o i costi previsti (offerte al lordo; art. 27e cpv. 7 ARPV). Nella messa a concorso si può prevedere che le imprese possano inoltrare offerte per parti dell'offerta di trasporto o cosiddette varianti (art. 27g cpv. 1 OITRV).
3	Il Cantone incaricato sottopone la documentazione per la messa a concorso all'UFT e ai Cantoni partecipanti per approvazione. Eventuale rettifica della documentazione.
4	La documentazione viene pubblicata sul sito http://www.simap.ch . A partire dalla data di pubblicazione comincia a decorrere il termine per l'inoltro delle offerte, di almeno 60 giorni.
5	In seguito il Cantone incaricato pubblica eventuali modifiche della documentazione e, in forma anonima, le domande poste dalle imprese interessate e le risposte dei committenti.
6	Su richiesta, il Cantone incaricato trasmette la documentazione alle imprese interessate.
7	Inoltro delle offerte
8	Le offerte sono aperte congiuntamente da almeno un rappresentante del Cantone incaricato e da uno dell'UFT. Va redatto un verbale di apertura delle offerte in cui figurano il nome delle persone presenti e delle imprese offerenti, la data di inoltro delle offerte e i costi non coperti delle offerte di trasporto. Il Cantone incaricato deve inviare il verbale a tutte le imprese offerenti e ai Cantoni partecipanti.
9	Il Cantone incaricato e l'UFT valutano e confrontano le offerte. L'offerta economicamente più conveniente ottiene l'aggiudicazione.
	L'UFT comunica l'avviso di aggiudicazione ai Cantoni partecipanti e alle imprese offerenti.
10	<p>Procedura per il rilascio della concessione: le imprese sono tenute a presentare la domanda di concessione unitamente all'offerta per il servizio messo a concorso. I committenti possono esigere informazioni supplementari dall'impresa che ha presentato l'offerta economicamente più favorevole (art. 12 cpv. 4 OTV).</p> <p>L'UFT effettua la consultazione secondo l'articolo 13 OTV.</p>
11	Una volta conclusa la consultazione, l'UFT comunica la decisione di aggiudicazione, emana la decisione formale e provvede a rilasciare o rinnovare la concessione.

² Il tempo necessario per un concorso pubblico nel settore autobus, dalla preparazione fino alla decisione di aggiudicazione, è di circa 24 mesi.

12	Eventuali ricorsi al TAF ed eventualmente in ultima istanza al TF (v. n. 2.5). In caso di ricorsi al TAF, vi è la possibilità che la procedura di pubblicazione non sia conclusa entro i termini previsti e che quindi sia necessario trovare una soluzione transitoria per garantire la continuità dell'esercizio della/e linea/e interessata/e dopo il cambio d'orario.
13	Preparazione della convenzione in materia di aggiudicazione, dopoda avviare non appena la decisione di aggiudicazione e la decisione di rilascio della concessione sono passate in giudicato.
14	Ordinazione dei veicoli (è sufficiente il tempo disponibile fino alla data prevista per l'avvio dell'esercizio?) / assunzione di personale
15	Ordinazione dell'offerta presso l'impresa di trasporto
16	Avvio del servizio al cambio d'orario xy

Per i concorsi pubblici relativi a servizi ferroviari occorre prevedere un periodo più lungo.

3.3 Esempio: analisi costi-utilità e relativi criteri

	Criterio	Punteggio mass.	Offerta 1			Offerta 2		
			Valutazione	Punti	Punt. effettivo	Valutazione	Punti	Punt. effettivo
A	Prezzo	40 % 400			255			
a1	Costi d'esercizio (1° anno 25%, 2° – 4° anno 75%) (solo spese)	25	6	150				
a2	Costi non coperti (spese – introiti)	10	7	70				
a3	Grado di copertura dei costi	5	7	35				
B	Personale	13 % 130						
b1	Assunzione e condizioni contrattuali (modello di contratto di lavoro)	4						
b2	Salario medio annuo lordo per il personale viaggiante: minimo e massimo Salario medio annuo lordo per il personale di vendita: minimo e massimo	5						
b3	Requisiti del personale viaggiante, formazione e aggiornamento	4						
C	Veicoli	12 % 120						
c1	Aspetti ecologici (categoria Euro, filtro antiparticolato, tipo di carburante impiegato, consumo di carburante), emissioni acustiche	4						
c2	Età / attrezzatura / confort / pianale ribassato	2						
c3	Tecnologie (Internet, app, sistemi d'informazione per gli utenti, distributori di biglietti, gestione di sistema ecc.)	1						
c4	Possibilità di trasporto per persone in sedia a rotelle e con carrozzine / di biciclette	1						
c5	I veicoli sono adeguati al servizio da svolgere sulle linee pubblicate (dimensioni)	2						
c6	Depositi / ev. officina	1						
c7	Veicoli di riserva (età, capacità, attrezzatura, parco veicoli di riserva)	1						
D	Gestione dell'esercizio	10 % 100						
d1	Impiego dei veicoli, pianificazione, picchi di domanda	5						
d2	Disponibilità a collaborare con altre IT (ordinazione di veicoli, parco veicoli)	5						

	Criterio	Punteggio mass.	Offerta 1			Offerta 2		
			Valutazione	Punti	Punt. effettivo	Valutazione	Punti	Punt. effettivo
E	Marketing	11 % 110						
e1	Informazioni per i passeggeri all'interno / all'esterno del veicolo	2						
e2	Informazioni per i passeggeri alle fermate / stazioni	2						
e3	Piano marketing	4						
e4	Immagine unitaria dell'impresa (abbigliamento di servizio, veicoli ecc.)	1						
e5	Servizio alla clientela (gestione reclami, oggetti smarriti, trasporto e consegna bagagli)	1						
e6	Piano controllo titoli di trasporto	1						
F	Impressione generale dell'offerta / dell'impresa	14 % 140						
f1	Esperienza nei trasporti pubblici, qualifiche derivanti dall'effettuazione di servizi di trasporto simili	9						
f2	Qualità e adeguatezza dell'offerta	5						
	Totale punti	100 % 1000						
	Classificazione							

Valutazione: ottima 9–10
 buona 7–8
 sufficiente 4–6
 insufficiente 1–3
 nessuna indicazione 0

3.4 Comunicato stampa concernente l'annuncio di una messa a concorso con riferimento alla strategia cantonale (esempio)

Medienmitteilung

Aus dem Volkswirtschaftsdepartement

24. August 2005

Kanton will Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessern

Busleistungen werden ausgeschrieben

Der Kanton St.Gallen und der Bund sehen vor, in der Region Sarganserland die Leistungen des öffentlichen Busverkehrs auszuschreiben und auf Ende 2007 neu zu vergeben. Dies soll die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern. In den übrigen Regionen wird vorerst von einer Ausschreibung abgesehen. Ausnahmen sind dort möglich, wo neue Konzepte eingeführt werden.

Der Kanton St.Gallen hat im Rahmen einer Ausschreibungsstrategie überprüft, ob es auf seinem Gebiet Regionen gibt, in denen mit zielgerichteten Ausschreibungen die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessert werden kann. Um den Bedarf für allfällige Ausschreibungen abzuklären, wurden die Busunternehmen des öffentlichen Verkehrs in den Regionen St.Gallen, Rheintal, Sarganserland, Linthgebiet, Toggenburg und Fürstenland aufgrund einheitlicher Kriterien in den Bereichen Finanzen und Qualität miteinander verglichen. Die Resultate zeigen, dass insbesondere im Sarganserland mit einem gewissen Einsparpotenzial zu rechnen ist. Deshalb schreibt der Kanton in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr als Besteller dieser Leistungen 15 Linien von Postauto Sarganserland-Werdenberg sowie zwei Linien des Autobusbetriebs Walenstadt aus, um sie mit Blick auf die auslaufende Konzession im Dezember 2007 neu zu vergeben. Erfahrungsgemäss sollte eine Ausschreibung etwa zwei Jahre vor Ablauf der Konzession in die Wege geleitet werden. Die öffentliche Publikation im Amtsblatt erfolgt im Frühling 2006.

Im Einklang mit dem Strategieplan

Seit 1996 ermöglicht das revidierte eidgenössische Eisenbahngesetz, Angebote des öffentlichen Regionalverkehrs auszuschreiben. Der Kanton St.Gallen hat bisher nur eine Ausschreibung durchgeführt. Andere Kantone haben in der Vergangenheit häufiger davon Gebrauch gemacht. Dabei wurden praktisch ausschliesslich Busleistungen ausgeschrieben. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Ausschreibungen, die lediglich aus Prinzip durchgeführt werden, keine überzeugenden und langfristig tragfähigen Resultate ergeben. Aus Sicht des Kantons St.Gallen stellt deshalb eine gezielte Ausschreibepolitik, wie sie auch im vom Kantonsrat Ende 2002 verabschiedeten Strategieplan öffentlicher Verkehr aufgeführt ist, die bessere Lösung dar. Aus diesem Grund hat der Kanton St.Gallen als bedeutender Besteller von Transportleistungen den Bereich Wirkungskontrolle im öffentlichen Regionalverkehr verstärkt. Die

zurzeit laufende Kundenzufriedenheitsumfrage im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind ist ebenfalls Teil dieser Anstrengungen.

Der Kanton St.Gallen wird bei der Ausschreibung im Sarganserland den Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer besondere Beachtung schenken. Denn Ausschreibungen sollen nicht dazu dienen, die Löhne unter das branchenübliche Niveau zu senken. Vielmehr werden strukturelle Einsparungen erwartet. Die durch die Ausschreibung eingesparten Mittel sollen für einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

Die vorliegende Ausschreibungsstrategie betrifft nur das Busangebot. Für die Bahnen wird derzeit ein gesamtschweizerisches Ausschreibungskonzept unter Federführung des Bundes und der Mitwirkung der Kantone erarbeitet. Ergebnisse sind im Jahr 2007 zu erwarten.

3.5 Comunicato stampa concernente l'annuncio di una messa a concorso (esempio)

Medienmitteilung

Aus dem Volkswirtschaftsdepartement

18. April 2006

Kanton will Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Busverkehrs verbessern

Busleistungen werden ausgeschrieben

Der Kanton St.Gallen und der Bund schreiben die Busleistungen des öffentlichen Regionalverkehrs in der Region Sarganserland-Werdenberg per Ende 2007 aus. Interessierte Unternehmen haben bis Anfang Juli 2006 Zeit, ihre Angebote einzureichen.

Die im August 2005 angekündigte Ausschreibung soll die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Preis und Qualität verbessern. Sie umfasst 17 Buslinien von Postauto Sarganserland-Werdenberg mit einer Fahrleistung von insgesamt rund xy Kilometer pro Jahr.

Gemeinsam mit dem Bund, Vertretern der Regionen Sarganserland und Werdenberg sowie unter Beizug eines Fachbüros wurden die Ausschreibungs- und Bewertungsunterlagen erarbeitet. Neben konkreten Angaben zu den einzelnen Buslinien und Informationen zum Verfahren enthalten die Ausschreibungsunterlagen auch Vorgaben bezüglich der Anstellungsbedingungen und der Übernahme von Personal im Fall eines Betreiberwechsels. Spezielle Beachtung fanden die Lohn- und Anstellungsbedingungen des Fahrpersonals.

Die Ausschreibung der Busleistungen wird im kantonalen Amtsblatt vom 18. April 2006 publiziert. Der Vergabeentscheid durch den Kanton und den Bund ist gegen Ende 2006 zu erwarten.

Hinweis an die Redaktionen:

Weitere Auskünfte erteilt Regierungsrat Dr. Josef Keller, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, am 18. April 2006 von 9.45 bis 10.45 Uhr

3.6 Comunicato stampa concernente la decisione di aggiudicazione (esempio)

Medienmitteilung

Aus der Regierung

9. November 2006

Bus Ostschweiz AG erhält Zuschlag für 17 Buslinien in der Region Sarganserland-Werdenberg

Das Bundesamt für Verkehr und die Regierung des Kantons St.Gallen haben den Zuschlag für 17 Buslinien im öffentlichen Verkehr an die Bus Ostschweiz AG erteilt. Der Wechsel von PostAuto Graubünden-Sarganserland-Werdenberg als bisherige Betreiberin der Buslinien zur Bus Ostschweiz AG findet auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 statt. Trotz erweitertem Fahrplanangebot und einer komplett erneuerten Fahrzeugflotte kann die Abgeltung um rund xy Franken jährlich wiederkehrend reduziert werden. Davon profitieren sowohl der Bund, der Kanton als auch die politischen Gemeinden. Es ist geplant, die eingesparten Mittel für den weiteren bedürfnisgerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.

Der Kanton St.Gallen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr mit Publikation im Amtsblatt des Kantons St.Gallen vom 18. April 2006 17 Regionalverkehrslinien im Raum Sarganserland-Werdenberg mit einer Gesamtleistung von rund xy Kurskilometer ausgeschrieben. Die ausgeschriebenen Linien werden heute von PostAuto Graubünden-Sarganserland-Werdenberg als Konzessionärin betrieben. An der Ausschreibung beteiligten sich drei Transportunternehmen. Die Auswertung der Offerten erfolgte durch Rapp Trans AG, Zürich, (externe Berater) in Zusammenarbeit mit Vertretern von Bund und Kanton St.Gallen.

Ergebnis der Ausschreibung

Die Offerten wurden im Rahmen einer Nutzwertanalyse anhand von 24 Teilkriterien im Rahmen einer von Bund, Kanton und Regionenvertretern vorgängig festgelegten Bewertungsmethode beurteilt. Dabei flossen der Preis und die Qualität der angebotenen Leistung mit xy Prozent in die Bewertung ein. Der Preis wurde anhand der Kosten und Erträge beurteilt, bei der Qualität wurden Erfahrung, Betriebsführung, Fahrzeuge, Marketing, Kundenservice und Innovationskraft bewertet. Weitere Aspekte wie die Anstellungsbedingungen des Personals waren als Mindestanforderung vorgegeben.

Die Bewertung zeigte, dass die Bus Ostschweiz AG das beste Preis-Leistungsverhältnis der drei eingereichten Offerten anbietet. Gegenüber heute ergibt sich eine Abgeltungsreduktion von rund xy Franken pro Jahr. Unter Berücksichtigung der geplanten Mehrleistungen (xy Mehrkilometer für Angebotsausbauten) im Jahre 2008 beläuft sich die Einsparung auf rund xy Fr. pro Jahr. Von den eingesparten xy Fr. entfallen rund xy Fr. auf strukturelle Einsparungen und rund xy Mio. Fr. auf die neue Lohnstruktur. Nach der heutigen Kostenaufteilung kommen die erzielten Einsparungen zu xy Prozent dem Kanton St.Gallen und zu xy Prozent den politischen Gemeinden zugute.

Ziele wurden vollumfänglich erreicht

Der Kanton St.Gallen als bedeutender Besteller von Transportleistungen hat den Bereich Wirkungskontrolle im öffentlichen Regionalverkehr verstärkt. Die Ausschreibung der 17 Buslinien in der Region Sarganserland-Werdenberg ist eine Folge dieser verstärkten Anstrengungen und hatte zum Ziel, die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Regionalverkehrs zu verbessern. Dieses Ziel wurde vollumfänglich erreicht. Obwohl das Fahrplanangebot im Sarganserland auf 2008 weiter ausgebaut wird, erbringt die Bus Ostschweiz AG die Fahrleistung zu deutlich tieferen Kosten als heute. Die eingesparten Mittel können für den weiteren bedürfnisgerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Gleichzeitig wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs durch die Ausschreibung wesentlich verbessert (komplette Erneuerung der Fahrzeugflotte und der Fahrgastinformationssysteme). Der Nutzen der Ausschreibung (tiefere Abgeltung) übersteigt die damit verbundenen Kosten (externer Auftrag, Eigenleistungen Bund und Kanton etc.) um ein Vielfaches.

Gegen diesen Zuschlag kann beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Beschwerde erhoben werden.

3.7 Documentazione del concorso; struttura

1. Dati concernenti l'offerta

- 1.1 Committenti (Cantoni, UFT, terzi)
- 1.2 Situazione attuale (attuale gestore; scadenza dell'attuale concessione)
- 1.3 Obiettivi (perché si indice il concorso?)
- 1.4 Tipo di servizio (servizio di trasporto pubblico regionale o locale)
- 1.5 Tipo di procedura (procedura aperta)
- 1.6 Modalità di svolgimento della procedura (indicazioni concernenti l'ordinazione e l'invio della documentazione del concorso; chi risponde alle domande ed entro quando? A quale indirizzo ed entro quale termine devono essere inoltrate le offerte?) Dove e quando avrà luogo l'apertura delle offerte? Quando sarà emessa la decisione di aggiudicazione?
- 1.7 Avvio del servizio
- 1.8 Presentazione delle offerte (in quale forma e in quante copie vanno presentate le offerte? A chi? In quale ordine devono essere presentati i documenti (p. es. 1. presentazione dell'impresa 2. modulo d'offerta, 3. parco veicoli ecc.))?
- 1.9 Presentazione di varianti da parte delle imprese (consentite?)
- 1.10 Esclusione dalla procedura (elenco dei motivi di un'eventuale esclusione)
- 1.11 Carattere vincolante dell'offerta (per quanto tempo l'offerta rimane obbligatoria dopo il termine di presentazione? p. es. 2 anni)
- 1.12 Consorzi (ammessi?)

- 1.13 Condizioni di pagamento (in quali casi l'indennità è pagata dai Cantoni / in quali dalla Confederazione?)
- 1.14 Riserve del committente (p. es. gli oneri per l'elaborazione dell'offerta non vengono rimborsati dai committenti)
- 1.15 Basi legali
- 1.16 Riservatezza

2. Prestazioni

- 2.1 Descrizione del servizio
- 2.2 Convenzione sull'offerta
- 2.3 Controlling di qualità e prestazioni

3. Prescrizioni

- 3.1 Personale
- 3.2 Marketing
- 3.3 Veicoli
- 3.4 Gestione dell'esercizio
- 3.5 Esperienza (vanno documentate esperienze e referenze nell'ambito dei trasporti pubblici)
- 3.6 Altre disposizioni

4. Criteri di scelta e di aggiudicazione

- 4.1 Metodo di valutazione (p. es. analisi costi-utilità)
- 4.2 Principi di aggiudicazione
- 4.3 Criteri di aggiudicazione
- 4.4 Decisione di aggiudicazione

5. Documentazione per il rilascio della concessione

La domanda deve contenere i dati di cui alla cifra I lettere a, d, f, i, k, l, n nonché alla cifra II lettera a dell'allegato all'OTV. Prima di avviare la consultazione, i committenti possono esigere informazioni supplementari dall'impresa che ha presentato l'offerta economicamente più favorevole (art. 32g cpv. 1 LTV).

3.8 Documentazione necessaria

Nel caso di concorsi pubblici relativi al traffico regionale beneficiario di indennità occorre allegare alla documentazione i moduli previsti dall'UFT per la procedura di ordinazione ordinaria. Tali moduli devono essere compilati dagli offerenti.

A Prezzo

- Conto di previsione vincolante delle indennità per i primi due periodi d'orario e adeguamento per quelli successivi (art. 27m cpv. 3 OITRV)
- Conto di previsione a medio termine (art. 17 cpv. 3 lett. d OITRV)
- Modulo TRV con firma giuridicamente vincolante
- Piano degli investimenti

B Personale

- Requisiti specifici dell'impresa per il personale (qualifica, lingua della regione, lingue straniere, conoscenza della regione e delle tariffe)
- Possibilità di formazione e di aggiornamento per il personale viaggiante
- Modello di contratto di lavoro
- Equipaggiamento del personale (abbigliamento di servizio ecc.)
- I piani di servizio alla base dell'offerta e il relativo piano del fabbisogno (di personale)
- cfr. capitolo 6 allegato 4

C Veicoli

- cfr. capitolo 6 allegato 4

D Gestione dell'esercizio

- Modalità di rilevamento dei passeggeri e di valutazione dei dati
- Mezzi per assicurare la comunicazione tra i veicoli e la centrale operativa nonché il rispetto delle coincidenze (in condizioni normali e in caso di guasti/interruzioni)
- Piano per far fronte a forti aumenti della domanda ed effettuare eventualmente servizi sostitutivi (disponibilità di riserve)
- Disponibilità a collaborare con altre imprese di trasporto al fine di ridurre l'onere finanziario: l'obiettivo può essere raggiunto tramite consorzi, parchi veicoli in comune, acquisto comune di veicoli, ecc.
- cfr. capitolo 6 allegato 4

E Marketing

- cfr. capitolo 6 allegato 4

F Impresione generale dell'offerta / dell'impresa

- Descrizione dell'impresa (cap. 6 all. 2)

3.9 Interruzione della procedura di messa a concorso ed esclusione dalla stessa

Le disposizioni sull'esclusione dalla procedura di messa a concorso figurano nell'articolo 32*f* LTV, quelle sull'interruzione della procedura nell'articolo 27*k* OITRV.

I committenti possono escludere un'impresa dalla procedura di messa a concorso in particolare se non adempie i criteri di idoneità, ha dato ai committenti indicazioni false, non ha pagato imposte o oneri sociali, viola i principi procedurali, ha pattuito comportamenti tali da impedire un'effettiva libera concorrenza o da ostacolarla in modo rilevante e se nei suoi confronti è pendente una procedura di fallimento (art. 32*f* LTV).

I committenti interrompono la procedura di messa a concorso se sussistono motivi gravi, in particolare se i presupposti della messa a concorso sono cambiati in modo sostanziale e nessuna offerta adempie i criteri e i requisiti definiti nella documentazione per la messa a concorso (art. 27*k* OITRV).

4. Verifica dell'attuazione

Le esigenze poste alle imprese sul piano quantitativo e qualitativo per la presentazione dell'offerta sono elevate. Grazie alla documentazione dell'offerta e alla convenzione in materia di aggiudicazione i committenti dispongono non solo di piani e programmi ma anche di molte informazioni utili.

Naturalmente i committenti lavorano sulla base di questi documenti; i piani, le strategie, gli impegni dichiarati ecc. vanno verificati dal punto di vista dell'attuazione. Nel quadro della procedura d'offerta i committenti effettuano quindi un confronto tra la situazione effettiva e gli obiettivi prefissati. Se del caso, nella convenzione d'offerta si può prevedere una serie di riserve.

Una volta attuate le misure previste, occorre verificarne l'efficacia.

Il rispetto dei requisiti minimi (criteri vincolanti) andrebbe costantemente verificato. La ripetuta inosservanza di tali requisiti può causare lo scioglimento della convenzione d'indennità; i committenti possono anche decidere un cambio di gestione.

5. Esempi di allegati per la raccolta di informazioni

Allegato 1

Dichiarazione concernente l'adempimento degli obblighi di diritto pubblico, le procedure di fallimento e di concordato nonché la formazione di apprendisti (modulo originale del Cantone di Lucerna)

L'impresa firmataria conferma la correttezza dei dati qui riportati e s'impegna a presentarle, su richiesta del committente, gli attestati entro 10 giorni lavorativi.

Nel caso di consorzi, la presente dichiarazione deve essere presentata da ogni impresa partecipante.

1. Obblighi di diritto pubblico

- Abbiamo regolarmente adempiuto tutti gli obblighi di diritto pubblico (tasse, imposte, prestazioni sociali).
- Rispettiamo le prescrizioni determinanti sulla protezione dei lavoratori vigenti in Svizzera (condizioni di lavoro per i lavoratori, condizioni pertinenti dei contratti collettivi di lavoro).
- Per i lavoratori che forniscono le loro prestazioni in Svizzera ci atteniamo al principio della parità di trattamento tra uomo e donna.

2. Procedura di fallimento e di concordato

- A nostro carico non è attualmente in corso nessuna procedura di fallimento o di concordato.

3. Apprendisti

- Attualmente abbiamo in formazione di apprendisti.

Luogo _____ e _____ data: _____

Timbro e firme
giuridicamente valide :

Allegato 2**Descrizione dell'impresa (documento originale del Cantone di Lucerna)**

Sede principali e altre sedi dell'impresa
Forma giuridica dell'impresa
Responsabilità, proprietà e dipendenze
Organigramma aggiornato dell'impresa, numero attuale di dipendenti
Attività finora svolte dall'impresa
Dati finanziari relativi ai trasporti pubblici: fatturato totale, risultato d'esercizio, ammortamenti e accantonamenti effettuati negli ultimi tre anni (se possibile: separati per il settore «trasporto viaggiatori»). Fornire anche i dati relativi a società affiliate.
Bilancio e conto economico dell'impresa relativi agli ultimi tre anni
Attuali assicurazioni (in particolare di responsabilità civile in relazione all'esercizio e all'interruzione dell'esercizio) e relative somme di copertura
Capacità dell'officina
Dati sul fatturato
<p><i>Quota di fatturato in caso di aggiudicazione della commessa</i> Se l'impresa si aggiudica la commessa in questione, la quota stimata sul fatturato complessivo è:</p> <p>< 20 % <input type="checkbox"/></p> <p>20 - 40 % <input type="checkbox"/></p> <p>> 40 % <input type="checkbox"/></p>

Allegato 3

Altre imprese di trasporto (soltanto nel caso di consorzi)

Impresa

Indirizzo

NPA/Luogo

Responsabile

Sostituto

Luogo e data Timbro e firma giuridicamente vincolante

Impresa

Indirizzo

NPA/Luogo

Responsabile

Sostituto

Luogo e data Timbro e firma giuridicamente vincolante

Il/la sottoscritto/a dichiara di aver preso atto di tutte le informazioni concernenti la presentazione dell'offerta, delle disposizioni dell'ordinanza della Confederazione del 18 dicembre 1995 sulle indennità nonché delle leggi cantonali relative agli acquisti pubblici.

Allegato 4
Aspetti particolari

Personale
Dati sul salario annuo (salario base annuo lordo)
Salario base annuo lordo Salario minimo, CHF Salario massimo, CHF
Quali sono i requisiti specifici dell'impresa per il personale viaggiante? (qualifica, conoscenze linguistiche, conoscenza della regione e delle tariffe, pratica di guida ecc.)
Quali possibilità di aggiornamento offre l'impresa al personale viaggiante? Indicare le misure previste per la formazione del personale viaggiante.
Quali iniziative di aggiornamento professionale offre l'impresa al personale viaggiante? Indicare le misure previste ogni anno per l'aggiornamento del personale viaggiante.
Quali sono le condizioni d'assunzione dell'impresa per il personale viaggiante? Si prega di allegare un modello del contratto di lavoro.
Qual è in media il numero di ore lavorative settimanali?
Prestazioni sociali
Indennità per orari irregolari
Indennità di salario e di orario lavorativo per i servizi notturni, domenicali e festivi
Normativa generale sulla durata del lavoro e delle ferie (secondo LDL, OLDL) Qual è la durata del lavoro settimanale su cui si basa l'offerta? Su quante giornate di ferie annuali si basa l'offerta? Quante giornate festive e di riposo pagate sono previste all'anno? Qual è la durata massima prevista per turno di servizio (orario di lavoro e pause)?
Equipaggiamento previsto per il personale (abbigliamento di servizio, mezzi ausiliari, documentazione ecc.)
L'impresa ha concluso un CCL o un accordo di settore? Se sì, quale?
Altri dati (secondo la necessità)

Marketing e distribuzione

Le imprese che dispongono di una strategia di marketing possono allegarne la documentazione all'offerta.

Esporre, fornendo alcuni esempi, le soluzioni scelte per i vari settori (opuscoli, pieghevoli ecc.).

Com'è organizzata la vendita dei titoli di trasporto?

Quali sono gli strumenti per l'informazione dei passeggeri?

(orari, tariffari, piano della rete, altri opuscoli informativi, Internet ecc.)

Come sono informati i passeggeri alle fermate?

Quali sono le misure previste per influire sul mercato (pubblicità ecc.)?

In che modo si intende assicurare un'immagine unitaria dell'impresa?

Servizi alla clientela previsti

(servizio informazioni, ufficio oggetti smarriti, gestione dei reclami, altre prestazioni ecc.)

Descrizione del piano di trasporto per persone a mobilità ridotta.

Dal piano devono risultare le misure tecniche e organizzative già realizzate e quelle previste (indicare i termini di realizzazione) per facilitare il trasporto di queste persone.

Sistema di distribuzione/incasso previsto sui veicoli

Come sono effettuati i controlli dei titoli di trasporto?

Qual è il grado di notorietà dell'impresa nella regione / quali interventi sono previsti per promuoverla?

Altri dati (p. es. trasporto bagagli)

Veicoli

Quanti e quali veicoli sono impiegati (in servizio e di riserva)?

La scelta dei veicoli deve essere motivata.

Con quali misure si assicura che i veicoli rispondano alle esigenze degli utenti?

Quali attività e controlli giornalieri sono previsti per garantire la sicurezza dei veicoli?
Come è garantita l'esecuzione in loco di piccole riparazioni (p. es. frecce o spazzole tergicristallo difettose)?

Dove vengono ricoverati i veicoli?

Altri dati (p. es. pulizia dei veicoli)

Gestione dell'esercizio

Con quali provvedimenti si assicura la qualità di gestione e organizzazione dell'esercizio?

In che modo è attuata concretamente l'ora unitaria dell'Europa centrale (CET)?

In quale forma il personale di servizio riceve le informazioni/istruzioni sull'orario?

In che modo l'impresa assicura che sia disponibile un veicolo di riserva in caso di guasti?

In che modo assicura il rispetto dei requisiti di qualità riguardo all'ultima corsa?

Quali misure adotta se i requisiti non sono rispettati?

Come assicura l'informazione del personale viaggiante in caso di modifiche del percorso, dell'orario ecc.?

Certificazioni ottenute in materia di qualità e di protezione dell'ambiente

Modalità di rilevamento dei passeggeri e di valutazione dei dati

Quali valutazioni sono effettuate?

In che modo viene stilato il conto economico delle linee? (allegare un modello)

In che modo l'impresa controlla i risultati e le prestazioni (soddisfazione degli utenti, spese e introiti, ecc.)? (allegare un modello)

Mezzi per assicurare la comunicazione tra i veicoli e la centrale operativa nonché il rispetto delle coincidenze (in condizioni normali e in caso di guasti/interruzioni)

Piano per far fronte a forti aumenti della domanda ed effettuare eventualmente servizi sostitutivi (disponibilità di riserve)

L'impresa è disposta a organizzare un parco veicoli di riserva in collaborazione con altre imprese?

Altri dati (p. es. aspetti ecologici)

Capacità ed efficienza

L'impresa vanta esperienze nella pianificazione dell'offerta, per esempio nella stesura dell'orario, nello sviluppo di programmi d'offerta ecc.? Quali?

Descrizione del piano di lavoro e dello scadenario fino all'eventuale avvio del servizio.

In che modo l'impresa è garantisce la flessibilità necessaria in caso di aumento o riduzione dei servizi?

Variante dell'offerta di trasporto

La variante proposta dall'impresa e i relativi vantaggi devono essere indicati come tali e documentati in allegati di colore diverso.

Altri dati (secondo la necessità)

Esperienza e referenze

Esperienza nel trasporto pubblico di viaggiatori, nel trasporto privato di viaggiatori a titolo professionale e in altri tipi di trasporto, posizione dell'impresa sul mercato svizzero

Quali servizi di trasporto effettua l'impresa?

Luogo e data Timbro e firma giuridicamente valida

Allegato 5

Parco veicoli (inclusi rimorchi, se impiegati nei trasporti pubblici)

	Veicolo n. 1	Veicolo n. 2	Veicolo n. 3
Informazioni generali			
Impiego su altre linee? Quali?			
Categoria secondo l'UFT (minibus, autobus di tipo medio, autobus standard ecc.)			
Pianale ribassato?			
Marca / entrata in servizio			
Chilometraggio con data			
Valore contabile			
Durata residua d'ammortamento / tasso d'ammortamento			
Dimensioni			
Numero porte / lunghezza e larghezza del veicolo			
Distributori biglietti (marca degli apparecchi)			
Sistema conteggio viaggiatori (marca)			
Capacità	Secondo modulo d'offerta UFT		
Numero posti a sedere e in piedi	Secondo modulo d'offerta UFT		
Informazione degli utenti	Secondo modulo d'offerta UFT		
Carrozine e carrelli per la spesa, biciclette	Secondo modulo d'offerta UFT		
Sedie a rotelle	Secondo il piano di trasporto per persone a mobilità ridotta		
Veicoli di riserva			

6. Elenco delle fonti

Baudepartement des Kantons Aargau / Abteilung Verkehr: *Ausschreibungsunterlagen für Transportleistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr*, 7 maggio 2003

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern / Amt für öffentlichen Verkehr: *Kantonaler Ausschreibungsplan*, 22 settembre 2011

Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern / Abteilung Verkehr des Kantons Aargau: *Ausschreibungsunterlagen für Transportleistungen im öffentlichen Regionalverkehr*, 17 settembre 2001

Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen / Amt für öffentlichen Verkehr: *Medienmitteilungen*, agosto 2005, aprile 2006 e novembre 2006

Caroline Beglinger / Heinz Gugger: *Beurteilungsverfahren für Angebotsofferten im öffentlichen Verkehr*, 19 settembre 1997

Projektgruppe Marktöffnung BAV/KöV/VöV: *Arbeitspapier zur Marktöffnung*, 22 febbraio 2001

Rapp Trans AG Zürich, *Erkenntnisse aus bisherigen Ausschreibungen: Ergebnispapier des Workshops vom 17.5.2005*; 6 giugno 2005 / Bericht-Nr.: 90.300.1-001

Rapp Trans AG Zürich, *Ausschreibungen im Öffentlichen Regionalverkehr: Erfahrungen aus der Sicht eines beratenden Unternehmens*, Auszug aus dem Jahrbuch 2003/2004 der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft SVWG