

**Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata -  
Disciplinare di gara**

**Gara SIMOG n. 9416219.**

**Risposte alle richieste di chiarimenti pervenuti al 09/04/2024.**

**Tranche II**

N.	QUESITO	RISPOSTA
Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24		
22	<p>Con riferimento ai requisiti minimi degli apparati di vendita automatica di cui all'art. 17.2 del Contratto di Servizio, in merito alla prescrizione di posizionare apparati di vendita automatica in almeno 10 fermate nei punti di “alta frequentazione e densità di servizio”, si chiede di chiarire se esiste un criterio per la definizione di tali fermate e di specificare le funzioni tecniche minime di tali apparati.</p> <p>In questo contesto, si chiede di specificare se con “servizio urbano” si intende unicamente il servizio da svolgere nelle città di Matera e Potenza o se risultano compresi anche i servizi urbani minori all'interno di specifici comuni.</p>	<p>Le fermate nelle quali dovranno essere collocate le emettitrici saranno concordate tra le parti e saranno individuate, come riportato nello Schema di Contratto di servizio tra quelle “ad alta frequentazione e densità di servizio” dove quindi accedono il maggior numero di passeggeri, come nodi di scambio e autostazioni.</p> <p>Le funzionalità delle emettitrici dovranno essere coerenti con le indicazioni relative al SMSR di cui all'Allegato 19 al Capitolato di gara, nonché al Sistema tariffario integrato di cui all'Allegato 12. Le emettitrici, pertanto, dovranno poter vendere tutti i titoli di viaggio previsti per tutte le zone e accettare modalità di pagamento con carta di credito, anche in modalità wireless.</p> <p>Servizio urbano, come riportato nel Capitolato di gara ed in tutti i suoi allegati, e quello che si svolge nei comuni compresi nei diversi lotti di gara. Le emettitrici sono destinate ai passeggeri sia dei servizi urbani sia dei servizi extraurbani presenti in ciascun lotto di gara.</p>

**RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II**

23	<p>Nell'allegato 17 – già menzionato nel chiarimento n. 21 – si rileva un valore di ricavi tariffari per i singoli lotti urbani estremamente basso e tale da non giustificare l'onere a carico dell'Operatore economico aggiudicatario previsto all'art. 17.2 del CdS, secondo cui "(per i lotti 2, 3, 4 e 5) in relazione ai servizi urbani, dovrà essere garantito [omissis] la presenza e l'operatività di emettitrici automatiche di biglietti ordinari presso i punti di fermata ad alta frequentazione e densità di servizio per almeno 10 fermate del singolo Lotto di gara". Si evidenzia infatti che il costo di una emettitrice automatica di biglietti risulterebbe quasi sempre superiore all'intero ricavo tariffario annuale incassato dai singoli comuni (segue, a titolo esemplificativo, il dettaglio degli incassi - lordo/netto IVA - per i comuni del Lotto 3)</p> <table border="1" data-bbox="271 715 958 1189"> <thead> <tr> <th>tipo servizio</th><th>Incasso 2019 (lordo IVA)</th><th>Incasso 2019 (Netto IVA)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>Extraurbano</td><td>3.492.221</td><td>3.174.747</td></tr> <tr><td>Urbano - Policoro</td><td>39.121</td><td>35.565</td></tr> <tr><td>Urbano - Pisticci</td><td>28.687</td><td>26.079</td></tr> <tr><td>Urbano - Pomarico</td><td>18.812</td><td>17.102</td></tr> <tr><td>Urbano - Ferrandin</td><td>21.969</td><td>19.972</td></tr> <tr><td>Urbano - Montalba</td><td>11.332</td><td>10.302</td></tr> <tr><td>Urbano - Salandra</td><td>6.888</td><td>6.262</td></tr> <tr><td>Urbano - Nova Siri</td><td>18.578</td><td>16.889</td></tr> <tr><td>Urbano - Rotondel</td><td>8.038</td><td>7.307</td></tr> <tr><td>Urbano - Bernalda</td><td>11.078</td><td>10.071</td></tr> <tr><td>Urbano - Scanzan</td><td>8.250</td><td>7.500</td></tr> <tr><td>Urbano - Stigliano</td><td>8.055</td><td>7.322</td></tr> <tr><td>Urbano - Montesca</td><td>9.445</td><td>8.586</td></tr> <tr><td>Urbano - Tursi</td><td>2.821</td><td>2.565</td></tr> </tbody> </table> <p>Si chiede pertanto di confermare che tale previsione sia da riferire ai soli lotti urbani (lotto 4 e lotto 5).</p>	tipo servizio	Incasso 2019 (lordo IVA)	Incasso 2019 (Netto IVA)	Extraurbano	3.492.221	3.174.747	Urbano - Policoro	39.121	35.565	Urbano - Pisticci	28.687	26.079	Urbano - Pomarico	18.812	17.102	Urbano - Ferrandin	21.969	19.972	Urbano - Montalba	11.332	10.302	Urbano - Salandra	6.888	6.262	Urbano - Nova Siri	18.578	16.889	Urbano - Rotondel	8.038	7.307	Urbano - Bernalda	11.078	10.071	Urbano - Scanzan	8.250	7.500	Urbano - Stigliano	8.055	7.322	Urbano - Montesca	9.445	8.586	Urbano - Tursi	2.821	2.565	<p>Si conferma quanto previsto dalla documentazione di gara in merito alla necessità di installare almeno 10 emettitrici automatiche per i servizi di cui ai Lotti 2, 3, 4 e 5. Si ricorda che le emettitrici sono destinate ai passeggeri sia dei servizi urbani sia dei servizi extraurbani che servono i singoli comuni. Pertanto, le valutazioni fatte in merito ai ricavi dei soli servizi urbani non sono rilevanti, oltre ad essere riferite ai ricavi storici, precedenti all'introduzione del nuovo STIRB e delle nuove tariffe da esso previste.</p>
tipo servizio	Incasso 2019 (lordo IVA)	Incasso 2019 (Netto IVA)																																													
Extraurbano	3.492.221	3.174.747																																													
Urbano - Policoro	39.121	35.565																																													
Urbano - Pisticci	28.687	26.079																																													
Urbano - Pomarico	18.812	17.102																																													
Urbano - Ferrandin	21.969	19.972																																													
Urbano - Montalba	11.332	10.302																																													
Urbano - Salandra	6.888	6.262																																													
Urbano - Nova Siri	18.578	16.889																																													
Urbano - Rotondel	8.038	7.307																																													
Urbano - Bernalda	11.078	10.071																																													
Urbano - Scanzan	8.250	7.500																																													
Urbano - Stigliano	8.055	7.322																																													
Urbano - Montesca	9.445	8.586																																													
Urbano - Tursi	2.821	2.565																																													

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata - Disciplinare di gara  
Gara SIMOG n. 9416219

N.	QUESITO	RISPOSTA
Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24		
24	<p>Con riferimento ai contenuti dell'art. 11.2 relativo i requisiti minimi della rete di vendita si chiede di precisare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- quanto alla lettera e) - per la vendita dei titoli di viaggio tramite App e sito internet - che i canali utilizzabili possano essere quelli già in dotazione agli Operatori economici, senza necessità di predisporre ambienti <i>ad hoc</i></li><li>- quanto alla lettera f) - per la vendita dei titoli di viaggio a tempo - in via preliminare se la "<i>vendita di biglietto a tempo</i>" risulti applicabile anche al servizio extraurbano e, per il sistema tariffario, se sia necessario predisporre funzionalità specifiche (ex. <i>best fare</i> o multi-passeggero con medesima carta bancaria).</li></ul>	<p>I canali utilizzabili possono essere anche quelli già utilizzati dai Concorrenti se supportano i titoli "<i>account based</i>". In ogni caso, le caratteristiche dei titoli di viaggio, in quanto integrati con quelli di altri operatori, devono rispettare le specifiche che saranno definite nel nuovo SBE, nel rispetto delle indicazioni riportate nella documentazione di gara.</p> <p>Si ricorda che, come indicato nell'Allegato 17 al Capitolato di gara, i titoli di viaggio sono a zone e non sono distinti né distinguibili tra extraurbano ed urbano. Relativamente ai biglietti a tempo, per ogni numero di zone è prevista una specifica durata temporale crescente al crescere delle zone.</p> <p>In merito alle funzionalità dei titoli EMV essi saranno definiti nell'ambito del Progetto esecutivo del SMSR e saranno supportate dalle validatrici/emettitrici che saranno fornite dalla Regione Basilicata. In ogni caso si prevede la possibilità dell'applicazione del criterio "<i>best fare</i>" tra titoli a tempo titoli giornalieri.</p>
25	<p>Con l'avvio del nuovo servizio verrà attivato il nuovo STIRB, mentre il nuovo SBE potrebbe entrare in funzione successivamente a tale avvio; in tal caso si chiede se verranno resi disponibili dal gestore uscente gli apparati di ticketing in uso (apparati per le rivendite o altri apparati di emissione, apparati per la stampa delle tessere, validatori, sistema centrale).</p>	<p>L'avvio dello SBE è previsto all'avvio del servizio, pertanto i veicoli oggetto di subentro, in uso agli attuali gestori, saranno attrezzati con i necessari apparati di bordo prima dell'avvio del nuovo contratto di servizio.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata - Disciplinare di gara  
Gara SIMOG n. 9416219

N.	QUESITO	RISPOSTA
Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24		
26	<p>Si chiede di disporre del database degli impianti di fermata con descrizione delle linee transitanti, posto che il database delle fermate di cui all'Allegato 18 presenta delle discrepanze rispetto al PDE.</p> <p>Inoltre, anche ai fini di una corretta attribuzione dei costi a carico dell'operatore economico, si chiede di specificare il Lotto di riferimento di ciascun impianto di fermata, non solo in funzione della corretta identificazione, ma anche per le azioni di miglioramento che influiscono sull'offerta. A tal proposito - considerato che alcune fermate includono transiti di linee appartenenti a lotti diversi - si chiede come la Stazione appaltante intende gestire la condizione che gli aggiudicatari di due lotti si impegnano a migliorare una stessa fermata.</p>	<p>Come già risposto al quesito n. 11 <i>“Le fermate di riferimento per il Programma di Esercizio sono quelle identificate nel Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale. L’Allegato 18 (Database delle fermate costituisce) una ricognizione non esaustiva delle fermate esistenti sul territorio, finalizzata a fornire elementi sulla distribuzione e caratteristiche delle attuali fermate, anche al fine della redazione, da parte del concorrente, del “Piano di riqualificazione e miglioramento degli impianti di fermata” che dovrà consentire, tra l’altro, l’associazione delle singole fermate alle linee.”</i></p> <p>Come riportato all’art.21 dello Schema di Contratto di servizio (allegato 10 al Capitolato), <i>“Qualora un impianto di fermata sia utilizzato da parte di diverse imprese Affidatarie, aggiudicatarie dei singoli Lotti di gara per i servizi extraurbani, la responsabilità attuazione del “Piano di riqualificazione e miglioramento degli impianti di Fermata” di cui al comma 21.1 e sulla gestione della fermata dovrà essere condivisa tra i due operatori tramite specifico accordo. Nel caso dei due comuni capoluogo le fermate utilizzate promiscuamente per i servizi urbani ed extraurbani saranno gestite dall’Impresa affidataria, rispettivamente, dei Lotti 4 e 5).”</i></p> <p>Si chiarisce altresì che gli oneri relativi all’acquisto delle paline e delle pensiline sono in capo all’aggiudicatario. Eventuali interventi di adeguamento delle fermate, peraltro da concordare con gli Enti proprietari/gestori delle strade, non saranno in capo all’aggiudicatario.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

N.	QUESITO	RISPOSTA
<b>Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24</b>		
<b>27</b>	<p>Con riferimento all'Allegato 12, per i mezzi di nuova introduzione si chiede di specificare di quali componenti HW si compone l'apparato AVM/AVL. Per i mezzi che verranno invece resi disponibili dalla Stazione appaltante, si chiede di specificare lo stato installativo e il contratto di manutenzione in essere.</p> <p>Si chiede poi di precisare come sarà implementata la connettività verso il CCA di lotto.</p> <p>Infine, si chiede di confermare che la predisposizione del sistema conta passeggeri sarà a carico dell'impresa affidataria, con necessità di predisporre un retro-fit anche per i mezzi disponibili che non ne sono dotati e se il dato dei passeggeri deve essere fornito georeferenziato</p>	<p>Gli apparati HW avranno la composizione e le specifiche che saranno definite nel progetto esecutivo del SMSR e saranno acquistati dalla Regione. Pertanto, la composizione degli apparati del sistema AVM non è rilevante ai fini dell'Offerta.</p> <p>Si chiarisce che sono a carico della Regione apparati di bordo autobus e TVM, mentre apparati di rivendita/biglietteria sono a carico dell'aggiudicatario.</p> <p>Si chiarisce altresì che gli oneri di installazione a bordo degli autobus sono in capo alla Regione. In particolare si precisa che circa 100 autobus sono già dotati di AVM e dispositivi contapasseggeri ma devono essere dotati di sistema di validazione a bordo dei TdV.</p> <p>Infine gli oneri di manutenzione a bordo e dei sistemi periferici, fatta eccezione per il sistema centrale, sono in capo all'aggiudicatario.</p> <p>Non sono disponibili i contratti di manutenzione in essere.</p> <p>Il dato deve essere fornito georeferenziato, tramite connessione con l'AVM.</p>
<b>28</b>	<p>Con riferimento ai contenuti di cui al par. 8.2 dell'Allegato 19 "SMSR" si chiede cosa si intende con <i>"utilizzo della tecnologia NFC"</i> in riferimento ai biglietti venduti tramite canali digitali per il riconoscimento da parte delle validatrici.</p>	<p>Si veda la risposta al quesito 27. In particolare, per la tecnologia NFC essa potrà essere utilizzata per la validazione dei titoli venduti tramite App residenti su smartphone.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

N.	QUESITO	RISPOSTA
<b>Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24</b>		
29	Con riferimento ai contenuti di cui al par. 8.2 dell'Allegato 19 "SMSR" in relazione al sistema di bigliettazione elettronica con approccio account based, si chiede di precisare (i) i tempi di introduzione di tale sistema; (ii) se il bando per la realizzazione del sistema di cui sopra sarà pubblicato dalla Stazione appaltante; (iii) come il PTO sarà messo nelle condizioni di allestire i mezzi, gestire il sistema di bigliettazione nella fase di introduzione del nuovo sistema di bigliettazione (fase on going) e: (iv) come verrà gestito il sistema di bigliettazione in termini di connettività/housing e di manutenzione.	<p>Si veda la risposta al quesito 25.</p> <p>Gli oneri per la connettività sono a carico dell'Impresa Affidataria</p> <p>L'accesso al SMSR per le funzionalità di interesse dell'impresa affidataria sarà realizzato con connettività a carico dell'Impresa Affidataria stessa.</p> <p>Il sistema centrale del SMSR, comprese le sezioni a disposizione delle singole Imprese affidatarie (in particolare della CCA) sarà gestito dalla Regione comprese le licenze, la manutenzione ed il relativo housing.</p> <p>Eventuali sistemi aziendali saranno a carico dell'Impresa Affidataria.</p>
30	Con riferimento ai contenuti dell'Allegato 19 "Sistema di monitoraggio e Supervisione Regionale" nonché ai contenuti dell'art. 17.4 e 18.1 del CdS - considerato che sono previste tempistiche precise (entro 6 mesi dall'avvio del contratto) per alcune importanti obbligazioni in capo al gestore per SBE e Sistema AVM - si chiede di specificare come si intende gestire la compatibilità dei sistemi AVM sui mezzi con il sistema SMSR qualora quest'ultimo non risulti ancora a regime, anche in funzione dei SLA e delle penali previste nell'Allegato 13. Inoltre, si chiede di specificare i requisiti tecnici del sistema AVM, anche in funzione della compatibilità con il sistema di tariffazione regionale (SMSR).	<p>Le penali diverranno operative a valle del completamento del SMSR da parte della Regione Basilicata. Eventuali ritardi nelle attività di competenza regionale determineranno una posticipazione dell'applicazione delle penalità per i servizi ancora non coperti dal Sistema.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

N.	QUESITO	RISPOSTA
Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24		
31	<p>Con riferimento al Sistema AVM sui mezzi in esercizio, sono presenti nella documentazione di gara tre fonti contrastanti. L'Art. 18.2 CDS dispone che i “sistemi di bordo dovranno, in ogni caso, essere acquisiti dall’IA nel rispetto degli standard e dei requisiti di cui al SMSR ed i relativi costi di acquisto e installazione saranno coperti tramite contributi della Regione Basilicata”. L'allegato 19, Capitolo 10, precisa che sull'intera flotta da allestire “L’allestimento dovrà essere realizzato dalle Imprese Affidatarie dei singoli Lotti e sarà finanziato con risorse regionali (anche attingendo alle risorse di cui al POR FESR 2021-2027)”. Infine, l'Art. 8.10 dell'Allegato 8b specifica che “L’usufruttuario dovrà installare sull’autobus, con spese a proprio carico e senza alcuna pretesa di rivalsa, le apparecchiature connesse al Sistema di monitoraggio regionale (AVM) e di Bigliettazione elettronica (SBE), dandone comunicazione al concedente”.</p> <p>Considerata la sensibile variazione di spesa da considerare, ai fini di una corretta allocazione delle risorse si chiede di precisare se i costi per i sistemi di bordo e il sistema centrale “aziendale” prima dell’avvio convenzionale del nuovo affidamento saranno a carico del futuro concessionario o dei gestori uscenti.</p> <p>Analogamente, si chiede di confermare che i costi stimati per l’allestimento degli autobus (pari a circa 8.000 €/bus) e i costi stimati per ciascun sistema centrale “aziendale” di gestione dell’AVM e dello SBE (pari a circa 0,5 milioni di euro) saranno integralmente coperti tramite contributi della Regione Basilicata, valutando anche il possibile incremento dei prezzi stante la distanza temporale della fornitura.</p>	<p>Si conferma il contenuto dell’art. 18.2 del CDS e del Capitolo 10 dell’Allegato 19. Il comma 10 dell’art. 8.10 dello schema di contratto di Usufrutto costituisce un refuso e non è applicabile.</p> <p>In merito agli oneri per l’installazione su tutti i veicoli degli apparati di bordo si rinvia alla risposta ai quesiti 25 e 27.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

N.	QUESITO	RISPOSTA
Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24		
32	<p>Con riferimento all'Allegato 13 al CSA ("Standard di qualità del servizio erogato e penali") il paragrafo 3 regola le penali applicabili con riferimento agli indicatori di Regolarità (corse non effettuate - par. 3.1) e Puntualità (corse in ritardo – par. 3.2). Si evidenzia che trattasi di fattispecie distinte che sanzionano ipotesi operative giuridicamente differenti, per le quali sussiste invece la possibilità di duplicazioni di sanzioni, estremamente e ingiustamente penalizzanti per il gestore.</p> <p>Si chiede di confermare che l'applicazione di penali comminate ai sensi del par. 3.1 (corse non eseguite) esclude l'applicazione di eventuali ulteriori penali ai sensi del successivo par. 3.2 (ritardi) e - quindi – della duplicazione di penali a carico del gestore.</p>	<p>Le penali reative agli indicatori "Regolarità" e Puntualità" sono cumulabili. A fini del calcolo dell'indicatore "Puntualità", le corse non effettuate sono considerate anche non puntuali.</p> <p>Si ricorda che non sono previste penali relative alle singole corse non regolari e/o non puntuali, ma solo relativamente al valore dell'indicatore sintetico qualora sia al di sotto della franchigia prevista. Salvo le penali aggiuntive per le prime ed ultime corse del giorno non effettuate e per non effettuata per più di 2 volte nello stesso mese.</p>
33	<p>Con riferimento all'Allegato 13 al CSA ("Standard di qualità del servizio erogato e penali") al paragrafo 3.1, terzo capoverso, si chiarisce che le penali per corse non effettuate sono applicate "al netto delle corse non effettuate per cause di forza maggiore e per sciopero". Tuttavia, dopo la tabella, è specificato che "fermo restando che in base al Capitolato di gara le percorrenze non effettuate per motivi diversi dalla forza maggiore sono detratte dal corrispettivo, scopo della penale relativa a questo indicatore (...) è sanzionare il disservizio derivante dalla irregolarità del servizio".</p> <p>Si prega di confermare che tale precisazione include anche le ipotesi di sciopero, come indicato al terzo capoverso.</p>	<p>Ai fini del calcolo del corrispettivo, come indicato dagli articoli 11.5 e 9.2 dello Schema di CDS lo sciopero non è considerato forza maggiore. Pertanto, i servizi non effettuati per sciopero sono detratti dal corrispettivo.</p> <p>Tuttavia, le corse non effettuate a causa di sciopero, analogamente a quelle non effettuate per causa di forza maggiore, non sono conteggiate ai fini del calcolo degli indicatori Regolarità e Puntualità.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II



N.	QUESITO	RISPOSTA
<b>Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24</b>		
34	<p>Con riferimento all'Allegato 8b al CSA ("Schema di contratto di usufrutto autobus") l'art. 10.4 prevede una penale per "mancata pulizia e decoro del veicolo: quantificata €500,00 (...) per ciascun autobus giudicato non conforme". Si evidenzia che l'Allegato 13 al CSA ("Standard di qualità del servizio erogato e penali") già prevede le penalità per violazioni riscontrate rispetto all'indicatore "Pulizia" (par. 4) con una duplicazione e doppia penalizzazione del gestore.</p> <p>Si chiede quindi di voler intervenire sui documenti gara per evitare duplicazioni sulle penali al gestore, con eliminazione della penalità prevista dall'art. 10.4 dello Schema di contratto di usufrutto autobus di cui all'Allegato 8b al CSA, affetta da eccessiva genericità, aleatorietà e discrezionalità rispetto ai criteri di pulizia e decoro descritti nell'Allegato 13 CSA.</p>	<p>Si conferma che il comma 10.4 è un refuso e non verrà applicato.</p>
35	<p>Con riferimento all'Allegato 9 al CSA ("Schema di contratto di Locazione degli immobili indispensabili per l'effettuazione del servizio di TPL") l'articolo 5 consente a FAL di recedere dal contratto con un preavviso di 6 mesi.</p> <p>Rilevato che tale previsione - in assenza di un impegno espresso di FAL o dell'Ente Concedente a mettere a disposizione del gestore nuovi immobili - priverebbe il gestore di beni classificati dai documenti gara come "indispensabili per l'effettuazione del servizio di TPL" si chiede di confermare che trattasi di refuso.</p>	<p>Si conferma che l'articolo 5 contiene un refuso. Il diritto di recesso è da considerarsi accompagnato con l'impegno a mettere a disposizione immobile analogo ad analoghe condizioni, salvo diversi accordi tra le parti.</p>

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata - Disciplinare di gara  
Gara SIMOG n. 9416219

<b>36</b>	<p>Con riferimento all'Allegato 13 al CSA ("Standard di qualità del servizio erogato e penali") sono presenti delle discrepanze nei modelli di calcolo delle penali. Nel caso di valutazione dell'indice di regolarità mensile IRM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il driver di riferimento analizza le corse</li> <li>- l'indice IRM è calcolato sul rapporto tra corse effettuate e corse programmate (il complemento a cento rappresenta le corse saltate)</li> <li>- i cluster di calcolo delle penali sono definiti sul driver IRM e, quindi, sulle corse</li> <li>- per la definizione della penale è utilizzato il valore medio annuo dell'IRM</li> <li>- la penale è calcolata sul prodotto tra corrispettivo, una funzione di IRM e dei coefficienti prestabiliti</li> </ul> <p>diversamente, nel secondo caso, individuabile come "modello KM":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il driver di riferimento analizza le percorrenze consuntivate rispetto a quelle programmate (quindi non più quindi le corse, ma il rapporto tra i km non percorsi rispetto a quelli programmati)</li> <li>- le soglie sono definite in funzione delle percorrenze</li> <li>- la penale è calcolata sul prodotto tra le percorrenze non svolte (al netto della franchigia) un coefficiente prestabilito e il corrispettivo unitario</li> </ul> <p>In simulazioni effettuate, l'applicazione del "modello IRM" ovvero del "modello KM" per il calcolo delle penali determina valori sensibilmente differenti. Si chiede di indicare a quale sistema di applicazioni delle penali il gestore deve fare riferimento.</p>	<p>Il "modello KM" citato nel quesito non è presente nell'Allegato 13. L'indice IRM è calcolato sulle corse. Il riferimento alle "percorrenze" nella descrizione delle franchigie va inteso come "corse" e non come percorrenze chilometriche.</p>
-----------	---	--

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

N.	QUESITO	RISPOSTA
<b>Protocollo n. 52083 del 06/03/2024 15:39:24</b>		
37	Con riferimento all'applicazione della clausola sociale e in virtù della responsabilità in solido del nuovo Gestore nell'ambito del subentro dello stesso nel servizio e in tutti i rapporti correlati, si chiede di conoscere la sussistenza di eventuali contenziosi in essere con il personale dipendente.	Eventuali oneri relativi al contenzioso relativo ai dipendenti oggetto di subentro è a carico del precedente gestore e gli oneri dell'eventuale obbligazione in solido saranno coperti/compensati dalla Regione Basilicata in sede di verifica del PEF, secondo le previsioni della matrice dei rischi relativamente al "contenzioso".
38	<p>Si fa riferimento all'art. 14.2 dello Schema di Contratto di Servizio, Allegato 10 del Capitolato Tecnico Prestazionale della Gara, secondo cui l'obbligo di assunzione del personale impiegato dai gestori uscenti (Allegato 3 del Capitolato Tecnico Prestazionale) "grava in capo alla Società Veicolo costituita ai sensi dell'art. 21 del Capitolato, anche qualora quest'ultima venga costituita nelle forme della società consortile".</p> <p>Si chiede di confermare che tale obbligo gravi sulla Società Veicolo che assumerà il ruolo di controparte contrattuale degli enti titolari del contratto e, come tale, diretta destinataria degli impegni stabiliti dal Contratto di Servizio.</p> <p>Si chiede inoltre di confermare che, in caso di Società Veicolo costituita nella forma di società consortile, detto obbligo potrà essere adempiuto solo per il tramite delle imprese consorziate esecutrici con diretta assunzione del personale del gestore uscente in proporzione all'entità dei servizi di trasporto da ciascuno di esse eserciti poiché ogni altra interpretazione sarebbe incompatibile con la natura e struttura delle società consortili.</p>	<p>L'assunzione del personale da parte della Società consortile a responsabilità limitata non si pone in contrasto con la natura e lo scopo della Società. Si conferma pertanto che l'assunzione del personale del gestore uscente dovrà avvenire secondo quanto stabilito dalle disposizioni di gara citate nella loro formulazione, vale a dire da parte della Società Veicolo anche qualora quest'ultima sia costituita nella forma della Società consortile a responsabilità limitata.</p> <p>Quanto sopra al fine di soddisfare l'esigenza di un'interlocuzione unica sul piano sostanziale, che consenta uniformità nel trattamento del personale.</p>

Il Responsabile del procedimento

*dott.ssa Teresa Andriani*

RISPOSTE ALLE RICHIESTE CHIARIMENTI – TRANCHE II

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata - Disciplinare di gara

Gara SIMOG n. 9416219