



La gara dei servizi di TPL a domanda debole -

**SEMINARI "FEDERMOBILITA' "
- 18 Dicembre 2017 «Roma»**

**RACCOLTA DATI E SIMULAZIONE MODELLO
INDUSTRIALE**

**Esperienza di un affidamento di servizi TPL in area a
domanda debole**

GIANNI SASSOLI

Sommario

Lotto debole nasce nel contesto esperienza Toscana

La dimensione della rete debole

La struttura della gara e la raccolta dati

La simulazione della produzione del servizio - PEF simulato

Obiettivi della gara del lotto debole

Le criticità riscontrate - coerenza con la delibera A.R.T. 49/15

Contesto esperienza Toscana - Lotto unico regionale

La definizione dell'A.T.O. regionale come riferimento unico per la rete dei servizi T.P.L. strutturati

- La gara per un lotto unico a livello regionale: gara semirigida, si parte dal servizio in atto (esclusi i servizi deboli che vanno a gara separatamente) e lo si riorganizza nei due anni successivi
- da 110 Ml. di km attuali si passa a 106,2 e dopo 2 anni a 98,5 Ml.
- Rete portante dei servizi STRUTTURATI (no scolastici comunali; no domanda debole)
- Assegnazione risorse anche per servizi in area a domanda debole da effettuare separatamente (in parte contestualmente, in parte come effetto della razionalizzazione del servizio)

L'opportunità di un lotto per servizi a domanda debole

Di fronte alle dimensioni del lotto unico regionale, lotti di dimensioni ridotte diventano un'opportunità per il territorio, per caratterizzare le funzioni dei servizi a livello locale e coinvolgere gli EE.LL.:

- > **Controllo sul territorio** (investimenti EE.LL)
- > **Opportunità per know how** presenti sul territorio (dimensioni medio/piccole)
- > **Possibilità per servizi con funzione scolastica;**
- > **Individuazione competenza del singolo servizio per Ente**
(responsabilizzazione EELL) - **12 Comuni coinvolti nella gestione associata**
- > **Ottimizzazione costi**

Le dimensioni del lotto debole

1.700.000 km * anno di cui:

1.550.000 programmati ad orario fisso

150.000 flessibili a domanda

Valore della concessione è pari a 25.000.000,00 € per otto anni,
oltre ai ricavi

3.125.000,00 € all'anno oltre ai ricavi

6.000.000, € di investimenti in bus (35/40 bus)

ca. 45 addetti

ca. 48 bus impiegati

Struttura della gara

La struttura della gara del lotto debole viene costruita sulla falsa riga di quella del lotto unico regionale:

- Metodologia complessiva (**struttura del capitolato e documenti gara**)
 - Individuazione beni essenziali e **loro** valore (raccolta dati)
 - Coerenza con i criteri per il rispetto della clausola sociale
 - Comunità tariffaria a livello **REGIONALE**
 - Modello per la simulazione della produzione del servizio e **costruzione del PEF (simulato)**
-

Equilibrio economico (ottimizzare la spesa - **DEFINIRE LA BASE D'APPALTO**)

Metodologia utilizzata per simulare la produzione del servizio:

Riferimento ai parametri standard della Regione Toscana (**grandi dimensioni**)

- > Affinamento del modello standard regionale su parametri contestualizzati ai servizi del debole – (**piccole dimensioni**)
 - > Costruzione **del PEF simulato** per la definizione della **base di gara**
 - > Stima ricavi nel rispetto dei principi del DPCM 1 marzo 2013 e indicazioni Regione Toscana su ricavi per servizi deboli
-

Affinamento modello RT - produttività personale guida

SCENARI PRODUTTIVITA' AMBITO 1				
	Prod. Proposta servizi debole	Prod. proposta complessiva	Prod attuale	
Operatore 1	26.774	26.774	35.000	
Operatore 2	41.000	41.000	38.525	
Operatore 3	44.865	64.945	61.274	
Operatore 4	15.464	46.734	33.395	
Operatore 5	32.026	44.863	42.049	MEDIA
SCENARI PRODUTTIVITA' AMBITO 2				
Operatore 1	24.552	24.552	35.000	
Operatore 2	33.700	33.700	38.525	
Operatore 3	28.056	28.056	23.173	
Operatore 4	55.490	55.857	55.857	
	35.449	35.541	38.139	MEDIA
Media generale		40.202,08		

Affinamento modello RT - produttività personale guida

modello valorizzazione produttività personale guida					
	vc	vc*h guida	km guida gg	gg/anno	km/anno
in min.	0,55	300,00	165	260	42.900,00
km/h obiettivo	33,00	5	165	260	42.900,00
KM/h attuali	32,58	4,40	143	260	37.248,64

Affinamento modello RT - verifica massimo impiego



Il PEF simulato

Verifica della sostenibilità del progetto:

- **Definizione costi consumi da modello standard RT**
- **Definizione costi produzione servizio con affinamento modello RT**
- **Modello stima ricavi calibrato su effettivo utilizzo servizi**
- **Valutazione della sostenibilità finanziaria per calibrare il piano degli investimenti**

**DEFINIZIONE BASE DI GARA
E
STRUMENTO DI GESTIONE**

Obiettivi della gara

- **rinnovo del parco bus di oltre il 50%:**
 - migliore qualità e sicurezza
 - **monitoraggio satellitare della flotta bus:**
 - Migliore informazione e monitoraggio contrattuale
 - **flessibilità e innovazione del servizio:**
 - servizi a chiamata/prenotazione
 - progetti mirati sulle esigenze territoriali
 - **integrazione tariffaria e modale:**
 - rete debole integrata con rete lotto unico regionale, sia per i servizi che per la tariffa
 - servizi di adduzione alle stazioni ferroviarie
 - **flessibilità gestionale:**
 - Una struttura organizzativa dedicata e articolata sul territorio
-

Criticità riscontrate subentro nuovo gestore

Coerenza con del. Art 49/15

- > **Parallelismo imperfetto fra le due gare**
 - > **Individuazione e passaggio del personale da gestori precedenti**
 - > **Valutazione dei beni**
 - > **Comunità tariffaria**
 - > **La rete di vendita dei titoli di viaggio**
 - > **Contenzioso in atto**
-

Personale - individuazione e passaggio

Individuazione e passaggio del personale da gestori precedenti

- Nei bilanci delle aziende, almeno nelle aziende che operano in più bacini/tipologie di servizio, non ci sono **centri di costo** che permettano di individuare la puntuale allocazione del personale
 - Le aziende, nella fase di consultazione effettuata prima della pubblicazione degli atti di gara, non hanno agevolato l'individuazione del **personale adibito ai servizi** oggetto di gara
-

Criticità riscontrate -

Valutazione dei beni effettuata con riferimento ai valori definiti nella gara regionale, aggiornati. I problemi principali sono emersi al momento del passaggio al nuovo gestore:

- **per i bus** relativamente agli audit, sullo stato di manutenzione, le prove in strada, i valori e le manutenzioni;
 - **Per le paline di fermata** relativamente alla individuazione proprietà (Scarl o singole aziende componenti la Scarl??), sul loro valore relativo all'effettivo stato di manutenzione
-

Criticità riscontrate -

Comunità tariffaria

- Problematiche sul riconoscimento reciproco dei ricavi dei titoli integrati

La rete di vendita dei titoli di viaggio

- Problematiche per la vendita dei titoli di viaggio negli stessi punti vendita – esclusività/riproducibilità delle biglietterie connesse al servizio TPL - *(impianti e infrastrutture - Misura 1 Del. ART. 49/15 beni strumentali per l'effettuazione dei servizi)*
-

GRAZIE PER L'ATTENZIONE
