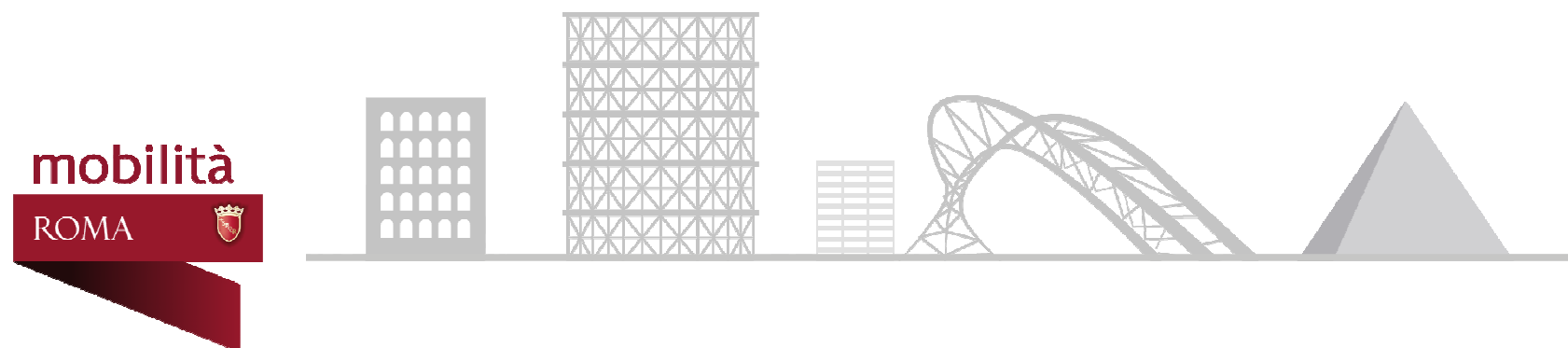
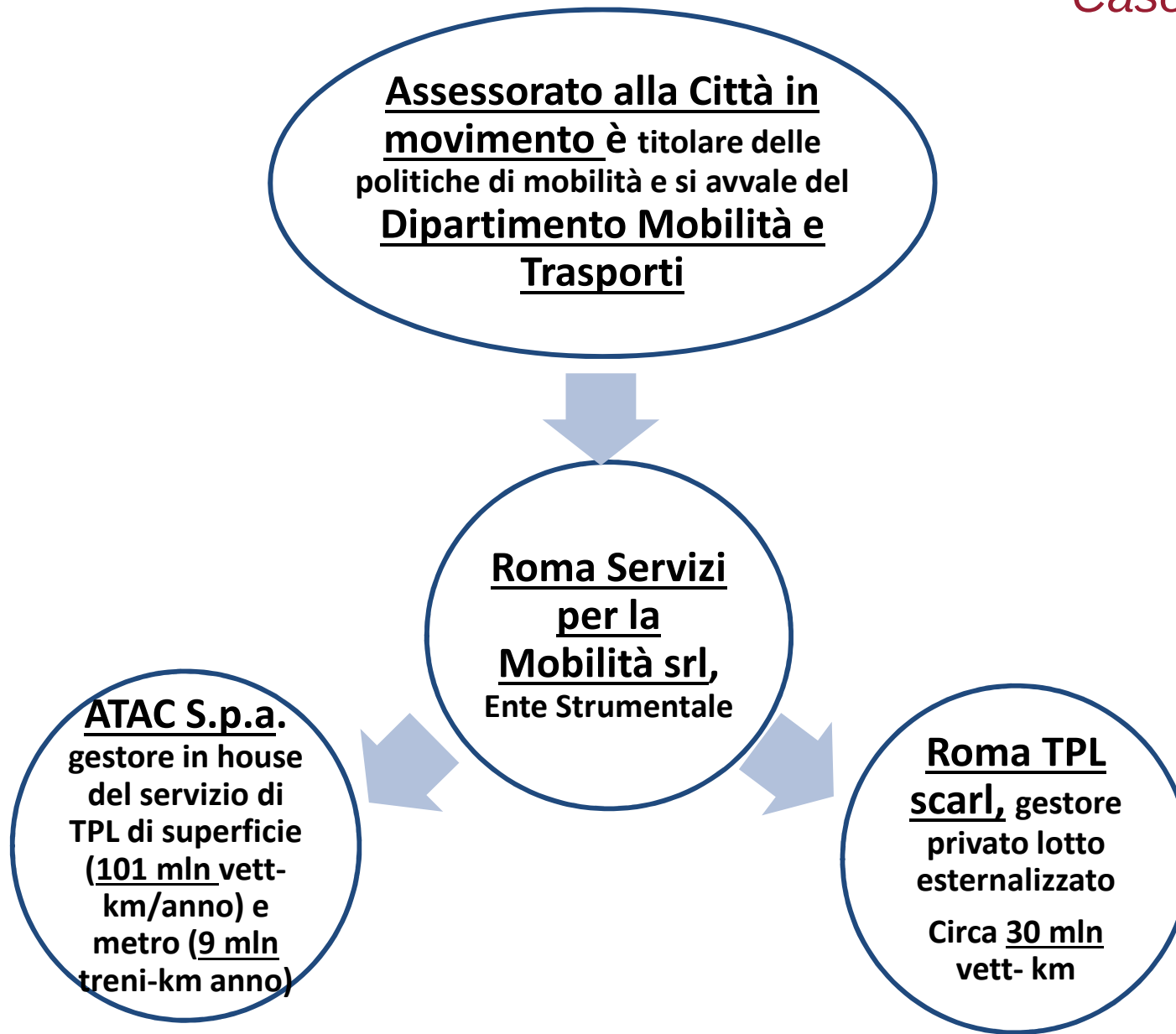




Formulare un Bando di gara in base alle esperienze maturate – Elementi della gara di Roma

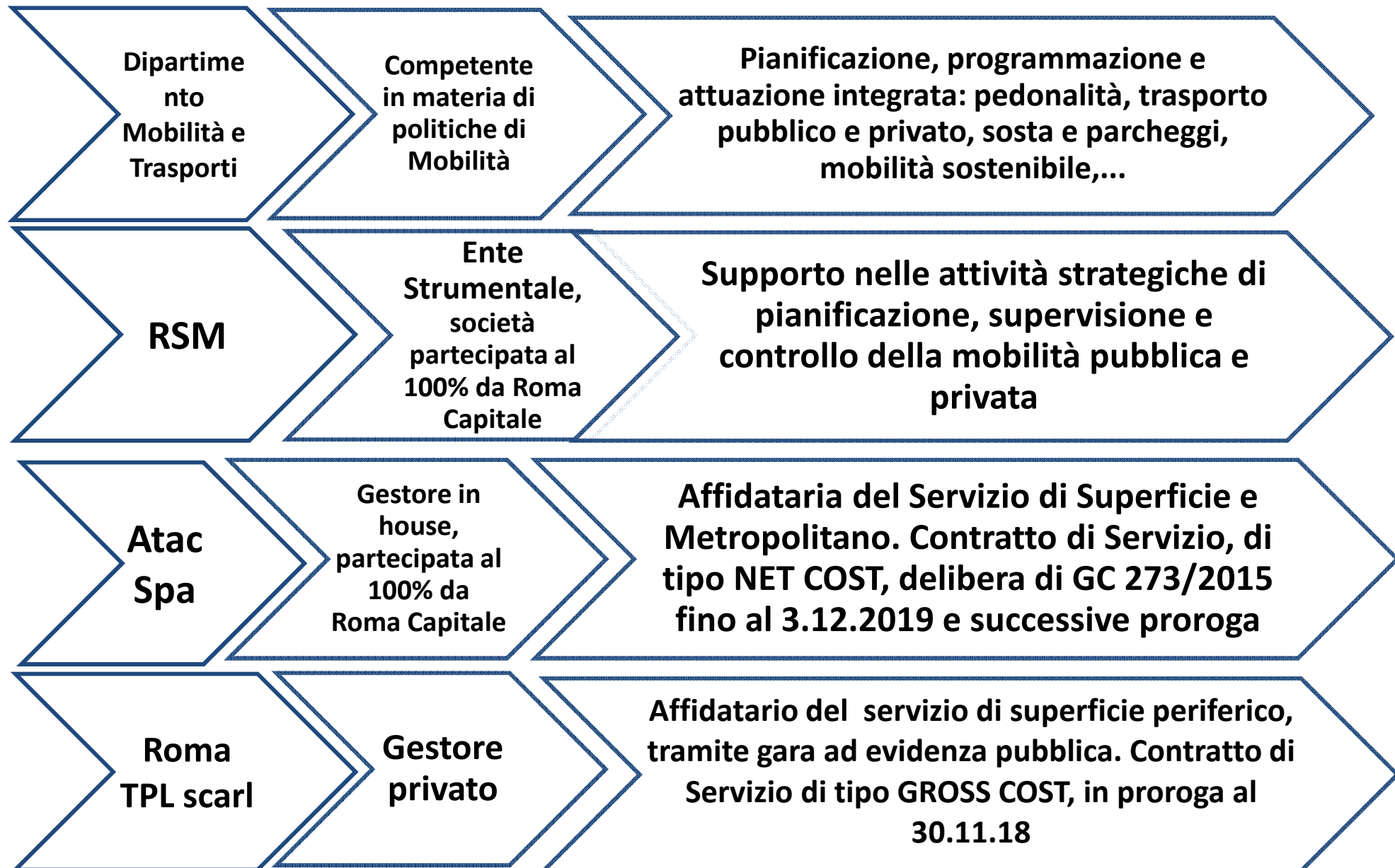
ing. Alessandro Fuschiotto - Dirigente Ingegneria e trasporto pubblico
Roma Servizi per la Mobilità srl





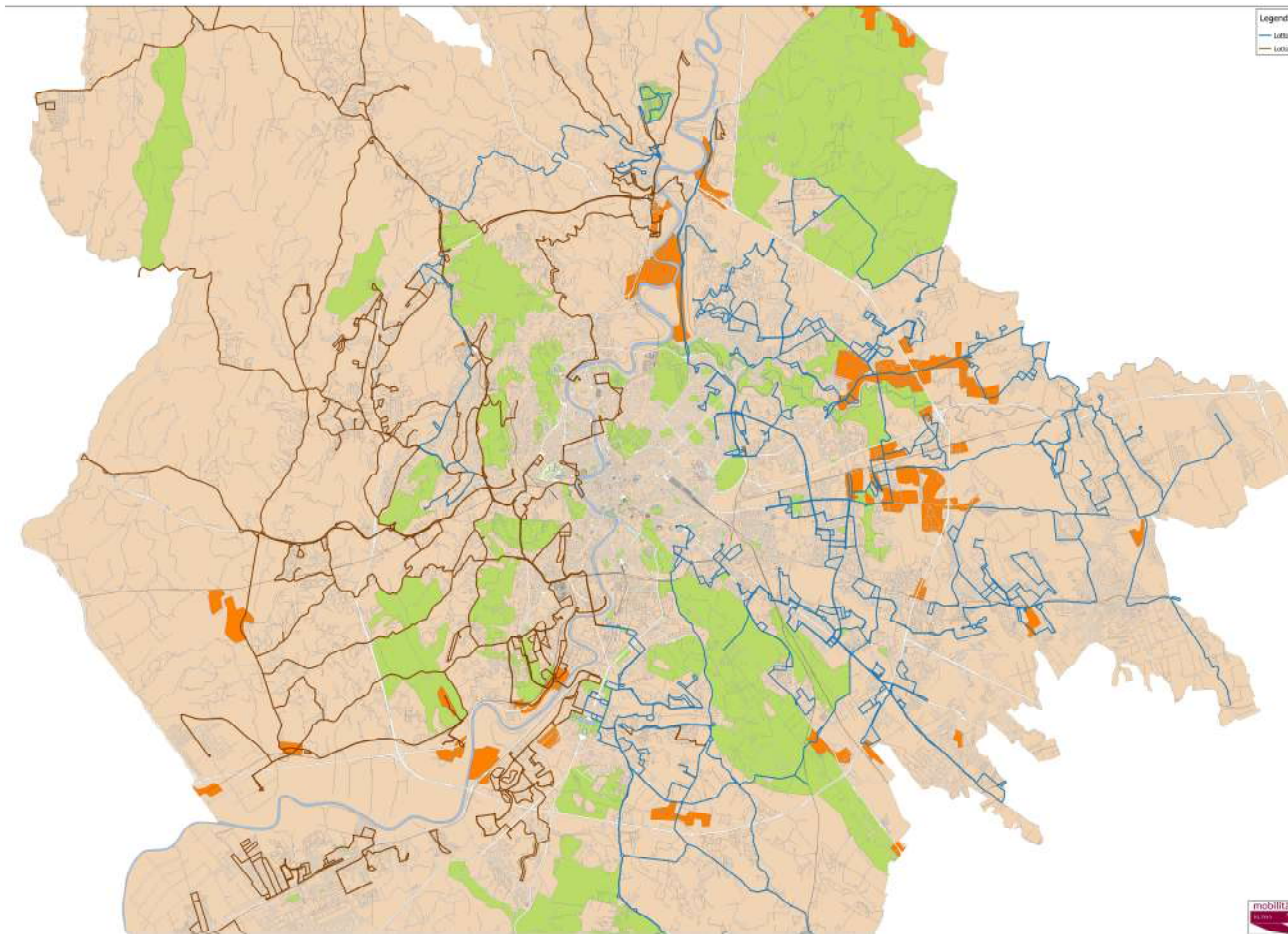


Contesto di riferimento e *governance* *caso di Roma*



Dati sul servizio – anno 2017

Lotto externalizzato



Servizio erogato nel **2017** pari a **29 mln di vett-km**

17% della produzione totale (compreso le metro) e il **23%** rispetto alla Superficie

Rete:
1.131 km
(su 2.307 km di rete sottesa non orientata)

Linee 103
(su 362 Linee di sup.)

Fermate
4.137 (su 8.236)

Parco circolante
442 bus di cui 355 (12 mt) e 87 (8 mt)

Età media del parco
5 anni

Scelta tipologia di affidamento e di contratto

- *Procedura concorsuale, art. 4 bis L 102/2009 (obbligo per gli Enti affidanti in house di mettere a gara almeno il 10% dei servizi di TPL oggetto dell'affidamento)*
- *Gross Cost (deliberazioni Assemblea Capitolina n. 47/2012 e n. 34/2015 e di Giunta Capitolina 273/15)*
- *Articolazione in due lotti tendenzialmente equivalenti*

Normativa di riferimento

- *Oltre ai consueti riferimenti normativi di settore nella formulazione degli atti di gara si è tenuto conto anche della*
- *Legge n. 244/2007;*
- *D. Lgs. n. 257/16; Legge 96/2017 (c.d. manovrina) e della Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 49/2015*

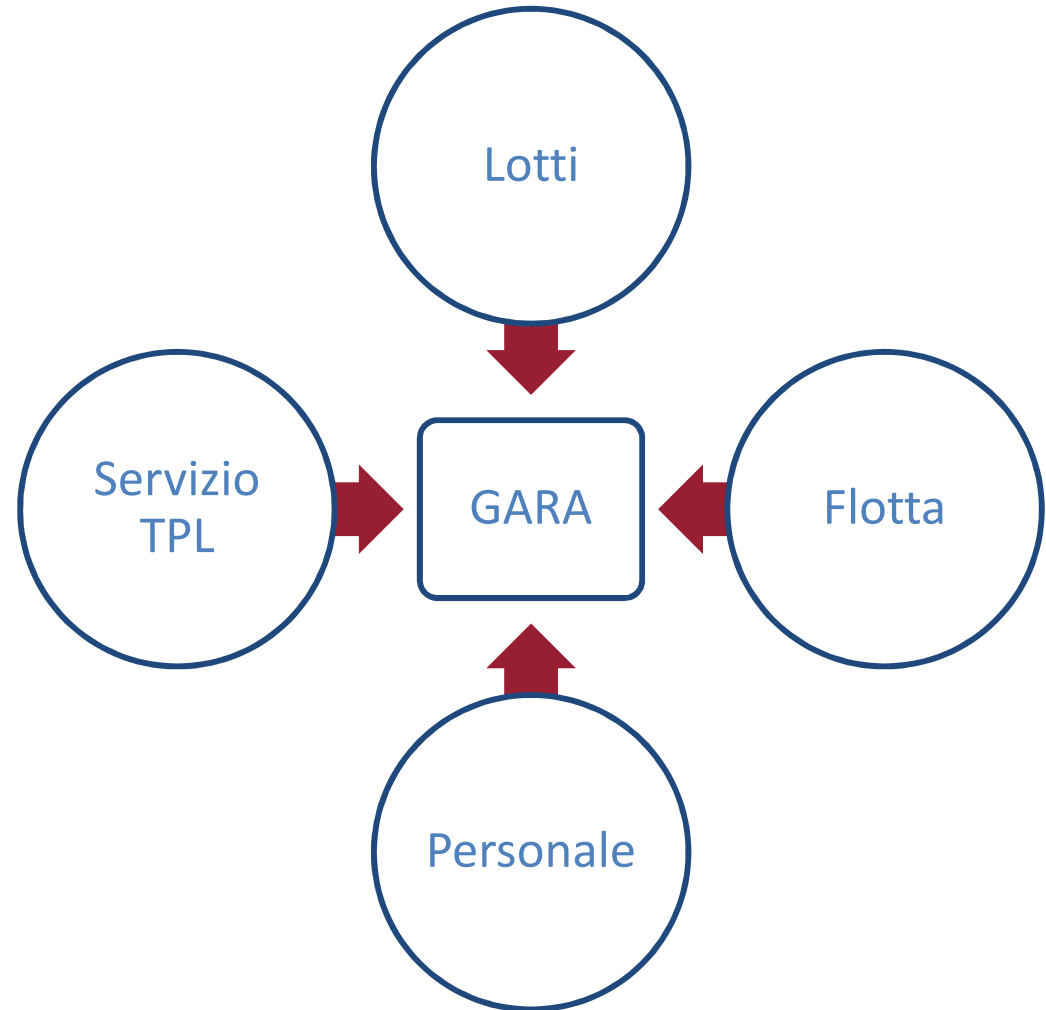
Documenti pubblicati

- *Delibera GC 134 del 23.06.17*
- *Avviso di preinformazione (2017/S 139-286389) GU del 22.07.17*
- *Avviso di Consultazione sui beni essenziali*
- *Delibera AC n. 72 del 25.05.18*

Contenuti dell'Avviso di pre informazione

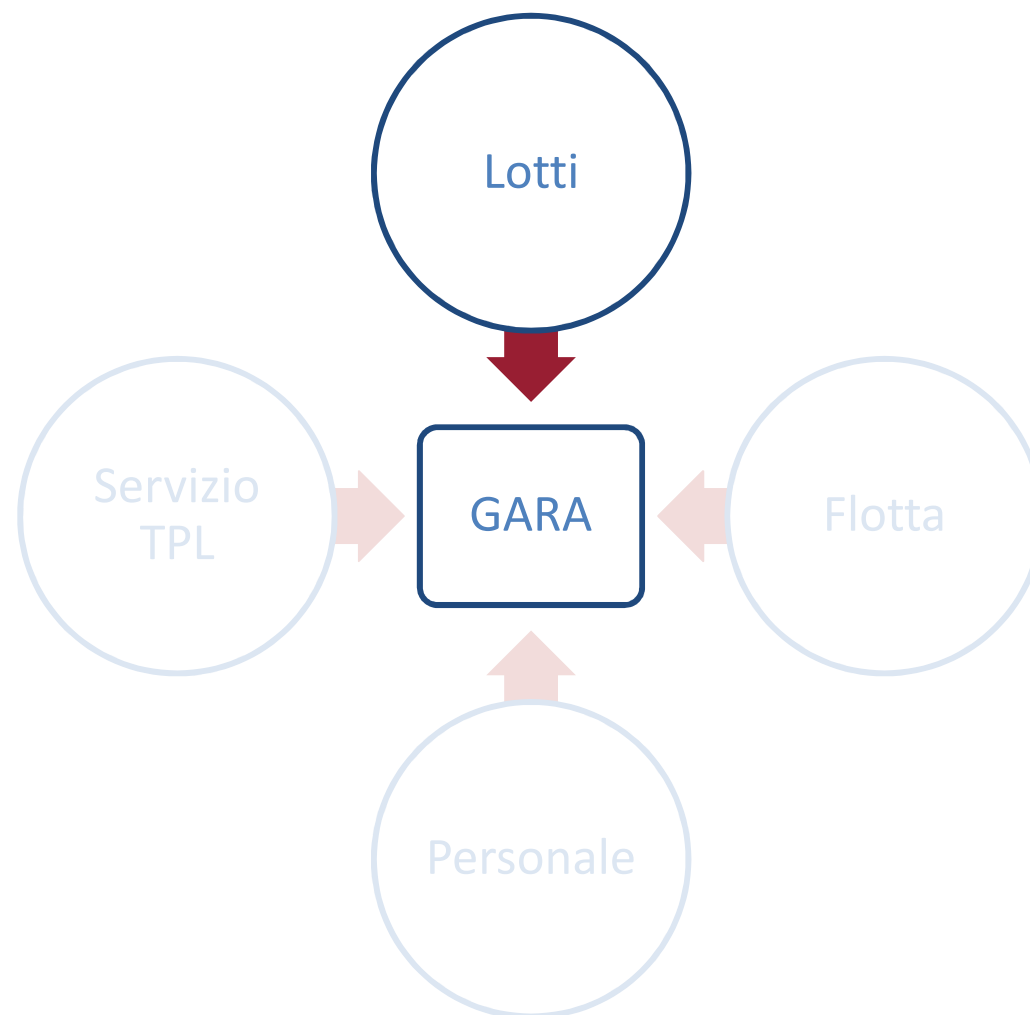


La progettazione del Capitolato Tecnico è stata condotta in relazione alla necessità di rispettare le indicazioni del preavviso di Gara d'Appalto emesso da Roma Capitale ed il complesso di Norme cogenti in materia di consultazioni con i Gestori interessati.



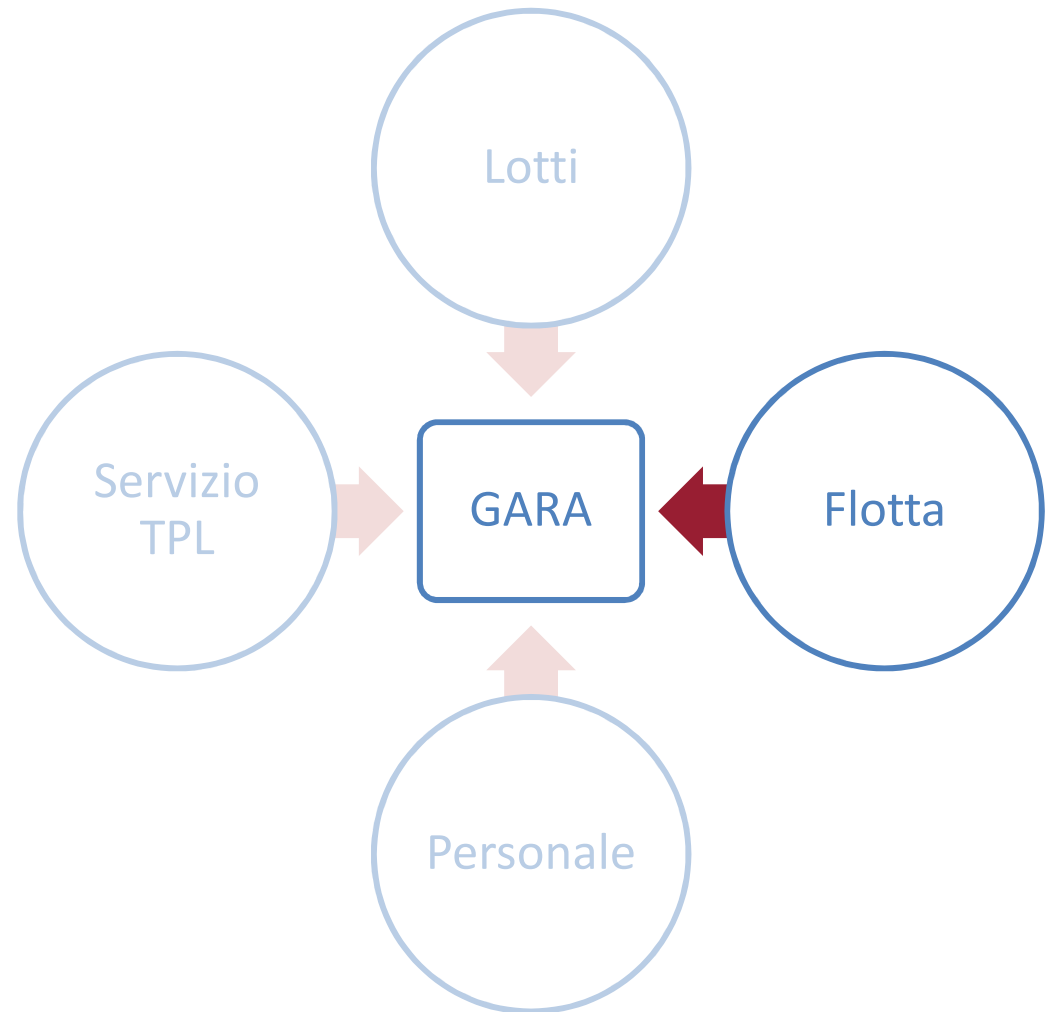
In linea con la ratio del Nuovo Codice dei Contratti Pubblici diretta a favorire la partecipazione alla procedura di gara ad un numero potenzialmente maggiore di operatori economici, l'Amministrazione Capitolina ha previsto la ripartizione del servizio di trasporto in **due** differenti **lotti** territoriali.

Il ricorso al criterio geografico, idoneo a garantire anche una razionale logistica dei depositi nella puntuale perimetrazione dei due lotti, ha condotto a individuare il Lotto 1 con percorsi che si sviluppano principalmente nel quadrante Est del territorio di Roma Capitale, e il Lotto 2 con percorsi che interessano prevalentemente il quadrante Ovest.



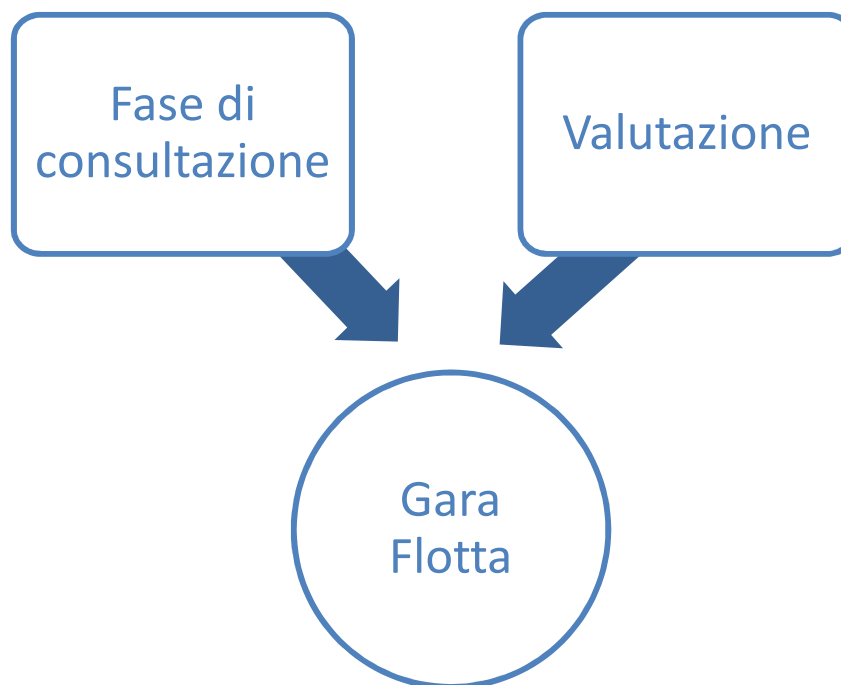
Il parco mezzi del Gestore uscente è composto da 442 veicoli, con un'età media al 31.12.2017 di circa di 5 anni.

Partendo dal parco mezzi circolante si è stimato, per ciascun lotto, il fabbisogno di autobus in funzione della quantità di servizio da produrre, considerando il valore al punto massimo delle corse, al quale applicare un incremento X per tener conto delle scorte necessarie

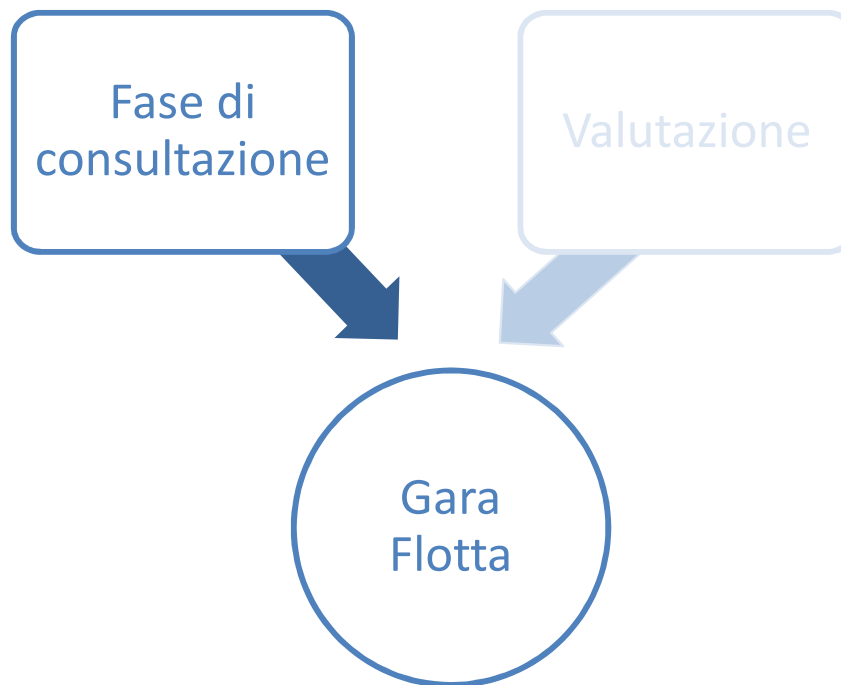
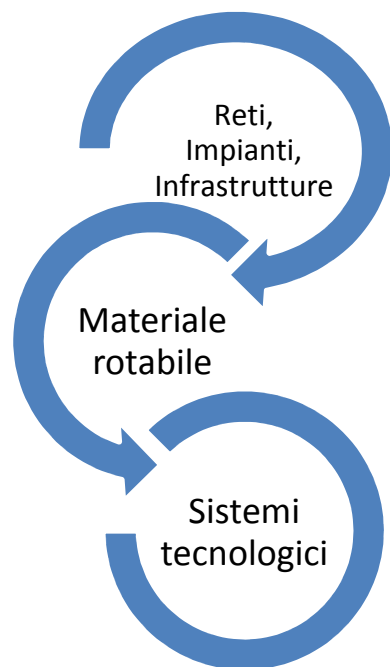


Il materiale rotabile è stato uno dei temi oggetto della Fase di Consultazione con i portatori di interesse, svoltasi dal 9 febbraio 2018 al 21 marzo 2018.

Nella valutazione del parco mezzi sono state seguite le linee guida di cui alla Misura 7 della delibera ART 49/2015

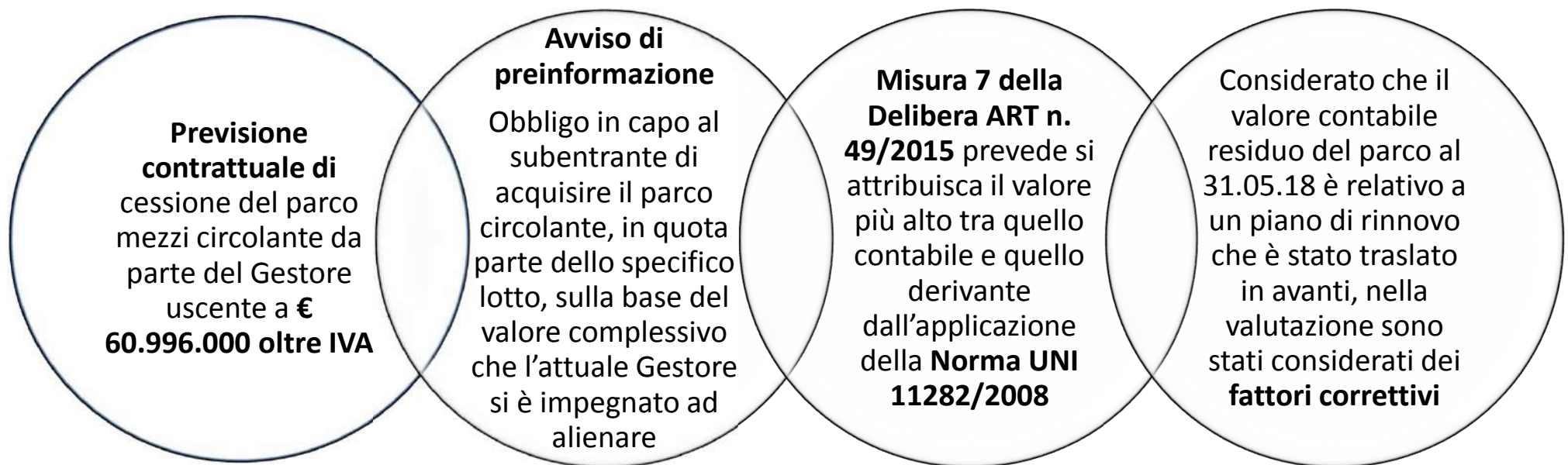


La consultazione con i portatori di interessi, ex Misura 2.6 dell'Allegato A alla Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 49/2015, è stata avviata il 09.02.18 e si è conclusa il 21.03.18, con la finalità di individuare quali, tra i beni attualmente utilizzati per l'esercizio dei servizi messi a gara, siano suscettibili di essere qualificati come "essenziali" o "indispensabili".

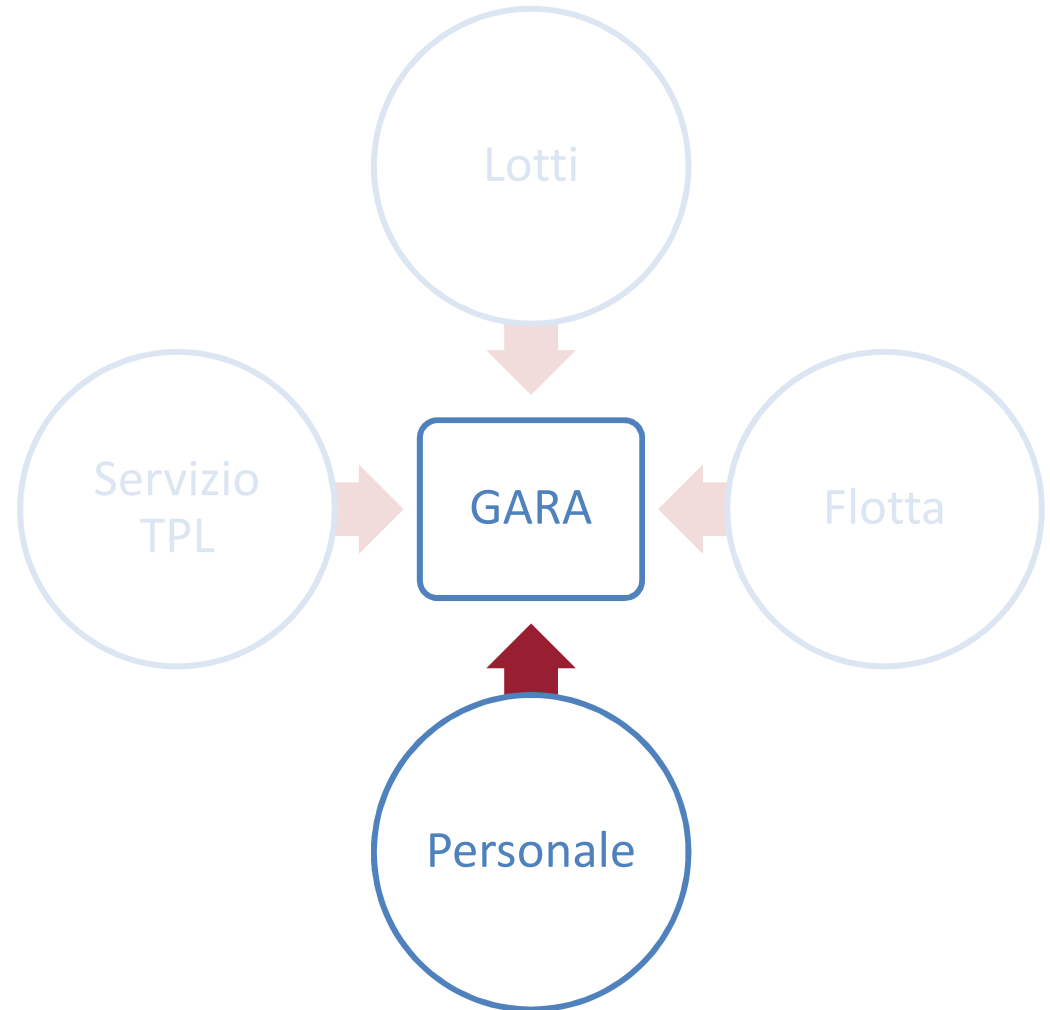




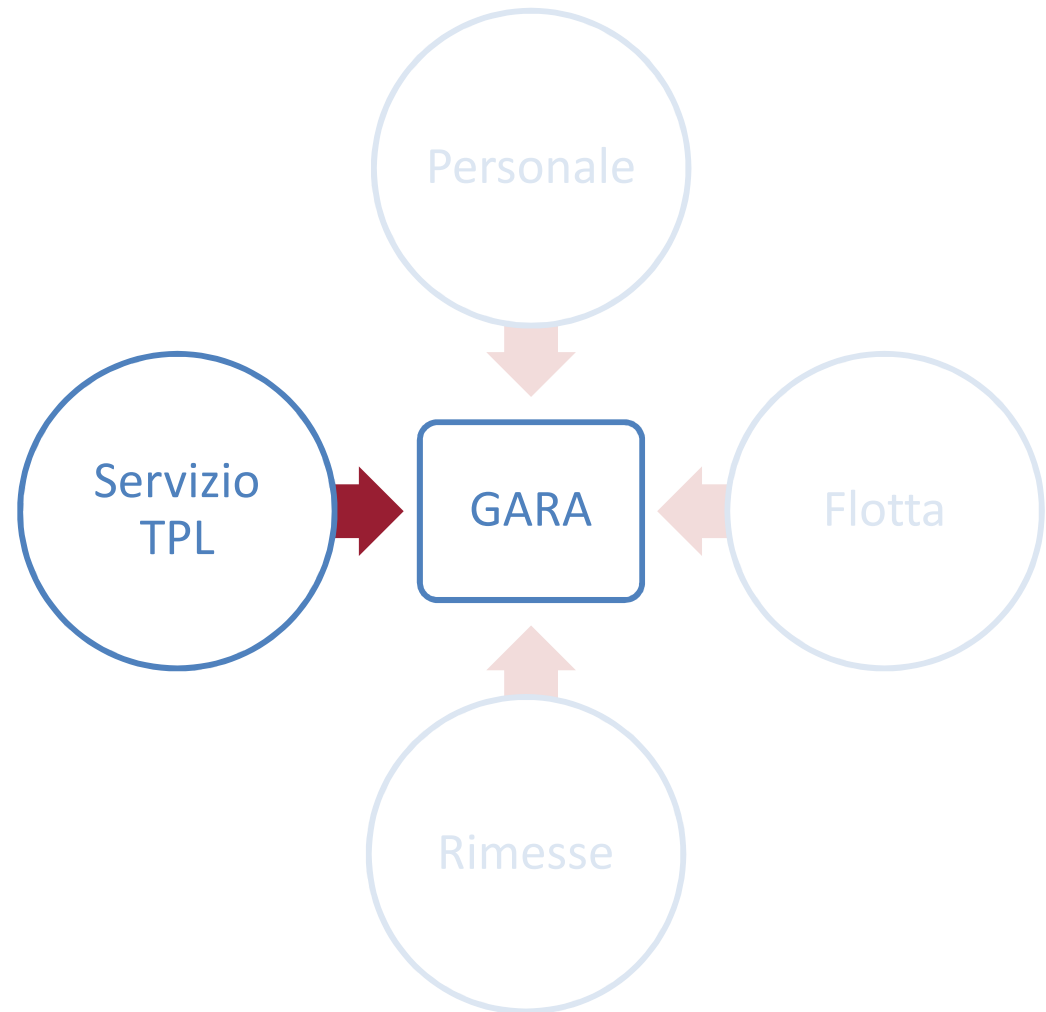
Gara – Flotta. Criteri di valutazione



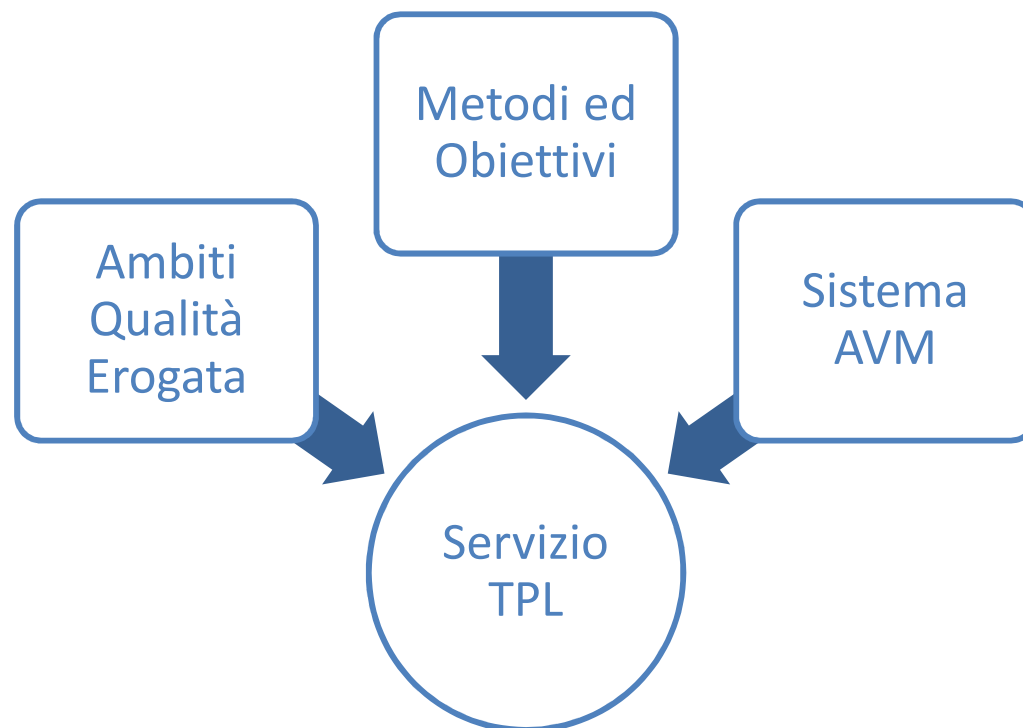
Per il «Personale» del Gestore uscente è stata prevista l'applicazione della «clausola sociale» e nei documenti di gara sono state inserite tutte le informazioni di dettaglio, come previsto dalla delibera ART



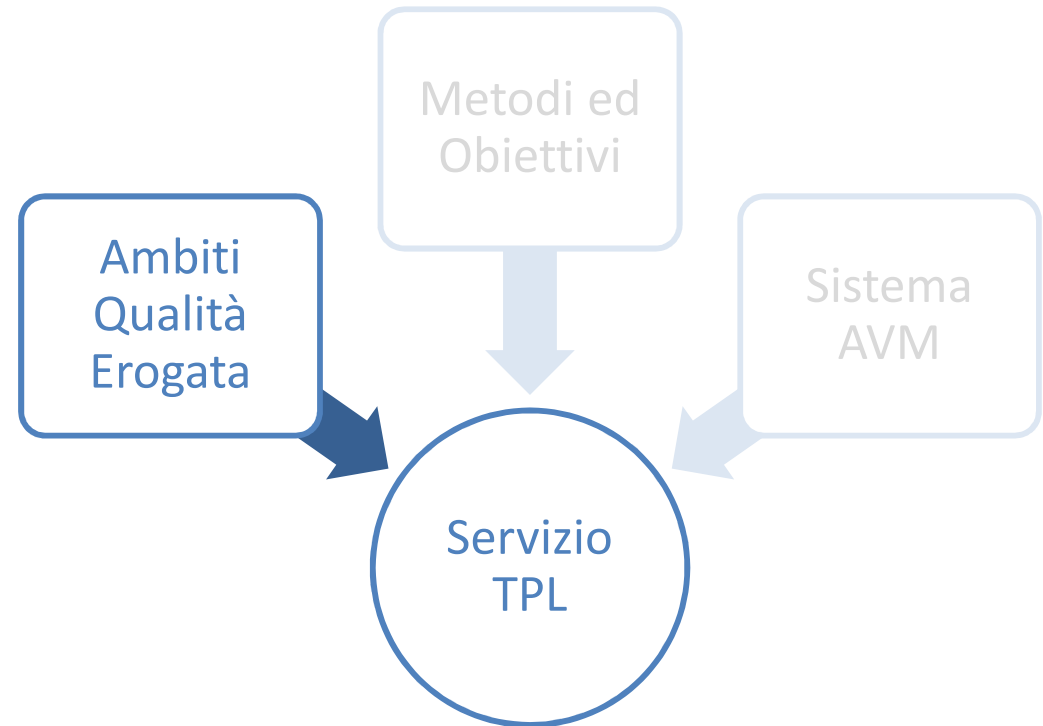
Le prescrizioni previste per le precedenti Aree Tematiche sono state armonizzate e coordinate alle specifiche esigenze del processo di certificazione e monitoraggio del Servizio di TPL, perfezionato in ragione della pregressa esperienza e della corrente Vision aziendale di RSM.



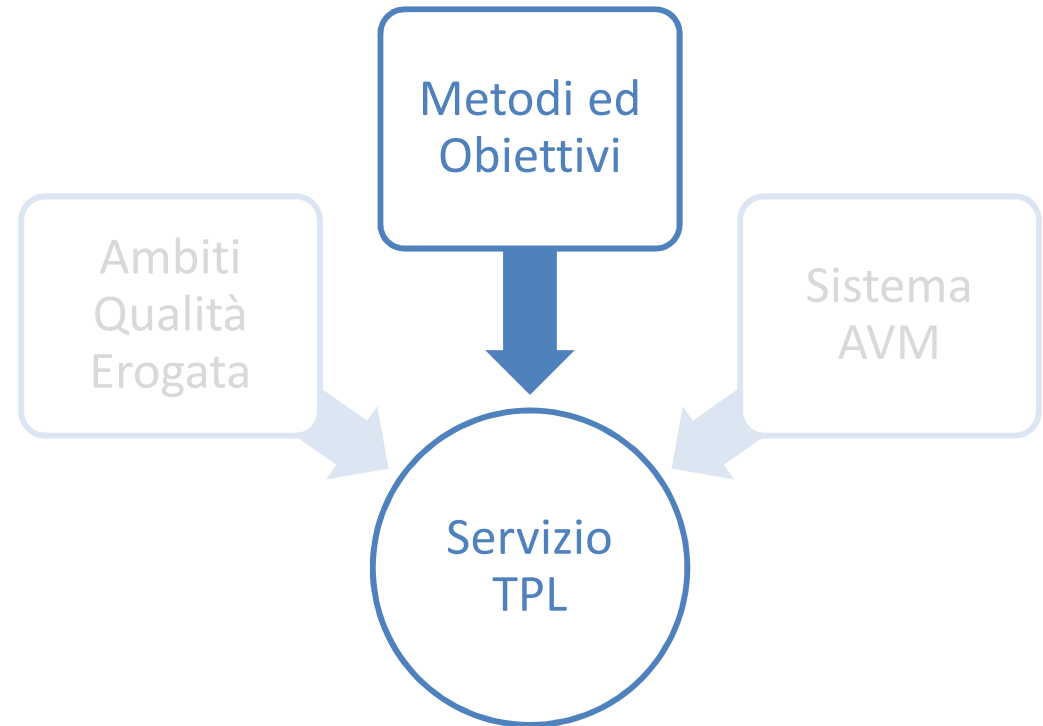
La logica di monitoraggio del servizio di TPL erogato dal Gestore si è rivelata efficace e non ha generato contenziosi. Per questo è stata replicata e migliorata nell'impianto del nuovo Capitolato Tecnico.



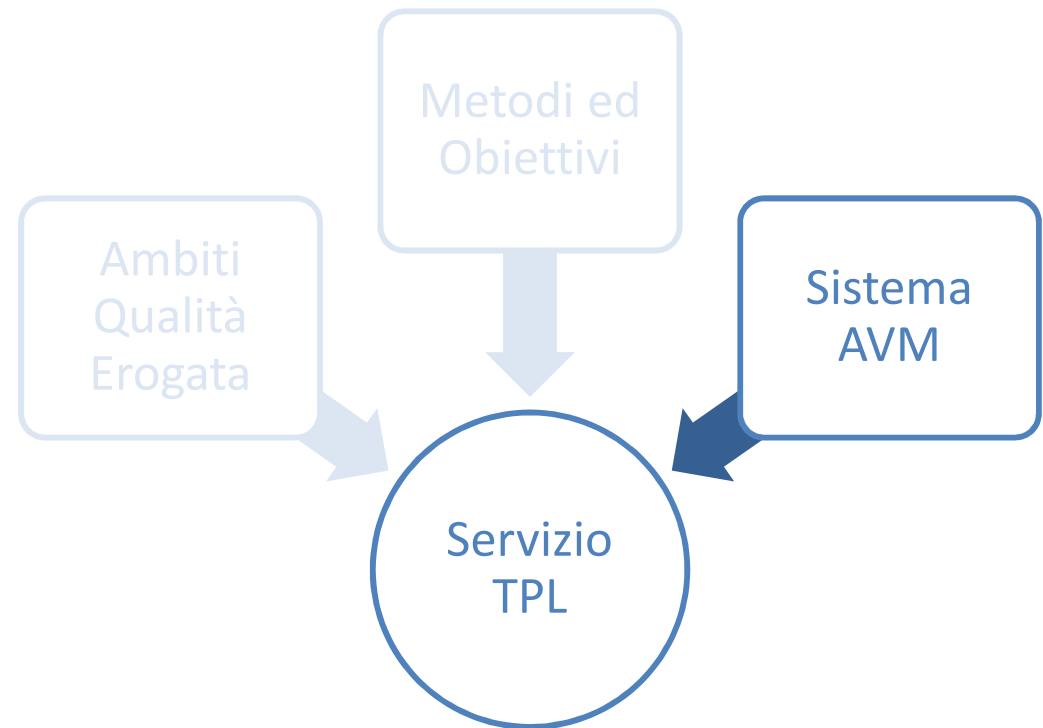
La QE è stata codificata in specifici Ambiti in modo da descrivere sia il servizio diretto di erogazione dei V*Km sia il servizio indiretto di manutenzione dei Veicoli, nella duplice accezione di comfort e sicurezza del viaggio. Particolare attenzione è stata riservata ai Sistemi di Gestione Aziendale come presupposto operativo alla implementazione dei servizi.



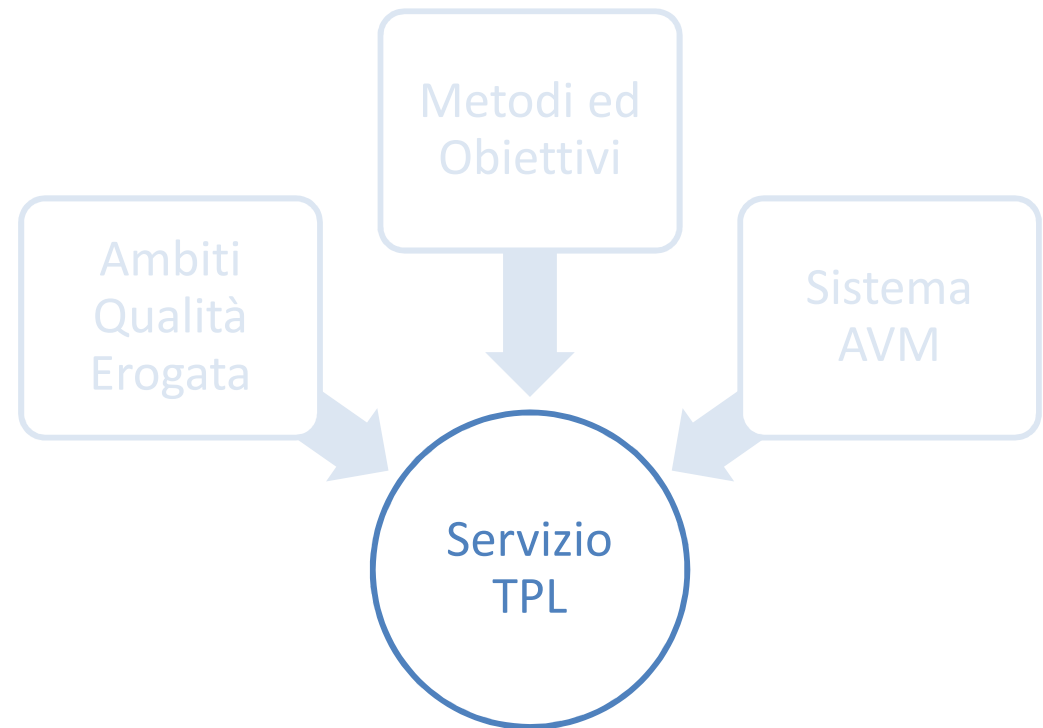
Il metodo del monitoraggio di ciascuna componente di QE è stato descritto in dettaglio ed associato ad un preciso standard numerico già in ambito di Capitolato Tecnico, lasciando alla redazione di apposite Procedure solo il dettaglio meramente operativo dello scambio e validazione dei dati.



Le prescrizioni sulla architettura funzionale del sistema AVM sono state migliorate in relazione alla massima libertà di progettazione da parte dei Gestori ed alla possibilità di acquisizione, certificazione, e presentazione dei dati, anche in tempo reale, da parte di RSM in ambiente multi-Gestore e tramite una innovativa piattaforma proprietaria.



In coerenza con la nuova disciplina degli Appalti, le principali componenti di QE superano il tradizionale concetto di eventuale «sanzione» a posteriori ed assurgono ad un ruolo centrale sia nella fase di gara sia della gestione corrente del Contratto. L'obiettivo è portare il Gestore ad interpretare la QE del servizio di TPL come *driver* di profitto anziché possibile inefficienza.



L'efficacia del processo di liberalizzazione di un servizio strategico passa dalla meticolosa ricerca di prescrizioni adatte sia a neutralizzare posizioni di forza del soggetto c.d. *Incumbent* rispetto alle Società c.d. *Newcomers* sia a permettere una evoluzione tecnica e gestionale del servizio stesso, da parte tanto della Società Aggiudicatrice quanto della Amministrazione cliente.

Punti all'attenzione

Criteri di aggiudicazione

Piano di subentro in servizio

Materiale rotabile

Innovazioni

Informazione all'utenza

Qualità del servizio

Adeguamento €/V*Km

Sistema Gestione Qualità e Audit di processo



[grazie per l'attenzione]