

2° CORSO

L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI ALLA LUCE DELLA REVISIONE DELLA
DELIBERA ART N. 154/2019



1° Modulo

IL RUOLO DELL'ENTE APPALTANTE/AFFIDANTE NELLE FASI DI PIANIFICAZIONE E DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

EVENTI
FORMATIVI

2024

Tommaso BONINO, SRM – Reti e Mobilità (Bologna)



Con il contributo tecnico-scientifico di

Con il patrocinio di

Si ringraziano per il loro importante contributo





Assets ownership
(30 Meuro).



Metropolitan LPT awarding and
contracting (35 Mkm/year, 170
Meuro/year, 140 Mpax/year).



Street parking awarding and
contracting (> 50.000 places, 16
Meuro/year).



Sharing services awarding and
contracting (500 cars – 300 e-cars;
3000 bikes – 2500 e-bikes).



Airport people-mover project-
financing contract monitoring.



Sustainable mobility promotion
projects and initiatives.

Nell'intero testo della Del. ART 64/24, di revisione della Del. ART 154/19 e della Del. ART 49/15:

- **pianificazione** compare cinque volte;
- **affidamento** compare oltre 130 volte.

Nel solo titolo della Delibera, il concetto di **affidamento** ricorre due volte ('Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale [...], nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in-house o da società con prevalente partecipazione pubblica').

j) Ente Affidante (EA): ente pubblico, o soggetto da esso delegato (anche società a partecipazione pubblica c.d. strumentale), a cui è attribuita la competenza a stipulare un CdS con un'IA, con compiti di esecuzione, monitoraggio, verifica e controllo dello stesso, mediante qualunque forma e modalità di affidamento consentita dall'ordinamento. L'EA può pertanto non coincidere con l'Ente titolare del servizio (infra). In tale occorrenza, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione che ne disciplini compiti, ruoli e ripartizione delle responsabilità. Nella convenzione andranno disciplinati, a titolo esemplificativo, gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti (e.g. velocità commerciale per linea, tipologia dei veicoli da utilizzare, relativa alimentazione, età media/massima, dotazioni tecnologiche minime), il tipo e la quantità dei controlli, gli investimenti, la reportistica di base, nonché ogni altro aspetto ritenuto rilevante ai fini del CdS.

L'ente affidante (EA), per definizione, gestisce l'affidamento e il contratto che ne consegue.

Va regolata fra l'ente titolare e l'ente affidante l'eventuale delega (anche parziale) delle operazioni di pianificazione e di progettazione dei servizi affidati.

Nell'intero testo della Del. ART 64/24, di revisione della Del. ART 154/19 e della Del. ART 49/15, si parla di **pianificazione** trattando la delega dall'Ente titolare del servizio all'ente affidante (EA), la composizione della commissione giudicatrice delle offerte, le risultanze del monitoraggio dei servizi (ferroviari), il set informativo (Avviso di pre-informazione) e la Relazione di Affidamento (RdA).

L'EA può non coincidere con l'Ente titolare del servizio. In tale occorrenza, il rapporto tra i due soggetti dovrà essere regolato da apposita convenzione. Nella convenzione andranno disciplinati, a titolo esemplificativo, gli aspetti connessi alla quantità del servizio messo a gara e relativi aspetti economici, la pianificazione del servizio, le tariffe, gli standard richiesti, ...

Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di Tpl.

Monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficacia e dell'efficienza del servizio e di altre eventuali prestazioni di servizio o adempimenti di obblighi contrattuali predefiniti dall'EA (vd. Misura 25), inclusa la disciplina del conteggio passeggeri con modalità manuali o automatiche ai sensi dell'art 27 comma 11-ter del d.l. 50/2017. Determinazione delle modalità e cadenza delle operazioni di monitoraggio ivi comprese le indagini di customer satisfaction (in capo all'affidatario) e verifica (in capo all'EA) in conformità con quanto disciplinato dalla del. ART n. 16/2018. Obbligo dell'IA a partecipare alle consultazioni organizzate dall'EA in fase di progettazione delle specifiche di indagine e analisi delle risultanze delle rilevazioni e di pianificazione delle azioni conseguenti.

Rinvio ai documenti e agli atti vigenti di pianificazione della mobilità (servizi e infrastrutture) e della logistica, urbanistica e di sviluppo territoriale A titolo esemplificativo: piano regionale dei trasporti; ...; piano generale traffico urbano (PGTU); piano urbano di mobilità (PUM).

Contesto normativo e amministrativo di riferimento. Sintetica descrizione del quadro vigente, con specifico riferimento alla normativa regionale o altri atti degli enti locali/territoriali competenti, afferenti a: assetto delle reti, pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico; governance del settore in termini di definizione dei bacini di mobilità, ambiti del servizio pubblico e lotti di affidamento, enti responsabili della pianificazione e programmazione dei servizi, enti responsabili dell'affidamento, controllo e gestione/stipula dei contratti di servizio, con specifico riferimento alle partizioni territoriali: urbano/suburbano, extraurbano, regionale.

Per l'EA che gestisce – per definizione – la fase di affidamento dei servizi di Tpl, la pianificazione di tali servizi è (dovrebbe essere) un input; lo è, successivamente, anche per la fase di attuazione del contratto di servizio.

La **pianificazione** dei servizi è protagonista – piuttosto – della Del. ART 48/17, recante ‘Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’art. 37, comma 3, lettera a), del DL 201/11 e dell’art. 37, comma 1, del DL 1/12’.

Alla Misura 2 della Del. ART 154/19, era: ‘l’EA individua i lotti di servizi di Tpl da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART 48/17 del 30 marzo 2017’; è diventato: ‘i lotti di servizi di Tpl da affidare sono individuati secondo i criteri di cui alla delibera dell’Autorità n. 48/17 del 30 marzo 2017’.

Non è imperativo lo faccia l’EA.

All’Annesso 2 della Del. ART 154/19: Contenuto minimo dei contratti di servizio (CdS). Oggetto. Descrizione dei servizi, delle attività a essi connesse e strumentali e dell’ambito territoriale di applicazione con rimando al Programma di esercizio. [...]. Descrizione sintetica degli obblighi di servizio pubblico (OSP) in capo all’impresa affidataria (IA). Riferimento regolatorio: Delibera ART 48/17.

All’Annesso 2 della Del. ART 154/19: Contenuto minimo dei contratti di servizio (CdS). Corrispettivi. Indicazione del corrispettivo riconosciuto annualmente e complessivamente dall’EA al IA, a fronte dell’erogazione di servizi connotati da OSP, determinato in modo da assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria [...]. Riferimento regolatorio: Delibera ART 48/17.

La Del. ART 48/17 parla di ‘soggetti competenti’, non di ‘enti affidanti’.

La **pianificazione** è un input anche per la fase di attuazione del contratto.

Del. ART 154/19. Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, sulla base degli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, con riferimento almeno ai seguenti aspetti: [...]; b) modifica permanente del programma di esercizio superiore a una specifica soglia % rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS; [...].

Del. ART 154/19. Annesso 2. Contenuto minimo dei contratti di servizio (CdS) - Equilibrio economico-finanziario e rimodulazione del PEF. [...] Il CdS prevede il processo di verifica ed eventuale rideterminazione dell'equilibrio economico-finanziario ad ogni periodo regolatorio, nel rispetto di quanto stabilito dalla delibera ART n. 66/18 al fine di rilevare eventuali sovra-compensazioni e sotto-compensazioni e determinare le modalità di recupero delle sovra-compensazioni, al netto dei meccanismi incentivanti e della revisione della politica tariffaria o del programma di esercizio in caso di sotto-compensazioni. [...].

Servizio di Tpl metropolitano bolognese:

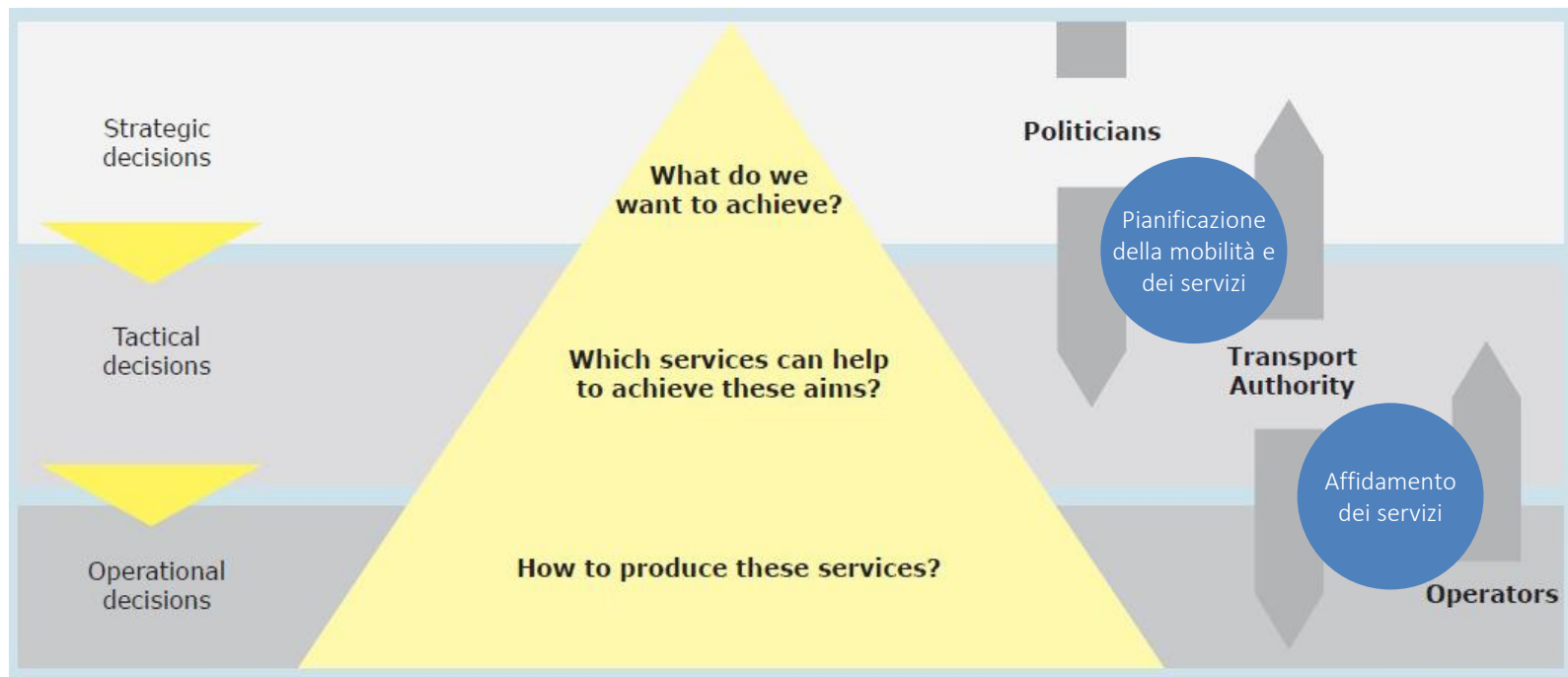
- *convenzioni per SSAA – due/settimana;*
- *verifiche sicurezza percorsi/fermate – una/settimana;*
- *immissione mezzi – una/settimana.*

La pianificazione trova attuazione nella progettazione condotta nella fase gestionale:

- corsie **riservate** (tipologia di protezione; eccezione taxi, sharing, biciclette, ...);
- “**democratizzazione**” della sede stradale (rotonde, restringimenti, attraversamenti rialzati, ...); semaforizzazione (sincronizzazione, fasi svolte a sx, ...);
- “eccetto bus” (**ordinanze** di circolazione, a regime ed emergenziali — cantieri, manifestazioni);
- infrastrutturazione alle **fermate** (golfi, attraversamenti, ...);
- infrastrutturazione di **reti** e **nodi** (punti di ricarica fuori deposito);
- servizi alle **fermate** (pensilina, utenze alimentazioni, attestamenti, ...);
- **sosta**.

Nell'intero testo della Del. ART 64/24, **progettazione** non compare.

È fondamentale la verifica di coerenza e di sostenibilità della progettazione rispetto ai servizi di Tpl.



UITP, “A vision for integrated urban mobility: setting up your transport authority”, 2011.

Conclusioni.

L'EA – per definizione – è protagonista della fase di **affidamento**.

Che ruolo ha l'EA nella fase di affidamento? Fornisce **specializzazione/esperienza** e assume **responsabilità**.

Queste competenze possono essere 'allargate' a servizi simili al Tpl e integrabili con esso.

La fase di affidamento ha per input quella di **pianificazione**, della mobilità e dei servizi di Tpl. Anche la fase di gestione, successivamente, dipende dalla pianificazione.

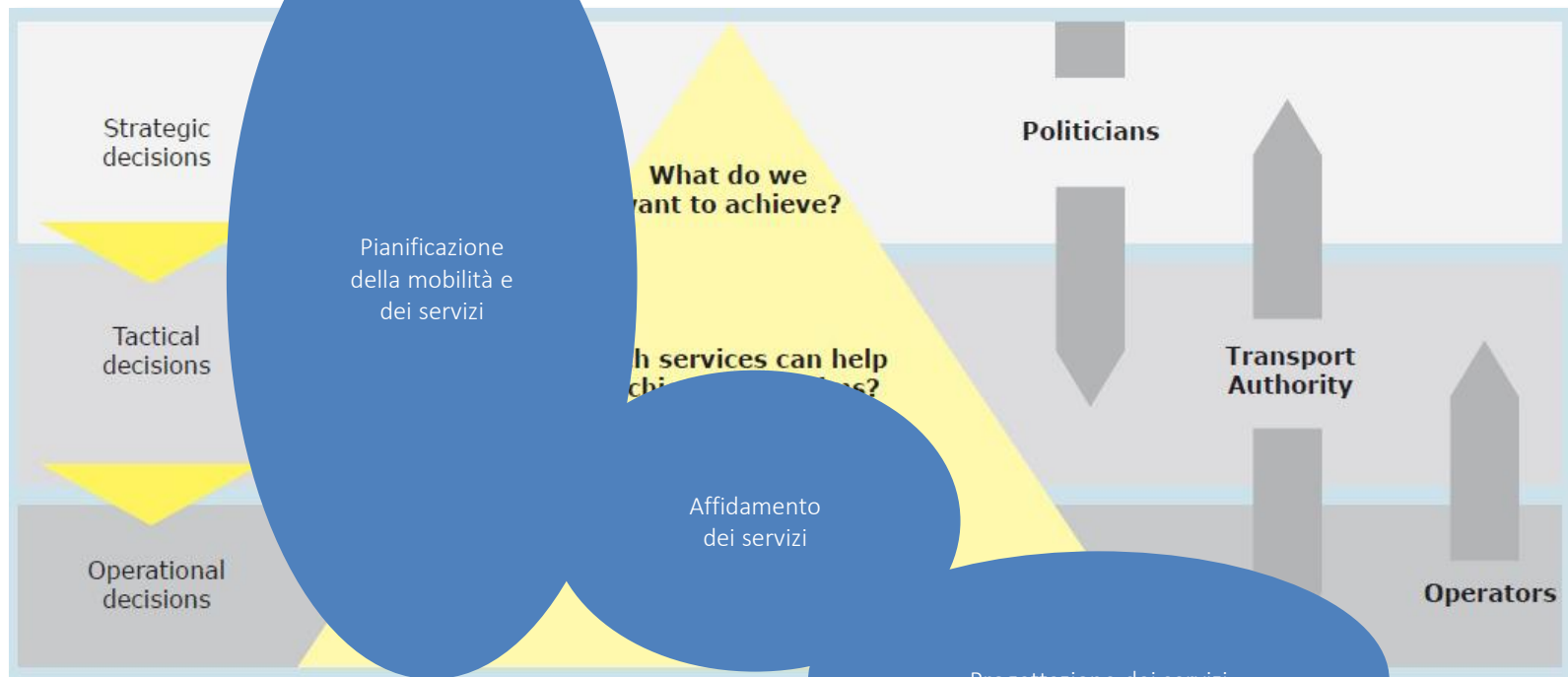
L'EA, pertanto, **recepisce** la pianificazione e **affida**, prima, e **gestisce**, poi.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI. DECRETO 4 agosto 2017. Individuazione delle linee-guida per i Piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del d.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.

Art. 4 –Aggiornamento e monitoraggio.

1. Il PUMS è predisposto su un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. L'eventuale aggiornamento del piano è comunque valutato nei dodici mesi antecedenti all'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale.

Che ruolo ha, dunque, l'EA nella fase di pianificazione? Fornisce **dati** ed **esperienza**. Nonché rappresenta gli **aspetti contrattuali** che non possono essere ignorati.

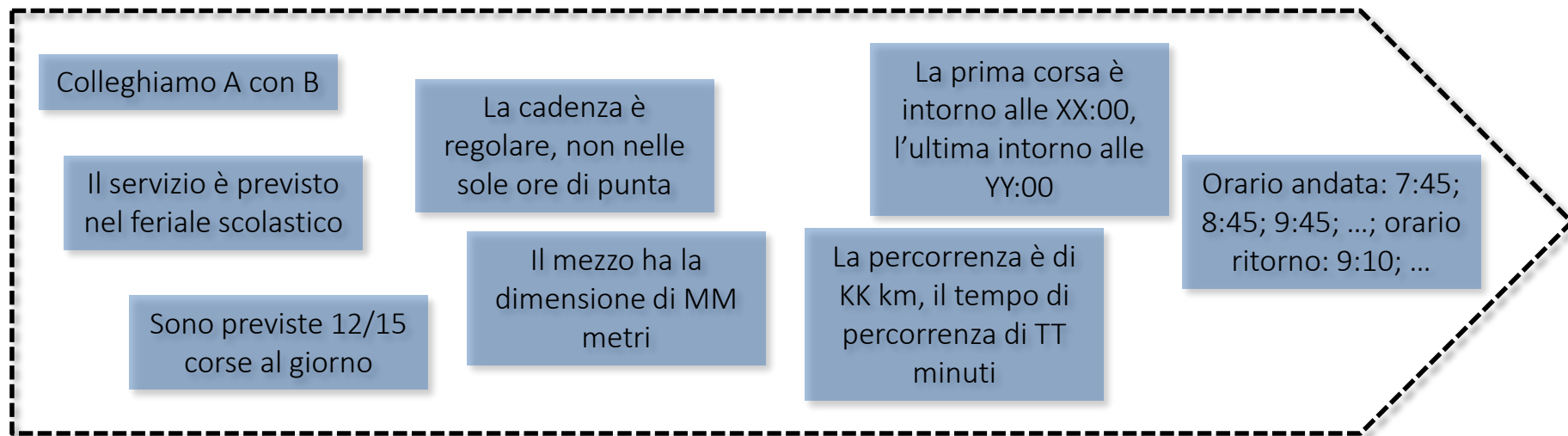


UITP, "A vision for integrated urban mobility: se

Strategico

Tattico

Operativo



Pianificazione

Progettazione

Il mezzo lo guida Tizio

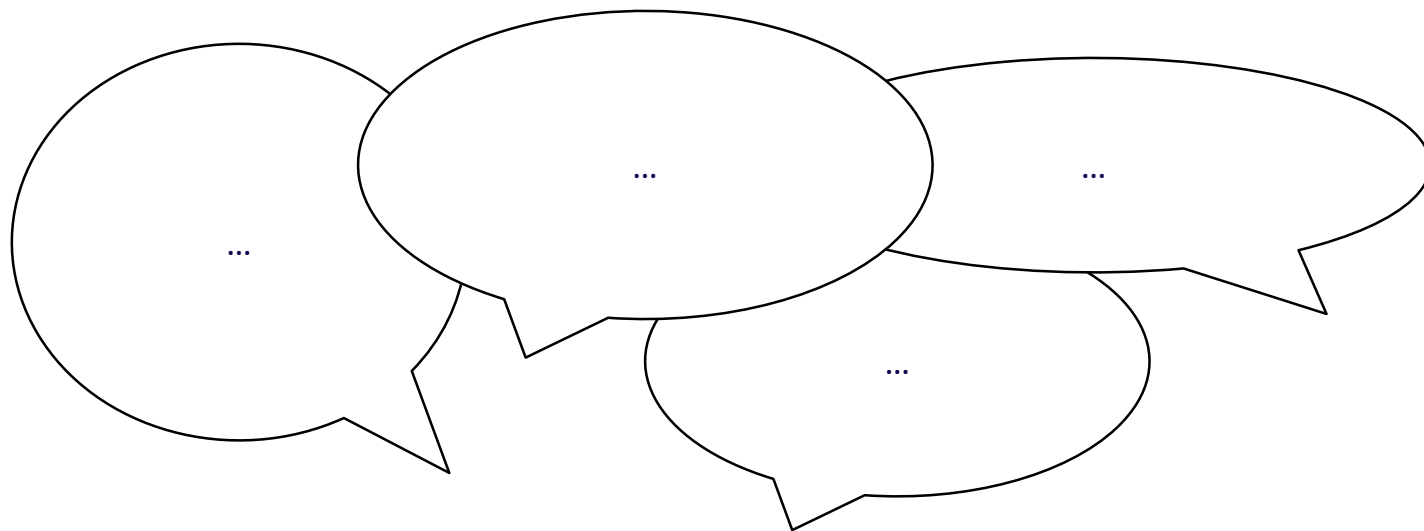
Le fermate hanno tutte la pensilina

Chi paga la sosta viaggio gratis

Nelle giornate di sciopero ...

Il biglietto costa X

Il bus fa coincidenza col treno



... la parola a chi ascolta. Grazie per l'attenzione,
tommaso.bonino@srmibologna.it