

Oggetto **AVVIO ALLA PROCEDURA NEGOZIATA SENZA PREVIA PUBBLICAZIONE DEL BANDO AI SENSI DELL'ART. 36, COMMA 2 LETT B) E CON UN SOLO OPERATORE AI SENSI DELL'ART. 63, COMMA 2, LETT. B) DEL D.LGS. 50/2016 E SS.MM.II. PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI MANUTENZIONE ANNUALE E AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA OTX - AVVIO DI UNA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DI MERCATO.**

Determinazione del Direttore Generale

Decisione

Il direttore generale Cesare Paonessa, nell'ambito della propria competenza¹, determina di:

1. dare avvio alla procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando ai sensi dell'art. 36, comma 2 lett b) del d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. e con un solo operatore ai sensi dell'art. 63, comma 2, lett. b) del d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. per l'affidamento del servizio di manutenzione annuale e aggiornamento del Sistema OTX, come meglio dettagliato in motivazione;
2. dare atto che la procedura negoziata sarà effettuata con la società Divitech S.p.A., (C.F. e P.I. 03286510262), con sede legale in Treviso, Via E. Reginato n. 87, mediante trattativa diretta nell'ambito del Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione gestito da CONSIP, strumento previsto per le procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando, con un solo operatore economico, ai sensi dell'art. 63 D.lgs 50/2016, in considerazione del fatto che i servizi di cui al punto 1 possono essere forniti unicamente da detto operatore economico;
3. di far precedere l'avvio della procedura da una consultazione preliminare di mercato mediante pubblicazione di un avviso sul profilo di committente dell'Agenzia, nella sezione Amministrazione trasparente – Bandi di gara e contratti dell'Agenzia, con cui gli operatori economici sono informati
 - del fabbisogno che l'Agenzia intende soddisfare;
 - degli strumenti che l'Agenzia ha individuato per farvi fronte ed i costi attesi;
 - della possibilità di indicare eventuali soluzioni alternative;
 - della volontà di procedere, qualora ce ne siano i presupposti, all'acquisto mediante procedura negoziata senza pubblicazione del bando;
4. di stimare la spesa relativa al servizio di cui al punto 1 in massimi € 166.750,00 oltre IVA;
5. di individuare quale Responsabile del procedimento il Responsabile dell'U.O. "Giuridico, contratti e personale", Antonio Camposeo che, in caso di assenza di proposte alternative, provvederà all'adozione degli atti necessari all'avvio e conclusione della trattativa diretta, compresi gli atti relativi alla determinazione di affidamento del servizio, impegno di spesa e stipula dell'atto contrattuale mediante il MEPA.

Motivazione

L'Agenzia e la Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino), nell'ambito della gestione dei rispettivi Contratti di Servizio per il TPL extraurbano², hanno implementato il Sistema "Osservatore dei Trasporti Extraurbani", denominato OTX, finalizzato ad acquisire, elaborare e gestire le informazioni relative alla movimentazione dei veicoli extraurbani, con l'obiettivo di

verificare l'effettivo svolgimento del servizio di trasporto pubblico e valutarne i parametri e le caratteristiche nel suo complesso (produzione chilometrica, velocità commerciale, puntualità, regolarità, rispetto dei percorsi, utilizzo delle fermate, ecc.).

Il Sistema OTX prevede l'installazione su ciascun veicolo da monitorare di un apparato di bordo (centralina) che assolve le seguenti funzioni:

- localizzazione e memorizzazione della propria posizione a intervalli di tempo definiti, avvalendosi delle informazioni ottenute dal sistema satellitare GPS, integrato dei dati forniti da odometro e giroscopio, associando tale informazione al tempo (minuti/ora/data) e all'identificativo di bordo;
- acquisizione della localizzazione e dell'istante di apertura delle porte in corrispondenza delle fermate;
- acquisizione dei dati di autodiagnostica (istante e tipi di anomalia: mancanza segnale GPS, mancanza segnale apertura porte, ecc.);

Tali informazioni vengono registrate su una memoria di archiviazione e trasmesse via GSM/GPRS ai sistemi di centro attraverso la scheda SIM fornita dagli Enti. L'apparato di bordo OTX non presenta dunque alcuna interfaccia verso il guidatore.

Il sistema di centro è costituito da due unità autonome e funzionalmente equipotenti, una per la Città Metropolitana (costituito da due server ospitati in housing presso il CSI Piemonte) e una per l'Agenzia (costituita da un server). Le informazioni provenienti dagli apparati di bordo sono fatte afferire integralmente ad entrambe le postazioni, le quali sono dotate di:

- un database contenente le informazioni alfanumeriche relative al servizio programmato (anagrafica linee, percorsi, fermate, corse, frequenze, orari);
- un geodatabase contenente le informazioni geometriche relative alla localizzazione delle fermate e all'instradamento dei percorsi delle linee.

tali informazioni sono acquisite quotidianamente dalla Base Dati Unica Regionale del Trasporto Pubblico Locale, costantemente aggiornata dagli Enti attraverso l'applicativo OmnibusDE.

La centrale di osservazione, attraverso algoritmi appositamente sviluppati ed evoluti nel tempo, mette a confronto i dati ricevuti dagli apparati di bordo con i dati relativi all'esercizio programmato, in modo da associare la movimentazione dei veicoli alle linee/corse di competenza.

Sulla base delle associazioni effettuate, il Sistema OTX elabora e restituisce numerosi "moduli" di rappresentazione grafico-visiva (visualizzazione su base cartografica delle corse effettuate per ciascuna Linea e per ciascun veicolo impegnato, passaggi nelle fermate interessate, ecc.) e specifici "report" di valutazione analitica e statistica del servizio di TPL svolto, per consentire al personale dell'Agenzia di svolgere una continua verifica dell'efficienza del Sistema e della relativa efficacia nel monitoraggio delle prestazioni del servizio di TPL.

Il Sistema OTX (centrale operativa e connessi apparati di bordo) è stato sviluppato, previa gara ad evidenza pubblica³, interamente da una società terza, Divitech S.p.A. (Divitech), che ne ha curato sia la fornitura iniziale (hardware, firmware, sviluppo e funzionamento software), sia lo stato di efficienza, sulla base di specifici programmi/procedure di controllo e manutenzione. In particolare, nella parte relativa allo sviluppo dei software, l'appalto per la realizzazione del Sistema ha previsto il mantenimento da parte di Divitech della piena proprietà intellettuale dei codici sorgente dell'algoritmo del sistema di centro e dei firmware degli apparati di bordo, in quanto interamente sviluppati da propri tecnici⁴.

Sia l'Agenzia, sia la Città Metropolitana, terminato il periodo in garanzia, hanno provveduto ad affidare il servizio di assistenza e manutenzione alla società fornitrice, ripartendo gli oneri in misura proporzionale rispetto all'entità servizi tpl ricompresi nelle rispettive reti. Gli affidamenti sono avvenuti in via diretta in virtù dell'art. 57, comma 2 lett. b) del D.lgs 12/4/2006 n. 163⁵.

Inoltre, nel 2006 l'allora Provincia di Torino⁶ ha affidato a Divitech la realizzazione di un software complementare al Sistema OTX, dedicato all'informatizzazione del servizio di trasporto a chiamata denominato "Provibus"; tale software, denominato GeoProvibus, consente la gestione

delle prenotazioni, il controllo del servizio attraverso i dati acquisiti dalle centraline OTX, la consuntivazione del servizio.

Dal 01/10/2015 l'Agenzia, con sottoscrizione di apposita convenzione tra Enti⁷, è subentrata nella gestione del contratto di servizio del trasporto pubblico locale di competenza della Città Metropolitana, diventando quindi titolare unico dei contratti di servizio che regolano la concessione delle linee osservate dal Sistema OTX. Di conseguenza, a partire dal 2016, Agenzia ha provveduto alla manutenzione dell'intero sistema.

Con riferimento all'anno 2017, ultimo periodo oggetto di contratto di manutenzione, con determinazione dirigenziale n. n.512 del 8/11/2016, l'Agenzia ha affidato direttamente a Divitech S.p.A. il servizio di manutenzione e assistenza dell'intero sistema OTX e del sistema GeoProvibus ai sensi degli articoli dell'art. 36, comma 2 lett b) del d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. e con un solo operatore ai sensi dell'art. 63, comma 2, lett. b) del d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. ricorrendo al Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione realizzato dal Ministero dell'economia e delle finanze avvalendosi di Consip S.p.A.. Il periodo di assistenza si è concluso il 28/02/2018.

Il Sistema OTX, avviato nel 2007-08 e costantemente mantenuto, oggi copre pressoché l'intero parco autobus impiegato sui servizi ex Città Metropolitana di Torino e Agenzia (circa 900 veicoli) ed è in grado di monitorare l'intero Servizio in ambito metropolitano pari a ca. 4820 corse/giorno su 193 Linee.

Attualmente, sono installate tre tipologie di centraline:

- centraline "CE" (non più in produzione): acquisite e installate nell'ambito dell'attivazione del sistema OTX nel suo complesso (2006-2009);
- centraline "XP2": installate su iniziativa di Agenzia nel 2012, con copertura delle relative spese, in sostituzione di altrettante centraline CE presenti su 161 veicoli di aziende operanti prevalentemente sul proprio contratto di servizio in un'ottica di ammodernamento del sistema;
- centraline "GV55": installate a partire da ottobre 2017 in sostituzione delle CE danneggiate e/o non più recuperabili.

Nel mese di gennaio c.a. Divitech S.p.A. ha segnalato problemi di obsolescenza delle centraline di tipo CE: presumibilmente a partire dal mese di settembre 2018 i ricevitori GPS non saranno più in grado di decodificare in modo corretto la data, rendendo impossibile la localizzazione; tali ricevitori non sono più aggiornabili in quanto il produttore ha dismesso il prodotto nel 2010. Dall'autunno 2018 le centraline CE dunque non funzioneranno più, mentre le centraline XP2 e GV55 non avranno questo tipo di problema.

Agenzia ha impostato sul sistema OTX l'espletamento delle proprie funzioni di gestione e controllo del servizio di tpl extraurbano relativo al Bacino Metropolitano, ed è quindi interessata a mantenerne il totale ed efficace funzionamento. In tal senso, ha individuato la necessità sia di attivare il servizio di assistenza e manutenzione, sia di avviare una campagna di sostituzione di tutti gli apparati CE, orientandosi sull'adozione di centraline di tipo GV55, introdotte con ottimi risultati a partire da ottobre 2017.

Tali centraline hanno una dotazione hardware 'semplificata' rispetto alle CE e alle XP, consentendo dunque una significativa riduzione dei costi di fornitura e di manutenzione a carico di Agenzia: esse non dispongono di porte di comunicazione hardware, pertanto non possono essere messe in comunicazione con altri dispositivi presenti sui veicoli (es. sistemi di bigliettazione, monitor, ecc). Il loro impiego impatta quindi negativamente su quelle Aziende di trasporto dotate di sistemi AVM/BIP che acquisiscono i dati di localizzazione dalla centralina OTX, sistemi che quindi non saranno più in grado di funzionare.

Agenzia ha avviato un confronto con il consorzio Extra.To, in rappresentanza delle Aziende interessate, sollecitando l'individuazione di una soluzione tecnica condivisa, che non comprometta il funzionamento del sistema OTX.

In attesa di tali risoluzioni, Agenzia intende avviare la campagna di sostituzione delle centraline CE installate sui veicoli di aziende dotate di sistema AVM indipendente da OTX (per cui l'adozione della centralina di tipo GV55 non pone problemi) per un totale di circa 440 apparati.

Per quanto riguarda le centraline XP2, Agenzia si è dichiarata disponibile a concedere le proprie in comodato d'uso gratuito, prefigurando due condizioni differenti:

- nel caso di apparati già installati sui veicoli di aziende dotate di AVM integrato con OTX, trasferendo gli oneri di manutenzione, calcolati come quota parte dal momento della cessione fino alla scadenza del contratto;
- nel caso di apparati installati su veicoli di aziende dotate di AVM indipendente, finanziando il trasferimento e la contestuale sostituzione con altrettanti apparati GV55, trasferendo anche in questo caso gli oneri di manutenzione delle centraline XP2, calcolati come quota parte dal momento della cessione fino alla scadenza del contratto. Le centraline 'trasferibili' sono 80.

Qualora non venisse manifestato interesse all'acquisizione in comodato gratuito delle centraline XP2, Agenzia procederà con la sostituzione delle centraline CE con apparati GV55 anche sui veicoli delle Aziende dotate di AVM integrato con OTX, per un totale di 176 apparati.

Essendo tali attività subordinate alle decisioni di terze parti, essa verranno attivate su specifica richiesta di Agenzia.

Il servizio di assistenza manutentiva che Agenzia intende affidare replica le attività già affidate negli anni precedenti alla società Divitech, ed affronta il problema dell'obsolescenza delle centraline di tipo CE; esso è pertanto composto dai seguenti servizi, meglio specificati nell'Allegato 1:

- Manutenzione ordinaria del sistema di centro;
- Manutenzione ordinaria centraline OTX;
- Campagna di sostituzione delle centraline CE;
- Manutenzione ordinaria del sistema GeoProvibus;
- Assistenza on-site di primo livello
- Attività di controllo e penali

Sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 63⁸ del D.lgs 18/4/2016 n. 50, "Procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara", che prevede al comma 2 lett. b) che "la procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata [...] quando [...] i servizi possono essere forniti unicamente da un determinato operatore economico" in quanto "la concorrenza è assente per ragioni tecniche", nonché delle disposizioni di cui all'art. 36 ("Contratti sotto soglia"), comma 2 lett. b) del medesimo decreto legislativo⁹, si ritiene possibile procedere all'affidamento diretto del servizio di assistenza e manutenzione del Sistema OTX, come sopra descritto, affidandolo direttamente alla società DIVITECH SPA (C.F. e P.I. 03286510262), con sede legale in Treviso, Via E. Reginato n. 87, che ha fornito il Sistema OTX e i suoi sviluppi, in quanto sussistono ragioni di natura tecnica tali per cui il contratto possa essere affidato unicamente a detto operatore economico.

Le ragioni tecniche che consentono l'affidamento diretto sono riassumibili nel fatto che sia il software di centrale operativa del sistema OTX, sia quello dei connessi apparati di bordo, sono stati sviluppati ad hoc dalla Divitech Spa in base alle esigenze ed alle specifiche tecniche che Agenzia e Provincia di Torino hanno individuato per poter assolvere ai propri compiti di controllo e monitoraggio del servizio tpl di competenza.

Divitech ha quindi sviluppato, ingegnerizzato e realizzato un sistema ex-novo, di cui detiene interamente la proprietà intellettuale e i codici sorgente: in particolare gli apparati di bordo sono dotati di un particolare firmware low level in linguaggio C ed un firmware high level basato su un

linguaggio di scripting (Jscript) che utilizza moduli personalizzati COM (C++), entrambi messi a punto dai tecnici Divitech.

Ne risulta quindi che soltanto Divitech SpA può garantire l'assistenza necessaria per mantenere l'intero sistema OTX su adeguati livelli di efficacia ed efficienza. Non possano essere affidate a terzi le seguenti attività:

- il tempestivo ripristino degli apparati di bordo per blocco firmware: l'attività non è effettuabile da soggetti terzi in quanto i codici sorgente dei firmware high/low level sono di piena proprietà Divitech;
- la tempestiva riparazione degli apparati di bordo e/o il ripristino del corretto livello di magazzino interno qualora gli apparati non siano ripristinabili: gli apparati bordo risultano realizzati su precise specifiche tecniche di commessa progettate dai tecnici Divitech e non sono pertanto sono reperibili sul mercato e/o riparabili da terzi. Si tratta infatti di centraline tecnicamente evolute, in grado di predisporre il sistema OTX ad interfacciarsi con sistemi veicolari di nuova concezione quali ad esempio il sistema BIP, sistemi informativi all'utenza a bordo ed in fermata;
- Aggiornamento nuove release firmware: la proprietà intellettuale dei codici sorgente dei firmware high/low level fa sì che solo i tecnici Divitech siano autorizzati a rilasciare in produzione nuove release degli stessi;
- Diagnostica malfunzionamento degli apparati di bordo e relative telemetrie: i sistemi di bordo inviano i dati necessari per la diagnostica da remoto relativamente allo stato di funzionamento di odometro, GPS e giroscopio utilizzando un apposito protocollo MRE per la comunicazione al modulo di centrale RAAS per l'analisi dello stato di funzionamento dei dispositivi. Il protocollo MRE è interno e riservato, interpretabile correttamente esclusivamente dal personale tecnico Divitech;
- Diagnosi problemi di telecomunicazioni ed eventuale interazione con il gestore di telecomunicazioni per la risoluzione: poiché i protocolli di comunicazione su rete GPRS sono conosciuti esclusivamente da Divitech, la stessa è il solo soggetto in grado di interagire correttamente e tempestivamente con il gestore della rete per la risoluzione dei problemi trasmissivi tra sistemi di bordo ed applicazione di centro;
- Corretta gestione del modulo Trouble Ticket per la gestione degli interventi manutentivi sul territorio: il modulo di centrale Trouble Ticket per la gestione degli interventi manutentivi, anch'esso sviluppato da Divitech che ne detiene i relativi codici sorgente, utilizza come provider dati per la loro successiva elaborazione esclusivamente i pacchetti trasmessi dai mezzi attraverso il protocollo MRE citato in precedenza. La corretta interpretazione dei pacchetti dati e la conseguente gestione del modulo Trouble Ticket può quindi essere fatta esclusivamente da Divitech;
- Ripristino del software di centrale e risoluzione conflitti di sistema: la piena proprietà dei codici sorgenti e la relativa conoscenza delle logiche architettoniche dei moduli software che compongono il sistema OTX, rende Divitech la sola in grado di ripristinare eventuali default dell'applicazione e la risoluzione dei conflitti sistemici tra le componenti hardware e software;
- Servizio per la fornitura di report periodici: il servizio è strettamente correlato alle attività connesse alla manutenzione del Sistema OTX.

Tuttavia, sulla scorta della proposta "Linee guida per il ricorso a procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando nel caso di forniture e servizi ritenute infungibili", deliberata dal consiglio dell'Autorità nazionale anticorruzione, al fine di confermare l'esistenza dei presupposti che consentono ai sensi dell'art. 63, comma 1 del d.lgs 50/2016 il ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando ovvero di individuare soluzioni alternative, si ritiene di procedere con una consultazione preliminare di mercato mediante pubblicazione di un avviso per 15 giorni, sul profilo di committente dell'Agenzia, nella sezione Amministrazione trasparente – Bandi di gara e contratti dell'Agenzia, con cui gli operatori economici sono informati

- del fabbisogno che l'Agenzia intende soddisfare;

- degli strumenti che l'Agenzia ha individuato per farvi fronte ed i costi attesi;
- della possibilità di indicare eventuali soluzioni alternative;
- della volontà di procedere, qualora ce ne siano i presupposti, all'acquisto mediante procedura negoziata senza pubblicazione del bando.

Sul sito <http://www.acquistinretepa.it>, nell'ambito del Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA), la società DIVITECH S.P.A. propone i servizi sopra descritti in conformità alle necessità sopra evidenziate. I costi sono esplicitati come segue.

Codice Mepa	Descrizione	Q.tà	Prezzo Unitario	Totale	Totale Iva Inclusa
OTX_SRV_MAN_CENT	Manutenzione Annuale sistema di centro (singolo OBU XP2 - OBU CE - OBU ABT - OBU GV55))	860	€ 12,00	€ 10.320,00	€ 12.590,40
OTX_OBU_MAN_XP	Manutenzione Annuale singolo OBU XP	161	€ 130,00	€ 20.930,00	€ 25.534,60
OTX_OBU_SOST_GV	Sostituzione OBU CE con nuova centralina GV55 (no AVM) compatibile con il sistema OTX e garanzia 12 mesi	432	€ 150,00	€ 64.800,00	€ 79.056,00
OTX_DIS_INST_OBU	Trasferimenti apparati per modifica flotta	50	€ 230,00	€ 11.500,00	€ 14.030,00
OTX_MAN_PROVIBUS	Assistenza e supporto tecnico per singolo polo, manutenzione correttiva	7	€ 400,00	€ 2.800,00	€ 3.416,00
OTX_ASS_ONSITE_PL	Assistenza on site di primo livello, costo orario	1000	€ 30,00	€ 30.000,00	€ 36.600,00
Totale				€ 140.350,00	€ 171.227,00 €

Con riferimento al servizio di manutenzione del sistema di centro, il prezzo complessivo è calcolato in funzione del numero di OBU che si interfacciano con il centro.

Con riferimento alle attività di manutenzione ordinaria del sistema GeoProvibus, il prezzo complessivo è calcolato moltiplicando il prezzo unitario per l'assistenza annuale offerto per singolo polo per il numero di poli oggetto di manutenzione.

Con riguardo all'assistenza on site di primo livello, il prezzo complessivo è ottenuto moltiplicando il prezzo unitario (orario) offerto per il fabbisogno di assistenza annuale stimato.

Considerando l'obsolescenza degli apparati CE e a seconda dell'orientamento scelto dalle Aziende tpl dotate di sistema AVM integrato con la centralina OTX, si prevedono anche le seguenti attività:

Scenario 1 – Le aziende acquisiscono in comodato d'uso gratuito le centraline XP2 di Agenzia:

Codice Mepa	Descrizione	Q.tà	Prezzo Unitario	Totale	Totale Iva Inclusa
OTX_INST_OBUXP2	Installazione apparato XP2 già smontato da vettori AVM indipendente a vettori AVM OTX	80	€ 145,00	€ 11.600,00	€ 14.152,00

Codice Mepa	Descrizione	Q.tà	Prezzo Unitario	Totale	Totale Iva Inclusa
OTX_OBU_SOST_GV	Sostituzione OBU CE con nuova centralina GV55 compatibile con il sistema OTX e garanzia 12 mesi	80	€ 150,00	€ 12.000,00	€ 14.640,00
Totale				€ 23.600,00	€ 28.792,00

Scenario 2 – Le aziende non acquisiscono in comodato d'uso gratuito le centraline XP2 di Agenzia:

Codice Mepa	Descrizione	Q.tà	Prezzo Unitario	Totale	Totale Iva Inclusa
OTX_OBU_SOST_GV	Sostituzione OBU CE con nuova centralina GV55 compatibile con il sistema OTX e garanzia 12 mesi	176	€ 150,00	€ 26.400,00	€ 32.208,00

Nel complesso, il costo del Servizio di assistenza e manutenzione OTX, come sopra descritto è stimato:

- nello scenario 1 in € 140.350,00 oltre IVA + € 23.600,00 oltre IVA, per totali € 163.950,00 oltre IVA
- nello scenario 2 in € 140.350,00 oltre IVA + € 26.400,00 oltre IVA, per totali € 166.750 oltre IVA.

L'acquisizione dei predetti servizi e la stipulazione del contratto, potrà avvenire utilizzando il MEPA mediante la procedura di "Trattativa Diretta" che si configura come una modalità di negoziazione, semplificata rispetto alla tradizionale RDO, rivolta ad un unico operatore economico. La richiesta viene indirizzata ad un unico Fornitore, e risponde a due precise fattispecie normative:

- Affidamento Diretto, con procedura negoziata , ai sensi dell'art.36, comma 2, lettera A) - d.lgs. 50/2016
- Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando, con un solo operatore economico , ai sensi dell'art.63 d.lgs. 50/2016.

Qualora fossero confermati i presupposti previsti per l'affidamento in forza delle disposizioni contenute nell'art. 63 comma 2 lett. b) del d.lgs 18/4/2016 n. 50, il responsabile del procedimento provvederà all'adozione degli atti necessari all'avvio e conclusione della trattativa diretta con la società Divitech S.p.A., sulla base degli elementi individuati nella predetta tabella e degli indici obiettivo per linea di cui all'Allegato 1, compresi gli atti relativi alla determinazione di affidamento del servizio, di impegno di spesa e stipula dell'atto contrattuale mediante il MEPA.

Attestazione

Si attesta ai sensi e per gli effetti degli articoli 47 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 e successive modifiche, il rispetto delle disposizioni contenute nel comma 3 dell'art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 come modificato dall'art. 1 del D.L. 168 del 12 luglio 2004 convertito in legge dalla L. 30 luglio 2004, n. 191¹⁰.

Nel rispetto delle disposizioni contenute nell'art. 37 comma 1 del d.lgs 50/2016 e dell'art. 1, comma 450 della L. 296/2006 così come da ultimo modificato dall'art. 1, comma 502 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è stato verificato inoltre che per le prestazioni del presente affidamento sono attivi bandi nel mercato elettronico della pubblica amministrazione, realizzato

dal Ministero dell'Economia e delle finanze sulle proprie infrastrutture tecnologiche avvalendosi di Consip S.p.A.

Si attesta che non sussistono relazioni di parentela o affinità di secondo grado tra i titolari, gli amministratori, i soci e i dipendenti del soggetto affidatario ed il direttore generale ed il responsabile dell'U.O. del servizio proponente¹¹ dell'Agenzia.

Attenzione

La decisione è stata presa ai sensi dell'art. 36, comma 2, lett. b) e dell'art. 37, comma 1¹² del d.lgs 50/2016.

Il presente provvedimento non comporta impegno di spesa¹³.

La procedura di acquisizione del servizio è prevista nell'ambito del Programma biennale degli acquisti di beni e servizi" per gli anni 2018-2019 approvato con deliberazione del consiglio d'Amministrazione n. 2/2018 del 05/03/2018.

CIG

Il CIG sarà richiesto dal Responsabile del procedimento all'esito delle attività di consultazione.

Il Direttore generale
Cesare Paonessa

Atto prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del Codice dell'Amministrazione Digitale (D.Lgs. N 82/2005 e ss.mm.)

Torino, lì 09 maggio 2018

¹ Ai sensi degli artt. 107, 182 e 183 del T.U.E.L. approvato con D.Lvo n. 267 del 18/08/2000, dell'art. 18 comma 3 dello Statuto dell'Agenzia della mobilità piemontese, dell'art. 29 del "Regolamento di contabilità" approvato con deliberazione n. 3/2 dall'Assemblea consortile nella seduta del 29 settembre 2005, nonché ai sensi del Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi dell'Agenzia, come da allegato B della deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 1/2 del 16 gennaio 2004. Il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 42 del 22 dicembre 2017, ha incaricato l'ing. Cesare Paonessa direttore generale dell'Agenzia della mobilità piemontese. Inoltre, ai sensi della deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 2 del 1 marzo 2013, l'ing. Cesare Paonessa esercita le funzioni che lo Statuto e i Regolamenti attribuiscono al Segretario dell'Agenzia.

² Il contratto di servizio che regola i servizi di Trasporto pubblico locale su gomma della Provincia di Torino e delle Comunità Montane e il relativo capitolato d'oneri che all'art. 6.15 prevede che "Non possono essere adibiti al servizio oggetto della concessione autobus non forniti di apparati di bordo OTX" e all'art. 19.9 prevede che "il saldo delle compensazioni economiche dovute è determinati sulla base del consuntivo delle percorrenze autorizzate ed effettivamente svolte dal Concessionario e riscontrate dall'Ente concedente , anche mediante l'impiego di strumentazione di rilevazione satellitare";

Il contratto di servizio che regola la concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino sottoscritto dall'Agenzia con il concessionario in data 16/07/2012, prevede all'articolo 9.3 che "il concessionario adibisce al servizio oggetto della concessione veicoli forniti di apparati di bordo OTX. Eventuali eccezionali casi di impiego in linea di autobus non dotati di OTX, o aventi OTX guasto, devono essere preventivamente segnalati all'ente concedente, specificando la targa del veicolo, la data di utilizzo e le corse interessate, nonché la motivazione per cui il concessionario è stato costretto all'impiego in linea di tale veicolo (es. incidente, guasto o malfunzionamento di altri veicoli di riserva con OTX regolarmente funzionante, ecc.)." L'art. 17.8 prevede inoltre che "In caso di discordanza tra i contenuti del "Rapporto di servizio" (mensile o generale) e quanto accertato dall'ente concedente, anche mediante l'ausilio di supporti tecnologici quali il monitoraggio del servizio con il Sistema OTX, il pagamento del saldo viene sospeso per il tempo occorrente all'acquisizione della documentazione ritenuta necessaria alla definizione, in sede di comitato tecnico di gestione del contratto, della percorrenza effettivamente realizzata. Le percorrenze (veTURE*km) non documentabili a seguito degli accertamenti di cui sopra non sono oggetto di compensazioni economiche."

³ Appalto per la realizzazione del sistema di monitoraggio per l'osservazione ed il controllo dei servizi di trasporto pubblico extraurbano, denominato OTX, con base di gara di € 1.291.666,67 (Determinazione del Dir. Serv. Trasporti n 712-401625/2005 del 23/09/2005 di approvazione del capitolato d'oneri e di autorizzazione all'espletamento del pubblico incanto, determinazione del Dir. Serv. Contratti n. 191 – 502213/2005 del 23/12/2005 di aggiudicazione e Contratto del 1 marzo 2006 n. rep. 10332).

⁴ cfr. "Relazione di Gara" Divitech, § 6.1 – 25/10/2005

⁵ "Procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara", nel caso in cui: "per ragioni di natura tecnica [...] il contratto possa essere affidato unicamente ad un operatore economico determinato"

⁶ Con determinazione dirigenziale Servizio Trasporti della Provincia n. 819-384003 del 27.11.2006 è stato assegnato alla Divitech s.p.a l'affidamento per la realizzazione di un software integrato al sistema OTX per l'informatizzazione del servizio trasporto a chiamata denominato "Provibus"

⁷ Lo schema di Convenzione è stato approvato con la Delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 12 del 23/9/2015

⁸ D.lgs 18/4/2016 n. 50 - Art. 63, comma 1: "Nei casi e nelle circostanze indicati nei seguenti commi, le amministrazioni aggiudicatrici possono aggiudicare appalti pubblici mediante una procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, dando conto con adeguata motivazione, nel primo atto della procedura, della sussistenza dei relativi presupposti"

⁹ D.lgs 18/4/2016 n. 50 – art. 36 ("Contratti sotto soglia"), comma 2 lett. b): "[...] le stazioni appaltanti procedono all'affidamento di [...] servizi [...] di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 [...] per affidamenti di importo pari o superiore a 40.000 euro e inferiore a 150.000 euro per i lavori, o alle soglie di cui all'articolo 35 per le forniture e i servizi, mediante procedura negoziata previa consultazione, ove esistenti, di almeno dieci operatori economici per i lavori, e, per i servizi e le forniture di almeno cinque operatori economici individuati sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti. I lavori possono essere eseguiti anche in amministrazione diretta, fatto salvo l'acquisto e il noleggio di mezzi, per i quali si applica comunque la procedura negoziata previa consultazione di cui al periodo precedente. L'avviso sui risultati della procedura di affidamento, contiene l'indicazione anche dei soggetti invitati"

¹⁰ "le amministrazioni pubbliche [...] utilizzano i parametri di prezzo-qualità, come limiti massimi, per l'acquisto di beni e servizi comparabili" oggetto delle convenzioni stipulate dalla CONSIP S.p.A.

¹¹ Ai sensi della L. 6 novembre 2012, n.190.

¹² D.lgs 50/2016, art. 37, comma 1 "Le stazioni appaltanti, fermi restando gli obblighi di utilizzo di strumenti di acquisto e di negoziazione, anche telematici, previsti dalle vigenti disposizioni in materia di contenimento della spesa, possono procedere direttamente e autonomamente all'acquisizione di forniture e servizi di importo inferiore a 40.000 euro e di lavori di importo inferiore a 150.000 euro, nonché attraverso l'effettuazione di ordini a valere su strumenti di acquisto messi a disposizione dalle centrali di committenza. Per effettuare procedure di importo superiore alle soglie indicate al periodo precedente, le stazioni appaltanti devono essere in possesso della necessaria qualificazione ai sensi dell'articolo 38."

¹³ Art. 151 comma 4 del D.lgs 18/08/2000 n.267; art. 9 del "Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi" dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana. Ai sensi degli artt. 7 e 19 del "Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi", il direttore generale esercita le competenze di ordine finanziario previste dal citato Regolamento nell'ambito del Servizio Bilancio e Ragioneria dell'Agenzia e non altrimenti attribuite.