

Oggetto **AVVIO ALLA PROCEDURA NEGOZIATA SENZA PREVIA PUBBLICAZIONE DEL BANDO 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. 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 € 75.340,00 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, 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 850 veicoli) ed è in grado di monitorare l'intero Servizio in ambito metropolitano pari a ca. 4820 corse/giorno su 193 Linee.

Nel corso dell'anno 2019, l'Agenzia ha esteso il monitoraggio anche al servizio urbano del comune di Druogno (4 autobus) e al servizio di navigazione sul lago d'Orta (3 imbarcazioni).

Il funzionamento del sistema OTX comporta 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 al sistema di centro attraverso la scheda SIM fornita da Agenzia. L'apparato di bordo OTX non presenta dunque alcuna interfaccia verso il guidatore.

Il sistema di centro, che riceve i dati inviati dalle centraline, 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 2018, ultimo periodo oggetto di contratto di manutenzione, con determinazione dirigenziale n.315 del 15/06/2018, 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 30/06/2019.

In particolare, nell'ambito di tale affidamento è stata effettuata una manutenzione straordinaria sulle centraline, procedendo alla sostituzione di quelle divenute ormai obsolete e non più aggiornabili. Le nuove centraline scelte da Agenzia (tipologia GV55/Ruptela) hanno una dotazione hardware 'semplificata' rispetto alle precedenti, consentendo dunque una significativa riduzione dei costi di fornitura, installazione e manutenzione. Tale processo non ha riguardato le 161 centraline di tipologia XP2, fatte installare da Agenzia nel 2012, in sostituzione di altrettante preesistenti.

L'introduzione delle nuove centraline ha avuto delle ricadute sulle aziende tpl che hanno scelto di allestire il proprio sistema AVM "appoggiandosi" alla centralina OTX per l'acquisizione dei dati di localizzazione dei veicoli: tali Aziende furono infatti autorizzate dall'Ente proprietario ad interfacciare i propri sistemi di bordo aziendali (monitor autista, obliterate) con la centralina OTX, senza dover investire in un ulteriore modulo di geolocalizzazione.

La nuova centralina, non avendo porte di comunicazione hardware, non può più essere integrata in sistemi AVM aziendali. Agenzia ha evidenziato il problema alle aziende interessate, che hanno provveduto all'acquisizione in proprio di centraline integrabili con gli altri sistemi di bordo.

Le centraline attualmente installate sono circa 860 (il numero può oscillare di qualche unità in funzione della dinamica di sostituzione dei veicoli impiegati in linea da parte delle Aziende tpl), delle quali:

- 360 sono di tipologia XP2, installate sui veicoli delle Aziende con AVM integrato con OTX; tra queste, rientrano le 161 di proprietà di AMP, per le quali, considerando che sono diventate parte integrante di sistemi AVM aziendali, Agenzia ne sta disponendo il comodato d'uso gratuito, trasferendo alle aziende gli oneri di manutenzione;
- 500 sono di tipologia GV55/Ruptela, installate nel corso del 2018 nell'ambito del sopra citato intervento di manutenzione straordinaria.

Nell'espletamento delle proprie mansioni di controllo del servizio di trasporto pubblico extraurbano, gli operatori di Agenzia che si avvalgono della reportistica e delle rappresentazioni cartografiche elaborate da OTX accedono ai dati attraverso un portale web sviluppato su Internet Explorer, che rappresenta il frontend dell'intero sistema.

Come noto, dal 12 gennaio 2016 Microsoft ® non fornisce più aggiornamenti di sicurezza e supporto tecnico per Internet Explorer, per cui è diventato improcrastinabile l'aggiornamento del

portale web; inoltre alcune sue parti, tra cui il componente di gestione della cartografia, sono codificate secondo la tecnologia ActiveX, ormai abbandonata con il passaggio a Windows10. Il portale web rinnovato dovrà essere basato sulla tecnologia HTML5 e integrare la cartografia Open Street Map, in modo da avere fruibilità con qualsiasi browser e non essere vincolato ad una base cartografica installata in locale sui singoli pc; dovranno altresì essere mantenute tutte le funzionalità sino ad oggi sviluppate e la piena compatibilità con il passato ("porting").

Per evitare problemi di compatibilità del nuovo portale con i server su cui risiede il sistema di centro di Città Metropolitana, si intende inoltre passare ad una nuova architettura con un'unica centrale di calcolo su cloud server (con fornitore individuato dall'Agenzia), con collegamento al server fisico di AMP per l'acquisizione dati del servizio programmato e la copia del database DATI. Tale passaggio interesserà anche il sistema GeoProvibus.

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

- Manutenzione ordinaria del sistema di centro;
- Manutenzione ordinaria centraline OTX;
- Attività di porting e adeguamento funzionalità ad HTML5 per l'attuale portale web; installazione su nuovo cloud server
- Manutenzione ordinaria del sistema GeoProvibus;
- 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 possono 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 reperibili sul mercato e/o riparabili da terzi;

- 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 architetturali 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;

Tuttavia, sulla scorta della "Linee guida n. 8 - 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
G_003	Manutenzione Annuale sistema di centro singolo OBU	860	€ 14,00	€ 12.040,00	€ 14.688,80
G_028	Manutenzione per il 2020 della centralina GV55/RUPTLA	500	€ 49,50	€ 24.750,00	€ 30.195,00

Codice Mepa	Descrizione	Q.tà	Prezzo Unitario	Totale	Totale Iva Inclusa
G_009	Trasferimenti apparati per modifica flotta	50	€ 250,00	€12.500,00	€ 15.250,00
G_022	Aggiornamento portale web OTX a HTML5 con cartografia Open Street Map e installazione su cloud server	62	€ 375,00	€ 23.250,00	€ 28.365,00
G_023	Manutenzione Annuale Provibus Singolo Polo	7	€ 400,00	€ 2.800,00	€ 3.416,00
Totale				€ 75.340,00	€ 91.914,80 €

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.

Nel complesso, il costo del Servizio di assistenza e manutenzione OTX, come sopra descritto è stimato in Euro 75.340,00 oltre IVA 22% per un totale di Euro 91.914,80.

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 indicati nella tabella sopra riportata, 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. 63, 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 2019-2020 approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 1/2019 del 02/04/2019.

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 04 ottobre 2019

VISTO DI REGOLARITA' CONTABILE

A norma dell'art. 151, comma 4, del D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000 e degli art. 32 e 33 del "Regolamento di contabilità".

Data 04 ottobre 2019	Il direttore generale Cesare Paonessa
----------------------	--

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 (veicoli*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.