

**Oggetto     Affidamento servizio di fornitura piattaforma di gestione del trasporto per servizi a chiamata e pianificazione multimodale**

Determinazione del Responsabile dell'U.O. Giuridico, Contratti e Personale

**Decisione**

Il Responsabile dell'UO "Giuridico, Contratti e Personale", Antonio Camposeo, nell'ambito della propria competenza<sup>1</sup> determina di:

1. dare atto che la procedura di affidamento diretto ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. a) del D.L. 76/2020 come convertito con L. 11/09/2020, n. 120 e ss.mm.ii. per l'affidamento del servizio di fornitura piattaforma di gestione del trasporto per servizi a chiamata e pianificazione multimodale, espletata in attuazione alla determinazione del direttore generale n. 251 del 15 aprile 2022 si è conclusa con la presentazione da parte dell'Operatore Economico Via Technologies Europe B.V., con sede in Olanda, Via Vijzelstraat n. 68, Amsterdam (VAT NL857764834B), di un'offerta per complessivi € 114.000,00 (ofe);
2. aggiudicare all'Operatore Economico Via Technologies Europe B.V., con sede in Olanda, Via Vijzelstraat n. 68, Amsterdam (VAT NL857764834B), il contratto per il servizio di fornitura piattaforma di gestione del trasporto per servizi a chiamata e pianificazione multimodale, per una durata di 24 mesi, secondo le modalità espresse in motivazione per un importo complessivo pari € 114.000,00 ofe che viene impegnato secondo quanto dettagliato in applicazione;
3. dichiarare l'efficacia dell'aggiudicazione essendo completata la verifica del possesso dei requisiti prescritti dall'articolo 80 del d.lgs 50/2016, sulla base dei certificati attestanti il possesso dei requisiti dichiarati dall'operatore economico con la presentazione del DGUE, emessi dalle autorità competenti olandesi secondo quanto riportato nel file excel estratto dal sito e-certis.<sup>2</sup>

**Motivazione**

L'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) è interessata a migliorare la qualità dei propri servizi di trasporto (on demand e fissi) forniti ai cittadini della Regione Piemonte, per cui intende adottare un'adeguata soluzione tecnologica che possa aiutare a riorganizzare la mobilità rispondendo ai sempre più accentuati bisogni di flessibilità in modo da attrarre più passeggeri, ottimizzare i servizi, diminuire le emissioni inquinanti nella regione e aiutare a costruire un futuro più sostenibile.

La soluzione individuata dall'Agenzia è del tipo "end to end" finalizzata a supportare la pianificazione multimodale, partendo dagli inquadramenti generali e fino agli aspetti operativi di dettaglio dell'organizzazione dei servizi tradizionali e/o innovativi come il trasporto a chiamata e i servizi di linea a conferma.

Ad oggi, gli attuali servizi di trasporto a chiamata o a conferma implementati in Regione funzionano con un sistema di prenotazione telefonica (tramite call center); l'Agenzia ritiene che introducendo una applicazione web per smartphone per passeggeri ed autisti, si coglierebbero meglio le esigenze degli utenti incrementando i passeggeri, riducendo al tempo stesso i costi e migliorando la qualità del servizio. L'introduzione di un sistema più evoluto permetterà di utilizzare i dati raccolti dal sistema per ottimizzare ulteriormente il servizio, apportando tempestivi e costanti miglioramenti.

L'Agenzia, per le ragioni sopra definite, ha ricercato soluzioni tecnologiche che contemplino i seguenti aspetti:

1. Piattaforma per la gestione dei servizi a chiamata e conferma con accesso multiutente comprendente:
  - Sistema di gestione dei servizi a chiamata utilizzabile sia dall'operatore del TPL sia da AMP per l'organizzazione e il controllo del servizio e i relativi indicatori di performance (KPI);
  - Applicativo di analisi geospaziale del servizio a chiamata (dove vengono riportati i punti di partenza/destinazione, i ritardi, la velocità, i pattern di viaggio, ecc.) - collegati al primo punto di questo elenco
  - App passeggeri per prenotare viaggi su richiesta, ricevere informazioni sul viaggio, e acquistare i biglietti. Le funzionalità dovranno poter essere utilizzate anche in tempo reale. Le stesse funzionalità dovranno essere disponibili anche attraverso un applicativo web.
  - App autista per ottenere il percorso dinamico, ottimizzato, dei punti di salita e discesa dei passeggeri.
2. Piattaforma per la pianificazione multimodale sia di rotte fisse che on demand, in modo che AMP possa simulare soluzioni di coesistenza/sostituzione tra servizi a linea fissa e servizi flessibili in diverse zone della regione.

È intenzione dell'Agenzia utilizzare tali soluzioni tecnologiche in specifici ambiti territoriali con differenti caratteristiche (es. indici demografici, n° veicoli da adibire al servizio, estensione e morfologia territoriale, ...) al fine di utilizzare al massimo le capacità del sistema trasportistico nel suo complesso, di comprendere il gradimento e l'apprezzamento da parte degli utenti piemontesi e di utilizzare e analizzare i dati generati.

Oltre a ciò, il servizio a domanda/conferma attivato dovrà potersi integrare con la rete di rotte fisse, ed è per questo che è importante che l'Agenzia abbia la capacità di analizzare entrambe le tipologie di trasporto.

\*\*\*

Con riferimento alla Piattaforma per la gestione dei servizi a chiamata è necessario che la stessa risponda alle seguenti specifiche:

1. Algoritmi di aggregazione e di instradamento dinamico

Gli algoritmi di aggregazione e di instradamento dei passeggeri della piattaforma di servizio a chiamata dovranno assicurare l'equilibrio tra la massima efficienza di utilizzo della flotta e la migliore soluzione di viaggio per l'utente passeggero.

Le richieste di viaggio verranno assegnate al veicolo con la migliore disponibilità temporale (in tempo reale dove possibile) e diretti nella stessa direzione al fine di agevolare al massimo la condivisione dei viaggi.

Gli instradamenti dovranno essere possibili sia attraverso un calcolo di routing libero sia attraverso percorsi predeterminati a seconda del modello strutturale che si vorrà impostare per ciascun servizio a chiamata, permettendo anche una discretizzazione oraria qualora sia necessario garantire intermodalità con servizi TPL portanti (es. servizi ferroviari cadenzati).
2. Sistema di gestione degli account operativi

Il sistema centrale dovrà essere in grado di gestire più tipologie di utenze/account di accesso con differenti privilegi così ipotizzabili:

  - Supervisore: con livello massimo di operatività che includa la possibilità di creare nuove utenze per i servizi locali attivati; di modificare l'infrastruttura dei servizi a chiamata attivati (es. inserire o togliere fermate, estendere la copertura oraria, modificare i tempi di prenotazione); oltre a tutte le funzionalità degli account amministratore locale e operatore .

- Amministratore locale: individuato per ogni ambito territoriale con possibilità di aggiornare il piano di esercizio; di variare la composizione della flotta; di consultare tutte le informazioni sul servizio svolto dai singoli operatori in tempo reale compresi i feedback degli utenti; di correggere in tempo reale il servizio se necessario; di sviluppare analisi e reportistica dei dati raccolti nell'erogazione del servizio; di sovrapporre il servizio on demand al servizio a programmato tradizionale al fine di ottimizzare entrambi i servizi; oltre alle funzionalità dell'account operatore.
- Operatore: con la possibilità di raccogliere e inserire le richieste telefoniche provenienti dal proprio bacino d'utenza di visualizzare le richieste pervenute dai passeggeri, di interfacciarsi con gli utenti per la gestione delle prenotazioni, delle eventuali criticità e fornire informazioni su possibili soluzioni multimodali, verificare in tempo reale lo stato del servizio, scaricare un'adeguata reportistica dei servizi programmati e svolti.

### 3. Sistema di dispatching a supporto delle centrali operative

Tramite i controlli operativi, gli amministratori di sistema dovranno poter eseguire una serie di funzioni tra cui ad esempio il controllo dei dettagli del viaggio, la regolazione delle informazioni sull'account utente, l'assistenza agli utenti e molto altro. La piattaforma dovrà includere uno strumento di visualizzazione in grado di fornire:

- una visione completa del servizio sia in tempo reale sia storicizzata, mostrando una mappa codificata che mostri le informazioni sul veicolo e sull'utente;
- un cruscotto che mostri gli indicatori chiave di prestazione;
- una schermata di notizie interattiva che registra tutti gli eventi che si verificano all'interno del sistema.

Attraverso un centro operativo basato sul Web, il personale che sovrintende alla gestione del servizio, inclusi gli operatori del call center, dovranno disporre di tutti gli strumenti necessari per gestire le prenotazioni, monitorare le operazioni di servizio e monitorare le prestazioni del servizio.

Gli operatori del call center dovranno poter prenotare e gestire i viaggi per conto dei passeggeri che scelgono di prenotare telefonicamente. Attraverso un'interfaccia "Prenota corsa" designata nell'applicazione, gli operatori del call center dovranno poter inserire agevolmente i dettagli relativi alla prenotazione del viaggio forniti dagli utenti.

La piattaforma dovrà offrire una suite di strumenti analitici che possano essere utilizzati a livelli differenti dagli operatori e dai supervisori per monitorare le metriche chiave del servizio e valutarne i progressi nel tempo, oltre ad una serie di report standard e personalizzabili, alcuni dei quali offrano istantanee del servizio quotidiano e altri che illustrino la crescita e il cambiamento nel tempo.

I dati relativi alle informazioni di dettaglio dei servizi, sia quelle relative al real time sia quelle post produzione, devono essere disponibili (open data) in formati che consentano il loro utilizzo da parte di altri soggetti come il Centro Servizi Regionale o i fornitori di servizi di infomobilità locali e non.

### 4. Analisi e reportistica dei dati

La piattaforma di gestione centrale dovrà permettere la condivisione con tutti i livelli di utenza i dati operativi per informare l'ottimizzazione del servizio regolare e la pianificazione a lungo termine. Dovrà utilizzare strumenti di visualizzazione dei dati per presentare un'analisi chiara dei dati operativi e fornire dashboard per esplorare aree di interesse specifiche.

### 5. App Passeggero

L'app Passeggero, disponibile gratuitamente per dispositivi iOS e Android, dovrà consentire agli utenti di prenotare corse on demand, di visualizzare i percorsi e tracciare le traiettorie in tempo reale, di acquistare le corse, di segnalare eventuali problemi e di ricevere eventuali comunicazioni di disservizio.

I passeggeri dovranno poter prenotare viaggi sia in tempo reale, sia in anticipo (per lo stesso giorno o per un giorno successivo) o su un base ricorrente, alternando facilmente tra le opzioni di prenotazione on-demand (in tempo reale) e in anticipo.

Durante la prenotazione dei viaggi on demand, gli utenti dovranno poter indicare il numero di passeggeri per cui si richiede la corsa e le posizioni di partenza e destinazione desiderate. Nel caso di prenotazione anticipata dovranno poter scorrere un elenco di date e orari selezionando la loro finestra temporale di partenza preferita.

Una volta che gli utenti avranno selezionato tutte le informazioni di viaggio desiderate, l'app dovrà proporre automaticamente le opzioni di viaggio in base a diversi fattori, tra cui l'origine/destinazione, la distribuzione della flotta, la necessità di accessibilità in sedia a rotelle, le condizioni del traffico e la domanda futura prevista.

Per i viaggi prenotati in anticipo, il sistema di pianificazione dovrà proporre finestre orarie di prelievo, come un periodo di 30 minuti (intervallo di tempo esatto configurabile in base alle preferenze dell'agenzia), consentendo al nostro sistema di determinare l'orario di prelievo ottimale per aggregare i passeggeri in viaggi condivisi efficienti.

I passeggeri dovranno poter vedere il percorso del veicolo assegnato (per la tratta on demand), le indicazioni per recarsi a piedi alla fermata di salita e l'orario di arrivo previsto del veicolo. Una volta a bordo, i passeggeri dovranno poter vedere l'intero percorso pianificato del loro viaggio (compresi i prelievi e le destinazioni di altri passeggeri assegnati alla corsa), la fermata di discesa e la stima dell'orario di arrivo.

Gli utenti dovranno poter accedere al servizio anche attraverso un portale di prenotazione web.

Prima del viaggio l'utente dovrà poter acquistare il biglietto del servizio a chiamata sia attraverso l'APP o il portale web, sia per lui sia per gli altri passeggeri per cui sta eventualmente prenotando.

Le modalità di pagamento online dovranno prevedere il pagamento attraverso i principali circuiti di credito, debito e altri sistemi di pagamento indipendenti dai circuiti tradizionali (es. Satispay, Paypal ...)

L'app dovrà prevedere anche una funzionalità di feedback guidato sul gradimento del servizio e segnalazione di disservizi.

Per le persone senza smartphone o accesso a Internet, o per coloro che preferiscono semplicemente un'assistenza aggiuntiva al telefono, potranno utilizzare il servizio chiamando uno specifico call center, il sistema dovrà consentire agli operatori di inserire le richieste di viaggio pervenute telefonicamente.

L'app dovrebbe consentire agli utenti di acquistare i biglietti di altri servizi di trasporto pubblico necessari a completare il viaggio.

In termini evolutivi l'app potrebbe consentire l'accesso ad un'informazione di tipo multimodale, ovvero segnalare all'utente gli eventuali scambi con i servizi di linea tradizionali che l'utente dovrà eventualmente fare per raggiungere la propria destinazione, ipotizzando di poter selezionare destinazioni comprese almeno nel limite del territorio provinciale in cui è presente il servizio a chiamata.

## 6. App Autista

L'app Autista deve essere un'applicazione mobile intuitiva disponibile per il download gratuito dagli store Android e iOS. L'app Autista dovrà avere due scopi principali: comunicare agli autisti in tempo reale le istruzioni di prelievo, destinazione e percorso; e include il tracciamento GPS per monitorare e trasmettere le posizioni dei veicoli in tempo reale.

L'app Autista deve fornire una navigazione audio e visiva per guidare gli autisti da una fermata all'altra e visualizzare le istruzioni di percorso sull'interfaccia della mappa in-app.

Attraverso l'app, le attività dell'autista dovranno essere continuamente aggiornate in risposta a nuove prenotazioni di corse, modifiche delle prenotazioni e condizioni del traffico in tempo reale. Quando viene assegnata una nuova corsa, l'autista dovrà ricevere una notifica sull'app Autista, in modo da visualizzare immediatamente le indicazioni dettagliate per il

prelievo. Le indicazioni stradali verranno aggiornate automaticamente, se necessario, per garantire il percorso più efficiente possibile.

Per ogni prelievo, gli autisti dovranno poter visualizzare sull'app Autista il punto di prelievo, il numero di passeggeri per punto e il numero totale di passeggeri della corsa, l'autista dovrà poter segnalare l'eventuale mancanza del passeggero in fermata.

L'App Autista dovrà mostrare anche tutte le note inviate dai passeggeri, come le istruzioni per aiutare i passeggeri con mobilità limitata a salire a bordo del veicolo.

Con riferimento al Sistema di analisi e pianificazione la piattaforma deve rispondere alle seguenti specifiche.

La piattaforma dovrà disporre di un sistema di analisi e pianificazione basato su browser, interattivo e dinamico, di un'interfaccia per progettare e modificare percorsi con la capacità di condurre un'analisi sulla domanda e valutare i dati di utenza attraverso una visualizzazione interattiva. In particolare:

- le rotte dovranno essere importate dai formati più comuni (come ad esempio GTFS o shp) e potranno anche essere create da zero;
- gli utenti-pianificatori potranno creare zone on demand e comprendere i KPI critici ad esse associati (es. punti di interesse, popolazione, posti di lavoro, passeggeri e altro);
- quando gli utenti-pianificatori modificano gli scenari di transito tramite l'interfaccia della mappa, potranno osservare contemporaneamente gli effetti dei cambiamenti sui dati dell'utenza e sul costo del servizio.
- dovrà essere possibile una veloce e accurata pianificazione, resa possibile importando l'infrastruttura fisica esistente delle fermate e i relativi metadati già in uso in altre piattaforme tecnologiche dell'Ente. Queste fermate potranno quindi essere utilizzate per analisi dell'utenza e la pianificazione dei tempi di viaggio;
- le mappe origine-destinazione saranno interattive per esplorare dove le persone vivono e lavorano e come le persone utilizzano il servizio a chiamata;
- gli utenti-pianificatori potranno importare i loro dati di utenza nel sistema per visualizzazioni interattive con i loro percorsi e vari dati demografici. Potranno inoltre identificare facilmente potenziali miglioramenti del cambiamento di servizio;
- dovrà essere incluso uno strumento personalizzabile di visualizzazione dell'accessibilità di un servizio (attraverso isocrone) che illustra la capacità dell'utente del servizio di trasporto di viaggiare in qualsiasi momento del giorno o giorno della settimana da qualsiasi punto sulla mappa. Questo strumento dovrà mostrare istantaneamente l'accesso di un passeggero a risorse come lavoro, scuole, negozi di alimentari, ecc.;

Questo strumento dovrà essere progettato per collaborare e comunicare in modo dinamico utilizzando i dati con un'unica piattaforma basata sul web:

- gli scenari creati potranno essere condivisi con altri utenti-pianificatori tramite collegamento ipertestuale per facilitare la collaborazione;
- più utenti-pianificatori potranno commentare i progetti, incoraggiando la collaborazione tra i reparti e con altre parti interessate;
- gli utenti-pianificatori potranno anche condividere i progetti esternamente con i responsabili delle decisioni, la pubblica amministrazione o anche con il pubblico. Con una visualizzazione di sola lettura, la versione pubblica della piattaforma dovrà includere la possibilità per gli utenti di lasciare commenti elettronici su scenari specifici.

Lo strumento deve includere un tool di generazione di immagini di mappe in alta risoluzione: icone personalizzate, nomi di fermate, codici delle fermate, leggenda, spessore della linea, i colori, tipo, ecc

La piattaforma dovrà permettere importazioni ed esportazioni illimitate; il servizio deve essere progettato per funzionare con gli strumenti hardware e software in dotazione presso l'Agenzia garantendo i seguenti standard:

- gli utenti potranno importare informazioni esistenti da GTFS e formati shapefile;
- le esportazioni devono includere: Microsoft Excel, KML (Google Earth), shapefile (GIS o ArcMap), GTFS basati sulla frequenza, e immagine PNG, così come la stampa (copia cartacea e PDF).

Per le fasi di personalizzazione e di avvio dell'utilizzo delle piattaforme è una necessità inderogabile per l'Agenzia avere un referente tecnico e commerciale (Project Manager) in grado di interloquire con l'Agenzia in forma scritta e orale in lingua italiana. Tale referente sarà responsabile della commessa per il fornitore e dovrà essere individuato in fase di trattativa.

\*\*\*

In relazione a quanto sopra dettagliato l'Agenzia ha verificato la presenza sul mercato di due piattaforme web based prodotte e commercializzate in via esclusiva dalla società Via Technologies Europe B.V., con sede in Olanda, Via Vijzelstraat n. 68, Amsterdam (VAT NL857764834B):

1. VIA: è un sistema che ottimizza la gestione dei servizi flessibili quali, tra gli altri, i servizi che consentono la realizzazione del primo e ultimo miglio rispetto alla rete tradizionale dei servizi di linea del TPL o anche i servizi a chiamata/ a conferma;

il servizio è strutturato secondo le specifiche precedentemente definite, prevedendo, tra l'altro, in particolare:

- quattro livelli di utilizzo (supervisore, gestore call center, autista e utente finale del servizio di trasporto);
- l'adeguamento al territorio e ai servizi di TPL già presenti sullo stesso o ai servizi che saranno introdotti successivamente;
- l'accesso ad una specifica sezione dedicata alla reportistica dei servizi;
- una interfaccia utente particolarmente orientata verso l'utente finale del servizio;

2. REMIX: è una piattaforma di analisi e progettazione delle reti di trasporto tradizionali e non che comprende:

- la pianificazione sulla base dell'attuale infrastruttura di fermate;
- analisi istantanee di impatto demografico;
- stime istantanee di flotta e costi;
- modulo avanzato di contabilità per visualizzare le singole corse e ottenere costi;
- esportazioni illimitate (excel, shapefile, KML, GTFS, immagini in alta risoluzione);
- layer di dati personalizzati illimitati (shapefiles)
- caricamenti illimitati di GTFS;
- opzioni di coinvolgimento pubblico e condivisione;
- visualizzazione dei tempi di viaggio con isocrone
- tabelle orari - generare e personalizzare orari e tempi di percorrenza su vari segmenti;
- esportazione delle tabelle orarie su excel;
- analisi e visualizzazione Passeggeri e Origine-Destinazione.

L'operatore economico Via Technologies Europe B.V., con riferimento ai servizi oggetto dell'affidamento (VIA e Remix), è in possesso di pregresse e documentate esperienze.

In particolare con riferimento a VIA è stata verificata la funzionalità del sistema nelle seguenti occasioni:

in data 13/01/2022, mediante video collegamento con l'Agenzia della mobilità viennese (Verkehrsverbund Ost-Region – VOR), presenti il direttore di VOR e lo staff tecnico dell'Agenzia viennese, è stato approfondito il potenziale di utilizzo del servizio VIA, acquisendo conferme in ordine alle valutazioni positive del servizio;

in data 8/04/2022, mediante video collegamento con la società di servizi di trasporto passeggeri Buscompany S.p.A., sono state verificate le funzionalità offerte dalla piattaforma VIA per i servizi a chiamata (raccolta) di utenza nel settore privato analogo ai servizi a chiamata attivabili nel settore del TPL;

Con riferimento a REMIX in data 10/03/2022 (dalle ore 11:00) l'Agenzia ha partecipato ad un seminario organizzato da Federmobilità durante il quale ATM Milano<sup>3</sup> e l'Agenzia della mobilità di Modena (aMo)<sup>4</sup> sono intervenute presentando le loro esperienze relative all'utilizzo della piattaforma REMIX, confermando le valutazioni positive sul servizio.

\*\*\*

Sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 1, comma 2<sup>5</sup> del D.L. 76/2020 come convertito con L. 11/09/2020, n. 120 e ss.mm.ii., avendo verificato che l'OE Via Technologies Europe B.V. è in possesso di pregresse e documentate esperienze analoghe a quelle oggetto dell'affidamento, con provvedimento del direttore generale n. 251 del 15/04/2022 è stato determinato di dare avvio alla procedura di affidamento diretto con l'Operatore Economico Via Technologies Europe B.V., con sede in Olanda, Via Vijzelstraat n. 68, Amsterdam (VAT NL857764834B), mediante trattativa diretta utilizzando la piattaforma SINTEL.

Con il citato provvedimento è stato altresì individuare quale Responsabile del procedimento il Responsabile dell'U.O. "Giuridico, contratti e personale", Antonio Camposeo che avrebbe provveduto 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 la piattaforma SINTEL.

\*\*\*

La procedura è stata avviata mediante richiesta di offerta pubblicata sulla piattaforma SINTEL il 20/04/2022 (id 153593202) con data termine per la presentazione dell'offerta fissata alle ore 16 del 02/05/2022.<sup>6</sup>

L'offerta presentata da Via Technologies Europe B.V. (ID 1651497230026), è risultata completa sia con riferimento ai contenuti della busta amministrativa<sup>7</sup>, sia con riferimento all'offerta tecnica che a quella economica.

Con riferimento all'offerta tecnica, la stessa è risultata coerente con le specifiche definite con la citata determinazione del direttore generale n. 251 del 15/04/2022, sopra richiamata, così come prescritto nella nota di richiesta d'offerta<sup>8</sup>.

In relazione all'offerta tecnica sono stati acquisiti alcuni chiarimenti mediante la piattaforma SINTEL.

L'offerta economica è stata presentata come richiesto con un dettaglio di prezzo per ciascuna piattaforma. Con riferimento alla piattaforma VIA è stata data evidenza dei prezzi richiesti per

1. installazione della piattaforma;
2. personalizzazione del territorio (e di eventuali ulteriori prezzi correlati all'espansione dei servizi);
3. servizi relativi alla gestione operativa (prezzi di licenza per veicolo, prezzi minimi).

Con la richiesta di offerta è stato esplicitato che gli ordini relativi alle personalizzazioni territoriali e alle licenze per ciascun veicolo (Piattaforma VIA) potranno essere effettuati sia direttamente dall'Agenzia sia da enti (pubblici / privati) proposti dall'Agenzia.

In quest'ultimo caso, fatte salve diverse indicazioni che saranno fornite dall'Agenzia, i costi per ciascuna personalizzazione territoriale e per le licenze dei veicoli saranno sostenuti direttamente da detti enti e la fatturazione dei servizi dovrà essere effettuata nei confronti di detti soggetti.

I prezzi relativi alle personalizzazioni territoriali e alla gestione operativa saranno mantenuti fermi per tutta la durata del contratto potendo essere richieste nuove personalizzazioni e licenze per veicoli nel corso della validità del medesimo.

In relazione a tutti i prezzi per canoni/licenze che saranno eventualmente oggetto di affidamento dopo che sarà terminata la validità del contratto, l'operatore economico ha condiviso la proposta che detti prezzi non potranno essere superiori a quelli offerti con la procedura in oggetto con una rivalutazione non superiore allo scostamento tra l'indice armonizzato dei prezzi al consumo a tassazione costante per i Paesi dell'Unione europea (IPCA-TC) registrato a dicembre 2023 e quello registrato ad aprile 2022.

Tenuto conto di quanto sopra, e verificati i prezzi offerti per i seguenti servizi per un periodo di 24 mesi:

- VIA installazione piattaforma
- REMIX INSTALLAZIONE
- REMIX LICENZA ANNUALE

l'offerta di VIA Technologies Europe B.V. ammonta a complessivi € 114.000,00 ofe, inferiore alla spesa stimata con la citata determinazione 251/2022.

Valutata la congruità dell'offerta, si ritiene pertanto possibile procedere con l'aggiudicazione del contratto per il servizio di fornitura piattaforma di gestione del trasporto per servizi a chiamata e pianificazione multimodale, per una durata di 24 mesi all'Operatore Economico Via Technologies Europe B.V., con sede in Olanda, Via Vijzelstraat n. 68, Amsterdam (VAT NL857764834B), per un importo complessivo pari € 114.000,00 ofe.

## 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. 191<sup>9</sup>.

Nel rispetto delle disposizioni contenute nell'art. 1, comma 450, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 come modificato dall'art. 7, comma 2, del D.L. 52 del 7 maggio 2012 convertito in legge dalla L. 6 luglio 2012, n. 94<sup>10</sup>, per l'acquisto dei servizi di cui al presente provvedimento si ricorre al sistema di intermediazione telematica di Regione Lombardia denominato "Sintel".

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. proponente.

## Applicazione

La somma complessiva di € 139.080,00 è impegnata con applicazione sui codici Macroaggregati del Bilancio 2022, 2023 e 2024<sup>11</sup>, annualità 2022, 2023 e 2024 nel seguente modo:

| Anno | Importo impegno | numero prenotazione | codifica gestionale PEG |      |                                                  | classificazione D.Lgs 118/11 |        |      |         |                   |
|------|-----------------|---------------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------|------------------------------|--------|------|---------|-------------------|
|      |                 |                     | Cap.                    | Art. | Descrizione                                      | Miss.                        | Progr. | Tit. | Macr.to | Piano Fin.        |
| 2022 | € 34.770,00     | 2022/10             | 530                     | 219  | SERVIZI INFORMATICI E DI TELECOMUNICAZIONI - TPL | 10                           | 2      | 1    | 103     | U.1.03.02.19.01.1 |
| 2023 | € 69.540,00     | 2023/7              |                         |      |                                                  |                              |        |      |         |                   |
| 2024 | € 34.770,00     | -                   |                         |      |                                                  |                              |        |      |         |                   |
|      | € 139.080,00    |                     | totale                  |      |                                                  |                              |        |      |         |                   |

L'esigibilità dell'obbligazione riferita agli impegni di spesa assunti avverrà entro il 31 dicembre di ciascun anno d'imputazione.

La prenotazione 2024/1 è annullata in quanto insufficiente a finanziare l'impegno relativo all'anno 2024.



Gli importi delle prenotazioni di spesa 2022/10 e 2023/7 non utilizzati per l'applicazione dei predetti impegni sono liberati e resi disponibili.

#### Attenzione

La decisione è stata adottata ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. a) del D.L. 76/2020 come convertito con L. 11/09/2020, n. 120 e ss.mm.ii. e dell'art. 37, comma 1<sup>12</sup> del d.lgs 50/2016.

Il presente provvedimento, comportando impegno di spesa, è esecutivo con l'apposizione del visto di regolarità contabile attestante la copertura finanziaria<sup>13</sup>.

Il contratto sarà stipulato mediante le forme previste dall'articolo 32, comma 14 del D.Lgs. 50/2016 ss.mm.ii. mediante gli strumenti messi a disposizione dalla piattaforma SINTEL.

L'affidamento dei servizi oggetto del presente provvedimento è previsto nella programmazione biennale degli acquisti di beni e servizi approvata con deliberazione dell'Assemblea n. 1 del 14/03/2022. Il codice CUI attribuito all'acquisto è S97639830013202200004.

La durata dell'affidamento è pari a 24 mesi.

Sarà richiesta la costituzione di una garanzia definitiva pari al 10% dell'importo contrattuale nelle forme di cui all'art. 103 del d.lgs 50/2016 e ss.mm.ii. e con le riduzioni previste all'art. 93, comma 7 del medesimo decreto.

Con riferimento all'appalto di servizio in oggetto, in relazione alla comprovabile solidità dell'operatore economico, si ritiene esercitabile la facoltà di non richiedere la costituzione della garanzia ai sensi dell'art. 103, comma 11 del d.lgs 50/2016 e ss.mm.ii., previo miglioramento del prezzo.<sup>14</sup>

Gli oneri per la sicurezza derivanti da rischi di natura interferenziale sono pari a euro zero.

#### CIG

Per il presente affidamento è stato richiesto e ottenuto dal SIMOG (Sistema Informativo Monitoraggio Gare) il seguente Codice Identificativo di Gara (CIG): 9190920B1C.

Il responsabile dell'U.O.  
giuridico, contratti e personale  
Antonio Camposeo

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 25 maggio 2022

---

#### 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 25 maggio 2022 | Il direttore generale<br>Cesare Paonessa |
|---------------------|------------------------------------------|

---

<sup>1</sup> Con Determinazione n. 265 del 26/04/2022, il direttore generale Cesare Paonessa, nell'ambito dei propri poteri (Art. 107 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267; art. 18 comma 3 dello Statuto dell'Agenzia, art 29 del vigente Regolamento di contabilità), ha attribuito al Sig. Antonio Camposeo la posizione organizzativa denominata "Responsabile dell'U.O. Giuridico, contratti e personale". Alla posizione organizzativa, con riferimento alle procedure di acquisizione di beni e

servizi strumentali alle funzioni dell'Agenzia, con assunzione dei relativi impegni di spesa nei limiti dei fondi previsti in bilancio agli opportuni capitoli e articoli, è delegata l'adozione dei seguenti provvedimenti finali:

- determinazione a contrarre e adozione dei correlati provvedimenti di spesa;
- stipula dei contratti.

<sup>2</sup> <https://ec.europa.eu/tools/ecertis/#/homePage>

<sup>3</sup> ATM Milano usa anche Remix per le analisi di mobility management e come strumento di analisi e visualizzazione di proposte di nuovi servizi TPL in Italia e all'estero per l'ampliamento e la diversificazione del proprio business, integrandole con i dati demografici e di mobilità in possesso dell'azienda e altri open data raccolti in rete. Attraverso la visualizzazione grafica di matrici Origine/Destinazione e dei dati sulla bigliettazione e sulla popolazione residente, possono valutare impatto e fattibilità di innovazioni sui servizi.

<sup>4</sup> L'Agenzia per la Mobilità di Modena, aMo, è assidua utilizzatrice di Remix per la pianificazione delle linee di trasporto di Carpi e Modena: tra le varie attività, riescono a utilizzare le nostre visualizzazioni a isocrone per monitorare l'accessibilità di punti di interesse particolari con il solo utilizzo del TPL, puntando a renderlo competitivo con l'utilizzo dell'auto privata e stimolando l'abbandono dei veicoli individuali.

<sup>5</sup> D.L. 76/2020 – Art. 1, comma 2 *“Fermo quanto previsto dagli articoli 37 e 38 del decreto legislativo n. 50 del 2016, le stazioni appaltanti procedono all'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, servizi e forniture, nonché dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione, di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo le seguenti modalità:*

*a) affidamento diretto per lavori di importo inferiore a 150.000 euro e per servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 139.000 euro. In tali casi la stazione appaltante procede all'affidamento diretto, anche senza consultazione di più operatori economici, fermi restando il rispetto dei principi di cui all'articolo 30 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e l'esigenza che siano scelti soggetti in possesso di pregresse e documentate esperienze analoghe a quelle oggetto di affidamento, anche individuati tra coloro che risultano iscritti in elenchi o albi istituiti dalla stazione appaltante, comunque nel rispetto del principio di rotazione”*

<sup>6</sup> La data originaria di presentazione dell'offerta era stata inizialmente fissata alle ore 15 del 28/04/2022; alle ore 17:14 del 28/04/2022 sono stati riaperti i termini per la presentazione dell'offerta con la nuova data.

<sup>7</sup> DGUE, dichiarazioni ulteriori e conto dedicato

<sup>8</sup> Nota prot. 4463 del 20/04/2022

<sup>9</sup> “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.

<sup>10</sup> “Le altre amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, per gli acquisti di beni e servizi di importo inferiore alla soglia di rilievo comunitario sono tenute a fare ricorso al mercato elettronico della pubblica amministrazione ovvero ad altri mercati elettronici” istituiti ai sensi dell'art. 328 del DPR 5 ottobre 2010, n. 207 recante il Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»).

<sup>11</sup> Il bilancio 2022-2023-2024 è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 1/2022 del 14/03/2022.

<sup>12</sup> 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.”*

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> FAQ ANAC aggiornate al 03/07/2018 in ordine alle Linee Guida n. 4 secondo cui *“La miglioria del prezzo di aggiudicazione è necessaria, in applicazione di quanto stabilito dall'articolo 103, comma 11, secondo periodo del Codice dei contratti pubblici. Le stazioni appaltanti determinano tale miglioria sentito l'affidatario e tenendo conto del valore del contratto, del presumibile margine d'utile e del costo che l'affidatario sosterebbe per l'acquisizione della garanzia definitiva, allo scopo di soddisfare la reciproca esigenza delle parti al contenimento sostenibile dei costi. Le motivazioni circa l'esercizio di tale opzione sono formalizzate dalla stazione appaltante in apposito documento, da allegare agli atti del procedimento.”*