Ai Destinatari in indirizzo

CAPITOLATO TECNICO

PROCEDURA EX ART. 1, COMMA 2, LETT. A) DL. 120/2020 e s.m.i., PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ANALISI DEL CONTESTO E REDAZIONE DI UNO STUDIO PROGETTUALE PER LA REVISIONE DEL MODELLO DI RETE E DI ESERCIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER LE AREE INTERNE DELL'APPENNINO REGGIANO - PROGETTO "MAR - MOBILITÀ APPENNINO REGGIANO".

CUP: F39B22000010002
CIG: 9468255B31

1. PREMESSE

Nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI), dalla collaborazione tra l'Unione dei Comuni Montani dell'Appennino Reggiano e Agenzia Mobilità S.r.l., nasce il progetto "MAR - Mobilità Appennino Reggiano" (d'ora in avanti MAR), uno strumento attraverso cui elaborare e attuare piani e programmi di sviluppo territoriale relativi alla mobilità, di concerto con la Regione Emilia-Romagna.
Il progetto MAR intende valorizzare il territorio dell'appennino, anche grazie alla partecipazione delle comunità locali, tramite la definizione e il conseguimento degli obiettivi europei, nazionali e regionali di sviluppo dei territori montani e marginali.
Il progetto MAR apre il confronto sulle scelte territoriali strategiche; nella consapevolezza che la conoscenza del territorio sta alla base della definizione di tali strategie, i programmi e i progetti andranno sviluppati con il contributo di tutti gli stakeholders coinvolti, tramite tavoli tematici e collaborazioni finalizzate a generare idee e creare relazioni nonché spazi di condivisione sul tema del trasporto pubblico locale.
Il progetto MAR è dunque un percorso che guarda al medio e lungo periodo, ma intende confrontarsi fin da subito con le opportunità, nate a livello europeo, in risposta alla crisi sociale ed economia causata dalla pandemia da Covid-19.

2. OGGETTO DELL'INCARICO

Agenzia Mobilità S.r.l., intende procedere all'affidamento mediante procedura ex art. 1, comma 2, lett. a), L. 120/2020 e s.m.i., da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, del servizio di analisi del contesto e redazione di uno studio contenente le scelte strategiche in materia trasporto pubblico locale nonché la revisione del modello di rete e di esercizio del servizio di TPL delle aree interne dell'appennino reggiano, rientranti nel progetto "MAR - MOBILITÀ APPENNINO REGGIANO", in corso di sviluppo nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI).

3. IL CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il progetto MAR rientra tra gli interventi attuati per le "Aree Interne" da parte della Regione Emilia-Romagna. Si tratta di interventi finanziati con risorse nazionali provenienti dai fondi Strutturali e di Investimento Europei (SIE), in coerenza con quanto previsto dalle Delibere CIPE nn. 9/2015; 43/2016; 80/2017; 52/2018, relative alla programmazione dei suddetti fondi SIE, ed in rispetto dell'Accordo di partenariato per la Strategia Nazionale per lo sviluppo delle Aree Interne del paese e della ripartizione delle risorse stanziate con la Legge di stabilità e ss.mm. ii.. L'Accordo in questione prevede pertanto il finanziamento per le aree di progetto individuate, attraverso tutti i fondi comunitari disponibili (FESR, FSE, FEASR) e mediante le risorse stanziate dalla Legge di Stabilità n. 147/2013, trovando puntuale riferimento in appositi Accordi di Programma Quadro fra Enti locali, Regioni e Amministrazioni centrali.

4. OBIETTIVI GENERALI DELLO STUDIO

Lo studio dovrà sviluppare un'analisi dettagliata del contesto di riferimento al fine di far emergere i principali fabbisogni del territorio in esame e fissare, di conseguenza, gli obiettivi strategici da raggiungere.
Inoltre, lo studio dovrà fornire delle concrete linee guida e proposte d'intervento, attuabili nel breve e nel lungo periodo, per migliorare il servizio di trasporto pubblico locale delle aree interne dell'appennino reggiano, oltre che per la gestione quotidiana di quest'ultimo.
In particolare, il documento dovrà analizzare i possibili scenari di sviluppo della mobilità del territorio montano a domanda debole (TPL, mobilità ciclistica, sharing mobility, mobilità privata, viabilità, ecc.), fornire una valutazione degli impegni necessari in termini di azioni politiche e sociali di sostegno, oltre che di risorse finanziarie, da mettere in campo nell'immediato e da prevedere per il mantenimento futuro delle scelte strategiche individuate.
Lo studio dovrà, quindi, contenere le scelte strategiche e definire una gerarchia di obiettivi, linee guida, macro attività e pacchetti d'interventi, nonché il relativo cronoprogramma per la realizzazione del progetto.

5. OBIETTIVI SPECIFICI DELLO STUDIO

Lo studio dovrà quindi sviluppare i seguenti punti:

a) Coordinamento delle scelte strategiche con i documenti programmatici e pianificatori nazionali, regionali e comunali;
b) Revisione del modello di rete e di esercizio del TPL nell'ambito di studio finalizzato all'efficientamento del servizio e all'aumento dei passeggeri trasportati;
c) Definizione di linee guida e best practice;
d) Definizione di macro attività e pacchetti di interventi da porre in essere;
e) Cronoprogramma delle attività relative al raggiungimento degli obiettivi e all'attuazione delle scelte strategiche definite;

f) Riduzione dei tempi di viaggio, intesa come efficientamento dei servizi di TPL con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e del miglioramento del viaggio per gli utenti;
g) Proposte d'intervento in linea con le risorse disponibili per i servizi minimi, calibrando l'impatto delle stesse sulla base delle risorse a disposizione del TPL (impatto a costo zero).

Inoltre, poiché l'attività di cui alla presente procedura si pone come strumento di concertazione inter-istituzionale, ai fini della predisposizione dello studio saranno organizzati incontri con i Comuni delle aree montane destinatarie del progetto e i Mobility Manager scolastici per la definizione delle scelte strategiche e degli obiettivi da raggiungere.

L'affidatario dovrà, pertanto, partecipare ai suddetti incontri, insieme al personale tecnico di Agenzia Mobilità e dirigere le sedute al fine di agevolare gli Enti Locali nella ricognizione dei bisogni di mobilità e nell'individuazione di adeguate soluzioni.

Altresì, l'affidatario dovrà procedere ad una ricognizione e analisi delle basi dati presenti presso gli archivi di Agenzia Mobilità, degli Enti Locali dei Comuni di riferimento e di eventuali ulteriori Enti pubblici ed imprese private territorialmente competenti, individuando i dati da acquisire e/o implementare, dandone poi riscontro all'interno dello studio.

6. CONTENUTI E METODOLOGIA DI LAVORO PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO

L'affidamento consiste di due fasi: una analitica e una progettuale. Nella prima fase si tratterà di una raccolta e analisi di dati e informazioni, necessaria per la predisposizione della seconda fase dell'affidamento. Per quanto attiene a quest'ultima, si dovrà procedere alla redazione dello studio progettuale contenente le scelte strategiche relative ai servizi di trasporto pubblico locale (TPL), oltre che la revisione del modello di rete e di esercizio del TPL per le aree marginali dell'appennino reggiano.

La prima fase preliminare, prevede l'analisi della domanda con un focus sulla domanda "debole", ovvero caratterizzata da problematiche legate agli spostamenti dei cittadini che vivono in zone in cui la rarefazione urbana, la collocazione geografica e la densità demografica rendono poco efficace e costosa l'organizzazione di servizi tradizionali di TPL.

L'ambito territoriale di riferimento dello studio comprende i Comuni di Castelnovo Né Monti, Carpineti, Casina, Toano, Ventasso, Vetto e Villa Minozzo. Le condizioni geografiche, sociali ed economiche di tali territori sono alcuni dei vincoli che andranno studiati approfonditamente in questa fase analitica.

La seconda fase dell'incarico relativa allo studio progettuale, dovrà essere finalizzata a sperimentare e rendere disponibili misure operative concrete e attuabili, necessarie al ripristino della fiducia nel trasporto pubblico locale, rilanciando quest'ultimo con manovre strategiche e strumenti incentivanti per l'utenza.

Lo studio dovrà prevedere, inoltre, un'attività di *benchmarking* al fine di effettuare un confronto con quelli che sono, ad oggi, dei validi esempi di buone prassi sperimentate, sia a livello nazionale che transnazionale, nell'ambito della mobilità urbana e dei servizi di TPL presenti nelle aree marginali e montane caratterizzate da domanda "debole". Questa attività permetterà di comparare la situazione di riferimento con le migliori realtà esistenti e soprattutto apprendere da queste ultime per migliorare.

Questa fase progettuale dovrà essere intesa come momento di trasformazione delle organizzazioni e dei processi esistenti in strumenti utili ed efficaci per affrontare nuovi scenari e fornire risposte adeguate a nuovi bisogni; nonché come istituzione di nuove forme di servizi che diano risposta all'esigenza di mobilità delle persone delle aree montane e periferiche.

6.1. 1° FASE: ANALISI DEL CONTESTO

Le attività richieste nella prima fase dell'incarico riguarderanno l'analisi del contesto di riferimento, che si focalizzerà sui seguenti temi:

- Definizione domanda di mobilità (analisi dei passeggeri effettivi e potenziali).
- Elaborazione matrice O/D, suddivisa per tipologia di trasporto (privata e pubblica), oltre che sulla base dei seguenti parametri:
    - Densità popolazione;
    - Grado urbanizzazione/infrastrutture;
    - Età popolazione residente;
    - Quota altimetrica.
- Rilevazione fattori permanenti e/o temporanei che comportano riduzioni significative del numero di spostamenti in relazione a determinati periodi predefiniti.
- Valutazione elementi socio-economici, demografici e relativi alla distribuzione territoriale.
- Rilevazione della presenza di condizioni di disagio economico, disabilità e/o ridotta mobilità o altre condizioni meritevoli di tutela pubblica.
- Punti d'interesse come zone industriali, edifici sanitari/ospedali, mercati cittadini, scuole medie e superiori.
- Ricognizione dei servizi scolastici non TPL.
- Ricognizione operatori locali di TPL.
- Individuazione di eventuale mobilità a carattere turistico e stagionale.
- Incontro con gli stakeholder del territorio e i Mobility Manager scolastici per reperire le esigenze del territorio.
- Individuazione e documentazione delle criticità.

6.2. 2° FASE: STUDIO PROGETTUALE TPL

Lo studio dovrà proporre una valutazione di revisione della rete extraurbana dell'area montana e dovrà sviluppare i seguenti punti:

- Analisi della rete esistente con nuovo dimensionamento dei livelli di servizio in relazione a capacità veicoli, fermate e frequenze.
- Analisi collegamenti con il comune capoluogo di Reggio Emilia e territori di province limitrofe confinanti con le aree di interesse.
- Riassetto della rete con integrazione di servizi a chiamata e/o altre tipologie di servizi flessibili.

- Analisi eventuali relazioni con tipologie di trasporto condiviso (car-sharing, car-pooling, ecc.).
- Definizione punti di interscambio e infopoint che rendano accessibili informazioni sui servizi all'utenza mediante l'utilizzo di nuove tecnologie.
- Quantificazione di massima della produzione kilometrica e dei costi di esercizio annui previsti.
- Valutazione di integrazione con i servizi scolastici non rientranti nel TPL.
- Correlazione e coordinamento con gli studi in corso di redazione da parte di Agenzia Mobilità e del Comune di Reggio Emilia (es: Masterplan, Piano di Bacino, ecc.).

7. DOCUMENTAZIONE TECNICA

L'Agenzia metterà a disposizione delle attività il seguente materiale:

- produzione km annuale per linea agli anni 2017-2018-2019-2020-2021;
- passeggeri annuali per linea e fonte (stima dai biglietti venduti);
- convalide;
- shp file rete attuale (fermate, linee e depositi);
- programma di esercizio attuale (file GTFS);
- numero e tipologia mezzi utilizzati nell'area di studio.

8. MATERIALE DI CONSEGNA

L'affidatario dovrà consegnare il seguente materiale in formato editabile (tipo MS Word, MS Excel, GIS shapefile, CAD) e PDF per la stampa:

- Relazione dettagliata sullo stato di fatto della mobilità delle aree interne, montane e marginali, dell'Appennino Reggiano, contenente l'analisi del contesto di riferimento e dei fabbisogni esistenti.
- Matrice O/D suddivisa per tipologia di trasporto privato e pubblico.
- Analisi passeggeri TPL saliti/discesi in formato tabellare editabile.
- Stima di massima della produzione kilometrica annua, suddivisa per linea, e quantificazione di massima dei costi di esercizio previsti, in linea con le risorse disponibili
- Studio sul servizio di TPL contente una valutazione di revisione e/o ridisegno della rete extraurbana (in formato shapefile) dell'area in esame e la definizione di pacchetti d'intervento realizzabili sul territorio, coerenti con gli obiettivi individuati.

9. PROPRIETÀ DEI RISULTATI

I risultati delle attività e gli elaborati forniti dall'aggiudicatario sono di esclusiva proprietà di Agenzia Mobilità. È fatto, pertanto, divieto all'aggiudicatario di utilizzare, trasferire ad altri o pubblicizzare la documentazione e le informazioni che formano l'oggetto della presente attività di servizio senza la preventiva ed esplicita autorizzazione da parte della società appaltante. In caso di favorevole accoglimento, la richiesta di

autorizzazione potrà essere sottoposta alle condizioni che la stessa società appaltante riterrà opportune al fine della tutela dei propri interessi.

10. DECORRENZA DEL SERVIZIO, DURATA E TEMPISTICHE PER LA PRODUZIONE DEGLI STUDI

La decorrenza del servizio, intesa come momento di avvio delle attività, avverrà alla stipula del contratto. É comunque fatta salva la possibilità, previo accordo tra le parti, di effettuare la consegna nelle more del perfezionamento del contratto.

Le attività di cui al presente Disciplinare dovranno essere svolte secondo le seguenti scadenze relative ad altrettante fasi di lavoro:

[1] Analisi del contesto: **consegna entro e non oltre il 31 gennaio 2023**;

[2] Prima proposta progettuale: **consegna entro e non oltre il 15 febbraio 2023**;

[3] Proposta progettuale finale: **consegna entro e non oltre il 31 marzo 2023**;

È comunque fatta salva la facoltà da parte dell'Agenzia di sospensione dei termini in caso di ritardi nello svolgimento delle attività dipendenti dalla mancata messa a disposizione dei dati, ovvero in caso di attesa di eventuali pareri terzi o comunque da eventualità non ascrivibili all'operato dell'Appaltatore.

L'Appaltatore dovrà garantire la possibilità di una interlocuzione continua con Agenzia Mobilità e la possibilità di svolgere riunioni tecniche di aggiornamento e coordinamento a cadenza minima di 15 giorni n.c..

11. PAGAMENTI

E' prevista, ove richiesta, l'anticipazione di cui all'art. 35 comma 18 del D.Lgs. 50/2016 alle condizioni ivi precisate. I corrispettivi verranno liquidati dietro presentazione di regolare fattura da parte dell'aggiudicatario, a 60 giorni data fattura fine mese. Le fatture verranno liquidate esclusivamente nel caso in cui il Documento Unico di Regolarità Contributiva (D.U.R.C.) richiesto risulti regolare. In caso di irregolarità rilevate da tale documento, Agenzia Mobilità sospenderà i pagamenti all'aggiudicatario.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Dott.ssa Cecilia Rossi
(firma digitale)

Firmato digitalmente da: ROSSI CECILIA
Data: 15/11/2022 12:03:28