

ANALISI QUALI-QUANTITATIVE PER INDIVIDUAZIONE E ASSEGNAZIONE DEI LOTTI DI GARA PER IL TPL



via dei Bresciani, 8
00185 - ROMA



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

www.federmobilita.it

federmobilita@federmobilita.it

SEMINARIO ON LINE GRATUITO

meet.google.com/nio-gear-hhg

04 GIUGNO 2024 ore 9.30 - 12.30

**PROCEDURE DI GARA- L'IMPATTO DELLA REGOLAZIONE ART
Determinazione dei Lotti di Gara e Relazioni di Affidamento**

(misura 6.1)

- Dimensione minima ottimale economie di scala e di densità
- Contendibilità numero di concorrenti

(misura 6.2)

- Analisi di mercato e manifestazione di interesse

(misura 6.4)

- Almeno due offerte altrimenti diversa configurazione dei lotti

(misura 6.5)

- Disegno del lotto comprende i beni strumentali

(misura 6.6)

- Redditività (soglia minima coefficiente copertura costi)

(misura 4.11)

- Scenari diverse opzioni di finanziamento e compensazione

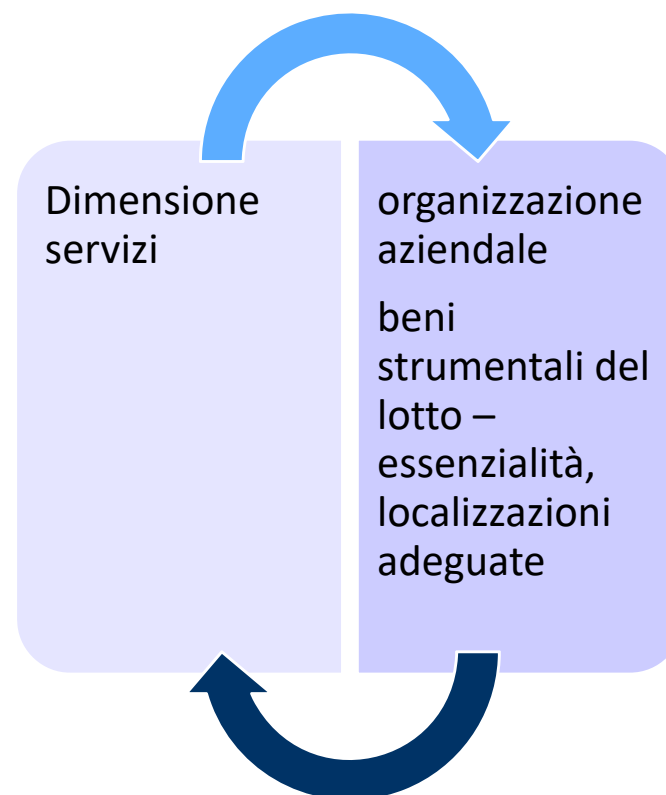
(misura 4.12)

- Consultazioni

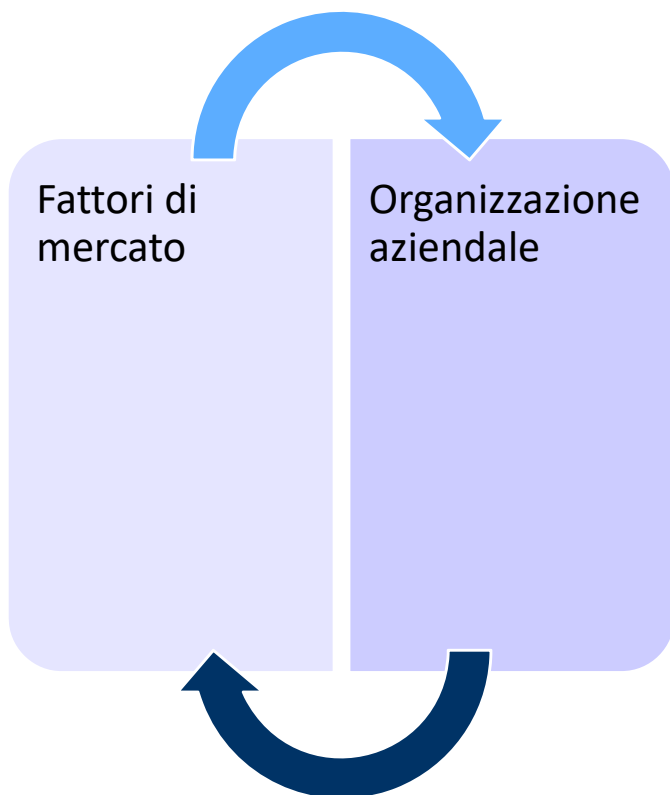
SENTENZA CORTE COSTITUZIONALE 137/2018

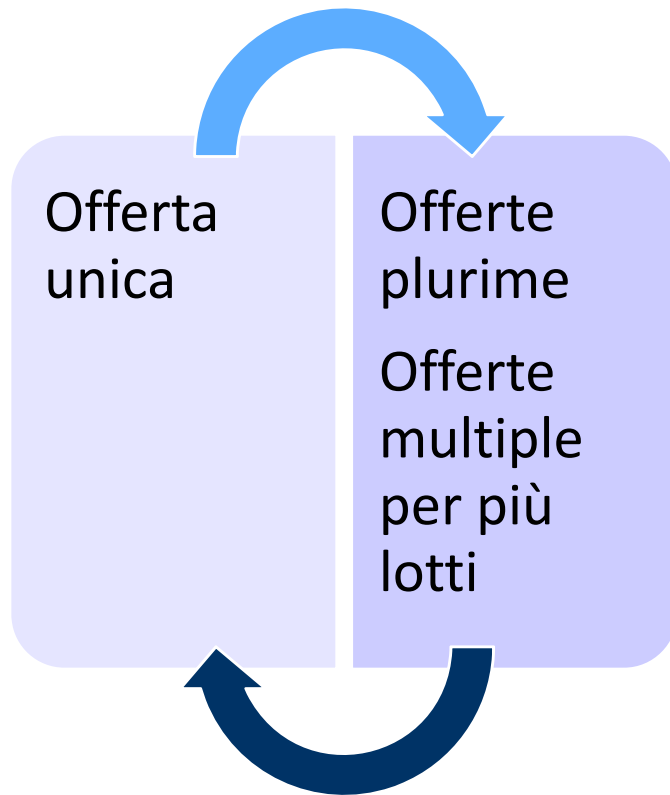
La Regione Toscana ha impugnato anche l'art. 48, commi 4 e 6, lettera a), del d.l. n. 50 del 2017 e deduce la violazione della potestà legislativa residuale regionale in materia di organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale di cui all'art. 117, quarto comma Cost., dal momento che la norma statale priverebbe gli enti territoriali della possibilità di decidere come organizzare il servizio di trasporto e il livello ottimale della sua gestione. Lamenta altresì la violazione dell'art. 117, secondo comma, Cost., in quanto non sarebbe invocabile la potestà legislativa statale in materia di «tutela della concorrenza». L'articolazione del bacino in più lotti non garantirebbe maggiore efficienza e concorrenza

*La disciplina impugnata diretta a individuare, ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, **un numero di lotti superiore al bacino di programmazione**, quale condizione necessaria (**salvo eccezioni** derivanti dalle specifiche caratteristiche del mercato e del territorio interessato) per garantire la più ampia contendibilità delle gare rientra appieno nell'accezione dinamica di concorrenza, ed è coerente anche con **l'assegnazione all'Autorità di regolazione dei trasporti della funzione di definire i criteri per la determinazione delle eccezioni indicate**, dal momento che le sue funzioni, pur avendo attinenza con la materia del trasporto pubblico locale, **perseguono precipuamente una finalità di promozione della concorrenza**, e sono rispettose dei canoni di adeguatezza e proporzionalità cui deve attenersi l'esercizio della competenza trasversale per la «tutela della concorrenza» quando interseca titoli di potestà regionale in quanto non esaurisce le attribuzioni delle amministrazioni locali.*



NUMERO DI IMPRESE 6.1 – 6.2





CHI E COSA – 4.12

Stakeholder

Quali criteri utilizzare per la individuazione dei lotti? Quale priorità dare ai criteri nella individuazione dei lotti?

Quale dimensione del lotto è più idonea all'ambito ed alle attese del territorio?

Quale importanza assegnare all'integrazione dei servizi sull'intero territorio con il programma di servizio nella definizione dei lotti?

Perché è preferibile avere più bandi di gara contemporanei?

Quando non è preferibile avere più lotti di gara aggiudicati distintamente?

Operatori Economici

Quali criteri utilizzare per la individuazione dei lotti? Quale priorità dare ai criteri nella individuazione dei lotti?

Quale dimensione del lotto è più idonea all'ottimizzazione dell'organizzazione aziendale? Quale è idoneo alla partecipazione più ampia?

Quale è il volume ottimale in termini di vetture-km per l'individuazione dei lotti?

Quale importanza assegnare all'omogeneità del materiale rotabile e delle officine di manutenzione nella definizione dei lotti?

Quali sono le leve per ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile, l'equipaggiamento di riserva per la manutenzione? Come influisce la dimensione del lotto?

Quali sono le leve per ottimizzare i costi gestionali? Come influenza la dimensione del lotto?

Quali sono i fattori che possono influenzare i tempi di avvio del servizio al variare del numero dei lotti?

Quali sono gli aspetti di pianificazione, in particolare geografico-territoriali che influenzano la dimensione ottimale dei lotti?

Quali condizioni rendono preferibile rispondere a più bandi di gara contemporanei, a più lotti per un unico bando.

GRAZIE