Dialogo competitivo per l'affidamento del servizio bus per gli spettatori della Ryder Cup 2023

Documento descrittivo

FEDERAZIONE ITALIANA GOLF

Indice

Glossario 3

1. Introduzione

1.1. Oggetto 4

1.2. L'evento Ryder Cup 4

1.3. Ryder Cup 2023 Roma 4

2. Elementi del Piano di Mobilità 5

2.1. Funzionamento generale 5

2.2. Analisi della domanda 7

2.3. Descrizione linee bus 9

3. Contenuti del Progetto per la l'assegnazione del servizio bus per gli spettatori della Ryder Cup 2023 19

4. Risorse Umane 20

5. Descrizione Flotta 25

Glossario

- **FIG** = Federazione Italiana Golf, è l'ente che ha in carico l'organizzazione della Ryder Cup 2023
- **ET =** European Tour, è un'organizzazione che gestisce i tre principali tour professionistici maschili di golf in Europa e che detiene i diritti per l'organizzazione della Ryder Cup sul suolo europeo; è l'European Tour l'ente che ha assegnato l'edizione 2023 della Ryder Cup a Roma e la relativa organizzazione alla FIG
- **Venue** = per venue si intende un sito presso il quale si svolgono competizioni sportive; nel caso della Ryder Cup 2023 c'è una sola venue che è il Marco Simone Golf Club
- **Transport Hub** = polo trasporti, sito presso il quale vengono effettuate le operazioni legate ai trasporti (parcheggio/sosta veicoli, carico/scarico degli spettatori, zone di attesa dei bus vuoti, etc.)
- **T+R** = Train & Ride, stazione ferroviaria di interscambio (treno e/o metropolitana) presso il quale gli spettatori prendono le navette per raggiungere la venue
- **P+R** = Park & Ride, parcheggio di interscambio presso il quale gli spettatori lasciano la propria auto privata e prendono le navette per raggiungere la venue; può essere un parcheggio esistente oppure un'area attrezzata in maniera temporanea per la sola durata della manifestazione
- **Load Zone** = zona di carico/scarico all'interno di un hub trasporti; è la zona dove i bus caricano o scaricano gli spettatori per portarli verso la venue alla mattina o per riportarli verso i parcheggi o le stazioni a fine evento (pomeriggio)
- **Holding Area** = zona di stoccaggio dei bus all'interno di un hub trasporti; è la zona presso la quale i bus attendono vuoti il loro turno prima di andare a caricare gli spettatori nella "load zone" di riferimento
- **Perimetro di traffico** = perimetro di circolazione veicolare riservato ai veicoli accreditati e controllato attraverso l'installazione di filtri di controllo (Permit Check Point - PCP)
- **Perimetro di sicurezza** = perimetro riservato al personale accreditato e agli spettatori muniti di biglietto che hanno superato i controlli di sicurezza
- **Titoli di accesso veicolare** = visibili dall'esterno del veicolo, generalmente identificati come "Parking Pass", permettono al personale di controllo, posizionato ai filtri di controllo (PCP), di indentificare rapidamente i veicoli autorizzati in modo da farli accedere all'interno del perimetro di traffico
- **Traffico di base** = traffico pendolare generato dagli abituali utilizzatori (residenti, commercianti, ecc.) degli assi stradali che durante i 6 giorni della Ryder Cup saranno ad uso esclusivo dell'evento

1. Introduzione

1.1. Oggetto

La Federazione Italiana Golf intende esperire una gara di appalto con la modalità del dialogo competitivo per l'assegnazione del servizio bus per gli spettatori della Ryder Cup 2023.

Con la procedura in oggetto la Federazione Italiana Golf intende perseguire gli obiettivi di una efficiente esecuzione del servizio di trasporto per gli spettatori che assisterà alla Ryder Cup 2023 attraverso l'ottimizzazione dei costi di gestione del servizio, un proficuo impiego dei mezzi di trasporto affinché sia raggiungibile un insieme di soluzioni che dia vita ad una mobilità vantaggiosa per le persone ma anche per l'ambiente.

Posto che i progetti da elaborare secondo il presente modello sono molto complessi e possono riferirsi a molteplici proposte di soluzioni, con significative differenze in termini finanziari, giuridici, tecnologici e organizzativi, la Federazione Italiana Golf ritiene opportuno che la fase di scelta della soluzione migliore da porre a gara debba essere preceduta da una fase di confronto con gli operatori di mercato che abbia caratteristiche di trasparenza e parità di trattamento. Con la procedura di dialogo competitivo, di cui questo elaborato è uno dei documenti, si dà attuazione a tale percorso.

Al fine di poter partecipare alla presente procedura negoziata, gli interessati dovranno dimostrare di possedere i requisiti minimi di ordine generale, economico-finanziari, tecnici e regolatori espressamente indicati nel bando di gara.

1.2. L'evento Ryder Cup

La Ryder Cup è la competizione internazionale di Golf più prestigiosa, **è il terzo evento sportivo più seguito al mondo** dopo le Olimpiadi e la Coppa del Mondo di Calcio. Si disputa ogni due anni, alternativamente tra Europa e Stati Uniti ed è un confronto tra due selezioni dei migliori golfisti europei e americani. L'evento è articolato in sei giorni, tre giorni di allenamento e tre giorni di competizione.

La Ryder Cup, oltre a essere un importantissimo evento sportivo, ha la capacità di attrarre **250.000-300.000 spettatori complessivi** provenienti da più di 90 nazioni ed essere trasmessa in quasi 200 Paesi collegati attraverso un network di 50 emittenti televisive, per un totale di più di 500 milioni di persone raggiunte a livello globale per ciascun giorno di competizione.

1.3. Ryder Cup 2023 Roma

L'edizione n° 44 della Ryder Cup, rinviata di un anno a causa della pandemia Covid-19, si terrà a Roma presso il **Marco Simone Golf & Country Club dal 26 settembre all'1 ottobre 2023**. La struttura, situata nella periferia nord-est di Roma all'interno del comune di Guidonia Montecelio, si è aggiudicata l'organizzazione della competizione alla fine del 2015, battendo la concorrenza di Austria, Germania e Spagna.

L'evento sarà organizzato dalla **Federazione Italiana Golf** e dall'European Tour.

2. Elementi del Piano di Mobilità

FIG e ET, per organizzare un evento di tale portata, hanno predisposto con il supporto delle Autorità Locali (Comune di Roma Capitale, Comune di Guidonia Montecelio, Questura e Prefettura di Roma e Regione Lazio, Roma Mobilità, etc.) un apposito piano di mobilità per l'accesso degli spettatori alla manifestazione.

2.1. Funzionamento generale

Nel settore limitrofo al Golf Marco Simone, verrà implementato un perimetro di traffico garantendo un'accessibilità soltanto ai veicoli autorizzati e previsti di apposito accredito. Per gli spettatori non sarà possibile raggiungere l'area di gara con mezzi privati o a piedi. Verrà implementato un sistema di navette dedicate e dirette che partiranno da diversi siti strategici quali:

- **Stazioni ferroviarie / della metropolitana** > T+R (Train & Ride):
  - Stazione della metro di **Ponte Mammolo** (T+R 1)
  - Stazione ferroviaria di **La Rustica** (T+R 2)
- **Parcheggi scambiatori** temporanei > P+R (Park & Ride):
  - La Cacciatora (P+R 1)
  - La Rustica (P+R 2)
  - Bel Poggio (P+R 3)

Il sito di **La Rustica** rappresenta un polo multimodale con l'organizzazione di un T+R e di un P+R nella stessa area.

Nella seguente tabella si riassumono i siti dai quali partiranno le navette che dovranno trasportare gli spettatori verso il Marco Simone Golf Club.

Siti di partenza delle navette Ryder Cup 2023

Sito	Codice Sito	Linea Bus Navetta
La Cacciatora	P+R 1	A
Ponte Mammolo	T+R 1	B
La Rustica	T+R 2 / P+R 2	C
Bel Poggio	P+R 3	D

Il piano di mobilità (in continuo aggiornamento e suscettibile di modifiche, riduzioni e aggiornamenti strutturanti), prevede attualmente che presso il Marco Simone Golf Club saranno organizzate due diverse aree di carico/scarico delle linee bus spettatori:

- Bus Terminal East (carico/scarico linea C)
- Bus Terminal West (carico/scarico linee A, B e D)

Attorno alla venue verrà attivato un perimetro di traffico per permettere la circolazione ai veicoli dotati di apposito pass, mentre il traffico di base sarà deviato verso gli assi stradali di riporto. Tutti i bus navetta saranno dotati dell'apposito pass.

L'accesso all'interno del perimetro di traffico potrà avvenire attraverso due varchi di controllo denominati PCP ("Permit Check Point"), posizionati alle due estremità Est (PCP 2) e Ovest (PCP 1) di Via di Marco Simone. L'ingresso e l'uscita dei bus navetta dal perimetro di traffico avverrà dai seguenti PCP:

- PCP 1 (ovest) → Linee B e D
- PCP 2 (est) → Linee A e C

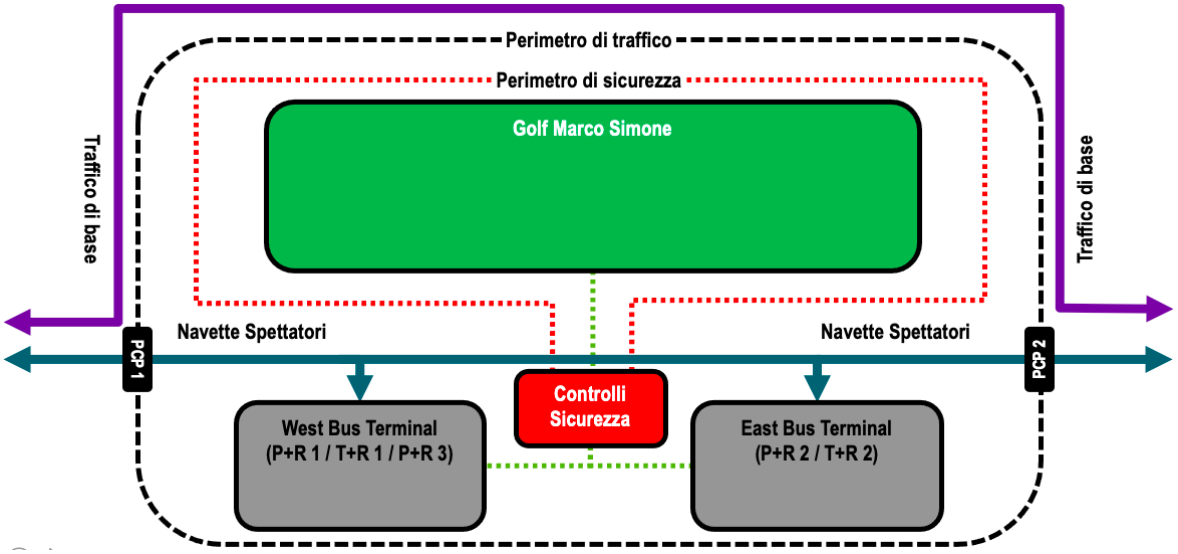


Figura 1 – Schema Mobilità

Gli **hub trasporti** sono quindi 6 in tutto:

- **4 periferici**, corrispondenti ai 4 siti da dove partiranno le navette dirette verso la venue (La Cacciatora, Ponte Mammolo, La Rustica, Bel Poggio)
- **2 presso il Golf Club**, corrispondenti ai 2 Bus Terminal (East per la linea C e West per le linee A, B e D)

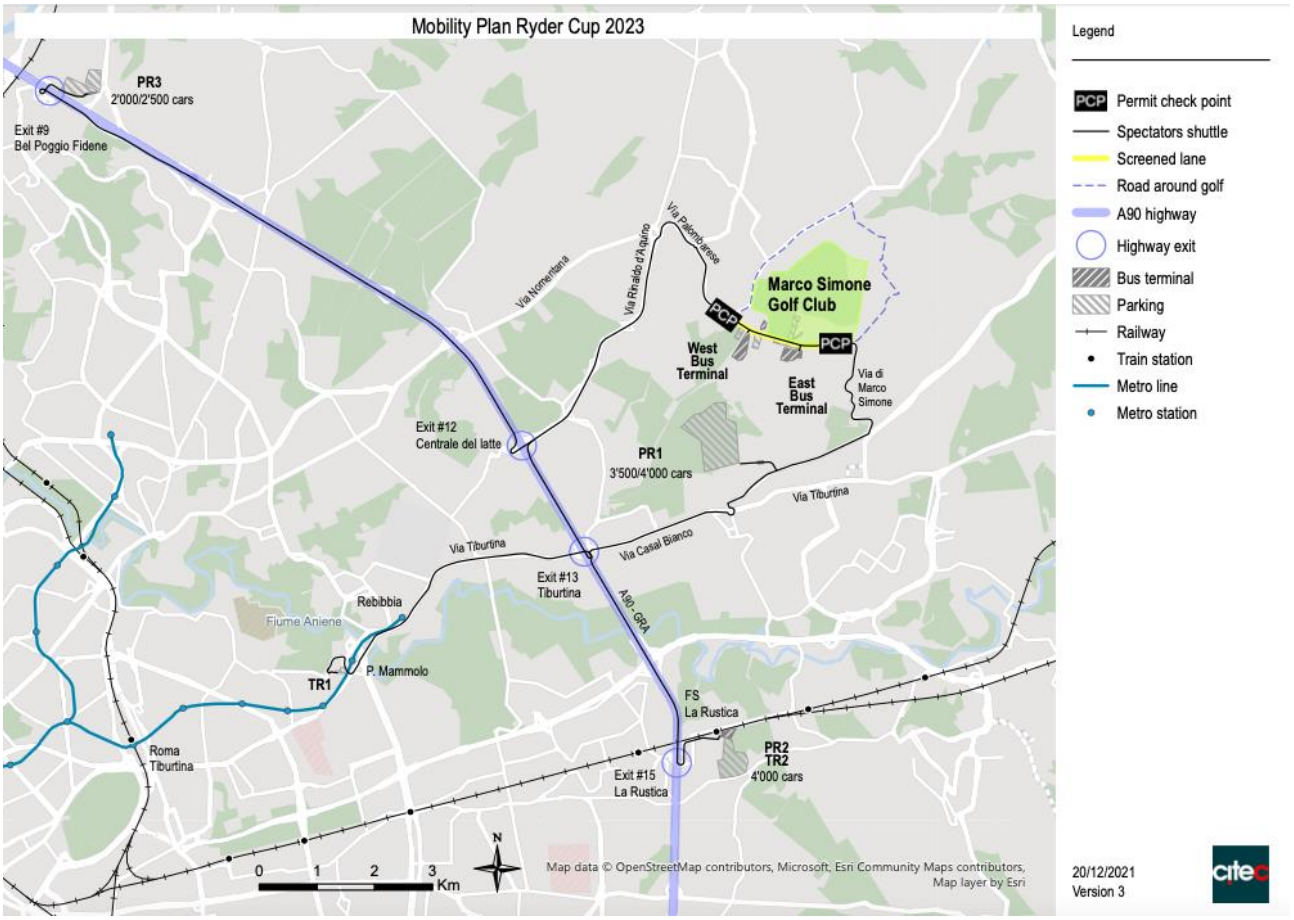


Figura 2 – Concetto mobilità

Ogni singolo transport hub sarà organizzato in diversi spazi, ciascuno di essi dimensionato in maniera opportuna sulla base di quella che è la domanda attesa di spettatori che dovrà transitare presso quel determinato hub:

- **Zone di carico/scarico dei bus** ("load zone") = aree attrezzate con delle banchine per permettere la salita (o la discesa) degli spettatori sui (dai) bus
- **Aree di stoccaggio dei bus** ("holding area") = aree utilizzate per "accumulare" i bus vuoti in prossimità delle relative "load zone", al fine di assicurare un veloce approvvigionamento di bus vuoti una volta partiti quelli pieni e garantire la massima capacità di carico alle relative "load zone"
- **Aree di attesa degli spettatori** = trattasi di aree dove gli spettatori attenderanno in coda il loro turno per salire sui bus navetta

In termini di materiali e attrezzatura, ogni hub trasporti sarà dotato di tutto il necessario per garantire la sicurezza dei pedoni e dei mezzi (segnaletica pedonale e veicolare, barriere di delimitazione del perimetro, barriere per la gestione delle code e dei flussi pedonali) e garantire i servizi minimi (servizi igienici attraverso la posa di wc chimici). Tutti questi allestimenti sono a carico dell'organizzazione.

2.2. Analisi della domanda

Il sistema delle navette è stato pianificato partendo dall'analisi della domanda degli spettatori. Tale analisi ha per obiettivo quello di prevedere quante persone potrebbero arrivare presso ogni hub trasporti (T+R e P+R) ogni ora durante i giorni dell'evento e che dovranno essere trasportate tramite il servizio navetta spettatori.

Tali valori sono stati calcolati prendendo in considerazione:

- L'origine degli spettatori la loro presunta distribuzione geografica sul territorio
- La capacità in termini di parcheggi per i P+R
- La capacità delle linee del trasporto pubblico per i T+R
- Gli obiettivi dei livelli di servizio determinati da FIG e ET

Le assunzioni alla base dell'analisi sono le seguenti:

- **Domanda complessiva giornaliera (spettatori e accreditati):**
  - 25.000 nei primi due giorni di allenamento (26 e 27 settembre 2023)
  - 38.000 nel terzo giorno di allenamento (28 settembre 2023)
  - 50.000 nei tre giorni di competizione (29 e 30 settembre e 1 ottobre 2023)
- **Ripartizione modale:**

Il piano di mobilità ad oggi realizzato per la manifestazione prevede la seguente ripartizione modale.

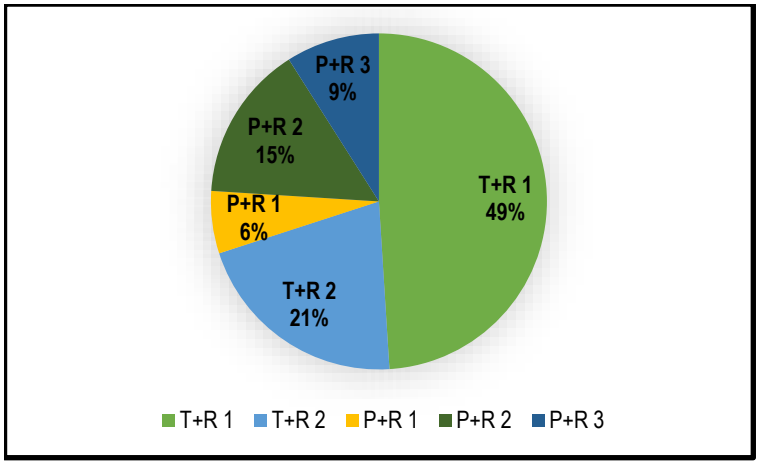


Figura 3 – Ripartizione modale - Ryder Cup 2023

■ **Profili arrivi e partenze e picchi:**

Il servizio navetta spettatori dovrà gestire due diversi picchi nel corso delle giornate della manifestazione:

□ Alla mattina dai diversi P+R e T+R verso il Marco Simone Golf Club, picco rappresentato nella Figura 4

□ Alla sera dal Marco Simone Golf Club verso i diversi P+R e T+R, picco rappresentato nella Figura 5

Il picco della mattina dipenderà dall'orario del "first tee", il colpo che sancisce l'inizio della competizione giornaliera. **Nel golf, infatti, è consuetudine per i tifosi arrivare sul posto prima del "first tee".** Il picco della sera è invece meno prevedibile, in quanto il deflusso può avvenire in maniera più o meno diluita a seconda di certe variabili (andamento della competizione, situazioni metereologica, ecc.).

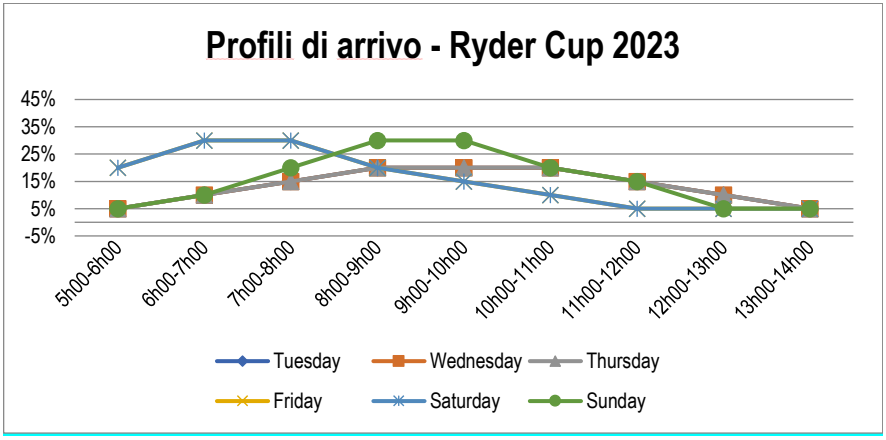


Figura 4 – Profili di arrivo - Ryder Cup 2023

Osservando il grafico si può affermare che:

- Alla mattina nell'ora di picco è stimato il 30% della domanda complessiva
- La fase di afflusso durerà dalle ore 5.00 alle ore 14.00
- Durante i giorni di allenamento ci si aspetta il picco tra le ore 8.00 e le ore 11.00 e dovrebbe essere pari al 60% della domanda globale
- Il venerdì e il sabato il picco si dovrebbe attestare tra le ore 6.00 e le ore 8.00 e dovrebbe essere pari al 60% della domanda globale
- La domenica, tenendo conto dell'orario posticipato delle gare, ci si aspetta il picco tra le ore 8.00 e le ore 10.00

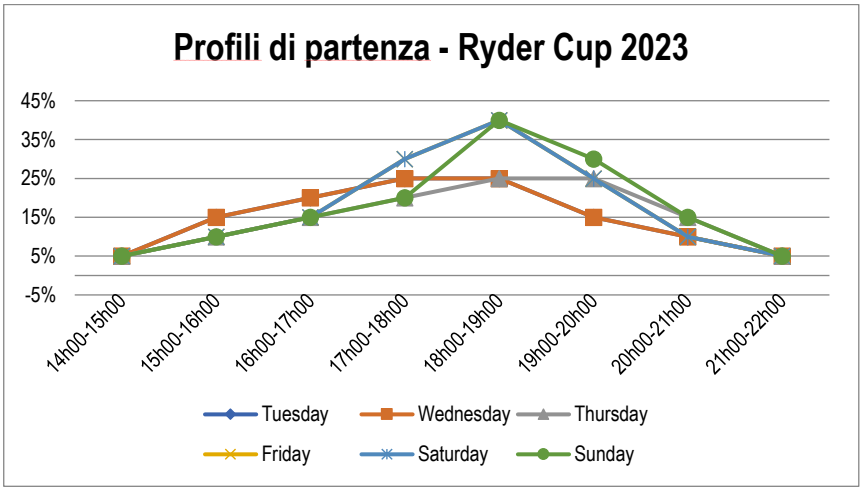


Figura 5 – Profili di partenza - Ryder Cup 2023

Osservando il grafico si può affermare che:

- Alla sera nell'ora di picco è atteso il 40% della domanda complessiva
- La fase di deflusso durerà dalle ore 14.00 alle ore 22.00
- Durante i giorni di allenamento ci si aspetta che il picco sia più esteso e più lineare e pari a circa il 25% della domanda globale
- Durante i tre giorni di gara ci si aspetta che il picco orario si attesti intorno al 40% della domanda globale e che sia tra le ore 18.00 e le ore 19.00

2.3. Descrizione linee bus

Si dettagliano di seguito le linee bus navetta e gli elementi caratterizzanti di ogni linea:

Linea A:

- Flussi ridotti generati dagli spettatori del parcheggio
- Possibilità di utilizzo di pullman granturismo
- Punto di scarico West Bus Terminal
- Settore geografico Sette Camini

Linea B:

- Volumi massivi di spettatori in provenienza dalla metro B
- Necessari autobus articolati e/o urbani per garantire una maggiore capacità

Linea C:

- Polo multimodale dove convergeranno flussi provenienti dalla linea ferroviaria e dal parcheggio d'interscambio
- Possibilità di utilizzo di molteplici tipologie di mezzi autobus urbani, autobus articolati e pullman granturismo
- Punto di scarico al Golf Terminal Est

Linea D:

- Flussi ridotti generati dagli spettatori del parcheggio
- Possibilità di utilizzo di pullman granturismo
- Punto di scarico West Bus Terminal
- Area geografica di servizio Bel Poggio

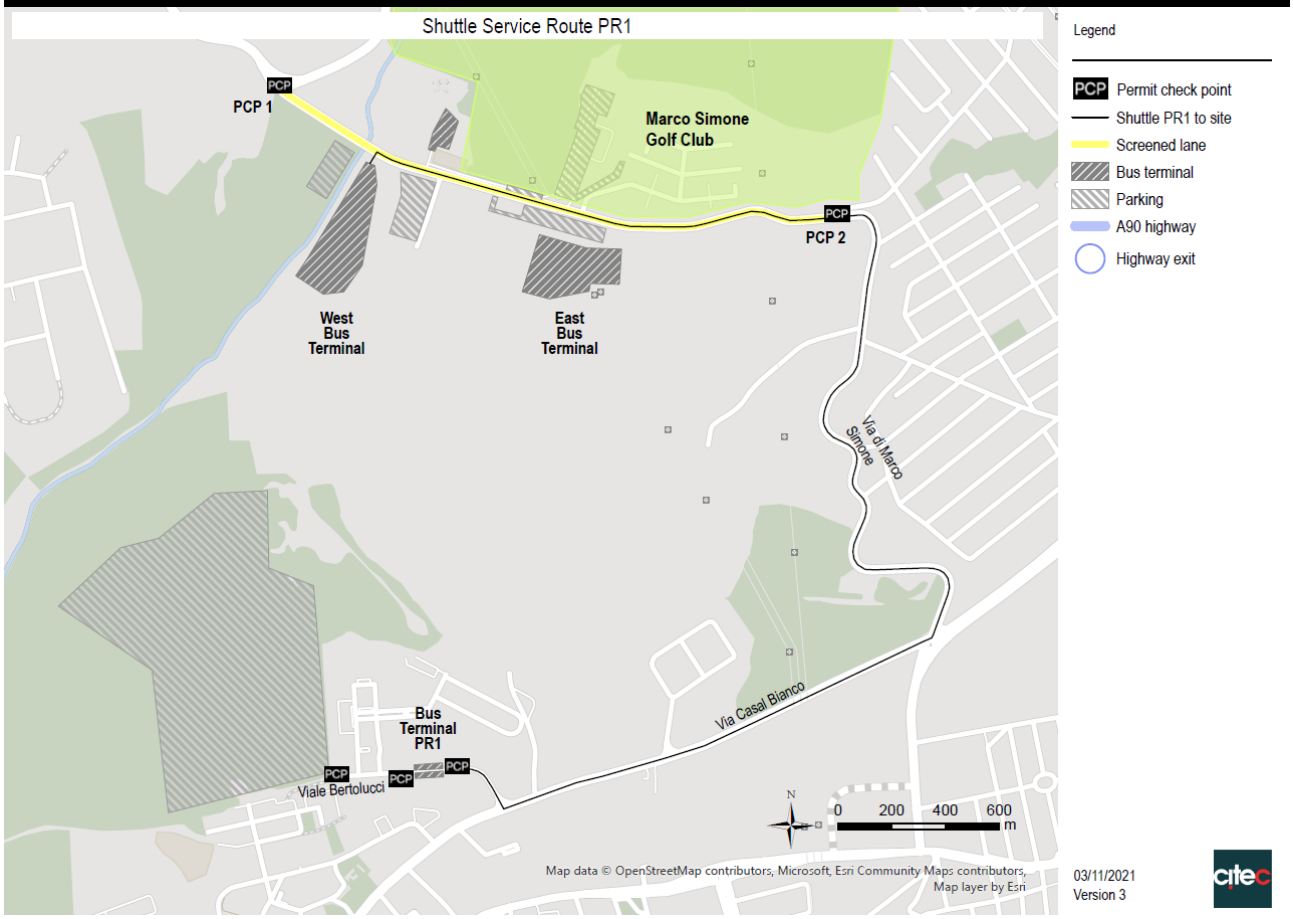
Linea E:

- Linea dedicata e adattata al trasporto di persone a ridotta mobilità (PRM)

Linea A

Scheda riassuntiva	
Punto di partenza	P+R 1 La Cacciatora >> Google Maps
Golf terminal	West Bus Terminal >> Google Maps
Distanza	5-6 km
Percorso	Via Casal Bianco >> Google Maps
Varco di accesso	PCP 2
Giornate di servizio	6 giornate: 26, 27, 28, 29, 30 settembre e 1 ottobre
Orari del servizio	▪ 26, 27 e 28 settembre: 05.00 – 22.00 ▪ 29, 30 settembre e 1 ottobre: 05.00 – 22.00

Percorso navette



Analisi di domanda

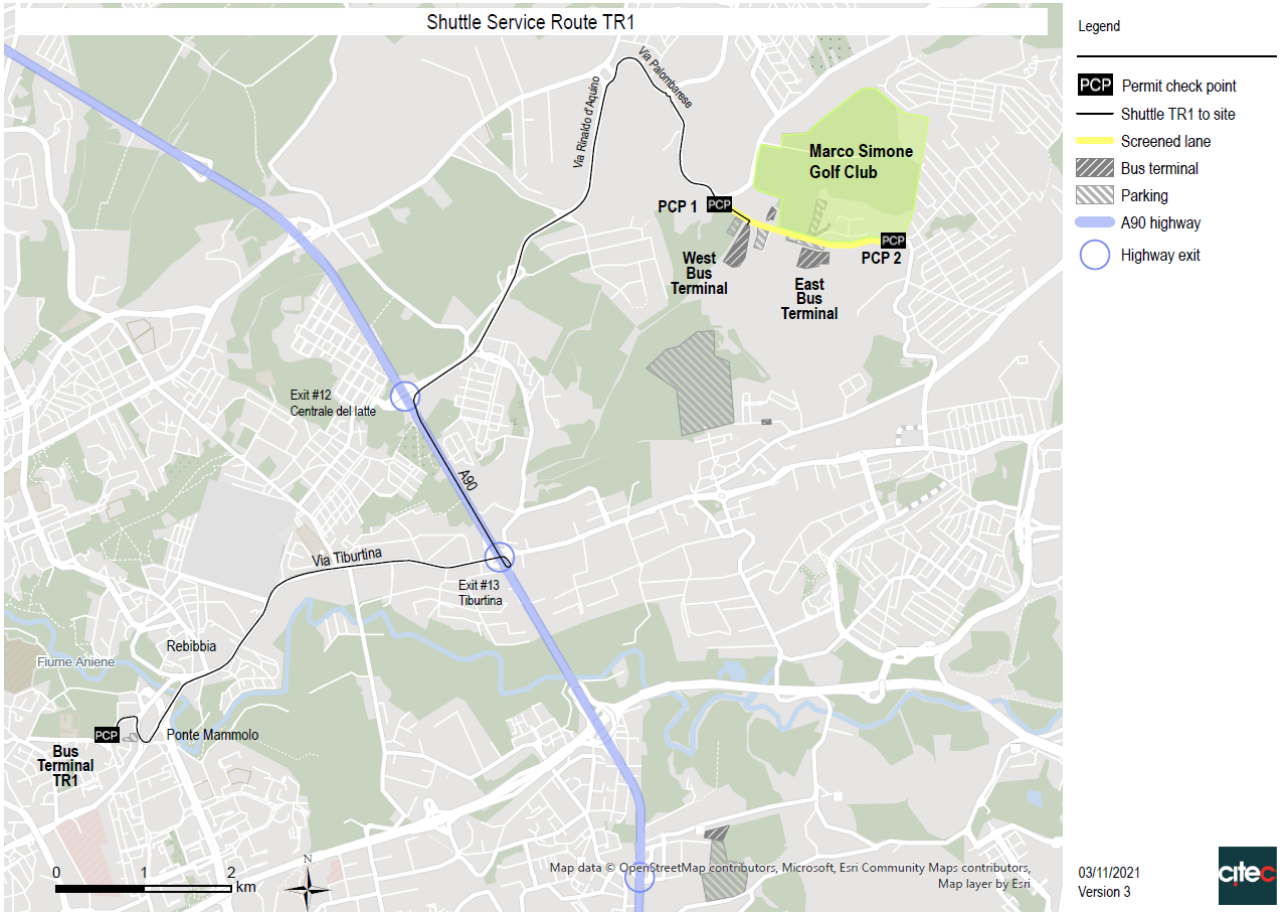
P+R 1 La Cacciatora_Profilo degli arrivi [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
5h00-6h00	200	200	200	900	900	200
6h00-7h00	300	300	400	1.400	1.400	500
7h00-8h00	500	500	600	1.400	1.400	900
8h00-9h00	600	600	900	900	900	1.400
9h00-10h00	600	600	900	700	700	1.400
10h00-11h00	600	600	900	500	500	900
11h00-12h00	500	500	600	200	200	700
12h00-13h00	300	300	400	200	200	200
13h00-14h00	200	200	200	200	200	200
TOTALE	**3.800**	**3.800**	**5.100**	**6.400**	**6.400**	**6.400**

P+R 1 La Cacciatora_Profilo delle partenze [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
14h00-15h00	200	200	200	200	200	200
15h00-16h00	500	500	400	500	500	500
16h00-17h00	600	600	600	700	700	700
17h00-18h00	800	800	900	1.400	1.400	900
18h00-19h00	800	800	1.100	1.800	1.800	1.800
19h00-20h00	500	500	1.100	1.100	1.100	1.400
20h00-21h00	300	300	600	500	500	700
21h00-22h00	200	200	200	200	200	200
TOTALE	**3.900**	**3.900**	**5.100**	**6.400**	**6.400**	**6.400**

Linea B

Scheda riassuntiva	
Punto di partenza	T+R 1 Ponte Mammolo >> Google Maps
Golf terminal	West Bus Terminal >> Google Maps
Distanza	11-12 km
Percorso	Via Rinaldo d'Aquino >> Google Maps
Varco di accesso	PCP 1
Giornate di servizio	6 giornate: 26, 27, 28, 29, 30 settembre e 1 ottobre
Orari del servizio	▪ 26, 27 e 28 settembre: 05.00 – 22.00 ▪ 29, 30 settembre e 1 ottobre: 05.00 – 22.00

Percorso navette



Analisi di domanda

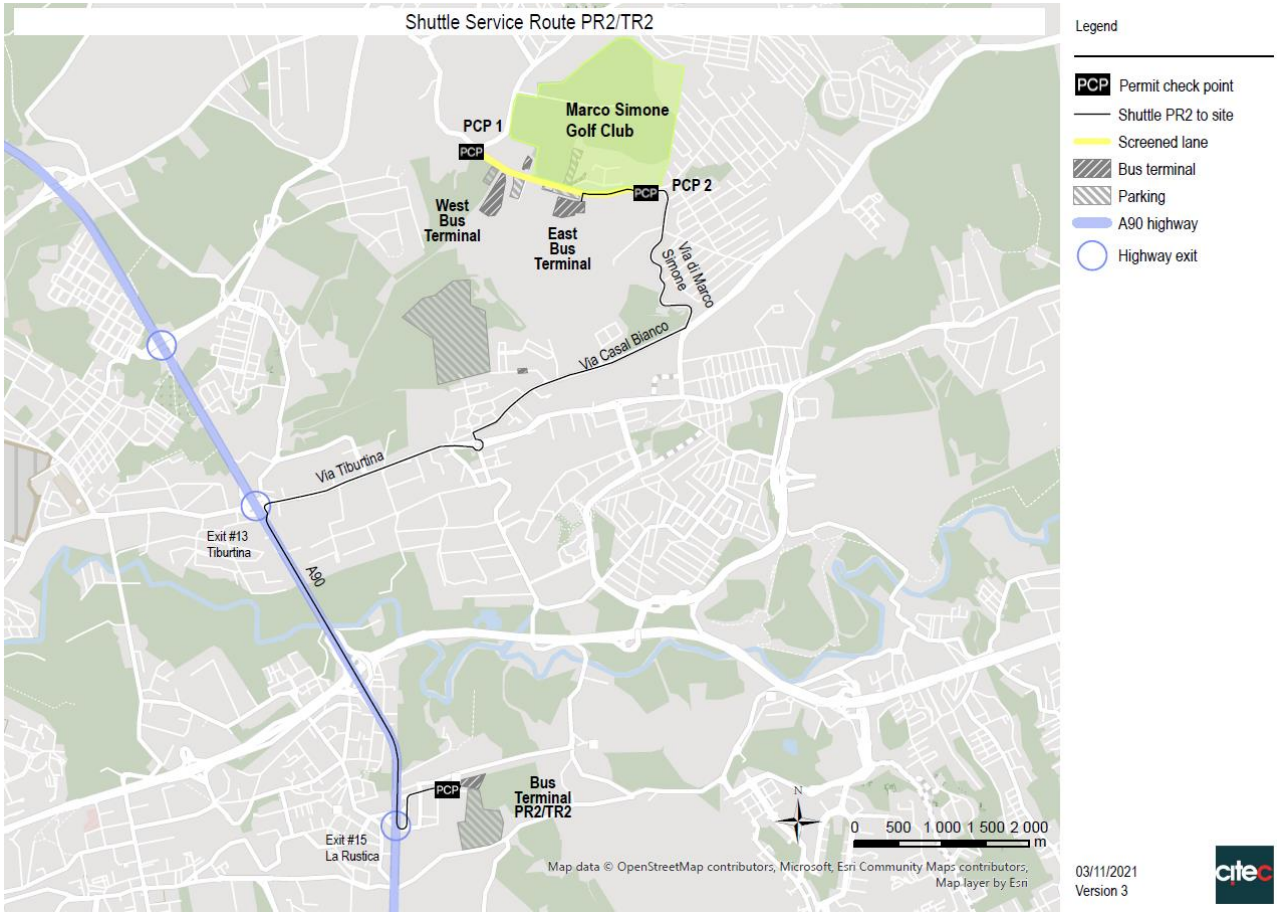
T+R 1 Ponte Mammolo_Profilo degli arrivi [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
5h00-6h00	800	800	900	3.500	3.500	900
6h00-7h00	1.700	1.700	1.800	5.300	5.300	1.800
7h00-8h00	2.500	2.500	2.700	5.300	5.300	3.500
8h00-9h00	3.300	3.300	3.600	3.500	3.500	5.300
9h00-10h00	3.300	3.300	3.600	2.700	2.700	5.300
10h00-11h00	3.300	3.300	3.600	1.800	1.800	3.500
11h00-12h00	2.500	2.500	2.700	900	900	2.700
12h00-13h00	1.700	1.700	1.800	900	900	900
13h00-14h00	800	800	900	900	900	900
TOTALE	**19.900**	**19.900**	**21.600**	**24.800**	**24.800**	**24.800**

T+R 1 Ponte Mammolo_Profilo delle partenze [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
14h00-15h00	800	800	900	900	900	900
15h00-16h00	2.500	2.500	1.800	1.800	1.800	1.800
16h00-17h00	3.300	3.300	2.700	2.700	2.700	2.700
17h00-18h00	4.200	4.100	3.600	5.300	5.300	3.500
18h00-19h00	4.200	4.100	4.600	7.100	7.100	7.100
19h00-20h00	2.500	2.500	4.600	4.400	4.400	5.300
20h00-21h00	1.700	1.700	2.700	1.800	1.800	2.700
21h00-22h00	800	800	900	900	900	900
TOTALE	**20.000**	**19.800**	**21.800**	**24.900**	**24.900**	**24.900**

Linea C

Scheda riassuntiva	
Punto di partenza	P+R 2 / T+R 2 La Rustica >> Google Maps
Golf terminal	East Bus Terminal >> Google Maps
Distanza	10-11 km
Percorso	Via Casal Bianco >> Google Maps
Varco di accesso	PCP 2
Giornate di servizio	6 giornate: 26, 27, 28, 29, 30 settembre e 1 ottobre
Orari del servizio	▪ 26, 27 e 28 settembre: 05.00 – 22.00 ▪ 29, 30 settembre e 1 ottobre: 05.00 – 22.00

Percorso navette



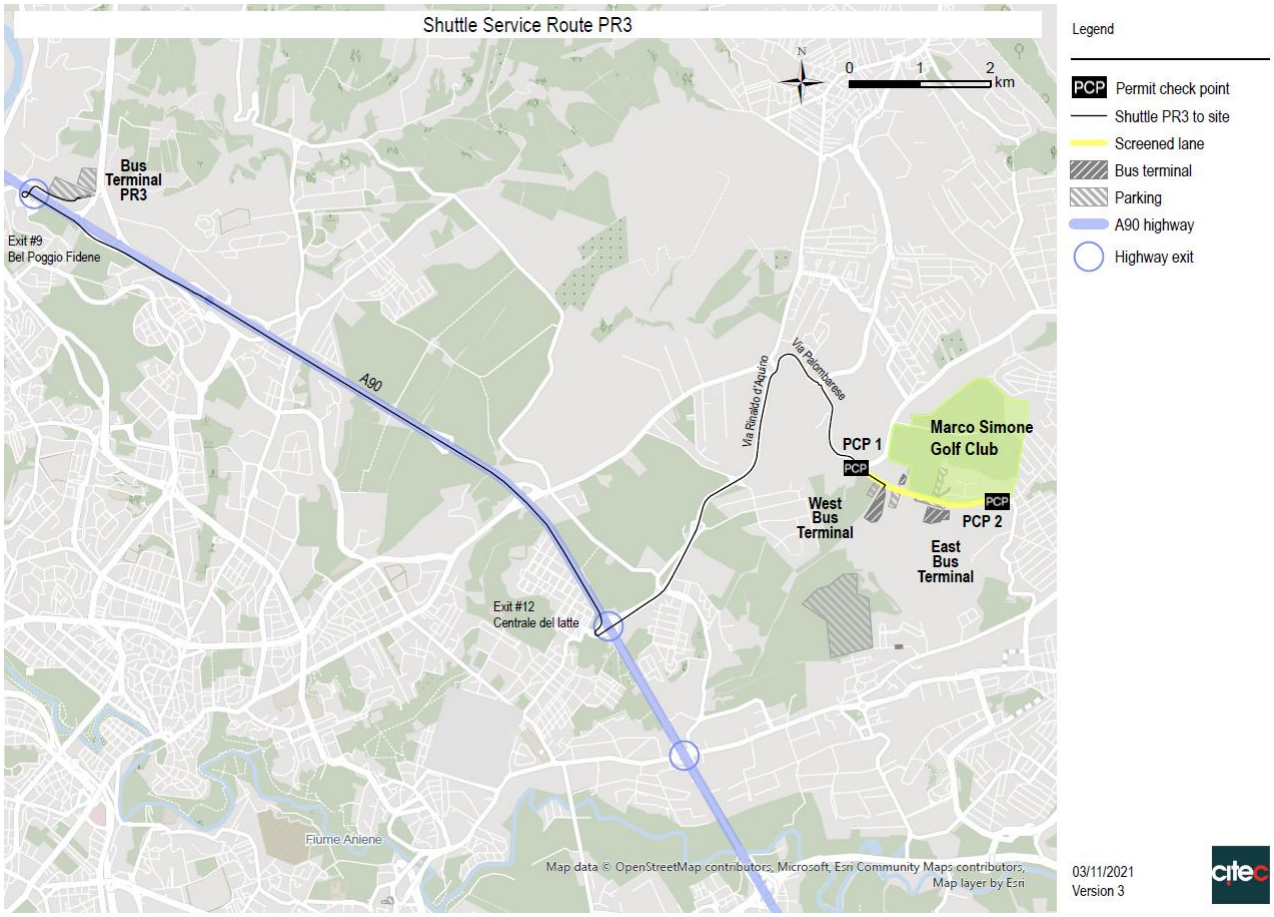
P+R 2 / T+R 2 La Rustica_Profilo degli arrivi [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
5h00-6h00	400	400	500	2.100	2.100	500
6h00-7h00	800	800	1.100	3.000	3.000	1.000
7h00-8h00	1.200	1.200	1.500	3.000	3.000	2.100
8h00-9h00	1.600	1.600	2.000	2.100	2.100	3.000
9h00-10h00	1.600	1.600	2.000	1.600	1.600	3.000
10h00-11h00	1.600	1.600	2.000	1.000	1.000	2.100
11h00-12h00	1.200	1.200	1.500	500	500	1.600
12h00-13h00	800	800	1.100	500	500	500
13h00-14h00	400	400	500	500	500	500
TOTALE	**9.600**	**9.600**	**12.200**	**14.300**	**14.300**	**14.300**

P+R 2 / T+R 2 La Rustica_Profilo delle partenze [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
14h00-15h00	400	400	500	500	500	500
15h00-16h00	1.200	1.200	1.100	1.000	1.000	1.000
16h00-17h00	1.600	1.600	1.500	1.600	1.600	1.600
17h00-18h00	2.000	2.000	2.000	3.000	3.000	2.100
18h00-19h00	2.000	2.000	2.500	4.100	4.100	4.100
19h00-20h00	1.200	1.200	2.500	2.500	2.500	3.000
20h00-21h00	800	800	1.500	1.000	1.000	1.600
21h00-22h00	400	400	500	500	500	500
TOTALE	**9.600**	**9.600**	**12.100**	**14.200**	**14.200**	**14.400**

Linea D

Scheda riassuntiva	
Punto di partenza	P+R 3 Bel Poggio >> Google Maps
Golf terminal	West Bus Terminal >> Google Maps
Distanza	14-15 km
Percorso	Via Rinaldo d'Aquino >> Google Maps
Varco di accesso	PCP 1
Giornate di servizio	6 giornate: 26, 27, 28, 29, 30 settembre e 1 ottobre
Orari del servizio	▪ 26, 27 e 28 settembre: 05.00 – 22.00 ▪ 29, 30 settembre e 1 ottobre: 05.00 – 22.00

Percorso navette



P+R 3 Bel Poggio_Profilo degli arrivi [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
5h00-6h00	100	100	100	500	500	150
6h00-7h00	200	200	250	750	750	250
7h00-8h00	250	250	350	750	750	500
8h00-9h00	350	350	500	500	500	750
9h00-10h00	350	350	500	400	400	750
10h00-11h00	350	350	500	250	250	500
11h00-12h00	250	250	350	150	150	400
12h00-13h00	200	200	250	150	150	150
13h00-14h00	100	100	100	150	150	150
TOTALE	**2.150**	**2.150**	**2.900**	**3.600**	**3.600**	**3.600**

P+R 3 Bel Poggio_Profilo delle partenze [Numero di passeggeri all'ora]						
Fascia oraria	**Martedì 26.09**	**Mercoledì 27.09**	**Giovedì 28.09**	**Venerdì 29.09**	**Sabato 30.09**	**Domenica 01.10**
14h00-15h00	100	100	100	150	150	150
15h00-16h00	250	250	250	250	250	250
16h00-17h00	350	350	350	400	400	400
17h00-18h00	450	450	500	750	750	500
18h00-19h00	450	450	600	1.050	1.050	1.050
19h00-20h00	250	250	600	650	650	750
20h00-21h00	200	200	350	250	250	400
21h00-22h00	100	100	100	150	150	150
TOTALE	**2.150**	**2.150**	**2.850**	**3.650**	**3.650**	**3.650**

Linea E

La linea E è la linea riservata agli spettatori che presentano delle disabilità motorie e/o PRM (Persone a Mobilità Ridotta).
Tale servizio dovrà essere attivo presso i seguenti hub trasporti:

- P+R 1 La Cacciatora
- T+R 1 Ponte Mammolo

In ciascuno dei due hub trasporti dovranno essere presenti 2 minibus o minivan dedicati al trasporto dei disabili alla domanda (4 in totale per ogni giornata).

Tali mezzi dovranno essere equipaggiati per trasportare almeno 2 persone sulla carrozzina contemporaneamente piú eventuali accompagnatori.

*** * * ***

Il servizio dovrà essere garantito nei 6 giorni della manifestazione dalle ore 5.00 alle ore 22.00.

3. Contenuti del Progetto per la definizione del servizio di trasporto degli spettatori per la Ryder Cup 2023

Tenendo conto di quanto descritto, ciascuno dei partecipanti dovrà presentare una Proposta di Progetto che supporti la Federazione Italiana Golf nell'individuazione dei mezzi più idonei a soddisfare le necessità e gli obiettivi per la progettazione e gestione della logistica relativa al servizio di trasporto per gli spettatori della Ryder Cup 2023.

Tali servizi di trasporto sono caratterizzati da:

- **5 diverse linee** di bus navetta che dovranno trasportare gli spettatori:
  - Alla mattina dai vari T+R / P+R al Marco Simone Golf & Country Club
  - Alla sera dal Marco Simone Golf & Country Club ai vari T+R / P+R
- **6 giornate** di operatività:
  - 3 giornate di allenamento → 26, 27 e 28 settembre 2023
  - 3 giornate di competizione → 29 e 30 settembre e 1 ottobre 2023

I servizi di trasporto potrebbero essere suddivisi in cinque diversi lotti, uno per ciascuna linea:

- **Lotto A – Linea A**
- **Lotto B – Linea B**
- **Lotto C – Linea C**
- **Lotto D – Linea D**
- **Lotto E** (Trasporto PRM – Persone a Ridotta Mobilità) **– Linea E**

I servizi richiesti sono meglio descritti al punto **2 Elementi del Piano di Mobilità**, cui si rimanda.

Il candidato potrà proporre servizi progettuali e/o di forniture del Servizio per una sola delle Linee, per un gruppo e di esse o per tutte (A, B, C, D, E).

Per i servizi relativi alle singole LINEE indicate è necessario tenere in considerazione le caratteristiche del servizio di seguito descritte:

A. Mezzi a disposizione per organizzare i servizi navetta sulla base degli elementi indicati nel paragrafo 2.3 del presente documento
B. Necessità in termini di autisti considerando le turnistiche necessarie per coprire le finestre temporali indicate nel paragrafo 2.3
C. Gli autisti dovranno possedere tutti quanti minimo 3 anni di esperienza alla guida di autobus in contesti urbani ed extraurbani e essere muniti di patente corrispondente prevista dal codice della strada
D. Le risorse umane dettagliate al paragrafo 4 del presente documento e la loro formazione prima dell'evento
E. Tutte le spese legate alla messa in servizio dei veicoli, ad esempio (lista non esaustiva): carburante, pulizia quotidiana esterna e interna dei mezzi, eventuali spese per il pedaggio di strade a pagamento, manutenzione ordinaria e straordinaria, etc.
F. Una quantità di mezzi extra (riserve operative) tale da garantire in 20 minuti la sostituzione di mezzi costretti all'arresto o in panne
G. La presenza di almeno 2 carri attrezzi con traino per bus pronti ad intervenire in un tempo massimo 10 minuti. Tali veicoli dovranno essere in grado di rimuovere con facilità eventuali bus in panne che ostacolano la circolazione
H. La presenza di almeno 4 veicoli dedicati alla manutenzione dei veicoli in panne pronti ad intervenire in un tempo massimo 10 minuti
I. Raccolta dati in tempo reale durante tutte le fasi del servizio:

- Numero di servizi effettuati per ora per giorno per linea
- Persone trasportate per ogni servizio

La Proposta di Progetto dovrà descrivere in modo dettagliato ed esaustivo le modalità di svolgimento del servizio sulla base dei contenuti indicati nei precedenti paragrafi.
La Proposta di Progetto dovrà descrivere i mezzi che saranno utilizzati per costituire la flotta indicata nel Paragrafo 5.

Per ogni linea e per ogni giornata di manifestazione la Proposta di Progetto dovrà descrivere in modo dettagliato ed esaustivo il numero di bus che si intende impiegare nelle diverse fasce temporali indicate nelle tabelle e coerenti con i profili degli arrivi e delle partenze descritti nel paragrafo 2.3; la ripartizione giornaliera e oraria dei mezzi impiegati per ogni linea del quale si intende formulare una proposta potrà essere presentata attraverso la compilazione dell'Allegato definito "Ripartizione oraria mezzi"

La Proposta di Progetto dovrà valutare, per ogni fascia temporale, l'impiego del personale dettagliato al paragrafo 4 per lo svolgimento del relativo servizio descrivendo:

- i profili professionali del personale da utilizzare;
- il piano di formazione per tutto il personale interessato

La Proposta di Progetto dovrà indicare separatamente l'impiego *dei* ***pedestrian marshal.***

Per la **linea E** sarà richiesta una separata valutazione progettuale e economica.

Non è obbligatorio presentare una proposta per tutti e 4 i lotti.
Nel caso si voglia presentare una proposta parziale per uno, due o tre lotti, basterà non compilare le celle del/i linea/i per il/i quale/i non si desidera formulare una proposta. Se si desidera presentare una proposta anche (o soltanto) per il linea E, sarà necessario fare una quotazione separata

È facoltà del candidato ammesso al dialogo competitivo proporre ulteriori soluzioni innovative in ambito tecnologico, progettuale e organizzativo con l'obiettivo di migliorare e mantenere al più elevato livello possibile la qualità del servizio reso.

Note:

- *L'analisi della domanda è basata su previsioni realistiche e su statistiche provenienti dall'edizione della Ryder Cup 2018 a Parigi, ciò significa che – per quanto gli studi fatti siano basati su dati, informazioni, ipotesi e assunzioni consistenti – la domanda reale potrebbe non corrispondere integralmente con la domanda attesa. Le necessità sportive potrebbero imporre variazioni nella domanda di mobilità; pertanto, potrebbe essere richiesta la capacità di modificare il servizio previsto al fine di adattarlo agli orari della competizione.*

4. Risorse umane

Oltre ai mezzi richiesti, l'operatore dovrà mettere a disposizione del personale per affiancare l'organizzazione e pianificare tutte le attività prima dell'evento e coordinare poi le numerose operazioni durante i 6 giorni di attività.

Fasi di progetto

Il progetto è strutturato in 3 diverse fasi:

1. **Operational Planning**, corrispondente alla fase di pianificazione operativa del sistema di mobilità, dal 1° gennaio 2022 al 30 agosto 2023
2. **Event Delivery**, corrispondente alla fase finale di preparazione e messa a terra di tutto il sistema, dal 1° settembre al 25 settembre 2023
3. **Transport Operations**, corrispondente alle operazioni da svolgere durante la manifestazione, dal 26 settembre al 1° ottobre 2023

Per ognuna di queste fasi è prevista l'attivazione di alcune risorse da parte dell'operatore bus (tabella sottostante).

	Operational Planning 01/01/2022-30/08/2023	Event Delivery 01/09/2023-25/09/2023	Transport Operations 26/09/2023-01/10/2023
Bus Project Manager	X	X	X
Bus Project Coordinator	X	X	X
Bus Operations Supervisor			X
Bus Dispatcher			X
Pedestrian Marshal			X

Terminata la manifestazione, il Bus Project Manager e i Bus Project Coordinator dovranno essere a disposizione un'ulteriore settimana per tutta la rendicontazione post evento.

Quantificazione e turni orari

Nello specifico dovranno essere messe a disposizione le seguenti risorse a partire dalla fase di Operational Planning per iniziare una serie incontri:

- n. 1 **Bus Project Manager**
- n. 2 **Bus Project Coordinator**

Durante la fase operativa (Transport Operations), al fine di ottimizzare il coordinamento con gli organizzatori, tali risorse dovranno essere presenti tutto il giorno (17 ore di servizio dalle 05.00 alle 22.00) nella sala di controllo della mobilità dell'evento. Data la lunghezza dei turni, in caso di avvicendamenti per gestire le pause, i sostituti dovranno possedere lo stesso livello di esperienza e competenze delle persone che andranno a sostituire temporaneamente.

Esclusivamente durante la fase operativa (Transport Operations), dovranno essere messe a disposizione le risorse previste nella tabella sottostante. Qui di seguito una stima indicativa per i giorni di gara Venerdì/Sabato/Domenica. Le stime del bisogno di personale per Martedí/Mercoledí/Giovedí saranno inferiori e i bisogni saranno comunicati successivamente.

Ruolo	Location	Turno 8,5h mattina (5.00-13.30)	Turno 8,5h sera (13.30-22.00)
Bus Operations Supervisor	P+R 1 La Cacciatora	1	
	T+R 1 Ponte Mammolo	1	
	T+R 2 / P+R 2 La Rustica	1	
	P+R 3 Bel Poggio	1	
	East Bus Terminal		2
	West Bus Terminal		2
Bus Dispatcher	P+R 1 La Cacciatora	3	1
	T+R 1 Ponte Mammolo	3	1
	T+R 2 / P+R 2 La Rustica	2	1
	P+R 3 Bel Poggio	2	1
	East Bus Terminal	2	4
	West Bus Terminal	3	6
Pedestrian Marshal	P+R 1 La Cacciatora	12	
	T+R 1 Ponte Mammolo	21	
	T+R 2 / P+R 2 La Rustica	9	
	P+R 3 Bel Poggio	9	
	East Bus Terminal	8	16
	West Bus Terminal	15	30
Totale turni da 8,5h al giorno		**93**	**64**

Nota:

- *I numeri inseriti nella tabella soprastante sono una prima stima delle risorse che serviranno nei vari siti; tali numeri (così come gli orari di attivazione) andranno validati e potrebbero ancora subire variazioni*

Ruoli e responsabilità

Si descrivono di seguito i ruoli e le competenze richieste:

Bus Project Manager: è il capo progetto per l'operatore bus e punto di contatto principale per gli organizzatori della manifestazione; ha la responsabilità di garantire il buon funzionamento di tutte le operazioni legate ai bus presso tutti i siti e risolvere eventuali criticità che richiedano il suo intervento; durante l'operatività si trova all'interno del Transport Operations Center (TOC) vedi organigramma; il Bus Project Manager deve possedere un'adeguata esperienza nella gestione di flotte e operazioni di bus, possibilmente almeno 2 esperienze in grandi eventi nei quali era necessario garantire lo spostamento quotidiano di almeno 15.000 persone; l'operatore dovrà comunicare il nominativo di tale figura al momento della presentazione dell'proposta; **a partire dal momento in cui l'operatore verrà scelto tale persona dovrà essere disponibile per degli incontri periodici** con l'organizzazione (1/2 volte al mese) al fine di sviluppare i piani operativi:

I. Analisi tempi di viaggio, itinerari e operazioni di manovra dei bus
II. Aggiornamenti ricerca mezzi di approvvigionamento della flotta
III. Disponibilità di autisti e i relativi piani operativi (turni, ecc.)
IV. Piani di formazione (calendario, modalità di erogazione)
V. Eventuali correzioni/aggiustamenti al Piano di Mobilità redatto

Bus Project Coordinator: sono i 2 assistenti principali del Bus Project Manager, presenti insieme a lui nel TOC; sono coloro che devono supervisionare il corretto andamento delle operazioni nei diversi siti comunicando con i relativi Bus

Operations Supervisor e - in caso di criticità - interfacciarsi con il Bus Project Manager e/o con l'organizzazione; anche loro dovranno essere disponibili per degli incontri periodici a partire da gennaio 2022; nello specifico la responsabilità sulle diverse aree sarà così suddivisa :

i. **Bus Project Coordinator 1**, responsabile per:
   a. P+R 1
   b. T+R 2 / P+R 2
   c. East Bus Terminal

ii. **Bus Project Coordinator 2**, responsabile per:
   a. T+R 1
   b. P+R 3
   c. West Bus Terminal

- **Bus Operations Supervisor**: è il responsabile di tutte le operazioni bus all'interno di un singolo sito; opera sotto la responsabilità del Venue Transport Manager (responsabile transport hub); i compiti principali sono:

iii. Coordinare tutto lo staff dell'operatore bus nella propria zona organizzando il brief quotidiano e gestendo i relativi turni

iv. Verificare che tutte le operazioni di movimentazione dei bus e carico/scarico si svolgano correttamente

v. Gestire e risolvere eventuali criticità informando se necessario il proprio Bus Project Coordinator

vi. Comunicare regolarmente ogni 15 minuti col proprio Bus Project Coordinator al fine di informarlo sull'andamento delle operazioni e fornirgli le statistiche in merito al numero di servizi effettuati e relativi riempimenti

1.1.1. **Bus Dispatcher**: sono coloro che devono:

vii. Dare le indicazioni agli autisti di partire dalle "load zone" (zone di carico) quando il bus è pieno, o dalle "holding area" (aree di attesa) verso le "load zone" al momento giusto, in modo da garantire sempre la massima capacità di carico presso le singole "load zone"; tali operazioni avverranno attraverso un coordinamento diretto tra i vari Bus Dispatcher dei diversi siti

viii. Fornire al proprio Bus Operations Supervisor le informazioni in merito al numero di servizi effettuati dalle proprie "load zone" e i relativi riempimenti

1.1.2. **Pedestrian Marshal**: hanno diversi compiti operativi legati principalmente alla gestione dei flussi pedonali; nello specifico devono:

ix. Gestire la coda delle persone in fila indicando i percorsi corretti da seguire

x. Dare informazioni agli spettatori

xi. Far salire le persone sui bus e invitarle a occupare gli spazi vuoti disponibili

xii. Contare quante persone sono salite su ogni singolo bus, registrare queste informazioni e comunicarle al Bus Dispatcher di riferimento

Quantificazione economica risorse

Il valore economico delle risorse (Project Manager / Coordinators / Supervisors / Dispatchers) non deve essere quantificato a parte ma deve rientrare nella quotazione complessiva del servizio.

Unica **eccezione vale per i pedestrian marshals**; per quest'unica categoria deve essere fatta una quotazione separata in una delle seguenti modalità:

- Costo orario a persona
- Costo turno 4h o 8h a persona

Costi extra: l'organizzazione non fornirà allo staff dell'operatore bus alcun servizio di catering, ospitalità o di trasporto; i costi per questi servizi sono interamente a capo dell'operatore.

- L'operatore dovrà garantire a sue spese le opportune condizioni di lavoro del proprio personale, rispetto a possibilità di aree ristoro, toilette, protezione dalle intermperie, etc. Dovrà dimostrare allegando un documento specifico le misure che adotterà per garantire il corretto rispetto delle opportunte norme di comportamento.
- L'operatore dovrà garantire la predisposizione di uniformi specifiche per l'evento, con opportuni codici colore, che potranno essere coordinate con FIG, per riconoscere il personale e il ruolo e garantirne la sicurezza. In ogni caso le uniformi non potranno riportare loghi in associazione a Ryder Cup, FIG, Ryder Cup Europe e dovranno rispettare le regole Marketing FIG per la dimensione dei loghi (anche per il logo dell'operatore stesso).

Formazione del personale

In prossimità della fase Transport Operations saranno previste delle giornate di formazione per il personale. Nella valorizzazione economica del servizio, le ore di formazione devono essere contabilizzate con i costi totali. Il costo di formazione è a carico dell'operatore. Si richiede di dettagliare il piano di formazione previsto (quante sessioni teoriche, contenuti, durata; quante sessioni pratiche, contenuti, durata, ecc.) in modo che sia validato assieme all'organizzatore. Inotre, l'operatore dovrà prevedere e illustrare i supporti documentali che intenderà fornire al proprio personale per lo svolgimento delle proprie mansioni. Per ogni ruolo prevedere i seguenti turni di formazione durante la fase che precede il loro primo turno di lavoro prima delle Transport Operations:

- Project Manager / Coordinators / Supervisors / Dispatchers: 8h
- Autisti: 10h
- Pedestrian Marshal: 4h

Organigramma

Si rappresentano di seguito 2 esempi di organigramma: quello del TOC e quello di un hub trasporti. Il colore azzurro indica le risorse umane che l'operatore bus dovrà fornire.

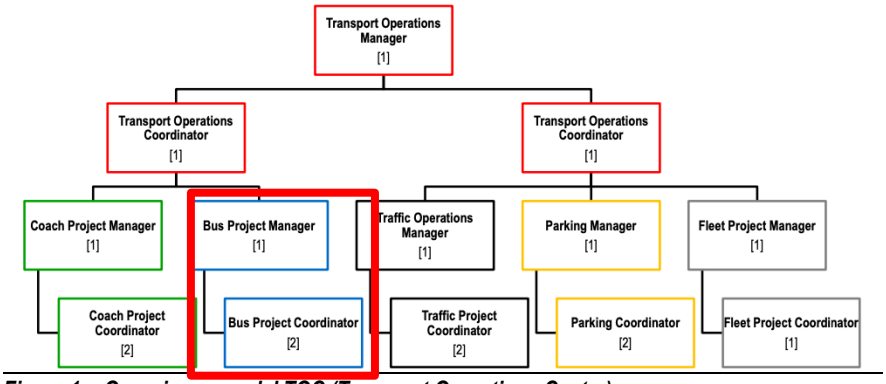


Figura 1 – Organigramma del TOC (Transport Operations Center)

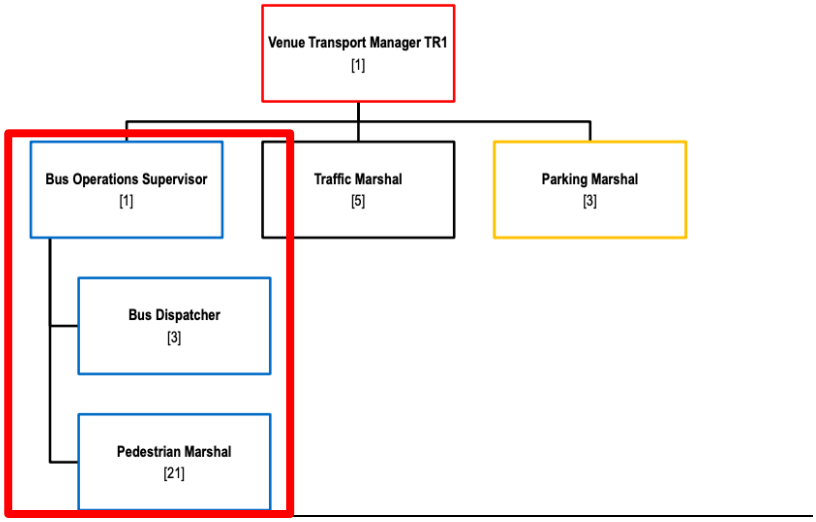


Figura 2 – Esempio di organigramma di un hub trasporti (T+R 1 Ponte Mammolo)

5. Descrizione Flotta

I mezzi ammessi per effettuare il servizio dovranno possedere i seguenti requisiti tecnici:

A. Autobus urbani (80-120 posti o superiori) o pullman granturismo (50 posti o superiori)
B. Data di immatricolazione successiva al 01/01/2018
C. Tutti i mezzi forniti dall'operatore dovranno essere dotati di un sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring) al fine di:
    - Localizzare la flotta in tempo reale durante le operazioni trasporti dell'evento
    - Fornire un report giornaliero sull'utilizzo dei mezzi (numero di mezzi attivi per ogni ora / km percorsi da ogni singolo mezzo / capacità oraria dell'proposta per ogni linea / ecc.)
D. Possibilità di personalizzare gli indicatori di linea e destinazione (preferibilmente elettronici) al fine di facilitare il lavoro degli operatori alle banchine e aiutare gli spettatori a salire sui bus corretti, in particolare per la fase di deflusso dall'area di gara ai diversi T+R / P+R
E. I mezzi dovranno essere pronti in postazione 15 minuti prima dell'inizio del servizio
F. In caso di sostituzione di uno o più mezzi per guasto o incidente, i nuovi mezzi dovranno avere le stesse caratteristiche di quelli che hanno sostituito
G. Nessun mezzo dovrà essere brandizzato, tutti i mezzi dovranno cioè essere liberi e puliti da qualsiasi logo o immagine pubblicitaria, fatti salvi i loghi dell'operatore dei mezzi che saranno accettati; l'organizzatore potrebbe decidere di brandizzare i mezzi con il logo o con immagini della manifestazione; in tal caso le personalizzazioni verranno prodotte e fornite dall'organizzatore ma dovranno essere applicate sui mezzi dall'operatore stesso a proprie spese.

Si rinvia a specifica comunicazione dell'Amministrazione per la disciplina della fase del Dialogo Competitivo.