

**Contratto per l'affidamento “in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell’Ambito territoriale ottimale della Regione Toscana”**

\*\*\*\*\*

L'anno duemilaventi, il giorno \_\_\_\_ del mese di agosto

**TRA**

**REGIONE TOSCANA** (in seguito per brevità indicata anche come “Concedente”), codice fiscale e partita IVA n. 01386030488, con sede legale a Firenze, Palazzo Strozzi Sacratì, P.zza del Duomo, n. 10, rappresentata dal Dott. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, domiciliato presso la sede dell'Ente, il quale interviene nella sua qualità di Dirigente responsabile del Settore "Servizio Trasporto Pubblico Locale su gomma – gara lotto unico regionale”, competente per materia, in forza del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 100 del 30/07/2020 nonché del proprio Decreto n. 11864 del 03/08/2020, autorizzato, ai sensi dell’art. 54 della L. R. n. 38/2007, ad impegnare legalmente e formalmente l'Ente medesimo per il presente atto, il cui schema è stato approvato con proprio decreto n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_, esecutivo a norma di legge;

**E**

**AUTOLINEE TOSCANE S.p.A.**, (in seguito per brevità indicata anche come “Concessionario”) con sede legale in Borgo S. Lorenzo, Viale del Progresso n. 6, 50032 Firenze, codice fiscale e partita IVA n. 02194050486, iscritta nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Firenze al n. 476599, rappresentata dal Sig. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, in qualità di Legale rappresentante, domiciliato per il presente atto presso la sede della Società;

**PREMESSO CHE**

- con la riforma del trasporto pubblico locale avviata con la L.R. 29 dicembre 2010,

n. 65 (Legge Finanziaria per l'anno 2011) la Regione Toscana persegue gli obiettivi di un miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi e di una rinnovata *governance* dell'intero comparto;

- con DGRT n. 493 del 4/6/2012, poi integrata dalla DGRT n. 612 del 10/7/2012, la Regione Toscana ha approvato i primi indirizzi per la gara del TPL del lotto unico regionale;

- con DGRT n. 721 del 6 agosto 2012 “*Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98 (Servizi autorizzati)*” la Regione Toscana ha approvato l’analisi delle reti di TPL e ha individuato gli ambiti di attuazione per i servizi autorizzati; per le reti urbane, la rete extraurbana, comprensiva delle linee regionali di collegamento fra i capoluoghi di provincia e la rete debole di interesse locale, è previsto l’affidamento tramite procedura di gara e conseguente attribuzione del diritto di esclusiva per ottimizzare le risorse della Regione Toscana e degli EE.LL in base agli accordi raggiunti nella Conferenza dei Servizi;

- con il decreto n. 3546 dell'8 agosto 2012, si è dato avvio alla procedura di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL sul lotto unico regionale, mediante pubblicazione di un avviso per l'acquisizione delle manifestazioni d'interesse da parte degli operatori economici, da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;

- con DGRT n. 129 del 27 febbraio 2013 “Integrazione e modifica della delibera G.R. 493 del 4/6/2012” relativa ai primi indirizzi per la gara TPL e integrazione della DGR 492 del 4/6/2012 di recepimento dell'Intesa della Conferenza dei Servizi di TPL e della DGR 721 del 6/8/2012 “Analisi delle reti di TPL regionale ed individuazione degli ambiti di attuazione dell'art. 14 della L.R. 42/98” (Servizi autoriz-

zati), la Regione Toscana ha garantito il coordinamento fra gli obiettivi indicati nelle norme nazionali ed in particolare con la legge di stabilità per l'anno 2013. A tale riguardo con la medesima delibera 129/2013 la Giunta Regionale ha deciso di integrare e modificare i precedenti indirizzi di gara, assunti con le delibere GRT n. 493 del 04 giugno 2012 e n. 612 del 10 luglio 2012, prevedendo nella fase iniziale di gestione del servizio (indicata in 24 mesi) il sostanziale mantenimento dell'attuale offerta di servizi sul territorio della regione. La Giunta Regionale con la sopra richiamata delibera ha dato inoltre mandato di procedere alla ripubblicazione dell'avviso, al fine di adeguarlo alle sopraggiunte norme nazionali ferme restando le manifestazioni di interesse già pervenute;

- con decreto n. 3794 del 13/09/2013 si è proceduto alla ripubblicazione dell'avviso di gara;
- con DGRT n. 391 del 12 maggio 2014 “Servizi di TPL del lotto unico regionale e delle aree a domanda debole: ricognizione e validazioni servizi minimi ed aggiuntivi, risorse EE.LL. e attribuzione risorse regionali - Presa d'atto tariffe”, si è concluso l'iter amministrativo che ha consentito di approvare i contenuti tecnici della documentazione di gara;
- con le DGRT n. 769 del 15/09/2014 “Adeguamento quote ricavi da tariffa per servizio tramviario di Firenze previsto nel nuovo affidamento lotto unico regionale; applicazione della compensazione sulle risorse di competenza enti locali per servizi aggiuntivi gara lotto unico regionale” e con la DGRT n. 897 del 20 ottobre 2014 sono state definite infine le condizioni per integrare negli atti di gara le previsioni relative all'integrazione tariffaria fra servizi oggetto della presente concessione e servizi del sistema tramviario dell'area fiorentina;
- con decreto n. 5085 del 10 novembre 2014 è stato approvato lo schema di lettera

d'invito comprensivo dello schema del presente contratto e la restante documentazione per lo svolgimento della procedura di gara;

- con successivo decreto n. 170 del 21 gennaio 2015 sono state approvate alcune modifiche alla lettera d'invito ed alla domanda di partecipazione per operatori riuniti;
- con ulteriore decreto n. 1858 del 29/04/2015 sono state approvate le modifiche allo schema di contratto ed ai suoi allegati, lettera di invito e griglia di valutazione dell'offerta economica e tecnica;
- nelle more della definizione dei numerosi contenziosi instaurati da MOBIT S.C. a r.l. avverso gli atti di gara, la Regione Toscana ha avviato una fase di verifica tecnica con gli attuali gestori al fine di determinare le condizioni contrattuali per l'effettuazione dei servizi in via d'urgenza sulla base del Regolamento CE 1370/2007 mediante la stipula di un contratto ponte (di seguito “Contratto Ponte”);
- in data 29/12/2017, a conclusione della verifica di cui sopra, la Regione Toscana, Autolinee Toscane S.p.A., Mobit S.C. a r.l. e gli attuali gestori (tutti riuniti in ONE S.C. a r.l.), hanno sottoscritto il Contratto Ponte relativo all'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico nell'ambito regionale toscano ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE 1370/2007 per la durata di 2 anni (dall'1.1.2018 al 31.12.2019), secondo una tempistica compatibile con la risoluzione del contenzioso e il subentro del nuovo aggiudicatario della gara;
- contestualmente, in data 29/12/2017, la Regione Toscana, Autolinee Toscane S.p.A. e Mobit S.C. a r.l. hanno sottoscritto un accordo (di seguito “Accordo a latere”) nell'ambito del quale le parti, al fine di chiarire i rapporti fra il contratto della gara del lotto unico e il Contratto Ponte nonché avviare lo svolgimento delle attività propedeutiche alla stipula del contratto di servizio, hanno assunto specifici obblighi circa il subentro del nuovo gestore nella disponibilità dei cd. beni essenziali per l'ese-

cuzione del servizio;

- con Decreto Dirigenziale n. 6585 del 19/4/2019 la Regione Toscana ha aggiudicato in via definitiva ad Autolinee Toscane Spa la gara per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL nell'ATO regionale toscano ed ha previsto che “... *l'aggiudicatario, entro sei mesi dalla comunicazione dell'aggiudicazione definitiva da parte dell'Amministrazione, deve porre in essere e concludere tutte le attività necessarie, previste negli atti di gara, per assicurare il corretto svolgimento del servizio nel rispetto di quanto stabilito nel contratto di concessione, di quanto contenuto nell'offerta tecnica e nel sopra richiamato Accordo del 29/12/2017*” e che lo schema di contratto di concessione ed i relativi allegati, approvati con decreto n. 5085/2014 ed in parte modificati con successivo decreto n. 1858/2015 avrebbero dovuto essere aggiornati sulla base dell'offerta presentata da Autolinee Toscane S.p.A., delle ricognizioni da effettuare prima della stipula contrattuale secondo quanto previsto dall'Accordo del 29/12/2017 e, ove necessario, riapprovati con successivo decreto;
- con delibera GR n. 281 del 02/03/2020 la Giunta Regionale ha approvato gli indirizzi per l'adeguamento del contratto di affidamento e dei suoi allegati;
- con decreto n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ è stato approvato il presente contratto ed i suoi allegati;
- è stato sottoscritto l'Accordo per la gestione dei titoli di viaggio e la ripartizione dei ricavi da traffico ex art. 18 L.R. 42/98, tra Autolinee Toscane S.p.A. e One S.C a r.l., con intervento di Regione Toscana al solo fine di garantire la conformità e la coerenza dell'Accordo, alla Legge Regionale 42/98, alla legge di gara e agli accordi successivamente intervenuti;
- i termini che nello schema di contratto di gara decorrevano dalla stipula del contratto, decorrono dall'avvio del servizio;

- il presente contratto è integrato con quei chiarimenti, resi in gara a tutti i concorrenti, che sono specificatamente richiamati nei singoli articoli ove i chiarimenti sono inseriti;
- il Concessionario ha costituito cauzione definitiva a garanzia degli obblighi assunti con il presente contratto;
- è stata verificata la permanenza della regolarità contributiva del Concessionario ai fini della stipula del presente contratto;
- nelle more del rilascio del certificato dell'informazione prefettizia antimafia e a seguito dell'esito positivo dei restanti controlli sulle dichiarazioni rese in sede di gara ai sensi del D.P.R. n. 445/2000, il presente contratto viene stipulato, ai sensi di quanto previsto dall'art. 92 comma 3 del D. Lgs. 159/2011 con l'apposizione di apposita condizione risolutiva;
- che il presente contratto viene stipulato in forma di scrittura privata, in modalità elettronica con sottoscrizione a distanza, secondo quanto previsto dalle Delibere di Giunta della Regione Toscana n. 313 del 09/03/2020, n. 422 del 30/03/2020 e n. 836 del 06/07/2020

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

i componenti, come sopra costituiti, mentre confermano e ratificano a tutti gli effetti la precedente narrativa, che si dichiara parte integrante e sostanziale del presente contratto, in proposito convengono e stipulano quanto segue:

### **PARTE GENERALE**

#### **ART. 1 – DEFINIZIONI**

Ai fini del presente contratto si assumono le seguenti definizioni:

- **Programma di Esercizio:** documento programma di esercizio (per offerta) aggiornato al momento della stipula del contratto;

- **Tempo T1:** rete dei servizi da svolgere a partire dalla data di avvio del servizio;
- **Tempo T2:** rete dei servizi riprogettata e da eseguire a partire dal 25<sup>^</sup> mese di gestione del contratto;
- **Elenco Addetti:** documento elenco addetti aggiornato al momento della stipula del contratto;
- **Elenco Beni:** documento elenco beni aggiornato al momento della stipula del contratto;
- **Concessionario:** la società aggiudicataria del servizio oggetto della gara;
- **Gestori Uscenti:** le società affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale nei diversi ambiti locali della Regione Toscana, cui il Concessionario subentra in forza della aggiudicazione e del presente contratto;
- **Nuovo Gestore:** la società o le società che risulteranno affidatarie del servizio al termine della concessione di cui al presente contratto;
- **Dirigente Responsabile:** Dirigente Responsabile del Contratto;
- **Regione:** Regione Toscana;
- **Direzione:** Direzione Generale della Giunta Regionale;
- **Ufficio Unico:** Ufficio Unico per l'esercizio associato delle funzioni di cui all'art. 86 della L.R. 65/2010;
- **Osservatorio Regionale:** Osservatorio per la mobilità e i trasporti di cui all'art. 21 della L.R. 42/98;
- **Osservatorio nazionale:** Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale di cui al comma 300 art. 1 della Legge 244/2007;
- **Rapporto di Contribuzione:** il rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico più il corrispettivo pubblico e il contributo per il programma di rinnovo straordinario bus;

- **PMR:** persone a mobilità ridotta ai sensi del REGOLAMENTO (UE) N°181/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n°2006/2004;
- **Regolamento:** Regolamento 03 gennaio 2005, n° 9/R – Regolamento di attuazione dell'articolo 23 della legge regionale 31 luglio 1998, n° 42 (Norme per il trasporto pubblico locale) e successive modifiche. Trasporto pubblico locale su gomma;
- **Legge:** Legge 31 luglio 1998 n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale);
- **Terzi:** soggetti (persone fisiche e giuridiche) proprietari di beni immobili nel cui possesso, a titolo proprietario, locativo o altrimenti, il Concessionario viene immesso nell'ambito delle operazioni di ripresa dei beni essenziali.

## **ART. 2 - OGGETTO DELLA CONCESSIONE**

La Regione Toscana, nella persona di ....., concede a Autolinee Toscane S.p.A, che nella persona di ..... accetta e si obbliga all'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale (di seguito per brevità “servizi TPL”) nell'ATO regionale toscano descritti nel Documento “Programma di esercizio”. Le finalità e gli obiettivi della concessione sono riportati nel documento “Finalità ed Obiettivi della Concessione”.

Il Concessionario deve, inoltre, effettuare:

- la progettazione esecutiva dell'assetto di rete razionalizzata dei servizi TPL, al tempo T2, come descritta nel documento di gara “Programma di Esercizio (per offerta) – Sezione Progetto rete razionalizzata al tempo T2” e “Sezione Indirizzi e prescrizioni per la progettazione ed esecuzione del servizio”, tenendo conto delle percorrenze aggiuntive stabilite dalla Delibera di Giunta Regionale n. 281 del 2 marzo



2020;

- la progettazione dei servizi in area a domanda debole, come individuati nella Delibera della Giunta Regionale 12 maggio 2014 n. 391, e successive modifiche, da affidare al tempo T2 da parte degli Enti Locali, progettazione da sviluppare in collaborazione con gli stessi Enti.

L'esercizio della concessione deve avvenire nel rispetto di quanto stabilito nel presente contratto e nell'Offerta Tecnica depositata in copia presso la Direzione Organizzazione e Sistemi Informativi – Settore Contratti e nei seguenti documenti che, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- “Finalità ed obiettivi della Concessione”;
- “Programma di esercizio”
- “Elenco Addetti”;
- “Elenco Beni”;
- “Disciplina Tariffaria”;
- “Controllo del prodotto”;
- “Stato attuazione tecnologie AVM e Monetica”;
- “Monetica”;
- “Tecnologie”;
- “Caratteristiche tecniche bus”;
- “Ricognizione Stato attuazione contratti di fornitura bus”;
- “Tabella di conversione per rinnovo bus”;
- “Prescrizioni Osservatorio”, contenente le sezioni: Personale, Mezzi, Impianti e Strutture, Venduto, Rivendite, Indagini sulla frequentazione del servizio, Conto Economico riclassificato e Reclami;

- “Elenco servizi essenziali in caso di sciopero”
- “Tipologie ed ambiti”;
- “Qualità”;
- “Standard Informativi minimi”
- “Linee guida per la redazione del Piano Economico Finanziario”;

***Sez. I - Funicolare Certaldo***

- “Caratteristiche e prescrizioni concernenti l'esercizio della funicolare di Certaldo”;
- “Modalità tecniche dei Controlli” (sezione A “ Modalità Tecniche di Manutenzione della Funicolare" e sezione B "Prove e Verifiche”);
- “Elenco Ricambi”;
- “Programma delle Pulizie”;

***Sez. II - Funicolare Montenero***

- “Programma di Esercizio”
- “Moduli di manutenzione”

***Sez. III - Tramvia Firenze***

- “Metodologia determinazione passeggeri tram”;
- “Passeggeri del sistema tramviario”;
- “Accordo fra Comune di Firenze e TRAM S.p.A. sottoscritto in data 5 novembre 2014”.

Tali documenti in formato elettronico sottoscritti digitalmente dalle Parti sono depositati presso la Direzione. Tali documenti, sono aggiornati ove necessario, al momento dell'avvio del servizio e successivamente con cadenza trimestrale sottoscritti dalle parti e depositati presso la stessa Direzione.

**ART. 3 - MODALITA' DI ESERCIZIO DELLA CONCESSIONE**

Il Concessionario deve esercitare la concessione del servizio di TPL, descritta

nel documento “Programma di esercizio”, comprensivo anche della gestione delle funicolari di Certaldo e Montenero.

Il Concessionario eserciterà la concessione nei primi 24 mesi secondo quanto previsto dal documento “Programma di esercizio” – Sezione programma di esercizio al tempo T1”.

Il programma di esercizio oggetto della gara è stato integrato con i chilometri aggiuntivi e i servizi flessibili – già oggetto del servizio eseguito dai Gestori Uscenti e affidati nel corso della vigenza del Contratto Ponte – che la Regione intende continuare a garantire all'utenza. Tali chilometri aggiuntivi e i servizi flessibili sono compresi nel Documento “Programma di esercizio” e rientrano nel limite del 10% previsto dall’art. 17 del contratto. Il Concessionario, relativamente all'esercizio dei servizi flessibili di cui al presente articolo è tenuto al rispetto delle obbligazioni e delle prescrizioni contrattuali secondo modalità e con gli adeguamenti eventualmente necessari a rispondere alle peculiari caratteristiche di tali servizi. Tali modalità e adeguamenti saranno definiti in sede di Comitato Tecnico del contratto di cui al successivo art. 27.

A partire dal 25° mese dall’avvio del servizio il Concessionario eserciterà la concessione del servizio di TPL secondo quanto previsto nel successivo art. 4, comprensivo delle funicolari di Certaldo e Montenero, il cui programma di esercizio rimarrà invariato.

Le modalità di esercizio delle funicolari sono riportate nelle Sez. I e II del presente contratto.

Il Concessionario dovrà, altresì, esercitare i servizi automobilistici integrativi o sostitutivi dei servizi ferroviari regionali, qualora sussistano i presupposti indicati nell'art. 42 e con le modalità ivi indicate.

Il Concessionario nell'esecuzione del servizio deve tener conto degli obblighi posti

a suo carico relativamente all'interazione fra i servizi oggetto del presente contratto ed il sistema tranviario fiorentino, compresa la fase di cantierizzazione, secondo quanto previsto nella Sezione III del presente contratto.

#### **ART. 4 - PROGETTAZIONE E SVILUPPO DEL SERVIZIO AL TEMPO T2**

Il Concessionario deve procedere, nei tempi di seguito indicati, allo sviluppo della progettazione del servizio al tempo T2 sulla base degli elementi descrittivi e dei vincoli di progettazione riportati nel documento di gara “Programma di Esercizio (per offerta) – sezione Progetto rete razionalizzata al tempo T2” e “sezione Indirizzi e prescrizioni per la progettazione ed esecuzione del servizio”, tenendo conto delle percorrenze aggiuntive di cui all'art. 3.

La progettazione dovrà essere effettuata secondo la metodologia proposta nell'offerta tecnica presentata in sede di gara. Il Concessionario deve sviluppare la progettazione della rete T2, oltre che nello scenario base comprensivo delle linee tramviarie fiorentine già in esercizio, anche negli scenari di cantierizzazione e di realizzazione delle linee tramviarie fiorentine descritte nella Sezione “Tramvia Firenze” (art. 73).

La struttura “Progettazione e dati” del Concessionario, costituita ai sensi del successivo art. 26, in stretto contatto con l'Ufficio Unico di cui al medesimo articolo, deve consegnare al Dirigente Responsabile, entro 12 mesi dall'avvio del servizio, il progetto esecutivo dei servizi di TPL, comprensivo:

- del progetto della rete al tempo T2 integrata con le linee tramviarie fiorentine in esercizio;
- del progetto delle reti deboli da affidare da parte degli Enti Locali, come individuate nella delibera della Giunta Regionale n. 391/2014 e successive modifiche.

La progettazione di tutte le reti deboli, comprensiva dell'individuazione della loro modalità di gestione, è effettuata in accordo con gli Enti Locali interessati.

Per ogni giorno di ritardo nella presentazione del progetto esecutivo di cui al precedente comma si applicano le penali di cui al documento "Penali e Premi", allegato al presente contratto sotto la lettera "A", fino alla consegna e comunque per un periodo massimo di 3 mesi dalla scadenza del termine previsto per la presentazione. Alla scadenza dei tre mesi, la Regione elabora direttamente il progetto esecutivo utilizzando la quota di corrispettivo annuale accantonato ai sensi dell'art. 7 comma 1.

Al fine di definire il necessario coordinamento della progettazione con le azioni di governo della mobilità di competenza degli Enti Locali, il Concessionario, in collaborazione con l'Ufficio Unico, elabora nei primi due mesi dall'avvio del servizio un primo documento che evidenzia le linee di sviluppo della rete razionalizzata a partire dall'analisi dei progetti degli Enti Locali, con riguardo a:

- coerenza con gli indirizzi riportati negli allegati della Delibera della Giunta Regionale n. 134 del 20 febbraio 2012;
- omogeneizzazione delle strutture di rete.

La prima bozza del progetto dovrà essere disponibile entro 6 mesi dalla data di avvio del servizio per la valutazione, da parte dell'Ufficio Unico, della conformità del documento alle prescrizioni degli atti di gara ed all'offerta tecnica. Per ogni giorno di ritardo nella presentazione della bozza di progetto di cui al precedente comma si applicano le penali di cui al documento "Penali e Premi" fino alla consegna e comunque per un periodo massimo di 6 mesi.

Il Dirigente Responsabile approva il progetto esecutivo con decreto dirigenziale nel termine di sei mesi dalla consegna a seguito di validazione da parte dell'Ufficio Unico che ne verifica la conformità alle prescrizioni degli atti di gara ed all'offerta tecnica.

Nel caso di presentazione di un progetto non conforme o non completo relativamente alle reti oggetto di progettazione, la Regione detta le indicazioni di adeguamento del progetto assegnando un termine per l'adempimento e applica le penali di cui al documento "Penali e Premi". Qualora il Concessionario non provveda nel termine stabilito, la Regione elabora direttamente il progetto esecutivo utilizzando la quota di corrispettivo annuale accantonata ai sensi dell'art. 7 comma 1, che verrà utilizzata per far fronte a tutti i costi diretti e indiretti sostenuti per l'elaborazione del progetto. Il Concessionario a partire dal primo giorno del 25° mese dall'avvio del servizio, deve eseguire il programma di esercizio sulla base del progetto esecutivo elaborato dalla Regione.

Il programma di esercizio approvato dalla Regione sostituisce il precedente e sarà esercito a partire dalla data stabilita concordemente dal Concessionario e dal Dirigente Responsabile, comunque non successiva al primo giorno del 25° mese dall'avvio del servizio

In caso di ritardo totale o parziale, imputabile al Concessionario, nell'avvio del nuovo Programma di esercizio al tempo T2 si applicano per ogni Km sulla differenza di percorrenza prevista fra T1 e T2 le penali di cui al documento "Penali e Premi" a partire dal primo giorno del 25° mese dall'avvio del servizio fino all'attivazione del programma di esercizio al Tempo T2.

Il Concessionario dovrà inoltre predisporre, contemporaneamente alla progettazione esecutiva, un programma di intervento per la riqualificazione ed omogeneizzazione dei punti di fermata, da realizzarsi nell'arco del secondo e terzo anno dall'avvio del servizio, che preveda<sup>1</sup>:

- la presenza di pensiline per i principali punti di fermata sulle linee extraurbane;
- la qualificazione dei nodi di scambio modale ed intermodale previsti dal progetto

di rete razionalizzata, comprensivi di accordi con i gestori di altri modi di trasporto sui servizi integrati e comuni all'utenza;

- l'attrezzaggio di depositi protetti per bicicletta nei nodi di scambio ed autostazioni dei capoluoghi di provincia;

- condizioni e schema di convenzione per lo sviluppo di sistemi di noleggio bici agevolati per utenti del servizio di trasporto pubblico.

Le parti relativamente a tale ultima previsione danno atto che ai fini dell'attuazione si tiene conto del chiarimento reso dalla Regione in sede di gara in data 05/02/2015 in risposta al quesito n. 34 del 19/12/2014 *“La disciplina delle questioni è ben identificata negli atti di gara: all'art. 4 dello schema di contratto di concessione, è previsto l'obbligo per il concessionario di predisporre un programma di intervento per la riqualificazione ed omogeneizzazione dei punti di fermata da realizzarsi nell'arco del secondo e terzo anno di vigenza contrattuale. In tale ambito potranno essere definiti gli opportuni accordi con la stazione appaltante e gli enti competenti sui servizi.”*.

#### ART. 5 – DURATA

La durata della concessione è stabilita in 9 anni con decorrenza dall'avvio del servizio comunicato dalla Regione, più due anni di proroga, in ragione degli investimenti richiesti dal contratto, conformemente a quanto previsto dal Regolamento (CE) N. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/1969 e (CEE) 1107/1970.

Poiché il trasporto pubblico locale deve essere garantito senza soluzione di continuità, l'avvio del servizio avverrà una volta acquisita da parte del Concessionario la disponibilità dei beni mobili, immobili e del personale.

Al termine della concessione, il Concessionario è in ogni caso tenuto a garantire la

prosecuzione del servizio alle stesse condizioni in essere al momento della intervenuta scadenza e fino al subentro del Nuovo Gestore per un massimo di 12 mesi.

#### **ART. 6 - REMUNERAZIONE DELLA CONCESSIONE**

Il servizio è affidato con contratto di tipo “net cost” e pertanto il Concessionario assume i rischi commerciali connessi alla redditività della gestione e alla vendita dei titoli di viaggio ed i rischi industriali connessi ai costi di esercizio e alla gestione dell'attività di impresa. Il Concessionario assume, altresì, tutti i costi connessi all'acquisizione dei beni di cui al documento “Elenco Beni”.

Al Concessionario sono attribuiti:

- la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, compresi quelli derivanti dal riparto degli introiti delle tariffe integrate “Pegaso”;
- i ricavi e i vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate agli spazi pubblicitari a sua disposizione. La Regione si riserva la disponibilità gratuita per un massimo di 60 giorni annui, anche frazionati, di spazi per comunicazioni di carattere istituzionale per ciascun mezzo (pendolini) e locale aziendale aperto al pubblico (bacheca formato minimo A0). L'utilizzo di tali spazi è di norma programmato annualmente entro il 31 gennaio di ciascun anno per l'anno stesso;
- tutti gli altri ricavi connessi alla gestione del servizio oggetto del presente contratto.

La Regione, al fine di assicurare l'equilibrio economico del contratto, corrisponde al Concessionario:

- il Prezzo del servizio effettuato con bus a orario o frequenza definito su base chilometrica;
- il Prezzo del servizio per la funicolare di Certaldo definito su base oraria;
- il Prezzo del servizio per la funicolare di Montenero definito su base oraria.



La Regione corrisponderà altresì al Concessionario il prezzo del servizio flessibile effettuato con bus definito su base oraria, nella misura di €/h 45,44, corrispondente al prezzo applicato ai Gestori Uscenti nel Contratto Ponte.

Il prezzo totale del servizio è calcolato, con riferimento a ciascuna annualità, come prodotto tra produzione effettivamente svolta e prezzo unitario per tipologia di servizio/ambito ed è comprensivo degli oneri contrattuali relativi al CCNL Autoferrotranvieri e ferroviari. Tale prezzo è determinato applicando, con riferimento a ciascuna annualità di vigenza contrattuale, i prezzi unitari per tipologia di servizio/ambito come risultanti dall' "Offerta economica" riportante la data del 21/07/2015 e del PEF presentato in data 28/02/2017, che si allegano unitamente al presente contratto in copia sotto la lettera "B" Per i motivi indicati nella Delibera di Giunta regionale n. 281 del 02 marzo 2020 tenuto conto del lungo periodo di durata del contratto che ha impedito la stipula del presente contratto a partire dal 2016, la base di gara e di conseguenza il corrispettivo, è aggiornata nei limiti di quanto indicato nella stessa delibera. Il prezzo totale del servizio è inoltre aggiornato tenendo conto dei chilometri aggiuntivi e flessibili di cui al precedente art. 3 comma 3.

I prezzi unitari, aggiornati per il trascorrere del tempo, non sono soggetti ad adeguamento inflattivo in quanto già comprensivi dell'adeguamento stesso.

La produzione a tale fine considerata sarà quella risultante dalle rendicontazioni che dovranno essere prodotte dal Concessionario e positivamente verificate dall'Ufficio Unico secondo quanto previsto dall'art. 12.

Le percorrenze effettuate per spostamenti al di fuori dell'orario di esercizio non comportano corresponsione di prezzo.

Oltre all'importo come sopra determinato, al Concessionario è attribuita, per la realizzazione del Programma di rinnovo del parco bus di cui all'art. 14, una quota an-

nua pari a 3.600.000,00 euro per il primo e secondo anno di vigenza contrattuale e 20.400.000,00 euro per ogni annualità dal terzo anno e fino al termine della concessione. Tale quota, finalizzata alla copertura dei costi per il rinnovo del parco bus, integra la parte di corrispettivo destinata alla medesima finalità già ricompresa nel prezzo offerto.

Le quote integrative saranno erogate a stati di avanzamento del “Programma di rinnovo” al raggiungimento di quote non inferiori al 20% del numero di autobus rinnovati rispetto a quanto indicato in offerta tecnica per ciascun periodo (primi due anni, quindi annualmente dal terzo al termine della concessione). Ai fini della definizione dello stato di avanzamento del programma si applica quanto previsto nel documento “tabella di conversione per rinnovo bus” al numero di bus di nuova immatricolazione immessi in servizio in ciascun periodo, previa attestazione del Direttore di esercizio ai sensi del richiamato art. 14.

Per l'espletamento dei servizi di cui al presente affidamento, nient'altro è dovuto dalla Regione al Concessionario oltre a quanto previsto nel presente contratto.

#### **ART. 7 - MODALITA' DI EROGAZIONE DEL PREZZO E DELLA QUOTA PER RINNOVO BUS**

1. La Regione provvederà al pagamento del prezzo per il servizio di cui al precedente articolo, corrispondendo al Concessionario:

- 5 rate con cadenza bimestrale posticipata rispetto all'effettuazione del servizio, di importo pari ciascuna al 95% di 1/6 dell'importo annuale di riferimento (calcolato sul prodotto programmato). Sull'importo della prima rata dell'anno di riferimento la Regione trattiene una quota pari allo 0,8% del prezzo annuale per le finalità di cui agli artt. 4, 8, 27, 28, 29, 30;
- una rata a saldo, fatte salve le detrazioni di cui al successivo articolo 9, da ero-

gare in due tranches di cui la prima pari al 95% di 1/6 dell'importo annuale di riferimento, sulla base del preconsuntivo annuale che il Concessionario deve presentare all'Ufficio Unico, entro il 15 gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento, e la seconda a seguito della verifica del preconsuntivo effettuata dallo stesso Ufficio Unico, che ne verifica la coerenza con il Diario della Regolarità di cui all'art. 12, con le rendicontazioni mensili acquisite dall'Osservatorio regionale e con gli altri dati acquisiti durante l'esercizio del servizio.

- L'importo da corrispondere per la seconda tranche a saldo, detratto l'importo delle penali, comprensivo anche della quota dello 0,8% non utilizzata, sarà comunicato dalla Regione al Concessionario entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, salvo differimento del termine per esigenze istruttorie sulla documentazione prodotta. Nel caso di saldo negativo, eccedente il cinque per cento, il conguaglio sarà effettuato con il successivo pagamento.

- Per quanto concerne la rata di saldo (comprensiva della prima e seconda tranche) relativa all'anno di cessazione del servizio, l'importo da corrispondere sarà comunicato dalla Regione al Concessionario entro cinque mesi dalla cessazione del servizio. L'eventuale saldo negativo sarà recuperato sulla cauzione definitiva. La corresponsione di detta rata di saldo avverrà comunque solo a seguito degli adempimenti di cui all'art. 18 comma 2 quater della Legge.

- Su ciascuna rata come sopra determinata saranno trattenuti gli importi derivanti dall'integrazione del sistema tramviario come disciplinato dalla Sezione III.

- Per il primo anno, nel caso di avvio del servizio successivamente al 1 gennaio, la Regione procederà comunque al pagamento della rata di saldo con riferimento al periodo esercizio, al fine di riallineare il pagamento del servizio all'anno solare.

2. La Regione provvederà al pagamento delle quote per la realizzazione del Pro-

programma rinnovo parco bus corrispondendo al Concessionario:

- le quote integrative al raggiungimento di una quota non inferiore al 20% del numero degli autobus rinnovati sulla base del programma di rinnovo bus di cui all'art. 14. Lo stato di avanzamento del programma sarà definito ai sensi dell'art. 6 e l'importo erogato sarà corrispondente alla quota di programma realizzato.

Ai fini del pagamento il Concessionario dovrà trasmettere le fatture elettroniche con l'indicazione del CUU **PGF8TX**, della causale di pagamento: servizi o rinnovo bus e del codice CIG 376562540D - CUP D59B12000170007, tramite i canali previsti dalla FatturaPA, con le specifiche previste dal D.M. n. 55 del 03/04/2013 "Regolamento in materia di emissione, trasmissione e ricevimento della fattura elettronica". Le modalità operative di compilazione delle fatture elettroniche verranno comunicate dalla Regione successivamente alla stipula del presente contratto.

I pagamenti relativi agli importi di cui ai punti 1 e 2 del presente articolo saranno disposti a seguito di emissione di fattura elettronica redatta secondo le norme in vigore, entro 30 giorni dalla data di ricevimento della stessa, e la verifica della permanenza della regolarità contributiva e assicurativa del Concessionario e degli eventuali sub-concessionari. Tale termine per le fatture ricevute dalla Regione nei mesi di dicembre e/o gennaio è aumentato a 60 giorni. Ove la Regione non sia in possesso del Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) in corso di validità, precedentemente acquisito per i pagamenti del presente contratto, il DURC verrà richiesto all'autorità competente entro i due giorni lavorativi successivi alla data di ricevimento della fattura; il termine di 30 giorni per il pagamento è sospeso dal momento della richiesta del DURC alla sua emissione. Nessuna produzione di interessi moratori, pertanto, potrà essere vantata dal Concessionario per detto periodo di sospensione dei termini. In caso di irregolarità dello stesso, le somme trattenute

mensilmente per il saldo finale saranno destinate al soddisfacimento dei diritti dei lavoratori.

Il Concessionario accetta che, nell'ipotesi di ritardo nel trasferimento delle risorse del fondo nazionale trasporti di cui all'art. 16- *bis* del D.L. 95/2012, il pagamento della rata di saldo sia posticipato fino a 90 giorni.

I pagamenti, da effettuarsi in conformità dei commi precedenti, saranno eseguiti con ordinativi a favore del Concessionario sulla Tesoreria Regionale in Firenze da estinguersi:

- mediante accredito sul/i c/c bancario/i dedicato/i anche in via non esclusiva alla presente commessa pubblica che dovrà o dovranno essere comunicato/ti, unitamente alle generalità e codici fiscali dei soggetti delegati ad operare sugli stessi, al Settore Servizio Trasporto Pubblico locale su gomma – gara lotto unico regionale” entro 20 giorni dalla data di stipula del contratto con le modalità di cui all’art. 32 del presente contratto.

Il Concessionario è tenuto a comunicare alla Regione eventuali variazioni relative ai conti correnti e ai soggetti delegati ad operare sui conti correnti comunicati.

Il Concessionario è tenuto ad assicurare gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari, inerenti tutte le transazioni di cui al presente contratto, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 136 del 13.08.2010 e successive modifiche ed integrazioni; ai fini della tracciabilità di tutti i movimenti finanziari relativi al presente contratto, il bonifico bancario o postale o gli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni avvalendosi dei conti correnti bancari comunicati, dovranno riportare, in relazione a ciascuna transazione posta in essere, il seguente codice CIG: 376562540D - CUP D59B12000170007.

Gli avvisi di avvenuta emissione dei titoli di spesa saranno inviati alla sede lega-

le del Concessionario.

Qualora le fatture pervengano in modalità diversa da quella riportata al presente articolo, ovvero non contengano le specifiche comunicate dalla Regione successivamente alla stipula del presente contratto oltre a quelle riportate sopra, l'Amministrazione non garantisce il rispetto dei termini di pagamento sopra indicati e per l'eventuale ritardo nessuna produzione di interessi moratori potrà essere vantata dal Concessionario.

Il Dott. \_\_\_\_\_ dichiara espressamente di esonerare la Regione da ogni e qualsiasi responsabilità per i pagamenti che saranno in tal modo effettuati.

In caso di cessione del credito si applica quanto previsto all'art. 117 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i.

In caso di prestazione eseguita dal sub-concessionario, il pagamento della prestazione verrà fatto nei confronti del Concessionario, che è obbligato a trasmettere, tramite la modalità di comunicazione di cui all'art. 32, entro 20 giorni dalla data di ciascun pagamento effettuato nei suoi confronti, copia delle fatture quietanzate relative ai pagamenti corrisposti al sub-concessionario, unitamente alla documentazione che dimostri l'avvenuto pagamento esclusivamente tramite conto corrente bancario o postale, con l'indicazione delle ritenute di garanzia effettuate.

Il Concessionario si impegna a dare immediata comunicazione alla Regione ed alla Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo della Provincia di Firenze della notizia dell'inadempimento della propria controparte (sub-concessionario) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

Nel caso in cui le transazioni inerenti le prestazioni del presente contratto non siano effettuate con bonifico bancario o postale ovvero con altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni avvalendosi dei conti correnti bancari dedi-

cati anche in via non esclusiva alla presente commessa pubblica sopra indicati, la Regione provvederà alla risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1456 del codice civile.

## **ART. 8 - SISTEMA TARIFFARIO**

### ***TITOLI DI VIAGGIO E TARIFFE***

Il sistema tariffario da applicare ai servizi oggetto della presente concessione è definito nel documento "Disciplina Tariffaria" comprensivo dei titoli integrati Pegaso per l'accesso ai servizi di trasporto pubblico comunque effettuati. La Regione si riserva il diritto di modificare il sistema tariffario in corso di contratto.

È facoltà del Concessionario, nell'ambito della propria politica commerciale, integrare la "Disciplina Tariffaria", prevedendo ulteriori promozioni commerciali ed offerte mirate a favorire l'utilizzo dei servizi oggetto della concessione e la fidelizzazione degli utenti di TPL, comunque senza intervenire sulle tariffe previste nel documento "Disciplina Tariffaria". Detti interventi sono comunicati alla Regione che ne valuta la conformità con le proprie politiche tariffarie. La mancata espressione di parere negativo entro 15 giorni dalla proposta equivale ad assenso. In ogni caso il Concessionario rimane responsabile degli effetti economici degli interventi realizzati in relazione al monte ricavi complessivo ed al mantenimento del Rapporto di Contribuzione. Per garantire la valutazione di tali effetti, l'intervento deve realizzarsi prevedendone il monitoraggio con la cadenza mensile prevista all'art. 29, ai fini del rispetto delle previsioni del DPCM 11 marzo 2013 "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario". Nel caso che gli effetti delle integrazioni applicate al sistema tariffario risultassero negative in merito ai parametri sopra indicati, sarà facoltà della Regione far so-

spendere le offerte mirate e le promozioni commerciali attuate.

In caso di emissione di titoli non autorizzati la Regione applica le penali di cui al documento "Penali e Premi".

In caso di mancata attuazione del monitoraggio, la Regione provvede direttamente utilizzando la quota di prezzo annuale accantonato ai sensi dell'art. 7 comma 1.

I titoli di viaggio, previsti dal Documento "Disciplina tariffaria" sono validi, per l'utilizzo dei servizi di trasporto effettuati nelle reti deboli, sulle tratte/relazioni dove vengono effettuate corse parallele e/o combinate e complementari, dei diversi lotti.

I titoli di viaggio emessi dai gestori delle reti deboli sono validi sul servizio del lotto di ambito regionale limitatamente a quanto previsto nel Documento "Disciplina Tariffaria".

Ferma restando l'applicazione della disciplina tariffaria regionale, la ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli per i servizi di autolinea su relazioni esercite in parte da gestori diversi dal Concessionario è disciplinata da accordi fra gli stessi sulla base delle tratte utilizzate per ciascuno di essi, o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana di concerto con l'Ente affidante il servizio esercito da altri gestori.

Il Concessionario assicura la completa fruibilità dei titoli di viaggio previsti nel documento "Disciplina Tariffaria":

a. garantendo una distribuzione territoriale delle rivendite dislocate sull'intero territorio regionale tale da assicurare la massima diffusione ed accessibilità. I locali adibiti alla distribuzione dei titoli e delle rivendite sono riportati in apposito elenco, da trasmettere all'Osservatorio regionale entro due mesi dall'avvio del servizio. Tale elenco, sottoscritto digitalmente dalle parti, è redatto secondo quanto indicato nel documento "Prescrizioni Osservatorio – sezione Rivendite", e verrà depositato presso la Direzione;



- b. a bordo di ciascun mezzo, limitatamente al biglietto di corsa semplice o oraria con pagamento di sovrapprezzo in misura tale da arrotondare all'euro superiore;
- c. attraverso tutti i canali previsti dal successivo art. 13 "Monetica";
- d. prevedendo la vendita dei titoli di viaggio validi per l'accesso ai lotti deboli in accordo con il gestore dei servizi dei lotti deboli.

Il Concessionario, con riferimento ai titoli di viaggio (abbonamento mensile, pluri-mensile o annuale) a tariffa agevolata sulla base della fascia reddituale di appartenenza previsti dalla normativa regionale (ad oggi, tariffa ISEE), è tenuto:

- o alla verifica, all'atto della vendita del titolo agevolato richiesto dall'utente, da parte del personale incaricato presso i propri punti vendita diretta, del possesso dei requisiti per usufruire delle tariffe agevolate sulla base della fascia reddituale di appartenenza previste dalla normativa regionale (il requisito previsto dalla tariffa agevolata ISEE, ad oggi vigente, consiste nel posizionamento del richiedente entro la fascia di accesso reddituale definita), con le modalità (cartacee, e/o mediante trascrizione e lettura del dato su carta CNS dell'utente, e/o mediante accesso via web a banche dati) progressivamente definite dalla Regione con specifici provvedimenti; tale verifica va eventualmente preceduta, a richiesta dell'utente e qualora utile, dalla stampa gratuita dello specifico modulo cartaceo regionale attestante la fascia di accesso, e/o dalla trascrizione gratuita dello stesso dato sul microchip della carta CNS dell'utente, mediante l'apposito programma rinvenibile sul sito web istituzionale della Regione Toscana; il Concessionario è tenuto altresì a predisporre la verifica del possesso di tali requisiti con riferimento alla vendita indiretta (attraverso web, emettitrici automatiche, o presso le rivendite autorizzate), con le modalità (cartacee, e/o mediante trascrizione e lettura del dato su carta CNS dell'utente, e/o mediante accesso via web a banche dati) progressivamente definite dalla Regione; si precisa che l'utente può richiedere la stampa del mod-

lo e/o la trascrizione del dato, di cui sopra, soltanto in caso di acquisto del titolo agevolato direttamente presso il Concessionario; per “possesso dei requisiti”, ai fini del presente articolo, si intende il possesso da parte dell’utente del tagliando ISEE-TPL come previsto dalla DGR n. 373 del 30 marzo 2015 “Approvazione revisione del programma dei controlli sull’utenza che usufruisce di tariffa agevolata ISEE per il TPL, alla luce delle novità introdotte dal D.M. del 7/11/2014”;

- ad assicurare, sia in caso di vendita diretta che indiretta, in relazione alle modalità di verifica (cartacee, e/o mediante trascrizione e lettura del dato su carta CNS dell’utente, e/o mediante accesso via web a banche dati, nell’ambito del sistema di vendita di cui al successivo art. 13) progressivamente definite dalla Regione, la tracciatura della transazione relativa all’acquisto a tariffa agevolata, che preveda:
  - l’acquisizione della certificazione del possesso del requisito (fascia reddituale), verificato mediante Tagliando ISEE-TPL o Carta Nazionale dei Servizi (CNS) o modulo cartaceo equivalente;
  - l’abbinamento dei codici CNS (eventualmente rilevati da modulo cartaceo) identificativi dell’utente con la transazione relativa all’acquisto a tariffa agevolata;
- ad effettuare periodicamente controlli inerenti alla corrispondenza dei dati tracciati con i dati contenuti presso le banche dati pubbliche, secondo le frequenze e le modalità progressivamente definite dalla Regione con specifici provvedimenti;
- alla verifica a bordo, con le modalità (cartacee, e/o mediante trascrizione e lettura del dato su carta CNS dell’utente, e/o mediante accesso via web a banche dati) progressivamente definite dalla Regione Toscana con specifici provvedimenti, del possesso dei requisiti per usufruire delle tariffe agevolate sulla base della fascia reddituale di appartenenza;
- con riferimento ai controlli periodici e alla verifica a bordo di cui sopra, all’attivazione

delle procedure di contestazione e riscossione, a seguito di rilevazione di eventuali infrazioni della normativa nazionale e regionale, civile e penale in materia;

- ad assicurare la disponibilità per la Regione delle necessarie elaborazioni inerenti i dati risultanti dal complesso delle transazioni relative alla vendita (diretta e indiretta) a tariffa agevolata, nonché dai controlli di corrispondenza, dalla verifica a bordo, dalle procedure di contestazione e riscossione, a scopi statistici e di definizione di indirizzi;
- al trattamento dei dati personali in qualità di autonomo titolare, trattando i dati strettamente necessari, non eccedenti e pertinenti, unicamente per le finalità sopra riportate e nel rispetto di quanto previsto nel Regolamento (UE) 679/2016, della relativa normativa attuativa e del D. Lgs. 196/2003; il trattamento dei dati personali sarà inoltre improntato a principi di correttezza, liceità, trasparenza e tutela dei diritti degli interessati. In caso di variazione delle fasce ISEE per l'accesso alle tariffe agevolate saranno verificati gli effetti sull'equilibrio economico del PEF secondo quanto previsto all'art. 33.

Il Concessionario è tenuto alla sottoscrizione ed al rispetto del “Disciplinare del sistema tariffario integrato regionale Pegaso” contenuto nel Documento “Disciplina Tariffaria”.

La disapplicazione della disciplina tariffaria regionale e delle procedure per l'accesso alla tariffa agevolata per fascia ISEE, compresi i relativi controlli, comporta l'applicazione di penale di cui al documento "Penali e Premi" con obbligo di adempimento immediato.

Il Concessionario garantisce il supporto alla Regione per la formulazione di un progetto per l'evoluzione del Sistema Tariffario Integrato, che preveda:

1. tariffe per l'accesso all'intero sistema di offerta di trasporto pubblico ferroviario e di autolinea;

2. il mantenimento della tariffa integrata Pegaso per la sola integrazione dei servizi di trasporto marittimo;
3. gestione tariffe, vendita e ricavi da parte di specifico soggetto terzo rispetto ai gestori del trasporto, salvo diversi accordi.

Per quanto riguarda la validità dei titoli di viaggio acquistati dagli utenti precedentemente alla data di avvio del servizio, mantengono la loro validità nei modi e termini definiti nell'accordo di cui all'art. 18 della Legge e sottoscritto dalle parti.

#### **AGGIORNAMENTO E MODIFICA DELLE TARIFFE**

A partire dal secondo anno solare di vigenza del contratto, le tariffe di cui al documento "Disciplina Tariffaria" possono essere aggiornate annualmente con decorrenza dal mese di luglio, nella misura dell'indice (FOI) senza tabacchi (identificato con la sigla apcfo00S) ovvero, se superiore, del tasso di inflazione programmata stabilito dal Documento di Economia e Finanza, da applicarsi per ciascun titolo e ciascuna fascia tariffaria. Le tariffe sono altresì incrementate quale premialità per il miglioramento della qualità del servizio applicando la formula di seguito indicata:

$$V_n = V_{n-1} * (1 + I + 0,01 * (Q_n - Q_{n-1}))$$

Dove:

$V_n$  è il valore tariffario all'anno  $n$  di vigenza contrattuale;

$V_{n-1}$  è il valore tariffario all'anno  $n-1$  di vigenza contrattuale;

$I$  è la media delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) senza tabacchi (identificato con la sigla apcfo00S) nei 12 mesi precedenti (anno  $n-1$ ) ovvero, se superiore, il tasso di inflazione programmata;

$Q_n$  è il valore dell'indice sintetico di qualità, come definito all'art. 22, all'anno  $n$  di vigenza contrattuale;

$Q_{n-1}$  è il valore dell'indice sintetico di qualità, come definito all'art. 22, all'anno

precedente a quello di vigenza contrattuale.

La quota di incremento delle tariffe determinata dal miglioramento del fattore qualità del servizio ( $0,01*(Q_n-Q_{n-1})$ ) si applica esclusivamente in esito alla verifica del mancato raggiungimento del Rapporto di Contribuzione in misura pari al 36% ovvero al valore necessario a ottemperare agli obiettivi stabiliti ai sensi del DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i. se superiore. Tale incremento non può superare su base annua il valore del 2% e costituisce premialità per il miglioramento della qualità del servizio prestato. L'eventuale quota di incremento tariffario eccedente il 2% è applicata negli esercizi successivi, sempre che non vi sia peggioramento dell'indice  $Q_n$ .

Ai nuovi importi così determinati si applicano arrotondamenti ai 10 cent. di euro come di seguito:

- per importi pari o superiori a 0,05 cent. di euro l'arrotondamento è per eccesso;
- per importi inferiori a 0,05 cent. di euro l'arrotondamento è per difetto.

Le rivalutazioni successive alla prima saranno effettuate facendo riferimento agli importi effettivi delle tariffe senza l'arrotondamento applicato nella rivalutazione precedente.

Le variazioni delle tariffe di cui ai precedenti commi devono essere richieste dal Concessionario alla Regione non oltre il 2 maggio di ciascun anno ai fini della verifica del rispetto dei limiti previsti al presente articolo. Decorso il termine di 30 giorni dalla comunicazione del Concessionario senza che la Regione abbia manifestato espressamente un diniego, la variazione è da intendersi autorizzata.

Qualora il Concessionario non proceda annualmente all'aggiornamento delle tariffe non potrà recuperare l'effetto inflattivo al successivo aggiornamento. L'eventuale differenza di introiti da tariffa che si determini a seguito del mancato aggiornamento non dà luogo a riequilibrio da parte della Regione.

Oltre a quanto previsto ai commi precedenti le tariffe possono essere incrementate:  
al secondo anno di vigenza nella misura massima indicata nel documento “Disciplina  
Tariffaria”.

Il passaggio dalle previsioni iniziali a quelle previste nel documento è subordinato  
alla verifica del mancato raggiungimento del Rapporto di Contribuzione in misura  
pari al 36% ovvero al valore necessario a ottemperare agli obiettivi stabiliti ai sensi del  
DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i. se superiore.

- al quinto anno: nella misura massima pari a 7,0% ;
- al nono anno: nella misura massima pari a 7,0% ;

Il Concessionario presenta, a partire dal secondo anno di vigenza contrattuale e  
successivamente con cadenza annuale nel mese di marzo, un piano tariffario in cui  
dettaglia per ogni titolo la tariffa che, nel rispetto dei limiti indicati, applicherà a  
partire dal successivo mese di luglio. Il Piano è verificato ed approvato dalla Re-  
gione ed adottato dal Concessionario. In assenza di presentazione si assumono:

- per il primo ed il secondo anno le tariffe previste dal documento “Disciplina  
Tariffaria”;
- per gli anni successivi le tariffe del precedente anno.

#### **ART. 9 - RAPPORTO DI CONTRIBUZIONE**

Il Concessionario, ai fini del rispetto del D.P.C.M. 11 marzo 2013, dovrà assicura-  
re per ciascun anno di vigenza contrattuale il raggiungimento del valore del Rap-  
porto di Contribuzione indicato nel PEF e pari per il primo anno a 0,2977 e per il  
secondo anno a 0,3044;

Il Concessionario è tenuto a tal fine al monitoraggio permanente di ciascuna del-  
le componenti costituenti il conto economico dei servizi di cui all’art. 29, al fine  
di verificare il mantenimento dell’equilibrio economico e il rispetto degli obiettivi

del Rapporto di Contribuzione, mantenendo costante il flusso informativo e garantendo la sollecita segnalazione alla Regione riguardo le componenti e condizioni che possono determinare riequilibrio del contratto a favore della Regione ovvero il mancato raggiungimento degli obiettivi previsti dall'attuazione del DPCM 11 marzo 2013.

In caso di mantenimento non costante del flusso informativo di cui al comma precedente, che comporti un peggioramento del Rapporto di Contribuzione, il Concessionario è tenuto a rifondere alla Regione ogni eventuale riduzione dei trasferimenti dello Stato applicata a causa del mancato raggiungimento dei richiamati obiettivi, fermo restando il risarcimento del maggior danno. La Regione trattiene dette somme dal prezzo erogato a saldo ovvero, laddove lo stesso non sia sufficiente, dai pagamenti successivi ovvero attraverso l'escussione della garanzia definitiva.

Qualora la Regione imponga un incremento del valore di Rapporto di Contribuzione rispetto a quanto indicato nel PEF, le parti procederanno ad un riequilibrio dello stesso secondo quanto previsto dal successivo art. 33.

Il mancato raggiungimento da parte del Concessionario, per ciascun anno di vigenza contrattuale del valore del Rapporto di Contribuzione indicato nel PEF, ai sensi del presente articolo, non comporta a carico del medesimo Concessionario alcuna penale né altra conseguenza allo stesso Concessionario pregiudizievole, salvo quanto previsto nel presente articolo in riferimento alla specifica ipotesi di mantenimento non costante del flusso informativo che comporti un peggioramento del Rapporto di Contribuzione. Le Parti riconfermano come da chiarimento reso dalla Regione in sede di gara in data 13/04/2015 in risposta al quesito n. 80 del 10/03/2015 (...) *che il mancato raggiungimento da parte del Concessionario, per ciascun anno di vigenza contrattuale, ai*

*sensi del citato art. 9, del suddetto valore del Rapporto di Contribuzione indicato nel PEF non comporta a carico del medesimo Concessionario alcuna penale né sanzione né altra conseguenza ad esso pregiudizievole, salvo quanto previsto nel predetto art. 9 in riferimento alla specifica ipotesi di “mantenimento non costante del flusso informativo ... che comporti un peggioramento del rapporto di contribuzione”.*

#### **ART. 10 - TRASFERIMENTO DEL PERSONALE E OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO**

Il Concessionario, ai fini di quanto previsto dal D.P.C.M. 11 marzo 2013, dovrà assicurare politiche del personale che consentano il rispetto di quanto previsto dall'art. 1 comma 4 dello stesso.

Per i primi due anni a decorrere dall'avvio del servizio il Concessionario è obbligato a mantenere, ad eccezione delle ipotesi di quiescenza, di deroghe autorizzate dalla Regione e di uscite volontarie dal servizio, gli attuali addetti riportati nel documento “Elenco addetti”. Il mancato rispetto di tale obbligo costituisce ipotesi di risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1454 del codice civile.

Dal terzo al quinto anno il Concessionario deve mantenere l'Indice di occupazione indicato in offerta tecnica al lordo di: uscite per quiescenza; uscite volontarie; trasferimento di addetti nell'ambito di procedure previste dall'art. 18-bis della Legge; aumento delle percorrenze o variazione delle proporzioni previste fra tipologie di servizio riportate nel Programma di Esercizio. Sono fatte comunque salve deroghe autorizzate da Regione per cause imprevedute sopravvenute in corso di esecuzione del contratto. Una variazione negativa di tale indice costituisce ipotesi di risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1454 del codice civile.

Dal decimo anno non sono ammessi, ad eccezione di deroghe autorizzate dalla Regione, aumenti dell'indice di occupazione rispetto alla media di quello rilevato



nei precedenti tre (3) anni. Il mancato rispetto di tale obbligo comporta l'applicazione delle penali indicate nel documento "Penali e Premi".

Al fine di consentire alla Regione la verifica del rispetto degli obblighi di cui ai precedenti commi, il Concessionario, oltre alla trasmissione all'Osservatorio Regionale delle variazioni dell'Elenco Addetti come previsto all'art. 29, comunica alla stessa Regione, con cadenza semestrale, specifica relazione sulle politiche del personale realizzate, in cui:

- aggiorna la scheda "Piano Occupazionale" proposta nell'offerta tecnica dettagliando per il personale addetto al movimento quello addetto alla guida per i servizi al pubblico;
- indica le uscite e le entrate raggruppate con riguardo ai motivi delle stesse;
- indica i valori di produttività realizzati.

La Regione in sede di verifica controlla anche la corrispondenza della comunicazione con i dati trasmessi all'Osservatorio. Il mancato invio della comunicazione semestrale comporta l'applicazione della penale indicata nel documento "Penali e Premi" fino all'invio della comunicazione. Trascorsi inutilmente 6 mesi, la Regione procede alla risoluzione del contratto secondo quanto previsto all'art. 1454 del codice civile.

Il Concessionario deve garantire, secondo quanto disposto dall'art. 2112 del codice civile e dall'art.18 comma 2 della Legge, i medesimi trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali vigenti alla data del trasferimento, nonché garantire l'applicazione dell'accordo sindacale stipulato dal Concessionario in data antecedente all'avvio del servizio al personale assunto alle proprie dipendenze e proveniente dai Gestori Uscenti.

Il mancato rispetto delle previsioni di cui al comma precedente determina la risolu-

zione del contratto, ai sensi dell'art. 15 comma 1 della Legge. Parimenti ai sensi dell'art. 15 comma 1 della Legge determina risoluzione del contratto la mancata applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro autoferrotranvieri e ferrovieri.

Il Concessionario ha diritto ad ottenere dai Gestori Uscenti l'importo corrispondente al TFR e gli importi maturati dal personale dipendente trasferito per ferie, permessi, riduzioni di orario non goduti o ad altro titolo. Il Concessionario dà atto che sarà trasferito:

- l'importo maturato dal personale dipendente per TFR al netto di quanto versato dal primo gennaio 2007 all'Ente previdenziale, quantificato alla data del 31 dicembre 2019, per un ammontare pari a 47.674.756,78 euro salvo aggiornamento alla data di effettivo trasferimento del personale;

- gli importi maturati dal personale dipendente per ferie, permessi, riduzioni di orario non goduti o ad altro titolo, al netto di debiti verso l'azienda, quantificati alla data del 31 dicembre 2019, per un ammontare pari a 10.958.722,84 salvo aggiornamento alla data di effettivo trasferimento del personale.

Il dettaglio dei suddetti importi quantificati al 31 dicembre 2019 sono contenuti nel documento denominato “Dettaglio TFR e importi per ferie, permessi e riduzioni di orario non goduti” che, sottoscritto dalle Parti si allega al presente contratto sotto la lettera “C”.

A garanzia del corretto adempimento del pagamento del TFR e degli oneri di cui sopra il Concessionario, sulla base della scelta operata in sede di partecipazione alla gara, costituirà garanzia e/o fidejussione nei confronti dei Gestori Uscenti:

Dette garanzie verranno svincolate annualmente, previa autorizzazione della Regione, in proporzione alle quote di TFR ed agli oneri di cui sopra erogati. A tal fine il Concessionario deve comunicare alla Regione le quote di TFR e degli ulteriori oneri

erogati entro il 15 gennaio dell'anno successivo. La parte eccedente verrà svincolata dopo che il Concessionario avrà corrisposto al Nuovo Gestore l'importo del TFR e degli altri oneri spettanti ai dipendenti.

In caso di risoluzione anticipata del contratto, la Regione provvederà a trattenere dal prezzo la quota pari al TFR ed agli altri oneri ancora da erogare in riferimento al personale da trasferire. Tale importo verrà corrisposto al Concessionario a seguito della dimostrazione della erogazione del TFR e degli altri oneri dovuti al Nuovo Gestore.

Il Concessionario deve garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro ai sensi del Decreto Legislativo 81/2008, del Decreto Legislativo 17/2010 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché delle altre norme in materia; tale obbligo si estende a tutte le eventuali imprese sub-concessionarie. Qualora la Regione venga a conoscenza di violazioni agli obblighi di sicurezza accertate dai competenti organismi deputati al controllo, valuterà l'opportunità di risolvere anticipatamente il contratto, anche in relazione alla recidività e alla gravità delle infrazioni commesse.

Il Concessionario è, inoltre, tenuto all'applicazione di tutte le norme relative alle assicurazioni obbligatorie ed antinfortunistiche.

#### **ART. 11 - BENI ESSENZIALI PER L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO**

Il Concessionario, salva diversa autorizzazione della Regione, deve adibire al servizio i beni essenziali, compresi quelli a qualunque titolo acquisiti dai precedenti gestori e/o proprietari, necessari all'espletamento del servizio medesimo, nonché gli altri beni acquisiti tra quelli messi a disposizione dai precedenti Gestori Uscenti, come riportati e descritti nel documento "Elenco Beni" e nei suoi successivi aggiornamenti, suddiviso nelle sezioni:

1. Sezione. Elenco "Beni Mobili essenziali"

2. Sezione. Elenco “Beni Immobili essenziali”

3. Sezione. Elenco “Altri beni mobili e immobili funzionali al servizio ed acquisiti”

Ai fini dell'esecuzione del presente contratto, i beni ulteriori acquisiti dal Concessionario tra quelli messi a disposizione dai precedenti gestori sono assoggettati alla stessa disciplina prevista per i beni essenziali.

Ai fini degli adempimenti previsti dall'art. 15, per i beni essenziali di proprietà di terzi, il Concessionario si impegna, ove non già previsto nei contratti di locazione in essere, a modificare in accordo con il proprietario i contratti al fine di prevedere il subentro del Nuovo Gestore al termine del presente contratto o dell'obbligo di prosecuzione del servizio ai sensi dell'art. 5 che precede ovvero in caso di risoluzione anticipata.

Tale previsione deve essere contenuta anche nei nuovi contratti che il Concessionario stipulerà per l'utilizzo dei beni essenziali.

In relazione alle esigenze di gestione del servizio il Concessionario può presentare alla Regione un piano di alienazione dei beni acquisiti dai Gestori Uscenti.

Le Parti, in relazione a ciò, richiamano quanto contenuto nel chiarimento reso dalla Regione in sede di gara in data 04/02/2015 in risposta al quesito n. 17 del 11/12/2014 *“...si chiede di confermare che il Concessionario, fermo restando il rispetto degli obblighi di legge e di quelli derivanti dallo schema di contratto di concessione, potrà, durante la fase T2 ovvero, comunque, in caso di riduzione del programma di esercizio ai sensi dell'art. 17 dello schema di contratto di concessione (Allegato 3 alla Lettera di Invito) cedere a terzi a qualsiasi titolo i beni di cui all'“Elenco beni per offerta” che non risultino più essenziali in relazione alle effettive esigenze di gestione ovvero restituire i predetti beni ai precedenti gestori del servizio, ferme restando le necessarie compensazioni quanto al corrispettivo o canone pattuito e/o versato all'atto*

*della acquisizione”. ”CHIARIMENTO RT 4/2/2015 N. 15: “La risposta è positiva, nel rispetto dell'esito della valutazione da parte della Regione, ai sensi di quanto disposto dall'art. 11 dello Schema di contratto.”*

A seguito della presentazione del piano di alienazione dei beni e tenuto conto delle motivazioni ivi rappresentate, la Regione procede ad una valutazione dell'essenzialità o della funzionalità e si esprime in merito alla richiesta. L'esito della valutazione da parte della Regione sui beni per i quali è richiesta l'alienazione è definitivo. In caso di assenso all'alienazione, la Regione procede, con riferimento ai beni finanziati con risorse pubbliche, al recupero della quota di finanziamento pubblico in precedenza concessa nel rispetto dell'art. 20 bis della Legge.

In caso di alienazione di beni essenziali e/o funzionali senza autorizzazione si procede all'applicazione delle penali previste nel documento “Penali e Premi” nonché al recupero, per i beni essenziali finanziati con risorse pubbliche, della quota di finanziamento pubblico in precedenza concesso, detraendola dal corrispettivo dovuto.

Gli Enti Locali interessati e la Regione hanno un diritto di prelazione in caso di vendita di beni finanziati con risorse pubbliche.

Il Concessionario si impegna ad assicurare il mantenimento dei beni in perfetto stato di efficienza.

In caso di perimento di beni essenziali il Concessionario è tenuto a sostituirli con beni aventi analoghe caratteristiche di qualità e funzionalità; in particolare per gli autobus ciò deve avvenire in modo tale da non pregiudicare gli standard di qualità esistenti in relazione al numero di mezzi:

- a. dotati di impianto di climatizzazione;
- b. dotati di accessibilità facilitata per le persone disabili;
- c. a basso o nullo impatto ambientale.

La Regione si riserva il controllo sulla sostituzione.

Il Concessionario è obbligato a trasmettere all'Osservatorio regionale secondo quanto previsto nel documento "Prescrizioni Osservatorio" l'elenco aggiornato dei beni.

#### **ART. 12 – OBBLIGHI INFORMATIVI E SISTEMA PROCEDURALE ED INFORMATIVO DELLA REGOLARITÀ**

Il Concessionario garantisce, con le proprie attività di monitoraggio sul servizio, il rispetto della simmetria informativa nei confronti della Regione attraverso l'osservanza delle procedure e degli obblighi informativi previsti dal documento "Controllo del Prodotto".

Ai fini dell'attuazione di quanto sopra, il Concessionario è tenuto ad organizzare un sistema unitario procedurale ed informativo relativo all'esercizio complessivo dei servizi di TPL, per tenere aggiornata presso i propri uffici, in apposite banche dati, la contabilità giornaliera degli scostamenti dei servizi effettuati rispetto a quelli programmati, con annotate le relative motivazioni, per poi procedere alla compilazione del "Diario della regolarità" in cui sono raccolte tutte le informazioni necessarie al controllo dell'effettivo servizio svolto e gli eventuali scostamenti dal programmato.

Il Concessionario garantisce la funzionalità del suddetto sistema informativo all'avvio del servizio e ne garantisce la disponibilità per la Regione, la città metropolitana, le amministrazioni provinciali ed i comuni dotati di servizio urbano, ognuno per le parti di interesse tramite accesso per la lettura, interrogazione ed estrazione dati.

Il Concessionario rende altresì disponibili a detti soggetti query e reportistica sviluppata in accordo con l'Ufficio Unico di cui all'art. 26.

Il soggetto Concessionario deve trasmettere all'Osservatorio Regionale secondo le modalità definite nel documento "Controllo del Prodotto" ed in coerenza alle indicazioni del Regolamento, il rendiconto mensile, su base giornaliera, delle informazioni

contenute nel Diario della regolarità.

Il Concessionario è tenuto altresì a tenere a bordo di ciascuna vettura in servizio e a conservare presso la sede aziendale, debitamente compilato, anche in forma digitalizzata, un modulo denominato “Diario di bordo” da cui risulti lo svolgimento quotidiano del servizio durante l’effettuazione del turno macchina e del turno autista.

Il Diario è compilato e validato dal personale di guida con indicazione del numero di matricola.

Nel Diario di bordo sono raccolte dal personale di guida, prima e dopo l’effettuazione di ogni corsa, tutte le informazioni relative agli eventi che divergono dal Programma di Esercizio e che incidono sulle prestazioni contrattuali e sulle prestazioni rese all’utente (controllo per eccezioni).

In particolare nel diario sono riportate le seguenti informazioni:

1. entità e causa di eventuali ritardi e/o di salti di corsa;
2. stato di malfunzionamento degli impianti di bordo;
3. carenze del livello della pulizia;
4. stato di malfunzionamento degli impianti di percorso;
5. carenze di funzionalità e sicurezza del mezzo;
6. segnalazioni di disservizi da parte della clientela;
7. segnalazione del livello di frequentazione dei mezzi.

Il Concessionario è tenuto a trasmettere alla Regione i contenuti del “Diario di bordo”, su richiesta ed in relazione a specifici eventi.

L’Osservatorio Regionale ha facoltà di stabilire ulteriori contenuti, diverse modalità e frequenze di trasmissione delle informazioni previste dal documento “Controllo del prodotto”.

Il Concessionario articola il proprio sistema procedurale ed informativo relativo al mo-

monitoraggio del servizio, comprensivo sia del “Diario della regolarità” che del “Diario di bordo”, nell’ambito del sistema di rilevazione in linea dei veicoli adibiti al servizio (AVM) secondo quanto disposto all’art. 14.

Per le parti del territorio non coperte dal sistema AVM, gli obblighi di comunicazione relativi al monitoraggio sull’andamento del servizio dovranno comunque essere assolti entro le scadenze descritte nel documento "Controllo del prodotto" mediante gli strumenti ivi indicati.

Resta inteso che per gli ambiti di rete già dotati di sistemi AVM gli obblighi di comunicazione relativi al monitoraggio sull’andamento del servizio dovranno essere assolti, a partire dall’avvio del servizio con tali sistemi.

#### **ART. 13 - VENDITA E GESTIONE TITOLI DI VIAGGIO**

Il Concessionario dovrà dotarsi di una rete di vendita e di un sistema di vendita che permetta l’emissione dei titoli di viaggio sia su supporto cartaceo sia in modalità elettronica, assicurandone la funzionalità anche con il completamento di programmi già attivati e riportati nel documento “Stato attuazione tecnologie AVM e Monetica”.

#### **MONETICA**

Il sistema di vendita, vidimazione e gestione dei titoli in modalità elettronica deve essere realizzato secondo quanto indicato nel Documento “Monetica” in modo da garantire:

- a. l'accessibilità per l’utenza relativamente alle varie possibilità di acquisto titoli (rivendite su territorio, cellulare, internet, emettitrici a terra);
- b. l'integrazione/interoperabilità con il sistema regionale e con i sistemi degli altri operatori di trasporto pubblico (tram, treni, traghetti);
- c. la rispondenza ai requisiti richiesti per la bigliettazione elettronica a livello nazionale;



- d. l'alimentazione di una banca dati centralizzata dei titoli di viaggio venduti e delle validazioni rilevate;
- e. la conoscenza dei dati di vendita per singolo rivenditore, singola emettitrice, operatore telefonico, applicativo web on-line, vendita a bordo, qualsiasi altra forma di vendita;
- f. la consultazione della banca dati in tempo reale per la Regione, Province e Comuni con servizio urbano tramite appositi applicativi;
- g. una reportistica di base che preveda aggregazioni per tipologia di titolo, località di vendita, origine-destinazione (ove previsto), periodo.

L'attuazione del sistema monetica unitario sul territorio regionale è articolato ed è realizzato secondo i seguenti termini:

- l'attivazione base entro 24 mesi dall'avvio del servizio, con la disponibilità anticipata fin dall'avvio del servizio di alcune funzionalità come descritte nella sezione "Norme Generali" del documento "Disciplina Tariffaria";
- le seguenti-ulteriori funzionalità aggiuntive entro 36 mesi dall'avvio del servizio : acquisto via SMS; acquisto via eMAIL; acquisto ricevuta digitale con barcode e/o Qrcode;

La mancata attivazione delle funzionalità di base del sistema monetica (titolo elettronico con modalità smart card, ricaricabile tramite canale web) nonché delle funzionalità aggiuntive offerte nei tempi sopra indicati comporta l'applicazione delle penali come indicate nel documento "Penali e Premi".

#### **RIVENDITE**

Il Concessionario deve fornire ad ogni rivendita i dispositivi (hardware e software) necessari al rilascio dei titoli di viaggio ed alla registrazione delle transazioni.

I dispositivi delle rivendite, autonomamente dotate di connessione internet, devono es-

sere collegati al sistema centrale del Concessionario in modo che l'evoluzione delle vendite sia aggiornata in tempo reale.

I dispositivi delle rivendite, non dotate di connessione internet, devono avere una memoria di massa che permetta di registrare le vendite dei titoli in modo da garantire uno scarico periodico (almeno con frequenza mensile) e l'invio in modalità off-line al sistema centrale del Concessionario.

La contabilità dei titoli cartacei che devono essere forniti alle rivendite è preventivamente comunicata alla Regione con riferimento agli estremi dei titoli stessi (rivendita, tipologia e numeri di serie).

#### **CONTABILIZZAZIONE DEI RICAVI**

Al fine di valorizzare il ricavo di ciascuna annualità, per i titoli cartacei vengono assunti i dati relativi alle tipologie di titolo fornite, integrando tale dato con una previsione di vendita che fa riferimento alle vendite del trimestre precedente. I ricavi relativi ai titoli di abbonamento con decorrenza da data successiva al 1° gennaio, venduti nell'anno precedente, sono comunque attribuiti all'anno solare della data di decorrenza.

#### **ART. 14 – OBBLIGO SULLE DOTAZIONI A BORDO BUS E RINNOVO PARCO**

Il Concessionario è tenuto ad attivare un sistema di monitoraggio di veicoli in linea (AVM) secondo quanto previsto al documento "Tecnologie" e garantirne la funzionalità, anche con il completamento o la sostituzione di programmi già attivati e riportati nel documento "Stato attuazione tecnologie AVM e Monetica", con il livello di copertura riportato al comma successivo, entro 36 mesi dall'avvio del servizio, dotando ogni autobus adibito al servizio per l'intera rete dei servizi oggetto della concessione di un dispositivo di rilevazione. Resta inteso che la predetta ipotesi

di sostituzione dei citati programmi potrà essere attuata solo nel caso in cui i Gestori Uscenti non abbiano consegnato al Concessionario con congruo anticipo le informazioni necessarie (volutazioni SIM ecc.) a garantire la continuità dell'utilizzo del sistema AVM.

Alla scadenza del termine il direttore di esercizio presenta una dichiarazione ove attesta l'attivazione del sistema e la percentuale di autobus sui quali è stato attivato e reso funzionante il sistema AVM. Qualora vi sia un ritardo nel completamento del sistema e nella dotazione di ciascun autobus del dispositivo di rilevazione si applicheranno le penali di cui al Documento "Penali e premi".

Il sistema si considera funzionante qualora garantisca, nei tempi sopra indicati, l'acquisizione dei dati per almeno la percentuale indicata in offerta tecnica (comunque nella percentuale non inferiore all'80%) di copertura per il servizio rilevato su base giornaliera per ciascuna tipologia di servizio, escluso il debole, ed articolazione d'ambito. In caso di funzionalità inferiore si applica la penale di cui al documento "Penali e premi".

Al fine di monitorare con sistemi automatici la frequentazione del servizio, il Concessionario è tenuto ad attivare, su un adeguato numero di mezzi entro 24 mesi dall'avvio del servizio, la tecnologia per il conteggio passeggeri nonché a garantire il livello di copertura indicato in offerta (e comunque non inferiore a giorni 14 di cui 1 settimana in periodo invernale scolastico ed 1 settimana in periodo estivo, escluso agosto, per un totale di 10 giorni feriali, 2 prefestivi e 2 festivi più gli eventuali giorni feriali offerti), inteso come giorni di rilevazione per ciascuna corsa del servizio programmato e secondo le specifiche definite dall'Osservatorio Regionale riportate nel documento "Tecnologie". Per la mancata attivazione del sistema di conteggio passeggeri e per ogni giorno e per ogni corsa di rilevazione non

effettuata si applicheranno le penali di cui al documento "Penali e premi", con applicazione di franchigia fissata al 2%.

Il Concessionario è altresì tenuto a dotare la flotta di sistemi atti a rilevare il comfort a bordo (temperatura ed umidità) ed i consumi.

Il Concessionario è tenuto al rispetto del documento "Caratteristiche Tecniche Bus" per i veicoli adibiti al servizio di cui la Regione si riserva l'adeguamento in relazione alle evoluzioni normative e tecnologiche.

Il Concessionario è tenuto al rispetto del "Programma rinnovo bus" così come presentato in offerta tecnica.

I nuovi bus di cui al detto Programma immessi in servizio devono essere di nuova immatricolazione e rispettare i requisiti tecnici di cui al documento "Caratteristiche tecniche bus".

Le caratteristiche di tipo ambientale prescritte sono sempre quelle di massimo valore previste nell'anno di acquisizione.

Gli interventi di rinnovo del parco previsti dal suddetto Programma possono essere realizzati con qualsiasi forma di acquisizione in proprietà o in leasing.

Nei casi in cui la disponibilità dei beni venga acquisita in leasing i relativi contratti devono prevedere:

- una durata non superiore alla vita utile del bene fissata in anni 15;
- un canone di leasing tale da non determinare a carico del futuro gestore un onere finanziario superiore a quello di un finanziamento bancario di analoga durata a rata costante;
- una rata di riscatto finale non superiore al 2% del valore iniziale del bene acquisito;
- un riscatto anticipato in misura pari alle rate dovute per il periodo residuo oltre al valore di riscatto finale;

- una clausola che autorizzi, in qualunque momento questo si realizzi, il subentro da parte del Nuovo Gestore nella disponibilità dei beni;
- una clausola che attribuisca la facoltà al Nuovo Gestore di acquisire la proprietà dei beni previo riscatto, in qualunque momento questa si realizzi;
- una clausola che attribuisca all'attuale Concessionario la facoltà di esercitare il riscatto in qualunque momento durante la vigenza del contratto di leasing ai fini della messa a disposizione del Nuovo Gestore.

Il Concessionario si obbliga a sottoporre preventivamente alla Regione la bozza di contratto di leasing per la verifica delle previsioni di cui sopra e la preventiva autorizzazione anche per i fini di cui al comma successivo.

Qualora il contratto preveda una clausola di gradimento nell'ipotesi di subentro, in qualunque momento questo si realizzi, e non vi sia da parte della società di leasing il gradimento nei confronti del Nuovo Gestore, la Regione si riserva la facoltà di provvedere al pagamento dei canoni residui subentrando nel contratto di leasing, oppure la facoltà di esercitare il riscatto corrispondendo alla società di leasing il valore residuo del bene. A tal fine il Concessionario autorizza, con la stipula del presente contratto, la Regione al subentro nei contratti di leasing stipulati per le finalità del presente articolo, senza nulla avere a pretendere sui canoni versati fino a tale momento.

Il Concessionario, con la stipula del presente contratto, autorizza altresì il Nuovo Gestore che sarà individuato da Regione al subentro nei contratti di leasing, senza nulla avere a pretendere sui canoni versati fino a tale momento.

La stipula di un contratto di leasing senza la preventiva autorizzazione ed in presenza di clausole che, a giudizio della Regione, comportino un pregiudizio economico nei propri riguardi, comporta una riduzione della compensazione per rinnovo bus di

cui all'art. 6 in proporzione al numero di bus equivalenti acquisiti col contratto stesso. Oltre a quanto sopra previsto, il Concessionario è tenuto alla realizzazione dei programmi di investimento in attuazione dei piani di cui ai decreti di assegnazione delle risorse indicati nel Documento "Ricognizione sui contratti di fornitura bus". L'attuazione di tali programmi è assunta

dal Concessionario allo stato di fatto come risultante alla stipula del presente contratto dal documento di cui sopra in cui sono dettagliati i bus da acquisire, i tempi di acquisizione e gli ambiti di rete di destinazione, gli ordinativi ed i contratti di fornitura.

Il Concessionario si obbliga altresì a dare attuazione ai programmi di rinnovo dei bus, disposti dalla Regione, a valere su fondi da questa individuati in attuazione di interventi regionali, nazionali od europei. La Regione, previa valutazione della consistenza, caratteristiche ed età del parco bus come risulta al momento della disponibilità dei suddetti fondi, stabilisce la natura integrativa e/o sostitutiva di tali programmi. La Regione può attivare autonomamente o con strutture o società da essa controllate i suddetti programmi ed in tal caso il Concessionario è obbligato ad utilizzare i bus così acquisiti e ad esso messi a disposizione. Gli effetti economici di tali interventi sono valutati ai sensi di quanto previsto all'art. 33.

Il Concessionario è tenuto, ai fini della gestione del complesso dei programmi di rinnovo del parco bus, a produrre entro il sesto mese dall'avvio del servizio; la proposta di "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus" e degli interventi di rinnovo del parco previsti ai capoversi precedenti. La proposta di cui sopra dovrà essere formulata distinguendo le fonti di finanziamento che danno luogo ai rinnovi e dettagliando, per il complesso dei servizi svolti e per ciascun ambito e tipologia di servizio, i seguenti contenuti:

1. elenco dei bus da acquisire in ciascuna annualità nel pieno rispetto delle quantità indi-

cate nell'offerta tecnica con l'applicazione del documento "Tabella di conversione per rinnovo bus"

2. indicazione per ciascun bus delle caratteristiche nel formato previsto nel documento "Prescrizioni Osservatorio" Sezione - "Mezzi";
3. destinazione dei bus per linea o gruppi di linee;
4. effetti attesi dell'intervento relativi all'età media del parco, ai consumi ed alle riduzioni di emissioni;
5. capitolato d'oneri o documento descrittivo di analogo contenuto relativo alle forniture da attivare nel primo periodo di rinnovo.

La proposta, considerato il parco esistente, dovrà assicurare:

1. processi di omogeneizzazione del parco per ambiti e tipologia di servizio;
2. utilizzo dei veicoli a minor impatto a disposizione del Concessionario negli o in accesso agli ambiti urbani classificati critici per livello di inquinamento ambientale.

La mancata presentazione della proposta di "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus", nei termini indicati, implicherà l'applicazione delle penali come da documento "Penali e Premi".

Entro il mese di ottobre di ciascun anno il "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus", viene aggiornato ed integrato dal capitolato d'oneri o documento descrittivo di analogo contenuto relativo alle forniture da attivare nel successivo periodo di rinnovo, in modo da tener conto delle effettive immissioni in servizio dei bus, del manifestarsi di nuove esigenze e di ogni ulteriore intervento di rinnovo che dovesse realizzarsi su iniziativa del Concessionario, della Regione o degli Enti Locali. La Regione ha facoltà di esprimere proprie indicazioni per la definizione del "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus" e dei suoi aggiornamenti entro 60 giorni prima della scadenza dei suddetti

termini.

Il mancato rispetto del termine sopra indicato, ai fini dell'aggiornamento, comporta l'applicazione delle penali come da documento "Penali e Premi".

La Regione cura l'istruttoria su detta proposta ed i successivi aggiornamenti nei 45 giorni successivi alla sua presentazione, emanando a conclusione un provvedimento di approvazione della stessa con eventuali prescrizioni.

Il Concessionario è tenuto alla realizzazione delle previsioni del documento di "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus", nei termini indicati e approvati da parte di Regione.

Il direttore di esercizio attesta prima dell'immissione in servizio che il bus abbia tutti i requisiti di cui al documento "Caratteristiche tecniche" e risponda a quanto previsto dal documento "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus".

Il rinnovo di un numero di bus inferiori, per ciascuna annualità a quelli indicati nel documento "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus" comporterà l'applicazione delle penali come da documento "Penali e Premi".

La Regione si riserva di effettuare controlli a campione sul parco bus.

Nel caso di difformità rispetto alle caratteristiche tecniche e a quanto riportato nel documento "Dettaglio per la realizzazione del Programma di Rinnovo dei Bus" la Regione concede un periodo durante il quale per il Concessionario è possibile adeguarsi; durante il periodo di adeguamento si applicano per ciascun bus non conforme alle prescrizioni le penali di cui al documento "Penali e Premi"; trascorsi 12 mesi, periodo massimo per l'adeguamento senza che il Concessionario abbia provveduto, si applica la penale per inadempimento di cui al documento "Penali e Premi".

Al fine di consentire la realizzazione del progetto di "Trasporto bici a seguito" previsto dal documento "Programma di esercizio", il Concessionario assicura entro il



terzo anno di vigenza contrattuale, la disponibilità di almeno 6 rimorchi per trasporto bici. Il Concessionario, inoltre, per le autolinee di adduzione alle località caposaldo di percorsi cicloturistici individuati in accordo con l'Ufficio Unico dovrà dotarsi di specifici accessori per il trasporto di bici. Il numero di bus extra urbani da attrezzare per il suddetto progetto è stabilito in 400 unità. Il progetto indicherà in ogni caso:

- le corse extra urbane su percorsi cicloturistici con l'indicazione delle singole fermate in cui è consentita la salita/discesa con bici al seguito;
- le corse extra urbane in cui la salita/discesa con bici al seguito è consentita ai soli capolinea;
- le linee urbane per le quali è consentita la salita/discesa con bici al seguito con indicazione delle fasce orarie e del numero massimo di bici ammesse.

Dette informazioni devono risultare dagli orari ed essere disponibili per tutti i canali e modalità riferiti all'informazione sul servizio programmato previsti dall'art. 24.

A partire dal terzo anno di vigenza contrattuale, con riferimento alla media dei consumi di gasolio espressi in Km /litro rilevati nei due precedenti esercizi, è stabilito il premio di cui al documento "Penali e premi". Non sono considerati i consumi di altri carburanti. Il premio si applica col limite di 400.000 € per anno. In caso di incremento oltre i quattro decimi (4/10) di punto, ove sia mantenuto il livello di incremento la quota di premio non applicata è attribuita nei successivi esercizi.

Un ulteriore premio è riconosciuto, al Concessionario, annualmente per l'utilizzo di gasolio a basso tenore di zolfo. Il premio è definito in ragione di euro 1.000 per ogni punto percentuale di gasolio a basso tenore di zolfo sul totale di gasolio acquistato.

Al fine di consentire l'attribuzione dei premi di cui sopra il Concessionario trasmette

all'Osservatorio le fatture attestanti gli acquisti di carburante effettuati per ciascuna annualità ed all'Ufficio Unico una relazione che indichi la stima della quota di acquisto di carburante in ciascun anno da attribuire, in termini di consumo, alla successiva annualità.

**ART. 15 – OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO AL TERMINE DEL CONTRATTO O IN CASO DI CESSAZIONE ANTICIPATA**

Ai sensi e per gli effetti degli articoli 15, comma 3, e 16, comma 5, della Legge, il Concessionario, al termine della concessione o in caso di cessazione anticipata, si impegna a trasferire i beni essenziali di cui ha la disponibilità al Nuovo Gestore, con le modalità ed alle condizioni di cui alle citate disposizioni.

In particolare, ai fini di cui al comma precedente, il Concessionario, per i beni di sua proprietà, si impegna a comunicare alla Regione, nei tempi e secondo le modalità di cui all'articolo 16, comma 5 della Legge, il titolo in forza del quale avverrà il trasferimento. In caso di mancata comunicazione nei termini stabiliti, il trasferimento si intende a titolo di proprietà.

Per i beni di proprietà di terzi il Concessionario garantisce, ove non escluso dal contratto tra Concessionario e terzi, ai sensi dell'articolo 15 comma 3 della Legge, il subentro del Nuovo Gestore nei contratti in essere alle stesse condizioni e per tutta la durata del rapporto in atto.

Qualora i nuovi contratti di locazione non prevedano la clausola del subentro ed il subentrante sopporti i maggiori costi per dotarsi di un bene immobile analogo, tali oneri saranno escussi dall'importo della cauzione definitiva prestata a garanzia dell'esatta esecuzione delle obbligazioni contrattuali ai sensi dell'art. 36.

Costituiscono beni essenziali da trasferire anche le dotazioni tecnologiche di monitoraggio dei veicoli in linea, Monetica, rilevazioni a bordo ed i sistemi informatici

sviluppati per la gestione dei servizi.

Il Concessionario si impegna, altresì, ai sensi dell'articolo 20 *bis*, comma 3, lettera b) della Legge, a porre a disposizione del Nuovo Gestore i beni strumentali acquisiti o ammodernati con finanziamenti pubblici, nelle forme e secondo le modalità definite nel provvedimento di finanziamento e nel rispetto delle norme nazionali in materia.

Il Concessionario può altresì mettere a disposizione senza obbligo di ripresa da parte del Nuovo Gestore subentrante gli ulteriori beni funzionali acquisiti dai precedenti Gestori Uscenti nonché acquisiti durante l'esecuzione del servizio di cui alla sezione terza dell'Elenco Beni.

I beni da trasferire ai sensi del presente articolo sono valorizzati ai fini del trasferimento al soggetto subentrante nel contratto, sia in caso di naturale scadenza del contratto che di cessazione anticipata, secondo le Linee Guida definite dalla Regione con il decreto dirigenziale n. 3462 del 02/09/2013. La Regione si riserva di aggiornare le suddette Linee Guida, nel rispetto dei principi fissati dalla Legge in tempo utile ai fini delle procedure di trasferimento dei beni di cui al richiamato art. 16 della Legge.

In caso di controversia sul valore dei beni determinato come al precedente comma, il trasferimento avviene sulla base di un valore provvisorio rideterminato dall'Amministrazione. Sul differenziale tra tale valore provvisorio rideterminato e quello che sarà indicato dall'Amministrazione negli atti di gara sarà richiesta al subentrante la prestazione di idonea garanzia.

L'erogazione del valore provvisorio e la prestazione della suddetta garanzia da parte del subentrante costituiranno adempimento da realizzare nel periodo intercorrente tra aggiudicazione e stipula del contratto.

Il Concessionario, inoltre, al fine del trasferimento del personale al nuovo gestore, a partire dai 24 mesi prima del termine del contratto e comunque in tempo utile deve conformarsi alle previsioni di cui all'art. 18 *bis* della Legge ed ha l'obbligo di comunicare il completo trattamento economico applicato al personale in servizio compresi gli eventuali contratti integrativi applicati. Il Concessionario deve, altresì, comunicare la quota di TFR accantonata e non ancora erogata nonché la quota relativa agli ulteriori oneri per ferie, permessi, riduzioni di orario non goduti o ad altro titolo che dovrà essere trasferita al nuovo gestore all'atto del subentro.

Fatto salvo quanto previsto all'art. 29, il Concessionario al termine del contratto, in tempo utile per i successivi utilizzi, mette a disposizione su richiesta della Regione ogni dato utile alla definizione del successivo affidamento del servizio nonché alla partecipazione in condizioni di simmetria informativa dei soggetti interessati alla gestione dei servizi. Per le stesse finalità saranno utilizzati dalla Regione i dati e le informazioni prodotte nell'ambito degli obblighi contrattuali.

Il Concessionario, relativamente ai ricavi da riconoscere al subentrante con riguardo ai titoli di viaggio già emessi è tenuto ad operare nel rispetto dell'art. 18, comma 2 bis e 2 ter della Legge.

#### **ART. 16 - OBBLIGO DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO**

Il Concessionario è tenuto a svolgere il servizio nel rispetto del Programma di Esercizio annuale tenuto conto di quanto previsto nel successivo art. 25 nonché nel rispetto delle previsioni del Regolamento e delle normative statali in materia di sicurezza stradale.

L'effettuazione del servizio non può essere interrotta né sospesa dal Concessionario, fatti salvi i seguenti casi:

- a. Forza maggiore, e calamità naturali;

b. Disposizione delle Autorità pubbliche per motivi di ordine, di sicurezza e di salute pubblica;

c. Sciopero.

Al verificarsi dei casi di cui ai punti a) e b) il Concessionario deve darne immediata comunicazione in forma scritta all'Ufficio Unico. La comunicazione dovrà essere trasmessa al massimo entro il giorno successivo al verificarsi dell'evento.

Il Concessionario, in attesa delle determinazioni dell'Ufficio Unico, è tenuto:

- ad adottare tutte le misure necessarie per assicurare, per quanto possibile, il mantenimento del livello del servizio;
- ad assicurare un'adeguata informazione all'utenza secondo quanto previsto all'art. 24.

L'Ufficio Unico assume ogni eventuale decisione sul nuovo assetto dei servizi conseguente al verificarsi dei casi di cui ai punti a) e b).

Nel caso di variazioni del Programma di Esercizio conseguenti al verificarsi dei casi di cui alle lettere a) e b) sarà riconosciuto al Concessionario il prezzo previsto sulla base dei Km programmati. A seguito della riprogrammazione dei servizi verrà corrisposto il prezzo sulla base delle unità di prodotto realizzate.

In caso di mancata effettuazione del servizio per il caso di cui al punto c) il Concessionario deve tempestivamente avvertire per scritto l'Ufficio Unico, gli enti competenti e l'utenza, secondo quanto previsto dalla vigente normativa e dal successivo art. 24, fermi restando gli obblighi di svolgere i servizi essenziali nel rispetto delle normative vigenti in materia e di quanto contenuto nell' "Elenco servizi essenziali in caso di sciopero". Le fasce di svolgimento dei servizi essenziali devono essere riportate nell'orario al pubblico e diffuse anche mediante pubblicazione sul sito web del Concessionario oltre che nella Carta dei Servizi. La mancata effettuazione di tali servizi comporta l'applicazione delle penali previste al documento

"Penali e Premi".

Il prezzo spettante al Concessionario è decurtato, per la quota del servizio non svolto a causa dello sciopero, applicando il corrispondente prezzo unitario chilometrico.

Nei casi di variazioni del servizio non riconducibili alle ipotesi di cui alle lettere a), b) e c) che determinino soppressione di singole corse per cause imputabili a condizioni di circolazione perturbata le minori percorrenze sono considerate come modifiche temporanee e valutate ai sensi del successivo art. 17.

Nei casi di variazioni del servizio non riconducibili alle ipotesi di cui alle lettere a), b) e c) che determinino incremento di singole corse per cause imputabili a condizioni di particolare afflusso di utenza, le variazioni sono considerate come modifiche temporanee e valutate ai sensi del successivo art. 17.

Nei casi di variazioni del servizio non riconducibili alle ipotesi di cui alle lettere a), b) e c) che determinino soppressione di singole corse per cause imputabili al Concessionario quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

1. salto turno personale;
2. guasto del mezzo;
3. mancato rispetto dei turni bus;
4. salto corsa per regolarizzazione del servizio;
5. utilizzo di mezzo non idoneo in rapporto alle condizioni di domanda o di circolazione;

le minori percorrenze determinano la decurtazione del prezzo, sulla base del corrispondente prezzo unitario chilometrico e saranno conteggiate ai fini della determinazione dell'indice di affidabilità di cui al Documento "Qualità". Inoltre in caso di corsa persa senza analogo offerta effettivamente fruibile entro 30 minuti si applica la penale prevista nel documento "Penali e Premi".

La Regione, in caso di reiterazione del disservizio o sospensione non motivata dello stesso, porrà in essere tutte le azioni per il ripristino del servizio i cui oneri saranno a carico del Concessionario.

**ART. 17 - MODIFICHE TEMPORANEE E DEFINITIVE AL PROGRAMMA  
DI ESERCIZIO E DETERMINAZIONE DEL PREZZO**

Sono ammesse modifiche al Programma di Esercizio, temporanee o definitive, nei seguenti casi:

- a. per comprovate esigenze di funzionalità dello stesso;
- b. per adeguare le modalità di offerta a mutamenti della domanda di servizio e delle condizioni di contesto in cui si svolge;
- c. a seguito di eventi straordinari ed imprevedibili.

Le modifiche devono essere sempre determinate, autorizzate o validate dall'Ufficio Unico. Tali modifiche possono essere disposte anche su richiesta del Concessionario o degli enti locali interessati.

Le modifiche temporanee del servizio, dalle quali derivino incrementi o riduzioni del prodotto, fra loro non compensati, comportano variazione del prezzo, in aumento o in diminuzione, solo per la parte che superi, per le tipologie di servizio (urbano/extraurbano) di ciascuna articolazione di ambito di cui al documento "Tipologie ed Ambiti" il limite del 2% del prodotto programmato per l'anno di riferimento espresso in chilometri di servizio al pubblico. Sono escluse da questa previsione le variazioni conseguenti la fase di cantierizzazione del sistema tramviario fiorentino.

Le modifiche temporanee al Programma di Esercizio dovranno essere riportate nel Diario della Regolarità di cui all'art. 12 e comunicate all'Osservatorio regionale con le modalità previste dal documento "Controllo del prodotto - sezione modifiche temporanee al servizio".

Le modifiche definitive al Programma di esercizio annuale non possono superare, in aumento o in diminuzione, il valore massimo del +/- 20% del prodotto annuo complessivo espresso in chilometri di servizio al pubblico individuato per l'anno di riferimento, fatta salva la fattispecie di cui all'art. 18.

Le modifiche definitive che comportino variazioni, in aumento o in diminuzione, non eccedenti il limite del 10% del prodotto programmato per l'anno di riferimento espresso in chilometri di servizio al pubblico saranno valorizzate applicando i corrispondenti prezzi unitari di cui all'offerta e comporteranno un aggiornamento del PEF ai sensi dell'art. 33. Sono escluse da questa previsione le variazioni conseguenti alla messa in esercizio della tramvia di Firenze.

Le modifiche definitive che determinino variazioni superiori al limite del 10% del prodotto annuo complessivo espresso in chilometri di servizio al pubblico, in aumento o riduzione comporteranno una revisione del PEF ai sensi dell'art. 33.

Le modifiche in aumento al Programma di Esercizio, temporanee o definitive, che non siano state richieste e autorizzate o validate dall'Ufficio Unico non determinano aumento del prezzo in favore del Concessionario.

Le variazioni chilometriche prodotte dalle modifiche di calendario annuale, rispetto al calendario standard utilizzato per la formulazione dell'offerta, non comportano incremento o riduzione del prezzo fino al limite massimo del 1% delle percorrenze annue di contratto; oltre tale valore è corrisposto il prezzo per l'eccedenza considerando il prezzo unitario medio contrattuale per l'anno di riferimento.

Il Concessionario è responsabile della progettazione esecutiva e dell'attuazione operativa delle modifiche autorizzate dall'Ufficio Unico per le quali è tenuto ad operare con la massima diligenza e tempestività.

#### **ART. 18 - MODIFICHE AL PROGRAMMA DI ESERCIZIO OLTRE IL 20%**



La Regione, a seguito dell'eventuale verificarsi di riduzione di trasferimenti di risorse statali appostate nel Fondo Nazionale Trasporti di cui all'art. 16 bis del D.L. 95/2012, può chiedere diminuzioni del Programma di Esercizio superiori al limite del 20% di cui al precedente articolo e, in caso di accettazione, il corrispettivo è ricontrattato tra le parti in modo da garantire l'equilibrio economico del contratto in base alle previsioni di cui all'articolo 33.

In caso di mancata accettazione da parte del Concessionario o in caso di mancato accordo sul riequilibrio del PEF si applica quanto previsto all'art. 39.

#### **ART. 19 - CORSE AGGIUNTIVE E PLURIME**

Il Concessionario è tenuto, per i servizi effettuati con bus extraurbano, a fare fronte tramite corse aggiuntive ad un eventuale afflusso straordinario e imprevedibile di utenti in modo da garantire il mantenimento del rispetto degli standard minimi di qualità del servizio.

Le corse aggiuntive effettuate ai sensi del precedente comma sono considerate, anche ai fini del prezzo, come modifiche temporanee e valutate ai sensi del precedente Art. 17. La mancata realizzazione delle corse aggiuntive comporta l'applicazione di penale come prevista dal documento "Penali e Premi".

Il Concessionario, oltre alla registrazione nel Diario della Regolarità, dovrà dare specifica comunicazione all'Ufficio Unico dell'effettuazione della/e corsa/e aggiuntiva/e entro il giorno seguente all'effettuazione della stessa/e.

Il Concessionario, sulla scorta dei dati di monitoraggio dei servizi di cui all'art 29, può proporre soluzioni organizzative stabili, quali bus e personale di guida di scorta, mirate a far fronte a fenomeni di sovraffollamento ripetuti, ma non continuativi e tali da richiedere l'istituzione di corsa plurima come previsto al successivo comma. Per le corse aggiuntive effettuate è riconosciuto al Concessionario il corri-

spondente prezzo unitario chilometrico.

Nel caso del ripetersi di fenomeni di sovraffollamento sulla stessa corsa per periodi prolungati e continuativi, il Concessionario dovrà predisporre specifico monitoraggio atto a rilevarne la frequentazione. Gli esiti del monitoraggio sono trasmessi all'Ufficio Unico il quale una volta effettuate le opportune verifiche anche tramite il proprio sistema di vigilanza e controllo di cui all'art. 34, definisce gli interventi di modifica del servizio atti a risolvere la criticità rilevata. Nel caso tale soluzione comporti l'inserimento nel "Programma di esercizio" di una corsa plurima, al Concessionario è riconosciuto il corrispondente prezzo unitario chilometrico.

#### **ART. 20 – SISTEMA DEI CONTROLLI E LOTTA ALL' EVASIONE**

Il Concessionario si obbliga a presentare entro 4 mesi dall'avvio del servizio un Piano di intervento per la riduzione dell'evasione che preveda:

1. una sperimentazione da condursi su linee di rilievo di uno o più ambiti di rete di cui al documento "Tipologie ed ambiti", per ciascuna delle tipologie di servizio del programma d'esercizio, che preveda (i) la salita dalla sola porta anteriore, (ii) il controllo del possesso (iii) la vidimazione, quando prevista, del titolo di viaggio (il controllo comprende anche eventuali documenti di accompagnamento, come ad esempio il tagliando ISEE Tpl e la tessera quinquennale regionale L.R. 100/98) ; il Piano deve prevedere il termine per l'attivazione della sperimentazione;
2. uno specifico programma di controlli mirati sia a bordo sia a terra, che preveda il coinvolgimento di personale formato allo scopo. Tale programma dovrà prevedere un obiettivo di recupero in termini di riduzione progressiva della percentuale di evasione;
3. le azioni da realizzarsi con l'attivazione del sistema di monetica, come previsto dall'art. 13;
4. la realizzazione di una specifica campagna mediatica mirata alla dissuasione all'eva-

sione del titolo di viaggio da attuarsi nella fase iniziale del Piano di intervento collegata al programma di cui al punto 2.

La Regione entro 30 giorni dalla presentazione del Piano esprime un parere sullo stesso. In caso di parere positivo il Concessionario entro i successivi 30 giorni dalla data di espressione del parere è obbligato alla sua attuazione, tenendo conto delle eventuali prescrizioni indicate dalla Regione. In caso di parere negativo il Concessionario è obbligato a riformulare il Piano entro i termini indicati dalla Regione. Qualora il Concessionario non presenti il Piano nei termini di cui sopra ovvero la Regione esprima nuovamente parere negativo si applicano le penali di cui al documento "Penali e Premi".

I risultati dei primi tre mesi della sperimentazione di cui al punto 1 del comma 1 verranno valutati congiuntamente dal Concessionario e dalla Regione riguardo alla fattibilità in termini di costi/benefici. Se l'esito della valutazione è ritenuto positivo, il Concessionario dovrà prevedere l'estensione del Piano per la riduzione dell'evasione a tutti gli ambiti di rete di TPL individuati da attuarsi entro 3 mesi.

Gli esiti del programma di controlli di cui al punto 2 del comma 1 saranno valutati congiuntamente dal Concessionario e dalla Regione con cadenza quadrimestrale. In caso di rilevato miglioramento in termini di riduzione progressiva dell'evasione rispetto alla percentuale rilevata prima dell'avvio del programma e valutato positivamente il rapporto costi/benefici della stessa, la Regione valida definitivamente il programma le cui azioni sono così stabilizzate in termini procedurali e gestionali.

Il Concessionario, nell'ambito delle azioni previste al precedente punto 3 del comma 1, dovrà emettere titoli che sulla base degli esiti della sperimentazione prevedano la vidimazione e/o il controllo alla salita sul mezzo di trasporto, quindi la possibilità di verifica di detta vidimazione da parte del personale adibito ai controlli. Tale previsione dovrà applicarsi anche per gli abbonamenti di qualunque tipo

emessi dal Concessionario.

Il controllo sui biglietti acquistati via sms è effettuato dal personale addetto alla verifica.

Il programma di controlli di cui al punto 2 del comma 1 è rimodulato in relazione allo sviluppo dei sistemi di controllo dei titoli di cui al punto 3 del medesimo comma.

La campagna di cui al punto 4 del comma 1 è ripetuta al terzo ed al sesto anno di vigenza contrattuale.

#### **ART. 21 - ALTRI OBBLIGHI DI GESTIONE UNITARIA DEL SERVIZIO E MODIFICHE SOGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO**

Il Concessionario dovrà garantire la gestione unitaria del contratto come specificato nella Delibera della Giunta Regionale n. 493 del 4 giugno 2012 “Primi indirizzi per la gara del TPL del lotto unico regionale”.

Il Concessionario deve in particolare garantire l’adempimento dei seguenti obblighi minimi:

1. adozione di un sistema sanzionatorio unitario in relazione agli obblighi dell’utente;
2. adozione di tipologia e caratteristiche uniformi per quanto riguarda le paline di fermata agli spazi di fermata e le pensiline e la livrea dei bus. Le caratteristiche di uniformità hanno valenza per tutte le paline e pensiline di proprietà nonché per quelle messe a disposizione a qualunque titolo da altri soggetti ovvero per quelle che il Concessionario intendesse far realizzare e/o gestire a soggetti terzi (ad es. società pubblicitarie) così come da chiarimento reso dalla Regione in sede di gara in data 16/02/2015 *in risposta al quesito n. 33 del 19/12/2014.*
3. adozione di elementi identificativi uniformi per gli aspetti di primo contatto con l’utenza quali, a titolo non esaustivo: tesserini, divise, logo identificativo per spazi aziendali al pubblico e rivendite.

A tal fine il Concessionario, oltre a quanto già previsto nel presente contratto in relazione alle singole voci indicate nella richiamata Delibera GRT 493/2012 (Monetica, AVM, informazione, etc), presenta alla Regione, entro 8 mesi dall'avvio del servizio, un Programma di attuazione, articolato per tipologia e tempi di intervento, relativo agli obblighi di cui al comma 2 da attuarsi entro 36 mesi dall'avvio del servizio. La Regione nei 4 mesi successivi alla presentazione del Programma di attuazione lo approva con eventuali prescrizioni. Nel caso di mancata approvazione da parte della Regione, il Concessionario è obbligato a riformulare il Programma entro i termini indicati dalla Regione. Qualora il Concessionario non presenti il Programma nei termini di cui sopra ovvero la Regione si esprima negativamente si applicano le penali di cui al documento "Penali e Premi".

Nelle more della predisposizione del Programma di attuazione il Concessionario, entro 6 mesi dall'avvio del servizio, è tenuto a uniformare i tesserini identificativi del personale a contatto col pubblico e a identificare il parco bus e gli impianti di fermata con il logo del Concessionario e il marchio identificativo del TPL della Regione.

Il Programma di attuazione tiene, altresì, conto delle modifiche e degli interventi per assicurare che il posizionamento delle fermate e pensiline ed il loro aspetto favorisca l'accesso per PMR ed ipovedenti ed in particolare preveda:

- utilizzo di pannellature ben individuabili;
- distanza adeguata dai punti di passaggio dei veicoli.

Il Concessionario è obbligato a dare esecuzione al Programma di attuazione approvato dalla Regione. La mancata attuazione del detto Programma nel termine di 36 mesi dall'avvio del servizio, comporta l'applicazione delle penali di cui al documento "Penali e Premi".

Il Concessionario deve garantire l'utilizzo delle paline esistenti e di quelle previste nel progetto successivo per la segnalazione di punto di fermata e per la collocazione degli orari ed informazione di altri soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale.

In caso di modifiche soggettive del Concessionario si applica quanto previsto dall'art. 116 D. Lgs 163/2006.

#### **ART. 22 – INDICATORI, PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ E SISTEMA DELLE CERTIFICAZIONI**

Il Concessionario, nell'esecuzione dei servizi affidati col presente contratto è tenuto, in relazione agli aspetti di qualità dell'offerta, al rispetto dell'insieme di disposizioni dell'ordinamento italiano e comunitario volte a difendere i diritti e gli interessi del cittadino inteso come fruitore di servizi.

Il Concessionario assicura una specifica attività di monitoraggio della qualità dei servizi oggetto del presente contratto, tramite la rilevazione della qualità misurata e percepita con riferimento ai fattori previsti nel documento "Qualità", individuati in coerenza con le previsioni delle norme UNI 13816 e di seguito riportati:

- a. disponibilità del servizio;
- b. informazione ed attenzione al Cliente;
- c. tempo;
- d. comfort;
- e. accessibilità;
- f. sicurezza;
- g. ambiente.

La rilevazione è effettuata per le tipologie con riferimento a ciascuna articolazione degli ambiti individuati nel documento "Tipologie ed Ambiti".

Con riferimento alla qualità misurata il documento “Qualità” individua per ciascun fattore gli indicatori, le modalità di controllo, i periodi, le scadenze ed il campionamento minimo delle rilevazioni. La Regione si riserva la facoltà di integrare e/o modificare gli indicatori di qualità monitorata.

Il documento “Qualità” individua altresì per ciascun fattore gli indicatori di riferimento, definiti per ciascuna annualità di vigenza del contratto, per i quali il Concessionario è obbligato al rispetto dei valori di qualità misurata per tipologia di servizio e articolazione d’ambito, nella misura indicata.

La valutazione del rispetto degli indicatori per i fattori di cui sopra, sarà effettuata nell’ambito della richiamata attività di monitoraggio della qualità. Per gli indicatori del documento “Qualità” per i quali è stabilito uno standard minimo di riferimento per tipologia ed articolazione d’ambito di servizio, il mancato raggiungimento comporta l’applicazione delle penali di cui al documento “Penali e premi”.

Il Concessionario è tenuto a realizzare, un’indagine sulla soddisfazione dell’utenza con cadenza almeno annuale da effettuarsi nel periodo febbraio/marzo. Qualora il Concessionario non provveda ad effettuare l’indagine entro il mese di marzo la Regione applica la penale di cui al documento “Penali e premi”. L’indagine deve essere effettuata secondo le indicazioni dell’Ufficio Unico, del Comitato Scientifico di cui all’art. 28 e le prescrizioni riportate nel documento “Qualità – Sezione Indagine soddisfazione utenza”.

Il Concessionario dovrà inviare all’Ufficio Unico la proposta di indagine, completa del parere del Comitato Scientifico laddove costituito, almeno tre mesi prima dello svolgimento al fine della verifica e approvazione da parte di Regione.

Con riferimento all’insieme dell’offerta di servizi regolata dal presente contratto è individuato un indice sintetico annuale di qualità, identificato con la lettera Q, e defi-

nito come segue:

$$Q_n = (R-4) + (C-4) + (I-4) + 0,1 * (D-60)$$

*Dove:*

*Q<sub>n</sub> - indice sintetico qualità all'anno n;*

*R - indice medio regionale dell'indagine di soddisfazione per il fattore tempo; C - indice medio regionale dell'indagine di soddisfazione per il fattore confort;*

*I - indice medio regionale dell'indagine di soddisfazione per il fattore informazione.*

*D - indicatore delle dotazioni per PMR dei bus come rapporto fra bus con pedana e totale bus del parco TPL utilizzato per il servizio del lotto unico regionale.*

Variazioni positive dell'indice Q rispetto a quello di riferimento determinano premialità per il Concessionario secondo quanto previsto all'art. 8.

Il Concessionario, per la gestione degli aspetti relativi alla qualità del servizio ed in particolare per il monitoraggio della qualità, si impegna ad istituire un "Nucleo Qualità" che con le modalità proposte in offerta tecnica sviluppa e sottopone con cadenza almeno annuale nel mese di giugno alla valutazione dell'Ufficio Unico un "Piano di Miglioramento della qualità del servizio", che in relazione ai dati di qualità misurata e qualità percepita rilevata con l'indagine di soddisfazione dell'utenza, ai report relativi alla gestione delle segnalazioni dell'utenza, ai risultati dell'attività ispettiva svolta dalla Regione e dagli Enti Locali, preveda, anche per un periodo pluriennale:

- indicazioni di miglioramento della qualità e aggiornamento delle azioni previste su arco pluriennale, conseguenti alle indagini di soddisfazione dell'utenza, alle indicazioni rilevate nei focus group della qualità, agli esiti delle azioni del piano nelle annualità pregresse;
- individuazione delle linee e nodi critici della rete e dei motivi che determinano detta



criticità, sulle quali applicare procedure immediate di monitoraggio;

- azioni per perseguire gli obiettivi di miglioramento dei parametri di qualità ed il superamento delle criticità di linee e nodi della rete;
- modalità di monitoraggio e comunicazione all'Ufficio Unico delle attività previste dal piano;
- attività di monitoraggio dei livelli di qualità mediante report periodici almeno trimestrali e report annuale, delle attività svolte e dei risultati conseguiti, da pubblicare e mettere a disposizione dell'utenza unitamente alla Carta dei Servizi.

La Regione approva il “Piano di Miglioramento della qualità del servizio” entro 60 giorni decorrenti dalla data di ricevimento dell'esito della valutazione da parte dell'Ufficio Unico.

Conseguentemente sono aggiornati gli indici di qualità del documento “Qualità” ed il Concessionario dà attuazione al piano disponendo le attività di monitoraggio previste e le relative comunicazioni.

Una descrizione sintetica del “Piano di Miglioramento della qualità del servizio” approvato è riportata nella Carta dei servizi.

La mancata presentazione del “Piano di Miglioramento della qualità del servizio” nei tempi indicati comporta applicazione di penale come previsto nel documento “Penali e premi”.

La mancata pubblicazione nella Carta dei Servizi degli esiti delle attività di miglioramento della qualità svolte comporta l'applicazione di penale come previsto nel documento “Penali e premi”.

Il Concessionario, entro 24 mesi dall'avvio del servizio, è tenuto a dotarsi di:

- a. Certificazione di Responsabilità Sociale ed Etica SA 8000;
- b. Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001.2008; il

Sistema deve essere attinente al trasporto di persone su strada;

- c. Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001, il Sistema deve essere attinente al trasporto di persone su strada.

Il Concessionario entro 24 mesi dall'avvio del servizio si dota di un "Sistema di rilevazione della qualità dei servizi" conforme alla norma UNI EN ISO 13816 "Trasporto pubblico di passeggeri – definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio" per il 100 % delle percorrenze relative a ciascuna articolazione degli ambiti territoriali di riferimento di cui al documento Tipologie ed Ambiti.

Il mancato rispetto dei termini o della percentuale sopra indicata, comporta l'applicazione delle penali come da documento "Penali e Premi": Il ritardo dovuto alla tardiva messa a disposizione dei beni da parte dei Gestori Uscenti non costituirà inadempimento e non verrà considerato e/o computato ai fini dell'applicazione delle penali di cui sopra per il periodo di indisponibilità dei beni.

Le Parti richiamano inoltre quanto contenuto nel chiarimento reso da Regione Toscana in data 19/12/2014 in risposta al quesito n. 8 del 3/12/2014 (...) *si chiede di confermare che nel predetto arco temporale massimo di sei mesi, decorrente dalla comunicazione da parte della Regione dell'aggiudicazione definitiva alla stipula del contratto, è consentito all'aggiudicatario che non abbia, in tutto o in parte, la disponibilità dei beni interessati di avere accesso agli stessi onde "avviare, organizzare e svolgere tutte le attività necessarie per assicurare il corretto svolgimento del servizio ..." e, in particolare, "Effettuare la ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi attivati per l'installazione dei dispositivi AVM e per l'attuazione del sistema Monetica."*; si chiede, al riguardo, di indicare le modalità attraverso cui l'espletamento di tali attività sarà garantito all'aggiudicatario. Ai sensi della LRT 42/98 gli attuali gestori sono obbligati alla messa a disposizione dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio. Tale obbli-

go è da riferirsi già al periodo intercorrente fra aggiudicazione definitiva e la stipula del nuovo contratto di servizio, periodo nel quale gli attuali gestori del servizio sono obbligati a garantire la disponibilità dei beni nei confronti del nuovo aggiudicatario. Durante tale periodo l'aggiudicatario dovrà procedere alla "ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi attivati per l'installazione dei dispositivi AVM e per l'attuazione del sistema Monetica" di cui al paragrafo 6 alla Lettera d'Invito nonché all'effettuazione delle attività necessarie per assicurare il corretto svolgimento del servizio a partire dal giorno successivo alla stipula (per esempio attivazione tecnologia "Conteggio passeggeri"). Pertanto i gestori attuali devono consentire l'accesso ai suddetti beni all'aggiudicatario definitivo della gara, previo accordo tra le parti per evitare interferenze nello svolgimento del servizio. Qualora ciò non avvenga, tutto il periodo di indisponibilità dei beni non sarà computato ai fini dell'applicazione delle penali contrattuali.

#### **ART. 23 - OBBLIGHI NEI CONFRONTI DEGLI UTENTI:**

##### **RECLAMI, PMR, CARTA DEI SERVIZI**

Il Concessionario è tenuto ad adempiere agli obblighi di cui al presente articolo nel rispetto:

- del Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
- della Legge 24 dicembre 2007 n. 244, "Disposizioni per la formazione del Bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge Finanziaria 2008" - art.2, comma 461, con particolare riferimento a:
  - a. previsione dell'obbligo per il soggetto Concessionario di emanare una "Carta della qualità dei servizi", da redigere e pubblicizzare dopo consultazioni obbligatorie con

le associazioni rappresentative dei consumatori e imprenditoriali interessate;

- b. consultazione obbligatoria delle associazioni dei consumatori;
  - c. previsione che sia periodicamente verificata, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, l'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato;
  - d. previsione di un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto e di quanto stabilito nelle Carte della qualità dei servizi;
  - e. istituzione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori;
  - f. previsione che le attività di cui alle lettere a), e b) e c) siano finanziate con un prelievo a carico dei soggetti gestori del servizio, predeterminato nel contratto di servizio per l'intera durata del contratto stesso;
- della Legge 24 marzo 2012 n. 27, “Conversione in legge con modificazioni del DL 24 gennaio n. 1 recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività art. 8 (contenuto delle carte dei servizi);
  - del D.Lgs. 196/2003 nonché nel Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e relativa normativa di attuazione;
  - della Legge regionale 31 luglio 1998 n. 42, “Norme per il trasporto pubblico locale” art. 23 (obblighi dei gestori dei servizi di trasporto pubblico e sanzioni);
  - del Regolamento 03 gennaio 2005, n. 9/R Regolamento di attuazione dell'articolo 23 della legge regionale 31 luglio 1998, n.42;
  - dell'Accordo stipulato il 26 settembre 2013, ai sensi dell'articolo 9, comma 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sulle Linee guida relative ai criteri da applicare per

individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi pubblici locali, con particolare riferimento al ruolo delle Associazioni dei consumatori, ai sensi dell'articolo 2, comma 461 della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Gli oneri a carico del Concessionario derivanti dall'attuazione di detto Accordo sono quantificati in Euro 60.000,00 per anno.

### ***RECLAMI E COMUNICAZIONI ALLA REGIONE***

I reclami e le segnalazioni sui disservizi da parte degli utenti possono essere inviati sia al Concessionario che alla Regione.

Il Concessionario svolge le attività di gestione del processo reclami: catalogazione ed elaborazione dei dati relativi agli stessi; gestione delle richieste, delle segnalazioni, delle proposte e dei suggerimenti degli utenti con lo scopo di elaborare piani di miglioramento del servizio, avvalendosi del Nucleo Qualità.

Per il trattamento dei reclami e delle segnalazioni il Concessionario si obbliga a dotarsi di uno specifico sistema operativo, fin dal momento dell'avvio del servizio, di cui dovrà dare ampia informazione attraverso la Carta dei Servizi, il sito Internet aziendale e gli altri sistemi di informazione a bordo dei mezzi e a terra.

Il sistema per il trattamento dei reclami e delle segnalazioni deve consentire un accesso agevole e semplificato da parte degli utenti e prevedere adeguati canali di comunicazione comprendenti:

- un numero verde dedicato, accessibile gratuitamente sia da fonia fissa che mobile;
- un indirizzo e-mail dedicato;
- una modulistica dedicata disponibile presso le principali rivendite e scaricabile dal sito web aziendale.

La risposta del Concessionario ad ogni singola segnalazione inviata dall'utente dovrà essere trasmessa in tempi certi, comunque non superiori a 15 giorni dal ricevimen-

to della stessa; dovrà, altresì, essere chiara ed esaustiva relativamente all'oggetto del disservizio e fornire le risultanze delle verifiche effettuate.

Il Concessionario entro 180 giorni dall'avvio del servizio dovrà definire, in accordo con l'Ufficio Unico, un format per le risposte articolato per tipologia di disservizio.

Il Concessionario dovrà strutturare una banca dati, secondo le specifiche prescritte dall'Osservatorio regionale di cui al documento "Prescrizioni Osservatorio" sezione Reclami.

Il Concessionario deve fornire alla Regione periodicamente, e comunque almeno una volta l'anno, un report contenente un estratto delle informazioni relative al numero e al tipo di segnalazioni e reclami trattati per tipologia.

Il risultato delle analisi delle banche dati relative alle segnalazioni/reclami pervenuti sarà utilizzato come fonte informativa per la programmazione del servizio e/o nella definizione di possibili azioni di miglioramento dell'offerta.

Il trattamento dei reclami sarà oggetto di specifica indagine di soddisfazione dell'utenza di cui all'art. 22.

Gli utenti possono trasmettere, altresì, i reclami e le segnalazioni alla Regione attraverso un numero verde, un indirizzo e-mail, un form sul sito web regionale, dedicati alle comunicazioni per le segnalazioni sui disservizi. Le segnalazioni pervenute alla Regione, se trasmesse al Concessionario, devono essere evase da quest'ultimo entro i successivi 15 giorni, secondo le modalità di cui ai commi precedenti.

La Regione pubblica sull'apposita sezione del proprio sito web statistiche relative all'insieme delle segnalazioni e reclami pervenuti sia al Concessionario che alla stessa Regione.

#### ***OBBLIGHI VERSO LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA***

È fatto obbligo al Concessionario di fornire gratuitamente assistenza alle persone con di-

sabilità o a mobilità ridotta, da prestarsi almeno nella misura specificata all'art. 4 e all'allegato I (lett. a) del richiamato Regolamento UE 181/2011 nelle autostazioni/capolinea attrezzate, collocati nei seguenti capoluoghi di provincia :

- Arezzo;
- Firenze;
- Grosseto;
- Siena;
- Lucca.

In caso di inadempimento si applica la penale di cui al documento "Penali e premi".

Inoltre, con riferimento alle stesse autostazioni/capolinea attrezzate, entro 180 giorni dall'avvio del servizio, è fatto obbligo al Concessionario, in collaborazione con le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità o a mobilità ridotta, di stabilire condizioni di accesso non discriminatorie.

Tali condizioni, descritte in formati accessibili anche alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, sono messe a disposizione del pubblico presso le suddette autostazioni, sul sito Internet aziendale e sono fornite attraverso adeguati canali di comunicazione comprendenti un numero verde dedicato gratuito accessibile sia da fonia fissa che mobile e da un form di richiesta di assistenza sul sito aziendale. Il Concessionario dovrà garantire il sopra descritto servizio di assistenza telefonica almeno dalle ore 8,00 alle ore 20,00.

Le informazioni sulle condizioni d'accesso sono distribuite materialmente su richiesta del passeggero.

Inoltre le informazioni generali relative al viaggio e alle condizioni del trasporto sono rese nelle autostazioni di cui sopra, in formati adeguati e accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, comprese, se del caso, le prenotazioni e informazioni in

linea. Le informazioni sono distribuite materialmente su richiesta del passeggero.

Il Concessionario designa un punto all'interno o all'esterno della stazione presso cui le persone con disabilità o a mobilità ridotta possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza. Tale punto è chiaramente segnalato e offre informazioni di base riguardo all'autostazione e all'assistenza prestata, in formati accessibili.

Il Concessionario assicura che il personale conducente e non conducente, a diretto contatto con i viaggiatori riceva una formazione o istruzioni al riguardo, al fine di fornire assistenza diretta alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. A tale fine stabilisce procedure di formazione sulla disabilità, comprensive di istruzioni, come indicato al richiamato allegato II al Regolamento 181/2011.

Deve, comunque, essere assicurata la formazione del personale relativamente all'utilizzo delle pedane installate sui mezzi. Il Concessionario, entro tre mesi dall'avvio del servizio verifica la formazione del personale e ne trasmette gli esiti all'Ufficio Unico. La mancata trasmissione nel termine suddetto comporta l'applicazione della penale indicata nel documento "Penali e premi".

### ***CARTA DEI SERVIZI***

Il Concessionario si impegna ad elaborare, entro 180 giorni dall'avvio del servizio, la Carta dei Servizi che preveda, in conformità alla normativa vigente, previa condivisione dei contenuti con le Associazioni dei Consumatori, almeno i seguenti contenuti:

- a. standard di qualità e di quantità generali e specifici relativi alle prestazioni erogate;
- b. modalità di accesso alle informazioni garantite;
- c. modalità per proporre il reclamo;
- d. modalità per adire le vie conciliative e procedure alternative di risoluzione delle controversie;



- e. modalità dettagliate di ristoro all'utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza;
- f. forme di risarcimento;
- g. valorizzazione del fattore sicurezza a bordo ed a terra relativamente a incidentalità, furto e molestie;
- h. valorizzazione dell'attenzione all'ambiente in termini di utilizzo di mezzi a ridotte o nulle emissioni inquinanti in relazione al totale dei mezzi utilizzati per il servizio e consumi di carburante.

Il Concessionario, entro il 31 marzo di ogni anno a partire dal secondo anno di vigenza, si impegna ad elaborare, adottare e pubblicare, la Carta dei servizi, in conformità alla normativa sopra richiamata e previa condivisione dei contenuti con le Associazioni dei Consumatori.

Il Concessionario pubblica la Carta dei Servizi nel formato integrale sul sito Internet aziendale e pone in visione, entro la medesima data, per l'utenza, un adeguato numero di copie stampate, presso le sedi aziendali e le autostazioni presenziate.

Una versione ridotta della Carta dei servizi, da redigere secondo lo schema tipo di cui all'articolo 26, comma 2, della Legge, dovrà essere messa a disposizione di chiunque la richieda presso le autostazioni e le principali biglietterie.

#### **ART. 24 - INFORMAZIONE AGLI UTENTI**

Il Concessionario dovrà provvedere a fornire adeguata informazione al pubblico rispetto alla realizzazione del servizio attraverso le unità informative di cui all'art. 6 del Regolamento, gli altri sistemi di comunicazione di cui al presente articolo e nel rispetto degli standard informativi minimi di cui al documento "Standard informativi minimi".

Il Concessionario in particolare dovrà assicurare adeguata informazione relativamente

a

- gli orari programmati;
- le modifiche programmate temporanee o definitive;
- l'effettivo andamento del servizio in tempo reale;
- le modifiche derivanti da eventi straordinari ed imprevedibili.

Le informazioni sul servizio, in base alla loro tipologia, saranno rese disponibili agli utenti sia in formato cartaceo sia in formato digitale:

	<i>formato cartaceo</i>	<i>formato digitale</i>
orari programmati	X	X
modifiche programmate	X	X
servizio in tempo reale		X
eventi straordinari ed imprevedibili		X

Le informazioni sul servizio rese disponibili in formato cartaceo saranno distribuite presso:

- sale clienti, biglietterie, autostazioni;
- paline e pensiline;
- a bordo bus;
- rivendite.

In particolare, il Concessionario dovrà garantire:

- la pubblicazione di libretti orari da rendere disponibili presso le principali rivendite;
- la disponibilità degli orari nei locali dei propri Uffici Relazioni con il Pubblico e in quelli predisposti per l'accoglienza degli utenti;

- l'invio degli orari in formato cartaceo all'Ufficio Unico ed ai soggetti da questo eventualmente indicati;
- la disponibilità degli orari di punto fermata a tutti gli impianti di percorso, paline e pensiline in forma di orario programmato;
- la disponibilità di mappe e grafi di rete, connessi con altre modalità di trasporto, per ambito di rete;
- la tempestiva e adeguata informazione al pubblico delle variazioni programmate di percorso, ivi comprese le soppressioni di fermata, mediante l'affissione di materiale informativo presso gli impianti di fermata della linea interessata e mediante affissione di "cartellino" a bordo dei mezzi della linea interessata.

Le informazioni sul servizio rese disponibili in formato digitale saranno distribuite attraverso i seguenti canali di comunicazione:

	<u>call center</u>	<u>Sms</u>	<u>sito web</u>	<u>app</u>	<u>social network</u>	<u>mail</u>	<u>pannelli elettronici presso autostazioni, paline e pensiline</u>	<u>display elettronici a bordo bus</u>
Orari programmati			<u>X</u>	<u>X</u>				
Modifiche programmate	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
Servizio in tempo reale	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>

Eventi straordinari ed imprevedibili	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>
--------------------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Il Concessionario deve quindi disporre:

- a. un servizio di informazione telefonica contattabile, anche da cellulare, tramite numero verde gratuito ed attivo almeno dalle ore 6:00 alle ore 24:00 in grado di fornire informazioni secondo gli standard minimi definiti nel documento “Standard informativi minimi”;
- b. un servizio di sms, da cui l’utente potrà ricevere informazioni sia come risposta ad una richiesta puntuale (modalità pull) sia perchè utente registrato per una certa linea, fascia oraria, giorno, etc. (modalità push);
- c. un sito web;
- d. una app per dispositivi mobili dotati dei principali sistemi operativi (iOS, Android, Windows Phone);
- e. un servizio di informazione sui principali social network, dotandosi di apposito profilo;
- f. un servizio di mail, da cui l’utente potrà ricevere informazioni sia come risposta ad una richiesta puntuale (modalità pull) sia perchè utente registrato per una certa linea, fascia oraria, giorno, etc. (modalità push).

I servizi di cui ai punti a), c) ed e) devono essere garantiti al momento dell’avvio del servizio. I servizi di cui ai punti b), d) ed f) devono essere garantiti entro il termine massimo di 36 mesi dall’avvio del servizio.

Il ritardo nell'attivazione dei servizi come previsti dal precedente comma comporta l'applicazione delle penali previste dal documento “Penali e premi”.

Il Concessionario dovrà garantire:

- l'invio degli orari in formato elettronico all'Ufficio Unico ed ai soggetti da questo eventualmente indicati;
- la pubblicazione degli orari in vigore su specifico sito internet dedicato;
- un servizio di trip planner con possibilità di pianificare il viaggio comprendendo le tratte da punto di partenza a fermata TPL, tratte intermedie fra fermate e dall'ultima fermata TPL fino a destinazione.

Il trip planner dovrà essere unitario e dedicato a tutti i servizi oggetto della concessione.

Il trip planner dovrà essere disponibile sia su sito web sia su app.

Il trip planner dovrà fornire:

- prezzo del viaggio e indicazioni su abbonamenti;

- la possibilità di indicare l'origine e la destinazione mediante indirizzo (via e numero civico) oppure mediante la denominazione dei siti di interesse scolastico, culturale, sanitario;
- la disponibilità in forma dinamica degli orari di punto fermata a tutti gli impianti di percorso, paline e pensiline dotate di pannello elettronico;
- la tempestiva e adeguata informazione al pubblico delle variazioni programmate di percorso, ivi comprese le soppressioni di fermata, mediante:

- ✓ comunicati presso gli impianti di fermata della linea interessata, ove presenti le paline elettroniche;

- ✓ a bordo dei mezzi della linea interessata tramite display;

- ✓ il sito internet e i principali social network;

- ✓ i canali telefonici (call center e sms);

- ✓ servizi (sms, app, web, call center, paline intelligenti, display a bordo) real-time agli utenti di localizzazione bus, ritardi, deviazioni di percorso, ultimi passaggi alla fer-

mata, prossimi arrivi alla fermata;

- ✓ invio alert (mail, sms, app, social network) agli utenti registrati (per linea, per fascia oraria, per giorno, etc) in caso di scostamento significativo del servizio programmato per eventi straordinari;
- ✓ servizi di informazione (sms, app, web, call center, paline intelligenti, display a bordo) real-time per comunicare il numero di utenti a bordo, la percentuale di affollamento, temperatura ed umidità all'interno del bus;
- in caso di scostamento del servizio programmato per eventi straordinari, la tempestiva segnalazione all'utente, assicurando la completezza dell'informazione sia all'atto della registrazione dell'evento sui propri sistemi di gestione sia al momento del formalizzarsi delle decisioni correlate alla sua gestione. In tal caso l'informazione dovrà riguardare per ogni singolo evento straordinario:
  - l'evento occorso e le conseguenze immediate sul servizio;
  - i provvedimenti adottati che modificano percorsi ed orari delle linee interessate;
  - il superamento della fase critica di svolgimento del servizio e, quindi, il ripristino del servizio programmato.

Gli elementi di tempestività, completezza ed in generale di utilità della comunicazione degli scostamenti dal servizio programmato saranno inoltre oggetto di indagine di soddisfazione dell'utenza e conseguenti interventi di miglioramento.

- la completezza dell'informazione e la coerenza fra i diversi canali d'informazione.
- Il Concessionario al fine di garantire un adeguato livello di informazione dinamica ai punti di fermata, entro 36 mesi dall'avvio del servizio, installa in aggiunta a quelle risultanti nell'Elenco Beni o previste nell'ambito dei progetti di cui al documento "Stato attuazione tecnologie AVM e Monetica" e secondo un programma da concordare con l'Ufficio Unico successivamente, un numero almeno pari a n.

1.013 di paline intelligenti/pannelli informativi dotati di display e con possibilità di interrogazione vocale.

Il ritardo o l'incompletezza delle installazioni come previsti dal precedente comma comporta l'applicazione delle penali previste dal documento "Penali e premi".

Presso le rivendite aziendali, sul sito web e rivolgendosi al call center l'utente potrà disporre delle seguenti informazioni:

- tariffe applicate;
- punti vendita titoli di viaggio;
- obblighi del Concessionario nei riguardi degli utenti;
- obblighi degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e relative sanzioni;
- numero verde regionale;
- numero verde del Concessionario per le informazioni ed i reclami;
- eventuali campagne/iniziative istituzionali a cura della Regione;
- autostazioni con servizi PMR;
- numero verde PMR del Concessionario;
- indirizzo pagina web del Concessionario per il form PMR
- disponibilità servizio trasporto biciclette.

In collaborazione con le associazioni degli utenti ipovedenti saranno stabiliti i contenuti delle informazioni di cui al presente articolo che dovranno essere redatte e collocate in modo da consentirne adeguata conoscenza anche per utenti ipovedenti.

Pertanto dovranno essere accuratamente studiati:

- a. per le informazioni a terra:
  - il colore di fondo degli orari;
  - la grandezza dei caratteri;
  - la posizione degli avvisi;

- l'altezza e posizione delle bacheche informative;
  - la tipologia di protezione di materiale trasparente che non limiti la facilità di lettura;
  - la possibilità di interrogazioni vocali alle paline intelligenti.
- b. per le informazioni a bordo:
- il posizionamento del display esterno in modo da permettere il riconoscimento della linea;
  - il posizionamento del numero di vettura in modo chiaro;
  - il posizionamento dei display luminosi all'interno della vettura.

#### **ART. 25 - PIANO OPERATIVO EMERGENZE**

Il Concessionario si impegna a presentare entro 6 mesi dall'avvio del servizio il Piano Operativo Emergenze, relativo agli interventi da assicurare in caso di emergenze che comportino stato di allerta diramato dalla Protezione Civile. Per ogni giorno di ritardo nella presentazione del Piano Operativo Emergenze si applicano le penali di cui al documento "Penali e Premi".

Il Piano Operativo Emergenze rappresenta lo strumento di programmazione degli interventi volti a garantire il servizio di trasporto pubblico al verificarsi di emergenze che potrebbero interessare tutto o parte del territorio degli ambiti di rete del lotto unico regionale.

Il Piano Operativo Emergenze deve essere redatto nell'ottica di una gestione organizzata e proceduralizzata delle azioni che devono essere messe in pratica dal Concessionario nelle situazioni di difficoltà per l'espletamento del servizio sia in relazione alle diverse tipologie di evento sia in relazione agli elementi di criticità infrastrutturali presenti nei territori. Una sezione specifica del Piano Operativo Emergenze è dedicata all'emergenza per neve.

Il Piano Operativo Emergenze dovrà rappresentare l'insieme delle strategie, delle



procedure, delle risorse che il Concessionario, anche in collaborazione e sinergia con altri soggetti pubblici e privati, come indicati e coordinati dalla Protezione Civile, mette in atto per fronteggiare fenomeni, previsti od in corso, tali da compromettere la normale fruibilità del servizio e causare disagi agli utenti.

Il Piano Operativo Emergenze in ogni caso prevede le azioni finalizzate ad assicurare:

- una struttura dedicata alla reperibilità immediata degli addetti coinvolti nelle specifiche azioni del piano;
- i rapporti con la Protezione Civile ed il sistema relazionale di riferimento per le comunicazioni sulle emergenze fra Concessionario e soggetti pubblici competenti in relazione alla tipologia di evento;
- il sistema di comunicazione interna a partire dalla fase di eventuale allerta e le operazioni da attivarsi automaticamente da parte degli addetti incaricati per la gestione dell'emergenza e di quelli incaricati della realizzazione del servizio;
- l'informazione preventiva all'utenza sulle azioni previste dal Piano e le conseguenze sul servizio, in generale ed in relazione alle singole tipologie di evento;
- l'informazione all'utenza sulle condizioni effettive del servizio durante l'evento;
- la specifica formazione degli addetti volta allo sviluppo delle competenze per la gestione dell'emergenza;
- la reportistica sugli eventi e la loro gestione anche ai fini di comunicazione alla Regione.

Il Piano Operativo Emergenze dovrà prevedere un modello di gestione unico ed articolato in relazione alle tipologie di servizi e al territorio servito.

Le procedure del Piano Operativo Emergenze sono inserite nel sistema di procedure certificate UNI-ISO 9001 del Concessionario entro 24 mesi dall'avvio del servizio.

Il ritardo nella certificazione del Piano Operativo Emergenze rispetto ai tempi sopraindicati comporterà l'applicazione delle penali di cui al documento "Penali e Premi".

Al verificarsi dell'evento, la Regione valuterà l'efficacia dell'attuazione del Piano Operativo Emergenze sulla base di report forniti dal Concessionario nonché dei monitoraggi effettuati direttamente e tramite la protezione civile.

Il Concessionario è tenuto ad una revisione del Piano Operativo Emergenze al fine di superare le criticità emerse nel corso della sua attuazione.

La mancata effettuazione, anche solo parziale, per cause imputabili al Concessionario delle corse previste nel Piano Operativo Emergenze comporterà la decurtazione del corrispondente prezzo unitario chilometrico e l'applicazione delle penali di cui al documento "Penali e Premi".

## **ART. 26 - STRUTTURA “PROGETTAZIONE E DATI” DEL CONCESSIONARIO E “UFFICIO UNICO”**

### ***STRUTTURA “PROGETTAZIONE E DATI”***

Il Concessionario, ai fini della gestione della concessione, costituisce la specifica struttura denominata “Progettazione e Dati” costituita conformemente a quanto previsto nell'offerta tecnica, garantendo, altresì, gli strumenti e le modalità di interrelazione proposte nella stessa offerta.

A tal fine nel periodo intercorrente tra la stipula del contratto e l'avvio del servizio il Concessionario comunica alla Regione i nominativi dei soggetti che compongono la struttura ed il nominativo del soggetto responsabile della struttura.

La struttura fornisce gli elementi conoscitivi ed il supporto alle attività dell'Ufficio Unico, nonché assicura l'unitarietà di progettazione sia per lo sviluppo delle reti che per la loro modifica, temporanea o permanente, in coerenza con quanto previsto dalla

Convenzione sulla gestione associata di cui all'art. 85 della Legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge Finanziaria per l'anno 2011).

Il responsabile della struttura "Progettazione e Dati" assolve il ruolo di referente per l'Ufficio Unico e per l'Osservatorio Regionale per tutto quanto attiene la progettazione esecutiva dei servizi ed il regolare flusso di dati nell'ambito delle previsioni del presente contratto.

La struttura "Progettazione e Dati" dovrà operare secondo quanto previsto dall'offerta tecnica assicurando comunque il supporto all'Ufficio Unico per la valutazione delle azioni da realizzare anche su proposta degli EE.LL. in relazione ai seguenti aspetti:

- caratteristiche strutturali del servizio e coerenza con gli indirizzi progettuali di cui all'Intesa della conferenza dei servizi minimi;
- accessibilità al territorio;
- integrazione modale;
- effetti economico gestionali, comprese le conseguenze sugli obiettivi posti dal DPCM 11 marzo 2013;
- effetti sulla domanda di trasporto;
- impatto sull'offerta di TPL degli interventi sull'assetto della mobilità.

Il Concessionario conforma la propria attività all'articolazione di competenze, funzioni e procedure previste dalla richiamata Convenzione ed in particolare si relaziona con gli Enti Locali competenti per:

- la definizione di interventi di programmazione del servizio di competenza degli stessi EE.LL.;
- interventi di urgenza in conseguenza di eventi straordinari ed imprevedibili che comportino impatti sulla circolazione con limitazione del regolare espletamento del

servizio programmato;

- la valutazione preventiva su modifiche alla circolazione che comportino variazioni temporanee o definitive dei servizi;
- l'attuazione, laddove previsto, delle prescrizioni per l'esecuzione del servizio di cui al "Programma di esercizio";
- la struttura "Progettazione e Dati" garantisce, inoltre, il supporto all'Ufficio Unico per le attività inerenti le previsioni di cui alla L.R. n. 38 del 22 luglio 1998 ("Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città");
- disponibilità di interscambio con biciclette ed altre modalità di trasporto a basso impatto ambientale;
- progetti di miglioramento dell'accessibilità per PMR;
- coordinamento con servizio notturno di taxi.

Il Concessionario, inoltre, supporta le attività di coinvolgimento degli utenti e la realizzazione delle "Conferenze Orarie" finalizzate alla condivisione a livello territoriale della programmazione dei servizi, garantendo sia la necessaria istruttoria tecnica sia l'organizzazione (avvisi pubblici e promozione, convocazioni, disponibilità location e quant'altro). Le Conferenze Orarie sono tenute, almeno a livello di articolazione d'ambito, annualmente o in caso di modifica sostanziale del servizio offerto.

### ***UFFICIO UNICO***

L'Ufficio Unico, esercita, ai sensi dell'art. 86 della L.R. 65/2010, le funzioni di controllo, vigilanza e monitoraggio del contratto di concessione e cura in generale i rapporti con il Concessionario nell'ambito delle previsioni della sopra richiamata Convenzione.

L'Ufficio Unico svolge la propria attività anche avvalendosi della collaborazione

dei referenti individuati dagli Enti Locali, secondo quanto previsto dalla richiamata Convenzione. A tal fine è garantito agli Enti Locali aderenti alla gestione associata l'accesso alle banche dati dell'Osservatorio Regionale inerenti la gestione del presente contratto.

#### **ART. 27 - COMITATO TECNICO**

Ai fini della gestione del presente contratto è istituito un "Comitato Tecnico".

Al Comitato partecipano, in via permanente, i rappresentanti del Concessionario e della Regione; i referenti degli Enti Locali sono invitati nel caso di questioni relative ai servizi di propria competenza, come previsto dalla richiamata Convenzione per la gestione associata.

Il Comitato è composto da due rappresentanti del Concessionario, di cui almeno uno con poteri decisionali e di firma, coadiuvati da un collaboratore e per la Regione da due rappresentanti di cui uno il Dirigente Responsabile, coadiuvato da un suo collaboratore che assume la responsabilità della segreteria del Comitato.

Le funzioni di segreteria del Comitato sono svolte dalla Regione che provvederà alle relative convocazioni.

Il Comitato si avvale, ove necessario, della collaborazione di esperti, individuati di comune accordo, con oneri a carico di entrambe le parti. Il Concessionario partecipa, per ogni anno, alla copertura della spesa con una somma non superiore al 2% della quota del prezzo annuale, accantonata ai sensi dell'art. 7, comma 1.

Nella seduta di insediamento, il Comitato approva il regolamento per il suo funzionamento.

Il Comitato ha funzioni di assistenza alle parti per la composizione bonaria delle questioni attinenti all'applicazione del contratto, anche al fine di prevenire eventuali controversie.

## **ART. 28 - COMITATO SCIENTIFICO**

Regione e Concessionario si avvalgono del supporto di un Comitato Scientifico con funzioni di validazione scientifica delle attività di progettazione e monitoraggio attinenti il contratto.

Al fine di garantire la terzietà del Comitato Scientifico, le funzioni ad esso attribuite possono essere svolte da istituzioni universitarie, organismi di ricerca scientifica riconosciuti o da esperti nelle materie attinenti le attività oggetto di valutazione.

Il Comitato Scientifico è individuato dalle parti entro tre mesi dall'affidamento e svolge le proprie funzioni a presidio delle attività previste dal contratto ed in particolare per:

- indagine soddisfazione e focus group;
- comunicazione;
- progettazione servizi;
- modalità di rilevazione e di frequentazione dell'origine e destinazione dei viaggi;
- qualità delle prestazioni e rilevazione della qualità;
- certificazione della qualità;
- monitoraggio economico gestionale;
- documentazione e benchmarking interno (per ambiti e tipologia della rete in concessione) ed esterno (reti gestite a livello nazionale ed europeo).

Il costo per il funzionamento del Comitato Scientifico è sopportato da entrambe le parti. Il Concessionario partecipa, per ogni anno, alla copertura della spesa con una somma non superiore al 10% della quota del prezzo annuale accantonata ai sensi dell'art. 7, comma 1.

## **ART. 29 - MONITORAGGIO TECNICO ECONOMICO E GESTIONALE**

Il Concessionario è tenuto alla realizzazione di un sistema di monitoraggio tecnico,

economico e gestionale che, nel rispetto di quanto previsto nel documento "Pre-scrizioni Osservatorio", consideri:

- la frequentazione del servizio da parte dell'utenza;
- l'origine /destinazione degli spostamenti;
- l'entità e distribuzione del venduto;
- il personale, i mezzi e gli impianti.

Il Concessionario rileva, inoltre, i dati inerenti:

- i consumi energetici e le emissioni di mezzi ed impianti;
- il costo del carburante con evidenziazione della variazione del costo unitario del carburante per trazione rispetto al valore indicato nel PEF.

Tali dati sono trasmessi all'Ufficio Unico entro il mese di febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento.

Ai fini del monitoraggio tecnico economico il Concessionario è tenuto a redigere annualmente il Conto economico dei servizi oggetto della concessione e dei servizi ad essi correlati ed il Bilancio consolidato riclassificato; tali documenti devono essere comunicati all'Osservatorio regionale entro il 15 settembre di ciascun anno.

Il Conto economico dei servizi ed il Bilancio consolidato riclassificato sono redatti tenuto conto delle indicazioni fornite per la redazione del PEF della concessione come da documento "Linee guida per redazione PEF", nonché sulla base delle indicazioni dell'Osservatorio regionale e dell'Osservatorio Nazionale.

La mancata presentazione all'Osservatorio Regionale del Bilancio consolidato riclassificato e del Conto economico di cui ai precedenti commi comporterà, oltre all'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 23 della Legge, anche la sospensione della successiva rata di saldo.

Il Conto economico dei servizi oggetto della concessione è integrato dal conto econo-

mico per linea in cui sono indicati:

- i fattori produttivi medi per la singola linea;
- la frequentazione della linea (saliti/discesi e origine/destinazione dei viaggi);
- i costi operativi attribuibili alla linea;
- i ricavi attribuibili alla linea;
- efficienza e produttività media dei principali fattori produttivi: personale e carburante.

Un preconsuntivo del conto economico per linea dovrà essere trasmesso all'Ufficio Unico entro il mese di marzo di ciascun anno.

Il consolidamento dei conti economici per linea dovrà assicurare la coerenza con il conto economico dei servizi; tale coerenza deve essere attestata dal Concessionario in apposita relazione.

Ai fini di cui sopra il Concessionario mantiene una contabilità analitica giornaliera dei costi diretti attribuibili a ciascuna linea sulla base dei turni di personale e di mezzi a questa assegnati. Il Concessionario deve garantire l'accesso a tale contabilità.

Al fine dell'osservanza delle disposizioni relative alla tenuta della contabilità separata dei servizi pubblici di cui al par. 5 dell'Allegato al Regolamento CE 1370/2007, nonché ai fini del monitoraggio dell'andamento economico gestionale del contratto, della verifica del PEF, della valutazione di eventuali richieste di riequilibrio ed infine per l'alimentazione dell'Osservatorio Nazionale, il Conto Economico dei servizi, con esclusione del conto economico per linea, e il Bilancio consolidato riclassificato, devono essere certificati da società di revisione.

Ai fini di monitorare i parametri previsti dal DCPM 11 marzo 2013, il Concessionario redige e comunica all'Ufficio Unico, entro il 15 di ogni mese, un rapporto mensile inerente i seguenti fattori:



- Rapporto di Contribuzione;
- frequentazione e coefficiente di riempimento;
- addetti per categoria.

La mancata trasmissione del rapporto, privo anche solo di uno dei fattori di cui sopra, comporterà l'applicazione di una penale per ogni giorno di ritardo secondo quanto indicato dal documento "Penali e Premi".

Con la stessa cadenza mensile il Comitato Tecnico valuta i dati ed i trend di ogni singolo fattore.

Il Concessionario, inoltre, su richiesta del Comitato Tecnico, commissiona indagini finalizzate alla verifica a campione dell'affidabilità dei dati rilevati con sistemi automatici ed alla verifica "spot" sull'andamento di specifici servizi.

In caso di mancata effettuazione dell'attività di cui sopra, provvede la Regione, utilizzando parte della quota del prezzo annuale accantonata ai sensi dell'art. 7 comma 1.

### **ART. 30 - OBBLIGO DI RILEVAZIONI AI FINI DEL MONITORAGGIO GESTIONALE**

Il Concessionario utilizza per la rilevazione della frequentazione del servizio, del comfort a bordo (temperatura ed umidità) e dei consumi, il sistema di cui all'art. 14.

Prima dell'implementazione di tale tecnologia, i dati sono rilevati dal personale aziendale e rettificati sulla base di indagini campionarie realizzate secondo quanto prescritto all'articolo precedente.

Il Concessionario effettua altresì indagini campionarie sulla origine/destinazione e ripartizione dei viaggi, utili ad integrare i dati rilevati al rilascio dei titoli e quelli relativi alla distribuzione del venduto. Dette rilevazioni dovranno essere realizzate, con cadenza biennale con riferimento al periodo invernale (mesi di febbraio-

marzo) ed estivo (periodo dal 20 giugno – 30 luglio) ed essere comunicate all'Ufficio Unico entro 45 giorni dall'effettuazione.

Il Concessionario redige con cadenza biennale un report sull'utilizzo dei servizi e l'origine/destinazione dei viaggi sulla base dei dati di cui sopra.

La mancata trasmissione degli esiti dell'indagine biennale nel termine sopra indicato comporta l'applicazione della penale di cui al documento " Penali e Premi". In caso di mancata effettuazione dell'indagine campionaria di cui sopra, oltre il termine di 90 giorni dal periodo indicato, la Regione provvede direttamente utilizzando la quota di prezzo annuale accantonato ai sensi dell'art.7 comma 1.

I dati relativi alla frequentazione del servizio sono trasmessi all'Osservatorio regionale secondo le prescrizioni di cui al documento "Tecnologie".

#### **ART. 31 – MANUTENZIONI**

Il Concessionario, per l'esercizio del servizio oggetto del presente contratto, utilizza i beni essenziali di cui all'art 11, elencati nel documento " Elenco Beni", nonché i beni acquisiti in corso di contratto ed è tenuto ad assicurarne il mantenimento in uno stato di efficienza compatibile con le condizioni di utilizzo richieste.

Il Concessionario si impegna a presentare all'Ufficio Unico, entro 3 mesi dall'avvio del servizio il "programma di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi", da realizzare secondo procedure operative certificate ai sensi delle norme ISO in conformità a quanto previsto all'art. 22, entro 24 mesi dall'avvio del servizio. Ogni successiva variazione del programma deve essere comunicata all'Ufficio Unico entro 15 giorni dalla stessa.

La mancata presentazione del programma, nei tempi indicati dal comma precedente, o delle sue variazioni comporta l'applicazione di una penale di cui al documento "Penali e Premi".

Il Concessionario dovrà dotarsi, entro tre mesi dall'avvio del servizio, di un sistema informativo che registri gli interventi di manutenzione effettuati, da conservarsi per tutta la durata contrattuale, i cui contenuti possano essere visionati dagli incaricati della vigilanza di cui all'art. 34.

Il Concessionario cura la manutenzione del parco bus, al fine di assicurare il regolare svolgimento del servizio e deve perseguire l'indice di affidabilità di cui al Documento "Qualità".

L'indice di affidabilità per guasto è calcolato come rapporto fra bus\*km persi per guasto e bus\*km programmati per ambito e tipologia. In caso di scostamento negativo dai valori, il Concessionario formula un piano di miglioramento dell'indice di affidabilità che preveda un piano di manutenzione più performante.

#### **ART. 32 - GESTIONE DIGITALE DELLA DOCUMENTAZIONE AFFERENTE AL CONTRATTO**

Secondo quanto indicato dal Concessionario, ogni comunicazione, inerente la gestione del contratto dovrà essere trasmessa tramite il sistema web [ap@ci](mailto:ap@ci) o tramite la seguente PEC della Regione Toscana [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

Il Concessionario si impegna, pertanto, a ricevere e trasmettere tramite il sistema web [ap@ci](mailto:ap@ci) o tramite PEC la documentazione tecnica, amministrativa e contabile necessaria alla gestione del contratto, ed in particolare si impegna ad accreditare un proprio rappresentante delegato al sistema web [ap@ci](mailto:ap@ci) o tramite CNS o, nel caso in cui non disponga di CNS, tramite username e password (<https://web.e.toscana.it/apaci>).

La modalità di comunicazione sopra indicata dovrà essere mantenuta per l'intera durata contrattuale.

#### **ART. 33 - PIANO ECONOMICO FINANZIARIO ED EQUILIBRIO ECONO-**

## **MICO DEL CONTRATTO**

Il Piano Economico Finanziario (PEF) presentato in offerta, e allegato sotto la lettera "B" descrive le componenti economiche e finanziarie per l'equilibrio della gestione della Concessione ed i fattori di produttività ed efficienza del servizio.

Il PEF costituisce, insieme al Conto Economico dei servizi redatto secondo quanto previsto all'art. 29, il riferimento per le valutazioni inerenti all'equilibrio economico del contratto ed il rispetto degli obblighi previsti per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013. Le componenti descrittive del PEF sono monitorate con continuità dal Concessionario, a garanzia degli impegni assunti con l'offerta presentata per l'affidamento della Concessione oggetto del presente contratto.

### **A - AGGIORNAMENTO DEL PEF**

Il PEF è aggiornato annualmente nelle seguenti ipotesi:

- a seguito di adeguamento tariffario per variazione dell'indice dei prezzi al consumo come indicato all'art. 8 - Sistema Tariffario;
- nel caso di una variazione dell'offerta di servizio programmata, in incremento o riduzione, in misura non superiore al 10% del totale dell'anno di riferimento. Tale previsione non ricomprende le variazioni conseguenti l'entrata in esercizio delle nuove linee tramviarie nel Comune di Firenze.

In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento ai fattori di produttività ed efficienza, alle ipotesi di crescita annua dei ricavi, così come rispetto ai valori del rapporto  $\text{Ricavi}/(\text{Corrispettivo} + \text{Ricavi})$ . In relazione a tutti questi fattori il Concessionario si assume piena responsabilità.

Il PEF aggiornato, una volta approvato dalla Regione, sostituisce il precedente.

### **B - RIEQUILIBRIO DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO**

Non è ammesso il riequilibrio economico del PEF nei seguenti casi:

- inefficienze gestionali;
- condizioni di mercato tali da determinare una variazione negativa dei ricavi rispetto al valore espresso nel PEF;
- incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale.
- ogni altra ipotesi diversa da quelle per le quali è ammesso il riequilibrio nel presente articolo.

Variazioni nelle condizioni di mercato tali da determinare un incremento dei ricavi devono essere considerate automaticamente nel riequilibrio del PEF a compensazione di scostamenti negativi dell'equilibrio economico stesso.

È ammesso il riequilibrio del PEF esclusivamente nei seguenti casi:

- a. eventi che determinano una variazione negativa/positiva del costo unitario del carburante per trazione nella misura superiore al 10 % rispetto al valore indicato nel PEF;
- b. modifiche delle norme legislative o regolamentari (comprehensive delle modifiche alla disciplina tariffaria), anche di natura fiscale, che determinano nuove condizioni per l'esercizio del servizio previsto nel contratto;
- c. attuazione di nuovi programmi di rinnovo dei bus che prevedano cofinanziamento da parte del Concessionario, come previsto all'art. 14;
- d. variazioni dell'offerta di servizio programmata, in misura superiore al 10% del totale previsto per l'anno di riferimento;
- e. modifiche legislative o regolamentari, anche di natura fiscale, o decisioni della Regione che introducano variazioni agli obiettivi relativi al rapporto Ricavi/(Corrispettivo + Ricavi) stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013;
- f. messa in esercizio della tramvia ai sensi dell'art. 3.

Per la voce a), il Concessionario deve innanzitutto indicare: i) il costo medio di acquisto annuo sulla base di dati ufficiali; ii) la percorrenza media per litro di gasolio, così come applicata; iii) il numero di chilometri di servizio prestato. Successivamente deve calcolare: iv) il consumo di litri dato da iii diviso ii; v) il costo complessivo moltiplicando iv per i. La differenza tra tale costo complessivo e il costo complessivo indicato nel PEF riparametrato in base al numero di chilometri di servizio prestato costituisce la differenza da considerare ai fini del calcolo della variazione del 10%.

Per la voce b) il riequilibrio del PEF viene attivato quando lo scostamento positivo o negativo del reddito operativo, cioè della differenza tra il totale del valore della produzione e il totale dei costi della produzione, è superiore a 500.000 euro. Tale scostamento è accertato in sede di monitoraggio annuale rispetto al valore indicato nel PEF vigente e la misura di riequilibrio è accordata solo per la parte superiore a 500.000 euro accertata su base annua.

Per la voce c) la quantificazione dello scostamento è determinata considerando l'incidenza sui costi annuali di produzione del servizio, dovuta alla quota di cofinanziamento richiesta al Concessionario, valutata in ragione di 1/15 di detto valore.

Per la voce e) a seguito di modifiche legislative o regolamentari o decisioni della Regione che introducano un nuovo e diverso rapporto  $\text{Ricavi}/(\text{Corrispettivo} + \text{Ricavi})$  come obiettivo da perseguire ai fini del DPCM 11 marzo 2013, la Regione, in sede di monitoraggio trimestrale, verifica l'eventuale scostamento rispetto al valore effettivo e ove riscontrato procede al ripristino del rapporto intervenendo sulle misure di riequilibrio di cui al presente articolo.

Per la voce f) il PEF sarà rideterminato a partire dall'anno (n) di attivazione di ciascuna nuova linea, compensando la riduzione del reddito operativo, determinata sulla base delle seguenti ipotesi:

- o una variazione della componente ricavi da traffico determinata dal differenziale fra ricavi totali dei servizi urbani dell'Area Fiorentina su base annua, come risultante dal Conto Economico del PEF, prima dell'esercizio di ciascuna nuova linea e i nuovi ricavi su base annua con le nuove linee in esercizio;
- o una variazione dei costi operativi con la stessa proporzione della variazione dei ricavi.

#### **PROCEDURA PER IL RIEQUILIBRIO**

La procedura per la determinazione del riequilibrio del PEF si attiva su esplicita richiesta del Concessionario o della Regione. Fermo restando quanto previsto dal successivo articolo 88 della Sezione IV – Disposizioni transitorie e finali -, il riequilibrio economico è consentito dal secondo anno di vigenza della concessione. La richiesta di riequilibrio deve indicare le cause con riguardo alle previsioni di cui al punto B e deve quantificare, rispetto a ciascuna causa e complessivamente, gli effetti economici che hanno determinato lo scostamento dell'equilibrio economico, con riferimento alla singola annualità. Quando la richiesta è avanzata dal Concessionario, la Regione, sentito il Comitato di cui all'art. 27, valuta l'ammissibilità della richiesta e si pronuncia in merito alla stessa entro 60 giorni.

Il riconoscimento del riequilibrio economico deve avvenire comunque nel rispetto dei valori obiettivo fissati dal DPCM 11 marzo 2013 e dalle sue successive integrazioni ed aggiornamenti, anche posteriori alla stipula del presente contratto, ai sensi dell'art. 16-bis del DL 95/2012 ed in particolare per quanto riguarda il rapporto Ricavi/(Corrispettivo + Ricavi) previsto contrattualmente. Il riequilibrio interviene con riferimento all'esercizio annuale concluso, solo se non comporta peggioramento dei parametri ai fini del raggiungimento degli obiettivi di cui al DPCM citato. In caso di peggioramento di questi parametri il riequilibrio del PEF verrà ottenuto attraverso modifiche sui conti economici degli esercizi successivi.

In sede di riequilibrio economico, valutata la permanenza negli esercizi successivi delle cause di squilibrio economico accertate e delle misure di riequilibrio introdotte, il Concessionario procederà, entro 60 giorni dal pronunciamento della Regione, alla redazione di un nuovo PEF secondo quanto contenuto nel documento “Linee guida per la redazione del Piano Economico Finanziario”. Il nuovo PEF dovrà essere asseverato con le stesse modalità utilizzate con riferimento al PEF allegato al presente contratto.

### **LE MISURE DI RIEQUILIBRIO**

Le Parti procedono al riequilibrio economico del PEF intervenendo:

- a. sulle tariffe;
- b. sui fattori di produttività;
- c. sul livello dei servizi;
- d. sul corrispettivo chilometrico;
- e. sulla durata della concessione per un massimo di 18 mesi.

La quantificazione degli effetti economici delle misure di riequilibrio di cui ai punti c) e d) è determinata come di seguito:

- a. per il livello dei servizi:
  1. in caso di scostamento negativo dell’equilibrio economico finanziario il riequilibrio è effettuato individuando i servizi di trasporto meno redditivi, sulla base dei valori di costo e ricavo nei dati di monitoraggio di cui all’art. 29. La redditività dei servizi è determinata dal rapporto fra il reddito operativo della linea ed i chilometri di servizio prestato;
  2. in caso di scostamento positivo dell’equilibrio economico finanziario il riequilibrio è effettuato attraverso il potenziamento dei servizi. Il potenziamento è determinato sulla base del costo medio e del ricavo medio di quella tipologia di servizio.



- b. per il corrispettivo chilometrico, il corrispettivo unitario viene variato, in positivo e in negativo, di una percentuale pari al rapporto fra il valore del riequilibrio ed il corrispettivo per l'offerta programmata vigente al momento del riequilibrio stesso.

#### **ART. 34 - PENALI, SANZIONI, VIGILANZA E PREMI**

Il mancato rispetto degli obblighi scaturenti dal presente contratto comporta l'applicazione delle penali previste nel documento " Penali e Premi", fatto salvo l'ulteriore risarcimento del danno.

Il Concessionario è tenuto, altresì, ad osservare gli obblighi previsti nella Legge e nel suo Regolamento di attuazione. Il mancato rispetto degli obblighi comporta l'applicazione delle sanzioni previste dalla suddetta Legge. Le penali di cui al documento " Penali e Premi" sono complementari al sistema sanzionatorio di cui al Regolamento.

Il controllo sul rispetto degli obblighi previsti dal presente contratto e dalla normativa regionale è svolto dalla Regione e dagli Enti Locali, in conformità a quanto previsto dall'art. 24 della Legge e dalla Convenzione per la gestione associata.

I controlli di cui ai commi precedenti sono esercitati, per conto della Regione, da personale interno specificamente incaricato ovvero da soggetti esterni dalla stessa designati, muniti di apposito tesserino, i quali possono effettuare rilevazioni in merito agli obblighi contrattuali ed a quanto descritto nel documento "Qualità" per verificare il rispetto dei livelli di qualità e quantità del servizio contrattualmente previsti. A tal fine il personale ha libero accesso ai mezzi e agli impianti nonché alla documentazione concernente i dati e le comunicazioni previste nella gestione del contratto medesimo, con facoltà di ottenerne copia.

Il Concessionario è tenuto a consentire ed agevolare il concreto espletamento dell'attività di vigilanza fornendo la necessaria collaborazione.

Nei casi in cui siano riscontrate inadempienze contrattuali, anche in esito alla attività di vigilanza di cui al presente articolo, la Regione provvede ad inoltrare l'avviso di violazione entro trenta giorni dalla data di accertamento della medesima. Il Concessionario, entro venti giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre alla Regione le proprie controdeduzioni. La Regione, entro venti giorni dal ricevimento delle controdeduzioni di cui sopra non ritenendole valide e comunque entro quaranta giorni dalla data di avviso della violazione, provvederà ad inoltrare la notifica della penalità applicata. Nel caso in cui il Concessionario non ritenga fondata la contestazione medesima ha facoltà di richiedere la convocazione del Comitato Tecnico ai fini di un tentativo di accordo.

In caso di mancato raggiungimento dell'accordo in sede di Comitato Tecnico, la Regione provvederà comunque ad applicare la penale e trattenerne l'importo complessivo dalla rata di saldo del prezzo di cui al precedente art. 7.

La riduzione di consumo di gasolio come previsto dall'art. 14 comporta il riconoscimento di un premio come previsto nel documento " Penali e Premi". Un ulteriore premio è riconosciuto al Concessionario per l'utilizzo di gasolio a basso tenore di zolfo. L'ammontare complessivo di detti premi, in un anno, non può superare le penali applicate nello stesso esercizio.

#### **ART. 35 – SUBCONCESSIONE**

E' ammessa la subconcessione nei limiti indicati in offerta. E' ammessa altresì, dalla data di avvio del servizio, la subconcessione con riferimento ai chilometri aggiuntivi, compresi i flessibili, rispetto al Programma di esercizio (per offerta) allegato alla documentazione di gara, affidati nel corso di vigenza del Contratto Ponte che il Concessionario s'impegna ad effettuare ai sensi dell'art. 3.

A tal fine, prima dell'affidamento in subconcessione dovrà essere presentata richie-

sta scritta alla Regione specificando sia le attività che si intendono sub-concedere sia l'impresa sub-concessionaria e dovrà essere prodotto quanto previsto dall'art. 118 del Dlgs 163/2006.

La Regione a sua volta autorizzerà, previa verifica degli adempimenti di cui all'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006 e di quanto previsto all'art. 3, comma 9, della L. n. 136/2010, lo svolgimento delle attività in subconcessione. Fino alla data di autorizzazione non è comunque consentita la subconcessione.

Il contratto di subconcessione deve prevedere il rispetto degli obblighi connessi alle modalità di effettuazione del servizio previsti dal presente contratto con particolare riferimento alle specifiche sulla sicurezza, agli standard di qualità, agli obblighi informativi ed al sistema tariffario. Il contratto di subconcessione deve prevedere, altresì, il rispetto delle condizioni minime di lavoro a tutela della sicurezza dei lavoratori, dei diritti dei passeggeri, delle esigenze delle persone a mobilità ridotta ed a tutela dell'ambiente. Il Concessionario è responsabile in solido con il sub-concessionario per il mancato rispetto dei suddetti obblighi.

In caso di risoluzione del contratto con il Concessionario, viene meno conseguentemente la subconcessione senza alcun obbligo da parte della Regione

#### **ART. 36 - CAUZIONE DEFINITIVA**

Il Concessionario ha costituito cauzione definitiva mediante fideiussione bancaria n. .... del ----- con la quale, si costituisce fideiussore a favore della Regione fino alla concorrenza della somma ..... (10% dell'importo contrattuale annuale) della durata di 11 anni a decorrere dalla data di efficacia del presente contratto.

La cauzione definitiva viene prestata a garanzia degli obblighi assunti con il presente contratto ed a garanzia delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risul-

tanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno, nonché a garanzia del trasferimento dei beni previsto dall'art. 15 e del trasferimento del personale al Nuovo Gestore.

La cauzione definitiva viene prestata inoltre a garanzia delle inadempienze derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni dei contratti collettivi, delle leggi e dei regolamenti sulla tutela, protezione, assicurazione, assistenza e sicurezza fisica dei lavoratori.

La cauzione definitiva sarà svincolata dopo l'esito positivo dell'accertamento da parte di Regione dell'avvenuto trasferimento dei beni previsto dall'art. 15 e del trasferimento del personale al Nuovo Gestore.

La Regione può richiedere al Concessionario la reintegrazione della cauzione ove questa sia venuta meno in tutto o in parte; in caso di inottemperanza, la reintegrazione si effettua a valere sui ratei di prezzo da corrispondere al Concessionario.

#### **ART. 37 – ASSICURAZIONI**

Il Concessionario deve essere in possesso, per tutto il periodo di valenza della presente concessione, delle coperture assicurative previste dalla normativa vigente, che garantiscano comunque il risarcimento dei danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.

E' a carico esclusivo del Concessionario ogni e qualsiasi responsabilità civile verso terzi per danni arrecati a cose e persone, colposamente o dolosamente provocati nello svolgimento del servizio o in conseguenza del medesimo; a tal scopo il Concessionario si impegna a sollevare e garantire il Concedente da ogni pretesa o domanda che dovesse essere proposta a tale titolo nei suoi confronti.

#### **ART. 38 - RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE O REVOCA DELLA CONCESSIONE**

Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del soggetto Concedente, ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, verrà riconosciuto al Concessionario:

- a. il pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente effettuate, secondo il prezzo contrattuale;
- b. le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione debitamente documentati;
- c. un indennizzo a titolo di risarcimento pari allo 0,3% del prezzo previsto per il servizio ancora da gestire, come indicato nel Programma di Esercizio vigente al momento della risoluzione/revoca.

**ART. 39 - RECESSO DEL CONCESSIONARIO PER MANCATO ACCORDO SULLA REVISIONE DEL PEF**

In caso di mancato accordo sulla revisione del PEF il Concessionario può recedere dal presente contratto di concessione. In tal caso lo stesso ha diritto:

- a. al pagamento, delle prestazioni eseguite, purché correttamente effettuate, secondo il corrispettivo contrattuale;
- b. alle penali e agli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, debitamente documentati.

Il Concessionario è in ogni caso obbligato alla prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo gestore per un periodo comunque non superiore a due anni agli stessi prezzi, patti e condizioni del presente contratto, fatto salvo quanto previsto dall'Allegato al Reg.to CE 1370/2007. Si applica altresì quanto previsto all'art. 15.

**ART. 40 - RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO**

Il contratto si risolve in caso di grave inadempimento del Concessionario. In tal

caso si applica quanto disposto dall'art. 1453 e seguenti del codice civile. La Regione procede alla risoluzione previa diffida ad adempiere ai sensi dell'art. 1454 del Codice Civile.

Qualora l'importo delle penali superi il 10% dell'importo contrattuale, il contratto si risolve di diritto.

In caso di risoluzione del rapporto contrattuale il Concessionario è obbligato a proseguire nel servizio fino al subentro del Nuovo Gestore per un periodo comunque non superiore a due anni agli stessi prezzi, patti e condizioni del presente contratto.

Si applica quanto previsto all'art. 15.

#### **ART. 41 - FORO COMPETENTE**

Per qualsiasi controversia derivante o connessa al presente contratto di servizio, è competente il Foro di Firenze con espressa rinuncia di qualsiasi altro.

#### **ART 42 - SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOSTITUTIVI O INTEGRATIVI DEI SERVIZI FERROVIARI DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE**

Il Concessionario dovrà esercitare, con decorrenza dal cambio dell'orario Trenitalia di dicembre 2020, il servizio sostitutivo e integrativo dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, qualora sussista la necessità di effettuazione di tali servizi a seguito del riordino del servizio che verrà effettuato ai sensi di quanto previsto dall'art. 34-*octies* della Legge 179/2012. In caso di effettuazione del servizio lo stesso avverrà sulla base del Programma di Esercizio che verrà predisposto dalla Regione in sede di riordino. I chilometri da esercire verranno definiti con il riordino del servizio e non saranno comunque superiori a 610.000 Km/annui. Per tali servizi verrà riconosciuto il prezzo chilometrico per i servizi extraurbani indicato in offerta.

#### **ART. 43 – CONSERVAZIONE DEL CONTRATTO E**

## SPESE CONTRATTUALI

L'originale digitale del contratto ed i suoi allegati nonché le copie conformi e gli originali dell'Offerta Tecnica, dell'Offerta Economica e del PEF saranno depositati presso la Direzione Organizzazione e Sistemi Informativi – Settore Contratti.

I corrispettivi del presente contratto sono soggetti alle disposizioni di cui al D.P.R. n. 633/1972 per quanto concerne l'IVA, al D.P.R. n. 131/1986 per quanto riguarda l'imposta di registro e al D.P.R. n. 642/1972 per quanto concerne l'imposta di bollo, tenuto conto delle loro successive modifiche ed integrazioni. L'I.V.A. relativa ai corrispettivi contrattuali è a carico di Regione Toscana, mentre l'imposta di bollo è a carico del Concessionario. È altresì a carico del Concessionario l'imposta di bollo sui documenti contabili, sui verbali e certificati conseguenti il presente contratto. Il presente contratto sarà registrato ai sensi del DPR 131/1986 \_\_\_\_\_ e le spese di registrazione saranno a carico del Concessionario.

### **ART. 44 - NORME DI RINVIO**

Per quanto non espressamente previsto in questo contratto si richiamano le norme legislative e le altre disposizioni vigenti in materia ed in particolare:

- "Regolamento (CE) N. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/1969 e (CEE) 1107/1970".
- D. Lgs. 19-11-1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59".
- Legge regionale 31 luglio 1998 n. 42 "Norme per il trasporto pubblico locale".
- Legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 "Legge Finanziaria per l'anno 2011";
- Regolamento approvato con DPGR del 03 gennaio 2005, n° 9/R – "Regolamento di

attuazione dell'articolo 23 della legge regionale 31 luglio 1998, n° 42 (Norme per il trasporto pubblico locale) e successive modifiche. Trasporto pubblico locale su gomma".

- Regolamento approvato con DPGR del 4 dicembre 2012 n. 70/R e successive modifiche - "Regolamento di attuazione dell'art. 23 comma 1, della L.R. 31 luglio 1998 n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale) recante disposizioni in materia di obblighi dei gestori del trasporto pubblico effettuato con mezzi a guida vincolata, diversi da quelli ferroviari. Modifica al DPGR 8/R/2005 ed al DPGR 9/R/2005".
- Le norme del Codice Civile

#### **ART. 45 – TRATTAMENTO DATI**

Il Concessionario e Regione provvederanno al trattamento dei dati personali in qualità di autonomi titolari, ovvero il Concessionario in qualità di responsabile, sulla base di un atto che verrà sottoscritto fra le Parti prima dell'avvio del servizio, trattando i dati strettamente necessari, non eccedenti e pertinenti, unicamente per le finalità della presente concessione, nel rispetto di quanto previsto nel D. Lgs. 196/2003 nonché nel Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 e relativa normativa di attuazione;

Il trattamento dei dati personali sarà inoltre improntato a principi di correttezza, liceità, trasparenza e tutela dei diritti degli interessati.

#### **ART. 46 – RECESSO EX D. LGS. 159/2011**

La Regione Toscana si riserva di avvalersi, ai sensi dell'art. 92, comma 3 del D. Lgs. 159/2011, della facoltà di recesso nel caso in cui, successivamente alla stipula del presente contratto, il controllo risultante dall'informazione prefettizia antimafia relativa al Concessionario dia esito negativo, fatto salvo il pagamento del valore delle prestazioni già eseguite ed il rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione delle ri-



manenti nei limiti delle utilità conseguite.

**SEZIONE I - PER L'ESERCIZIO DELLA FUNICOLARE  
DI CERTALDO (FI)**

**ART. 47 PREMESSE E RIFERIMENTI NORMATIVI**

Il Concessionario, relativamente all'esercizio della funicolare di Certaldo (FI), è tenuto al rispetto delle obbligazioni/prescrizioni contenute nella presente sezione. Per tutto quanto non regolato dalla presente sezione, si applica quanto previsto nel contratto - parte generale - con gli adeguamenti necessari alle caratteristiche del bene in concessione.

L'esercizio di trasporto pubblico mediante la funicolare è disciplinato nel rispetto della normativa vigente relativa ai servizi funiviari. In particolare, per quanto attiene alla tutela della sicurezza e regolarità dell'esercizio, dalle seguenti fonti normative e regolamentari:

- D.P.R. 11.7.1980 n. 753, contenente disposizioni in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;
- D.M. (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 18.02.2011 “Disposizioni per i Direttori ed i Responsabili dell'esercizio e relativi sostituti e per gli assistenti tecnici preposti ai servizi di pubblico trasporto, effettuato mediante impianti funicolari aerei e terrestri, ascensori verticali ed inclinati, scale mobili, marciapiedi mobili, montascale, piattaforme elevatrici ed impianti assimilabili”; D.M. (Ministero delle
- Infrastrutture e dei Trasporti) 09.01.2012 “Disposizioni modificative delle Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie, nonché disposizioni in materia di partecipazione del personale tecnico degli U.S.T.I.F. alle verifiche e prove, periodiche o straordinarie, sugli impianti a fune in servizio pub-

blico”;

- D.M del 01.12.2015 n. 203 riguardante le norme regolamentari in materia di revisioni periodiche, adeguamenti tecnici e varianti costruttive per i servizi di pubblico trasporto effettuati con funivie, funicolari, sciovie e slittino vie destinate al trasporto di persone;
- D.M dell’11.05.2017 n. 86: Impianti aerei e terrestri. Disposizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone;
- il Regolamento di Esercizio approvato da USTIF sezione Firenze esprimendo nulla osta tecnico ai fini della sicurezza con PEC prot. RT n. 187915 del 28.05.2020 ed approvato con Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n.8549 del 09.06.2020.

Il Concessionario deve rispettare altresì le ulteriori prescrizioni d'esercizio riportate nel Documento, "Caratteristiche e prescrizioni concernenti l'esercizio della funicolare di Certaldo".

Il mancato rispetto delle prescrizioni contenute in tale Documento comporta l'applicazione delle penali di cui al Documento "Penali e Premi".

Il Concessionario deve altresì rispettare ogni altra normativa vigente in materia, anche se non menzionata nella presente concessione.

Le caratteristiche della funicolare di Certaldo sono quelle contenute nel Regolamento di Esercizio rispetto al quale le caratteristiche generali sono contenute nell'allegato A “specificità dell’impianto” paragrafo 1.1 “Caratteristiche tecniche”.

Il Regolamento di Esercizio è depositato nella sua versione integrale presso la Stazione di valle della Funicolare sita in Certaldo piazza Boccaccio n. 37.

Il Regolamento può essere integrato o modificato su richiesta del Concessionario,

fermo restando la necessaria approvazione da parte di USTIF e del Comune di Cerratido.

#### **ART. 48 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO**

Il Concessionario deve adibire al servizio i beni essenziali di cui al Documento "Elenco Beni".

Il Concessionario deve adibire al servizio il personale, di cui al Documento "Elenco Addetti" acquisito dai precedenti gestori, addetto all'esercizio delle funicolari con funzioni di Capo Servizio e Macchinista.

Il Concessionario dovrà adibire alla conduzione l'organico minimo, come previsto dal sopra richiamato Regolamento di esercizio rispetto al quale si fa riferimento in particolare al Titolo I "Gestione dell'impianto e del personale" ed all' Allegato A "specificità dell'impianto" al paragrafo 2. "Consistenza minima del personale e casi particolari", che specifica anche le idoneità e le funzioni di ciascun addetto:

- a. Direttore di esercizio;
- b. Capo servizio;
- c. Macchinisti,

Il Concessionario nomina come Direttore d'Esercizio il Sig. \_\_\_\_\_, nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_, abilitato alla direzione dell'esercizio impianti a fune come da patentino d'idoneità n° \_\_\_\_\_, avvalendosi del suo sostituto il Sig. \_\_\_\_\_, attualmente nominato dal Direttore di Esercizio quale suo sostituto da confermare con nota ad USTIF dal subentro del nuovo gestore

Il Concessionario dà atto che il Capo Servizio e relativi sostituti abilitati all'impianto sono i seguenti:

- \_\_\_\_\_, Capo servizio, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_, Sostituto Capo servizio, C.F. \_\_\_\_\_

- \_\_\_\_\_, Sostituto Capo servizio, C.F.
- Il Concessionario dà atto che i macchinisti sono i seguenti:
- \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_

In caso di sostituzione del personale nel corso della gestione contrattuale, il Concessionario è tenuto a darne preventiva comunicazione all'Ufficio Unico ed al Comune di Certaldo.

Il personale addetto alla funicolare deve comunque essere in possesso di tutte le autorizzazioni previste dalla vigente normativa per la conduzione degli impianti funiviari.

Il Concessionario deve garantire la presenza di una persona qualificata alla stazione di valle e comunque tutto il personale necessario per una corretta gestione dell'impianto, con particolare riguardo ai periodi di apertura straordinaria di cui al successivo articolo 49.

Il Concessionario è tenuto a sopportare tutti gli oneri necessari per la gestione della funicolare, comprensivi di quelli per l'esecuzione di opere richieste dagli organi di controllo, vigilanza e collaudo, manutenzioni ordinarie e straordinarie, secondo quanto disposto dagli articoli successivi, nonché le spese di pulizia, utenze etc. e di quelli relativi all'acquisizione di tutte le autorizzazioni di legge per la gestione dell'esercizio.

È a carico del Concessionario la dotazione di linea telefonica con ADSL, avente IP pubblici che permetta la realizzazione di VPN con la sede comunale.

Il Concessionario è tenuto al rispetto degli standard di qualità riportati nel Docu-

mento “Qualità” per quanto compatibili, con conseguente applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

#### ***ART. 49 PROGRAMMA DI ESERCIZIO***

L'esercizio della funicolare dovrà svolgersi sulla base del Regolamento di Esercizio, depositato presso la stazione di valle della Funicolare di Certaldo, posta in Certaldo, piazza Boccaccio 37.

La funicolare può essere movimentata dal capo servizio a orario, a richiesta oppure manualmente.

Il servizio dovrà essere garantito normalmente con corse programmate ad orario da effettuarsi ogni 15 minuti sia dalla stazione di valle che da quella di monte, intervallando tra le stesse 5 minuti, come sotto indicate ad esempio:

<i>Stazione di valle</i>	<i>Stazione di monte</i>
7:30	7:35
7:45	7:50
8:00	8:05
8:15	8:20

La corsa dovrà essere fatta manualmente e con partenze continuative anche fuori orario quando l'elevato afflusso dell'utenza ne richieda, a giudizio del capo servizio, l'effettuazione.

La corsa dovrà essere fatta a richiesta anche fuori orario quando lo scarso afflusso dell'utenza ne richieda, a giudizio del capo servizio, l'effettuazione.

*Orario di apertura dell'impianto al pubblico:*

dal 15 aprile al 15 ottobre dalle ore 7.30 alle ore 01.00

dal 16 ottobre al 14 aprile dalle ore 7.30 alle ore 19.30

La funicolare deve essere aperta tutti i giorni, sia nei feriali che in quelli festivi, con le

seguenti limitazioni:

- 01 Gennaio il servizio comincerà alle ore 10:00
- Pasqua il servizio sarà interrotto dalle ore 12:00 alle ore 15:00
- Natale il servizio sarà interrotto dalle ore 12:00 alle ore 15:00
- Mercantia il servizio si protrarrà fino alle ore 02:30

Le ore annue di apertura al pubblico sono programmate in numero pari a 5.150.

Ai fini di consentire le operazioni di manutenzione, il Concessionario potrà concordare con il Comune di Certaldo un giorno al mese in cui le corse potranno essere variate rispetto al programma, al fine di consentire le suddette attività. Analogamente, ai fini della manutenzione annuale, il servizio potrà essere interrotto per cinque giorni, dal lunedì al venerdì compreso, presumibilmente nella prima settimana di marzo.

Tale periodo di chiusura va comunque concordato con l'Ufficio Unico e il Comune di Certaldo e potrà essere aumentato o ridotto a seconda delle necessità e va opportunamente segnalato in anticipo agli utenti.

La mancata effettuazione del servizio per un intero giorno, senza l'attivazione del servizio sostitutivo sub 49.3, comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e Premi".

Nel periodo dal 1 Maggio al 30 Settembre, tutte le domeniche, tutte le festività civili e religiose riconosciute e in occasione di altri eventi particolari (Corteo Storico, Mercantia, Cena Medievale, Premio Calindri, Premio Boccaccio, Boccacesca, etc.. fino ad un numero massimo di 20 giorni feriali), a seguito dell'aumento dell'affluenza dell'utenza, deve essere assicurata dalle ore 15:00 alle ore 20:00 la doppia presenza del personale e comunque tutto il personale necessario affinché il

servizio sia efficiente.

La mancata presenza del personale indicato al comma precedente comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e Premi".

#### **49.1 MODIFICHE AL PROGRAMMA DI ESERCIZIO**

Il programma di esercizio può essere modificato, su richiesta della Regione, del Comune di Certaldo e del Concessionario.

Le modifiche devono essere sempre autorizzate dall'Ufficio Unico, sentito, ove necessario, il Comune di Certaldo.

Le modifiche da cui derivino incrementi o diminuzione delle ore di esercizio comportano variazione del prezzo in aumento o in diminuzione, solo per la parte che supera il limite del 3% del numero di ore di apertura programmate della funicolare pari a n. 5.150 annue.

In ogni caso, non è riconosciuto alcun prezzo per modifiche in aumento al programma di esercizio non autorizzate. Le modifiche in diminuzione non autorizzate comportano una decurtazione del prezzo, anche se inferiori al 3%.

#### **49.2 MODIFICHE AL PROGRAMMA DI ESERCIZIO PER SCIOPERI ED EVENTI STRAORDINARI ED IMPREVEDIBILI**

In caso di mancata effettuazione dei servizi per sciopero, il Concessionario provvede alla relativa comunicazione all' Ufficio Unico della Regione, al Comune di Certaldo ed al pubblico, secondo quanto previsto dalla vigente normativa.

Le variazioni al programma di esercizio determinate da eventi straordinari e imprevedibili sono tempestivamente comunicate all' Ufficio Unico della Regione ed al Comune di Certaldo, con le modalità previste dall'art. 56 della presente sezione e comunque non oltre 1 giorno dopo il verificarsi dell'evento.

Per i casi sopra indicati, ai fini della determinazione del prezzo, si rinvia a quanto

previsto dagli artt. 16 e 17 del contratto di servizio- parte generale.

### **49.3 SERVIZIO SOSTITUTIVO**

In caso di interruzione del servizio della funicolare per guasto, per manutenzione o per cause di forza maggiore e nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, il Concessionario si impegna a effettuare un servizio sostitutivo, entro 30 minuti dal verificarsi del fermo, fra Certaldo Bassa e Certaldo Alto, tramite corse con minibus di dimensioni non superiori a m 7,50 di lunghezza e m 2,20 di larghezza ed una portata non inferiore a 35 persone, compreso l'autista; il mezzo deve inoltre essere provvisto di pedana per disabili non ambulanti e di una predisposizione interna per attacco di una carrozzella.

Il servizio dovrà essere effettuato con cadenza di 30 minuti, salvo che per esigenze particolari l'Ufficio Unico o il Comune di Certaldo richiedano un diverso cadenzamento dello stesso.

Al Concessionario spetta il prezzo per il servizio sostituito applicando il prezzo unitario previsto per il servizio extraurbano.

Il Concessionario è tenuto a dare immediata comunicazione all'Ufficio Unico e al Comune di Certaldo :

- dell'interruzione del servizio e delle cause che l'hanno determinata;
- dell'attivazione del servizio sostitutivo.

L'attivazione del servizio sostitutivo dovrà altresì essere comunicata all'utenza interessata.

La mancata comunicazione dell'interruzione del servizio o dell'attivazione del servizio sostitutivo di cui sopra comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e Premi".

Tali obblighi di comunicazione e le relative penali si applicano anche nelle ipotesi pre-



viste sub 49.4 e 49.5.

In caso di ritardata attivazione del servizio sostitutivo - di cui sopra e sub 49.4 e 49.5 - si applica la penale prevista dal Documento "Penali e Premi".

#### **49.4 SOSPENSIONE DELL'ESERCIZIO PER MOTIVI DI INCOLUMITA' PUBBLICA**

Agli organi di vigilanza spetta la facoltà discrezionale ed insindacabile di far sospendere in qualsiasi momento, per ragioni di incolumità pubblica, l'esercizio della funicolare. L'esercizio stesso dovrà essere immediatamente sospeso ogni qualvolta si manifestino dubbi sul funzionamento dei macchinari, sulle condizioni della vettura e sulle condizioni della fune.

In tale caso, il Concessionario si impegna ad effettuare un servizio sostitutivo secondo i tempi e le modalità sub 49.3.

#### **49.5 INCIDENTI**

Ogni incidente o anomalia di servizio, accertati dal Concessionario o dagli organi di vigilanza, dovrà essere oggetto di tempestiva comunicazione all'Ufficio Unico e al Comune di Certaldo da parte del Direttore di Esercizio o del suo sostituto, in conformità alle norme di cui all'art. 93 del DPR 753/80 e s.m.i. e secondo quanto previsto nel Regolamento di Esercizio.

In tale caso, il Concessionario si impegna ad effettuare un servizio sostitutivo secondo i tempi e le modalità sub 49.3.

#### **ART. 50 PIANO DI SOCCORSO**

Il Concessionario deve prevedere, nei casi in cui si verifichi un fermo dell'impianto per un intervallo di tempo relativamente lungo, il recupero dei viaggiatori in linea con facilità e prontezza. I viaggiatori devono poter abbandonare il veicolo agevolmente ed essere condotti al sicuro senza pericolo e senza troppo disagio.

Il Capo Servizio deve adottare la decisione di procedere alle operazioni di discesa a terra dei viaggiatori, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento di Esercizio.

Il personale, a mezzo dei sistemi di comunicazione, dovrà rassicurare ed avvisare i viaggiatori della probabile durata delle operazioni conseguenti all'arresto dell'impianto.

Il Concessionario è tenuto a dare attuazione alle operazioni di soccorso nel rispetto del Regolamento di Esercizio ed in particolare del "Piano di Evacuazione" parte integrante dello stesso, la cui applicazione sarà affidata al Capo Servizio, o suo sostituto, che dovrà tenere costantemente aggiornata la composizione delle squadre, in relazione al personale disponibile.

Detto piano è consegnato ed illustrato a tutti gli agenti dell'impianto e ai componenti delle squadre di soccorso.

La mancata attuazione del piano di cui al presente articolo comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e Premi".

#### **ART. 51 RESPONSABILITA' DEL CONCESSIONARIO E ASSICURAZIONI**

Il Concessionario assume la responsabilità penale e civile derivante dalla gestione dell'impianto funiviario di Certaldo. A tal fine il Concessionario è provvisto di Assicurazione obbligatoria stabilita dalle leggi in vigore, nonché delle Assicurazioni contro incendi e per responsabilità civile derivante dall'uso dei beni di proprietà comunale. Copia delle polizze assicurative stipulate è depositata presso gli uffici del Comune di Certaldo, dandone opportuna comunicazione all'Ufficio Unico.

Ove la scadenza delle Assicurazioni stipulate si collochi temporalmente nell'arco di vigenza della concessione, il Concessionario è obbligato al rinnovo tempestivo delle stesse, in maniera tale che non vi sia soluzione di continuità nella vigenza delle po-

lizzate. Nel caso in cui il Concessionario non provveda in tal senso, è obbligato a sospendere il servizio a partire dalla scadenza della vecchia polizza e fino alla attivazione della nuova.

In tal caso, il Concessionario è obbligato per tutto il periodo necessario al rinnovo della polizza a disporre il servizio sostitutivo sub 49.3. Al Concessionario non è comunque dovuto alcun prezzo per il servizio sostitutivo effettuato. Qualora il Concessionario non provveda ad attivare il servizio sostitutivo per detto periodo, allo stesso verrà applicata la penale di cui al Documento "Penali e Premi".

Il Concessionario si obbliga altresì a tenere indenne la Regione e il Comune di Certaldo da eventuali azioni promosse da terzi per i danni diretti o indiretti che possono risultare dalle suddette attività.

#### **ART. 52 TARIFFE E ALTRI RICAVI**

Il Concessionario applica il sistema tariffario previsto nel Documento "Disciplina Tariffaria" del contratto - parte generale, comprese le agevolazioni ivi indicate.

Il Concessionario s'impegna a rilasciare al Comune di Certaldo biglietti omaggio per i dipendenti comunali in servizio ed amministratori in carica oltre a n. 500 biglietti omaggio/anno.

Al Concessionario spetteranno i proventi delle vendite di biglietti e abbonamenti.

Il Concessionario dovrà vendere tutti i tipi di biglietti e abbonamenti, anche di tipo speciale, almeno presso la stazione a valle della funicolare. La vendita dei biglietti dovrà essere rendicontata e comunicata all'Ufficio Unico e al Comune di Certaldo, secondo le modalità e i tempi di cui al successivo articolo 56 della presente sezione.

Il Concessionario, fatto salvo quanto previsto all'art. 29 del contratto - parte generale (monitoraggio economico e gestionale), dovrà inviare all'Ufficio Unico della Regio-

ne ed al Comune di Certaldo relazioni a resoconto trimestrale, entro il mese successivo dal termine del trimestre di riferimento, sull'utilizzo da parte dell'utenza della funicolare, specificando il numero degli utenti ed i problemi emersi.

Regione Toscana e Comune di Certaldo di comune accordo affidano al Concessionario la gestione pubblicitaria di n. 6 bacheche poste all'interno dei locali della funicolare e di ogni altra forma di pubblicità che il Concessionario riterrà di proporre in relazione all'attività di gestione dell'impianto funiviario e degli altri servizi affidati.

Al Concessionario spetteranno i proventi ottenuti dalla suddetta gestione pubblicitaria, al netto delle tasse sulle pubbliche affissioni da versare al Comune.

## **ART. 53 MANUTENZIONE CONTROLLI E VIGILANZA**

### ***53.1 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA***

Il Concessionario provvederà ad eseguire a propria cura ed oneri tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'impianto della funicolare, in modo da assicurare la piena funzionalità, la sicurezza e la regolarità del servizio, come desunte dal Documento "Modalità tecniche dei Controlli" (Sezione A "Modalità Tecniche di Manutenzione della Funicolare"). Il mancato rispetto degli obblighi e delle prescrizioni di cui al Documento "Modalità tecniche dei controlli" (sez. A) comporta l'applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

Gli interventi sull'impianto funiviario che si rendessero necessari a garantire il rispetto dei limiti di legge in materia di pubblici servizi e di sicurezza, la continuità del servizio e la corretta gestione dell'utenza, che non rientrano nella gestione e manutenzione ordinaria, seppur a carico del Concessionario, dovranno essere approvati dal Comune di Certaldo, previa comunicazione all' Ufficio Unico, a seguito di motivata richiesta del Concessionario.

Qualora durante il corso della gestione si dovesse verificare la necessità di riparazioni

o sostituzioni non programmate di componenti degli impianti e delle attrezzature, il Concessionario sarà tenuto a darne immediata comunicazione scritta all'Ufficio Unico della Regione ed al Comune di Certaldo e ad affrontare immediatamente l'intervento per il ripristino del corretto funzionamento dell'impianto, in base alle normative vigenti

Gli interventi e le opere di manutenzione straordinaria, come risultano dal Documento "Modalità Tecniche dei Controlli", entreranno a far parte del patrimonio del Comune di Certaldo ed automaticamente assegnati in uso al Concessionario ai fini della gestione.

### ***53.2 VERIFICHE E PROVE PERIODICHE E STRAORDINARIE***

Per la manutenzione dell'impianto ed ai fini degli accertamenti di cui al D.M. dell'11.05.2017 n. 86 e relativo M.U.M. della funicolare al Capitolo IV "Ispezioni e Manutenzione", devono effettuarsi almeno le visite e le prove periodiche previste dalle norme e specificate nel Documento "Modalità tecniche dei Controlli", sez. B "Prove e verifiche".

Il mancato rispetto degli obblighi e delle prescrizioni di cui al Documento "Modalità tecniche dei controlli" (sezione B) comporta l'applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

L'accertamento dello stato di conservazione e di funzionamento della funicolare è demandato al Direttore di Esercizio e/o al suo sostituto. Di tutte le verifiche e prove periodiche eseguite dovrà essere redatto verbale da trascriversi in ordine cronologico in apposito registro visionabile in ogni momento dai funzionari degli organi di vigilanza. Inoltre, dovrà essere tenuto il giornale di esercizio, nel quale saranno quotidianamente riportati i risultati delle verifiche e delle prove giornaliere, nonché le principali indicazioni relative all'esercizio stesso. È fatto obbligo al Conces-

sionario di presentare al Comune di Certaldo il verbale delle verifiche e delle prove annuali entro il 31 gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento. Il Concessionario darà comunicazione dell'avvenuta presentazione all'Ufficio Unico della Regione.

Il Concessionario deve inoltre effettuare l'accertamento delle condizioni delle funi, secondo le modalità e la periodicità descritte nel Documento "Modalità tecniche dei Controlli", sez. B "Prove e verifiche".

In caso di mancata effettuazione di una o più corse per guasto della funicolare conseguente ad una non corretta manutenzione della stessa, si applicano le penali di cui al Documento "Penali e Premi".

### ***53.3 PEZZI DI RICAMBIO***

Il Concessionario deve avere sempre disponibile una dotazione minima di vari pezzi di ricambio pronti per gli interventi immediati. La dotazione dei pezzi di ricambio, di proprietà del Comune di Certaldo, disponibile alla data di avvio del servizio, è messa a disposizione del Concessionario. Quest'ultimo dovrà attestarne la consistenza con apposito verbale, sottoscritto dal Concessionario e dal Comune di Certaldo, entro 15 giorni dalla stipula. Sarà a carico del gestore la manutenzione degli stessi. Qualora il Concessionario utilizzasse materiale del Comune, sarà sua cura ed onere riacquistare identico materiale, reintegrando la dotazione iniziale messa a disposizione dal Comune stesso; detto materiale dovrà essere riconsegnato alla scadenza del contratto. Il materiale di cui sopra è quello che risulta nel Documento "Elenco ricambi funicolare Certaldo". Qualora alla scadenza del contratto non venga riconsegnata la dotazione iniziale messa a disposizione dal Comune, l'Ufficio Unico della Regione tratterà un importo pari al valore commerciale dei pezzi di ricambio mancanti dai pagamenti successivi ovvero dalla cauzione, qualora i pagamenti non

siano capienti.

#### **ART. 54 - MODIFICHE AGLI IMPIANTI DELLA FUNICOLARE**

Qualora il Concessionario intendesse introdurre modifiche agli impianti, ai meccanismi ed al materiale mobile o adottarne tipi nuovi, dovrà presentare all'Ufficio Unico della Regione e al Comune di Certaldo il progetto di intervento. Solo successivamente all'approvazione comunale e alla validazione da parte dell'Ufficio Unico della Regione dovrà presentare apposita domanda al competente Ufficio della M.C.T.C., corredata dei necessari disegni e di una relazione giustificativa per ottenere la debita approvazione. Nulla è dovuto al Concessionario per gli interventi sopra illustrati.

Tutte le opere entreranno a far parte del patrimonio del Comune di Certaldo al termine del presente contratto di concessione. Qualora il Concessionario introduca modifiche senza le necessarie approvazioni, sarà tenuto al ripristino con oneri a suo carico.

#### **ART. 55 - TUTELA DELLA PUBBLICA IGIENE**

Il Concessionario, al fine di garantire il pubblico decoro, è tenuto a provvedere con la massima cura alla pulizia periodica della linea di corsa, delle stazioni e dei servizi igienici, così come indicato nel Documento "Programma delle pulizie" ed alla idonea sistemazione delle alberature ed al taglio erba lungo la fascia di rispetto della linea di corsa definita dal DPR 753/80 e s.m.i. e dalle altre norme vigenti in materia.

#### **ART. 56 - COMUNICAZIONE E OBBLIGHI INFORMATIVI**

Tutte le comunicazioni inerenti la gestione del presente contratto sono inviate alla Regione secondo le modalità di cui all'art. 32 del contratto - parte generale - ed al Comune di Certaldo al seguente indirizzo Pec: [comune.certaldo@postacert.toscana.it](mailto:comune.certaldo@postacert.toscana.it)

Il Concessionario è tenuto al rispetto di quanto previsto dagli artt. 12 e 29 del

contratto - parte generale - per quanto applicabile all'esercizio della funicolare. L'Ufficio Unico e il Comune di Certaldo, insieme al Concessionario, concordano entro un mese dall'avvio dell'esercizio della funicolare i dati informativi specifici necessari per l'alimentazione delle banche dati dell'Osservatorio regionale, dei report specifici sul servizio, nonché i tempi di trasmissione di tali dati qualora non coincidenti con quelli previsti del servizio su gomma.

L'Ufficio Unico della Regione ed il Comune di Certaldo hanno facoltà di stabilire ulteriori richieste di dati e di modificare in corso di contratto le tempistiche di trasmissione.

#### **ART. 57 VIGILANZA SULLA GESTIONE DEL SERVIZIO**

Oltre a quanto previsto dall'art. 34 del contratto - parte generale, la vigilanza è effettuata in conformità alla normativa vigente (secondo le competenze attribuite da leggi o regolamenti).

#### **ART. 58 PENALITÀ PER INADEMPIMENTO CONTRATTUALE**

Il mancato rispetto degli obblighi previsti dal contratto - parte generale - e dalla presente sezione comportano l'applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

#### **ART. 59 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO IN RELAZIONE ALLA CESSAZIONE DEL CONTRATTO**

L'impianto della funicolare affidata al Concessionario allo scopo di attuare la normale gestione del servizio dovrà essere riconsegnato al Comune di Certaldo, al momento della scadenza della presente concessione, in condizioni di normale stato di conservazione, salva quindi la naturale usura o cessazione della funzionalità di tale materiale dovuta al suo normale uso nell'espletamento degli adempimenti stabiliti. Al di fuori di tali casi, il Concessionario deve ripristinare le condizioni di funzio-



nalità dell'impianto a sue spese e, in mancanza, vi provvederà il Comune di Certaldo; le somme a ciò necessarie saranno detratte dai pagamenti ancora da effettuare o dalla cauzione definitiva.

## **SEZIONE II - PER L'ESERCIZIO DELLA FUNICOLARE**

### **DI MONTENERO (LI)**

#### **ART. 60 PREMESSE E RIFERIMENTI NORMATIVI**

Il Concessionario, relativamente all'esercizio della funicolare di Montenero (LI), è tenuto al rispetto delle obbligazioni/prescrizioni contenute nella presente sezione. Per tutto quanto non regolato dalla presente sezione, si applica quanto previsto nel contratto parte generale, con gli adeguamenti necessari alle caratteristiche del bene in concessione.

L'esercizio di trasporto pubblico mediante la funicolare è disciplinato nel rispetto della normativa vigente relativa ai servizi funiviari. In particolare, per quanto attiene alla tutela della sicurezza e regolarità dell'esercizio, dalle seguenti fonti normative e regolamentari:

- D.P.R. n. 753 del 11.7.1980, contenente disposizioni in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;
- D.M. (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 18.02.2011 "Disposizioni per i Direttori ed i Responsabili dell'esercizio e relativi sostituti e per gli assistenti tecnici preposti ai servizi di pubblico trasporto, effettuato mediante impianti funicolari aerei e terrestri, ascensori verticali ed inclinati, scale mobili, marciapiedi mobili, montascale, piattaforme elevatrici ed impianti assimilabili";
- D.M. (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 09.01.2012 "Disposizioni modificative delle Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie, nonché disposizioni in materia di partecipazione del personale tecnico degli U.S.T.I.F. alle verifiche e pro-

ve, periodiche o straordinarie, sugli impianti a fune in servizio pubblico”;

- D.M del 01.12.2015 n.203 riguardante le norme regolamentari in materia di revisioni periodiche, adeguamenti tecnici e varianti costruttive per i servizi di pubblico trasporto effettuati con funivie, funicolari, sciovie e slittino vie destinate al trasporto di persone;
- D.M dell’11.05.2017 n. 86: Impianti aerei e terrestri. Disposizioni tecniche riguardanti l’esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone;
- Il Regolamento di Esercizio approvato da USTIF sezione Firenze esprimendo nulla osta tecnico ai fini della sicurezza con PEC prot. 1057 del 02.01.2020 ed approvato con Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n.180 del 10.01.2020;
- ogni altra normativa vigente in materia, anche se non menzionata nella presente concessione.

Le caratteristiche della funicolare di Montenero sono quelle contenute nel Regolamento di Esercizio nell’“allegato A specificità dell’impianto” paragrafo 1.1.

Il Regolamento di Esercizio è depositato nella sua versione integrale presso la Stazione di monte della Funicolare, sita in Livorno, Piazza di Montenero.

Il Regolamento può essere integrato o modificato su richiesta del Concessionario, fermo restando la necessaria approvazione da parte di USTIF e del Comune di Livorno.

#### **ART. 61 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO**

Il Concessionario deve adibire al servizio i beni essenziali di cui al Documento “Elenco Beni”.

Il Concessionario deve adibire al servizio il personale, di cui al Documento “Elenco Addetti” acquisito dai precedenti gestori, addetto all’esercizio delle funicolari con funzioni di Capo Servizio e Macchinista.

Il Concessionario dovrà adibire alla conduzione l'organico minimo, come previsto dal sopra richiamato Regolamento di esercizio Titolo I-Gestione dell'impianto e del personale ed Allegato A par. 2. Consistenza minima del personale e casi particolari, che specifica anche le idoneità e le funzioni di ciascun addetto:

- a. Direttore di esercizio;
- b. Capo servizio
- c. Macchinisti.

Il Concessionario nomina come Direttore d'Esercizio il Sig. \_\_\_\_\_, nato il \_\_\_\_\_, abilitato alla direzione dell'esercizio impianti a fune come da patentino d'idoneità n° \_\_\_\_\_, avvalendosi del suo sostituto il Sig. \_\_\_\_\_ o, attualmente nominato dal Direttore di Esercizio quale suo sostituto da confermare con nota ad USTIF dal subentro del nuovo gestore.

Il Concessionario dà atto che il Capo servizio e relativi sostituti abilitati sull'impianto dall' USTIF sono i seguenti sigg.:

- \_\_\_\_\_ nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_

Il Concessionario dà atto che i Macchinisti sono i sigg.:

- \_\_\_\_\_, nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_, nato il \_\_\_\_\_, C.F. \_\_\_\_\_

In caso di sostituzione del personale nel corso della gestione contrattuale, il Concessionario è tenuto a darne preventiva comunicazione all' Ufficio Unico ed al Comune di Livorno.

Il personale addetto alla funicolare deve comunque essere in possesso di tutte le autorizzazioni previste dalla vigente normativa per la conduzione degli impianti funi-

viari.

Il Concessionario deve garantire la presenza di una persona qualificata alla stazione di valle e comunque tutto il personale necessario per una corretta gestione dell'impianto, con particolare riguardo ai periodi di apertura straordinaria di cui al successivo articolo 62.

Il Concessionario è tenuto a sopportare tutti gli oneri necessari per la gestione della funicolare, comprensivi di quelli per l'esecuzione di opere richieste dagli organi di controllo, vigilanza e collaudo, manutenzioni ordinarie e straordinarie, secondo quanto disposto dagli articoli successivi, nonché le spese di pulizia, e di quelli relativi all'acquisizione di tutte le autorizzazioni di legge per la gestione dell'esercizio; sono inoltre a carico del Concessionario il canone di concessione del bene le utenze ed ogni altra spesa necessaria per l'utilizzo della struttura, compreso tasse e imposte previste dalla normativa vigente.

Il Concessionario è tenuto al rispetto degli standard di qualità riportati nel Documento "Qualità" per quanto compatibili, con conseguente applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

#### **ART. 62 PROGRAMMA DI ESERCIZIO**

L'esercizio della funicolare dovrà svolgersi sulla base del Regolamento di Esercizio depositato presso la stazione di monte della Funicolare di Montenero, posta in Livorno, Piazza di Montenero e dovrà essere garantito normalmente con corse programmate ad orario da effettuarsi secondo il Documento "Programma di esercizio".

La funicolare ha due fermate: quella di valle in Piazza delle Carrozze, e quella di monte in Piazza di Montenero. A queste si aggiunge una fermata intermedia che è attivata a domanda attraverso un pulsante per la prenotazione presente sulla piattaforma di imbarco, che può essere utilizzato dagli utenti interessati.

Il Concessionario dovrà garantire l'apertura della funicolare tutti i giorni dell'anno, sia feriali che festivi. Il Concessionario può chiedere, in particolari giornate dell'anno, un diverso cadenzamento orario del servizio. La richiesta deve essere inviata sia all'Ufficio Unico che al Comune di Livorno. L'autorizzazione è rilasciata dall'Ufficio Unico.

Le ore annue di apertura al pubblico sono programmate in numero pari a 4800.

Ai fini di consentire le operazioni di manutenzione, il Concessionario potrà concordare con il Comune di Livorno un giorno al mese in cui le corse potranno essere variate rispetto al programma, al fine di consentire le suddette attività. Analogamente, ai fini di consentire le operazioni di manutenzione annuale, salvo emergenze, il Concessionario dovrà concordare anticipatamente con il Comune di Livorno, previa informazione all'Ufficio Unico, giorni e orari di interruzione del servizio, garantendo in ogni caso il servizio sostitutivo ed un'adeguata informazione all'utenza.

La mancata effettuazione del servizio per un intero giorno senza l'attivazione del servizio sostitutivo sub 62.3 comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e premi".

In occasione di particolari manifestazioni, eventi, ricorrenze, anche legate all'Anno Liturgico, il Comune di Livorno, previa comunicazione all'Ufficio Unico della Regione, può chiedere al Concessionario l'apertura straordinaria della funicolare fino ad un massimo del 3% delle ore programmate di cui ai precedenti capoversi. Il Concessionario deve garantire una adeguata presenza di personale e comunque tutto il personale necessario affinché il servizio sia efficiente.

La mancata presenza del personale indicato al comma precedente comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e premi".

### **62.1 MODIFICHE AL PROGRAMMA DI ESERCIZIO**

Il programma di esercizio può essere modificato, su richiesta della Regione, del Comune di Livorno e del Concessionario.

Le modifiche devono essere autorizzate dall'Ufficio Unico, sentito, ove necessario, il Comune di Livorno.

Le modifiche da cui derivano incrementi o diminuzione delle ore di esercizio comportano variazione del prezzo in aumento o in diminuzione solo per la parte che supera il limite del 3% del numero di ore di apertura programmate della funicolare, pari a n. 4800 annue.

In ogni caso, non è riconosciuto alcun prezzo per modifiche in aumento al programma di esercizio non autorizzate. Le modifiche in diminuzione non autorizzate comportano una decurtazione del prezzo anche se inferiori al 3%.

### **62.2 MODIFICHE AL PROGRAMMA DI ESERCIZIO PER SCIOPERI ED EVENTI STRAORDINARI ED IMPREVEDIBILI**

In caso di mancata effettuazione dei servizi per sciopero, il Concessionario provvede alla relativa comunicazione all'Ufficio Unico, al Comune di Livorno ed al pubblico, secondo quanto previsto dalla vigente normativa.

Le variazioni al programma di esercizio determinate da eventi straordinari e imprevedibili sono tempestivamente comunicate all'Ufficio Unico ed al Comune di Livorno, con le modalità previste dall'art. 69 della presente sezione e comunque non oltre 1 giorno dopo il verificarsi dell'evento.

Per i casi sopra indicati, ai fini della determinazione del prezzo, si rinvia a quanto previsto dagli artt. 16 e 17 del contratto - parte generale.

### **62.3 SERVIZIO SOSTITUTIVO**

In caso di interruzione del servizio della funicolare per guasto, per manutenzione o

per cause di forza maggiore e nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, il Concessionario si impegna a effettuare un servizio sostitutivo, fra Piazza delle Carrozze (Montenero Basso) e Piazza di Montenero (Montenero Alto) entro 30 minuti dal verificarsi del fermo, tramite corse con bus di idonee dimensioni, tenuto conto della ridotta sezione stradale delle vie e della loro pendenza; il mezzo deve inoltre essere provvisto di pedana automatica per disabili non ambulanti e una predisposizione interna per attacco di una carrozzella.

Il servizio dovrà essere effettuato con cadenza di 30 minuti, salvo che per esigenze particolari l'Ufficio Unico o il Comune di Livorno richiedano un diverso cadenzamento dello stesso.

Al Concessionario spetta il prezzo per il servizio sostitutivo applicando il prezzo unitario previsto per il servizio extraurbano.

Il Concessionario è tenuto a dare immediata comunicazione all'Ufficio Unico e al Comune di Livorno:

- dell'interruzione del servizio e delle cause che l'hanno determinata;
- dell'attivazione del servizio sostitutivo.

L'attivazione del servizio sostitutivo dovrà altresì essere comunicata all'utenza interessata. In casi di emergenza si applica quanto previsto all' Art. 63 "Piano di soccorso".

La mancata comunicazione dell'interruzione del servizio o dell'attivazione del servizio sostitutivo di cui sopra comporta l'applicazione della penale di cui al Documento "Penali e premi".

Tali obblighi di comunicazione e le relative penali si applicano anche nelle ipotesi sub 62.4 e 62.5.

In caso di ritardata attivazione del servizio sostitutivo - di cui sopra e sub 62.4 e 62.5 - si applica la penale prevista dal Documento "Penali e premi".

## **62.4 SOSPENSIONE DELL' ESERCIZIO PER MOTIVI**

### **DI INCOLUMITA' PUBBLICA**

Agli organi di vigilanza spetta la facoltà discrezionale ed insindacabile di far sospendere in qualsiasi momento, per ragioni di incolumità pubblica, l'esercizio della funicolare. L'esercizio stesso dovrà essere immediatamente sospeso ogni qualvolta si manifestino dubbi sul funzionamento dei macchinari, sulle condizioni delle vetture e sulle condizioni della fune.

In caso di interruzione del servizio della funicolare, il Concessionario si impegna a effettuare un servizio sostitutivo, secondo i tempi e le modalità sub 62.3.

### **62.5 INCIDENTI**

Ogni incidente o anomalia di servizio, accertati dal Concessionario o dagli organi di vigilanza, dovrà essere oggetto di tempestiva comunicazione all'Ufficio Unico e al Comune di Livorno da parte del Direttore di Esercizio o del suo sostituto, in conformità alle norme di cui all'art. 93 del DPR 753/80 e s.m.i. e secondo quanto previsto nel Regolamento di Esercizio, in particolare al Titolo II "Modalità d'Esercizio" ed all'Allegato B "Piano di evacuazione".

In tale caso, il Concessionario si impegna a effettuare un servizio sostitutivo, secondo i tempi e le modalità sub 62.3.

## **ART. 63 PIANO DI SOCCORSO**

Il Concessionario è tenuto a stipulare, a partire dalla data di avvio del servizio, una convenzione con associazioni locali per assicurarne l'intervento nelle operazioni di soccorso come definite nell'Allegato B "Piano di Evacuazione" parte integrante del Regolamento di esercizio della Funicolare di Montenero.

Le azioni da attivare nei casi di operazioni di soccorso sono illustrate a tutti gli agenti dell'impianto, ai componenti delle squadre di soccorso, al personale dell'Associazione



Convenzionata Misericordia di Montenero .

In mancanza di valida convenzione con associazioni locali, dovrà essere attivato il servizio sostitutivo sub 62.3.

In caso di ritardo nella stipula della convenzione o mancato rinnovo della stessa si applica la penale di cui al Documento "Penali e premi".

#### **ART. 64 RESPONSABILITA' DEL CONCESSIONARIO E ASSICURAZIONI**

Il Concessionario assume la responsabilità penale e civile derivante dalla gestione dell'impianto funiviario di Montenero. A tal fine, il Concessionario è provvisto di assicurazione obbligatoria stabilita dalle leggi in vigore nonché delle assicurazioni contro incendi e per responsabilità civile derivanti dall'uso dei beni di proprietà comunale. Copia delle polizze assicurative stipulate è depositata presso gli uffici del Comune di Livorno, dandone opportuna comunicazione all' Ufficio Unico.

Ove la scadenza delle assicurazioni stipulate si collochi temporalmente nell'arco di vigenza della concessione, il Concessionario è obbligato al rinnovo tempestivo delle stesse, in maniera tale che non vi sia soluzione di continuità nella vigenza delle polizze. Nel caso in cui il Concessionario non provveda in tal senso, è obbligato a sospendere il servizio a partire dalla scadenza della vecchia polizza e fino alla attivazione della nuova.

In tal caso il Concessionario è obbligato per tutto il periodo necessario al rinnovo della polizza a disporre un servizio sostitutivo ai sensi del precedente articolo 62 sub 62.3. Al Concessionario non è comunque dovuto alcun prezzo per il servizio sostitutivo effettuato. Qualora il Concessionario non provveda ad attivare il servizio sostitutivo per detto periodo, allo stesso verrà applicata la penale di cui al Documento "Penali e Premi".

Il Concessionario si obbliga altresì a tenere indenne la Regione e il Comune di Livorno

da eventuali azioni promosse da terzi per i danni diretti o indiretti che possono risultare dalle suddette attività.

#### **ART. 65 TARIFFE E ALTRI RICAVI**

Il Concessionario applica il sistema tariffario previsto nel Documento "Disciplina Tariffaria" del contratto - parte generale, comprese le agevolazioni riservate a particolari categorie di utenti.

Al Concessionario spetteranno i proventi delle vendite di biglietti e abbonamenti.

Il Concessionario dovrà vendere tutti i tipi di biglietti e abbonamenti presso punti vendita facilmente raggiungibili ed accessibili.

La vendita dei biglietti dovrà essere rendicontata e comunicata all'Ufficio Unico e al Comune di Livorno secondo le modalità e i tempi di cui al successivo art. 69 della presente sezione del contratto.

Il Concessionario, fatto salvo quanto previsto all'art. 29 del contratto - parte generale (monitoraggio economico e gestionale), dovrà inviare all'Ufficio Unico ed al Comune di Livorno relazioni a resoconto trimestrale, entro il mese successivo dal termine del trimestre di riferimento, sull'utilizzo da parte dell'utenza della funicolare, specificando il numero degli utenti ed i problemi emersi.

Regione Toscana e Comune di Livorno, di comune accordo, affidano al Concessionario la gestione pubblicitaria di spazi o attrezzature poste all'interno dei locali della funicolare e di ogni altra forma di pubblicità che il Concessionario riterrà di proporre in relazione all'attività di gestione dell'impianto funiviario e degli altri servizi affidati.

Al Concessionario spetteranno i proventi ottenuti dalla suddetta gestione pubblicitaria, al netto delle tasse sulle pubbliche affissioni da versare al Comune.

#### **ART. 66 MANUTENZIONE CONTROLLI E VIGILANZA**

##### **66.1 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA**

Il Concessionario provvederà ad eseguire a propria cura ed oneri, tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'impianto della funicolare e dell'ascensore a servizio della stessa, in modo da assicurare la piena funzionalità, la sicurezza e la regolarità del servizio, nel rispetto della normativa vigente e come specificato nel richiamato Regolamento di esercizio, nel relativo M.U.M e dai piani manutentivi come da IO70-01 manutenzione Funicolare con relative schede.

La manutenzione eseguita nel rispetto del M.U.M è stata resa agevole attraverso gli allegati alla IO70-01 manutenzione Funicolare così suddivisi:

- Modulo M01-PQG52 manutenzione giornaliera;
- Modulo M02-PQG52 manutenzione settimanale;
- Modulo M03-PQG52 manutenzione mensile;
- Modulo M04-PQG52 manutenzione semestrale;
- Modulo M05-PQG52 manutenzione annuale.

Le schede tipo relative ai suddetti moduli sono contenute nel documento "Moduli manutenzione"

Gli interventi sull'impianto funiviario che si rendessero necessari a garantire il rispetto dei limiti di legge in materia di pubblici servizi e di sicurezza, la continuità del servizio e la corretta gestione dell'utenza, che non rientrano nella gestione e manutenzione ordinaria, seppur a carico del Concessionario, dovranno essere approvati dal Comune di Livorno, previa comunicazione all'Ufficio Unico, a seguito di motivata richiesta del Concessionario.

Qualora durante il corso della gestione si dovesse verificare la necessità di riparazioni o sostituzioni non programmate di componenti degli impianti e delle attrezzature, il Concessionario sarà tenuto a darne immediata comunicazione scritta all'Ufficio Unico ed al Comune di Livorno e ad affrontare immediatamente l'intervento per il ri-

pristino del corretto funzionamento dell'impianto, in base alle normative vigenti.

Gli interventi e le opere di manutenzione straordinaria, come risultano nel richiamato Regolamento di esercizio, entreranno a fare parte del patrimonio del Comune di Livorno e assegnati in uso al Concessionario ai fini della gestione.

#### **66.2 VERIFICHE E PROVE PERIODICHE E STRAORDINARIE**

Per la manutenzione dell'impianto ed ai fini degli accertamenti di cui al D.M. dell'11.05.2017 n. 86 e relativo M.U.M. devono effettuarsi almeno le visite e le prove periodiche previste dalle norme e quanto previsto nel Regolamento di esercizio.

L'accertamento dello stato di conservazione e di funzionamento della funicolare è demandato al Direttore di Esercizio e/o al suo sostituto. Di tutte le verifiche e prove periodiche eseguite dovrà essere redatto verbale da trasciversi in ordine cronologico in apposito registro visionabile in ogni momento dai funzionari degli organi di vigilanza. Inoltre dovrà essere tenuto il giornale di esercizio, nel quale saranno quotidianamente riportati i risultati delle verifiche e prove giornaliere nonché le principali indicazioni relative all'esercizio stesso. È fatto obbligo al Concessionario di presentare al Comune di Livorno, entro il 31 gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento, il verbale delle verifiche e delle prove annuali. Il Concessionario darà comunicazione dell'avvenuta presentazione all'Ufficio Unico.

E' fatto obbligo al Concessionario di eseguire un sopralluogo, in contraddittorio con il Comune di Livorno, di verifica semestrale di tipo visivo, ed annuale mediante prove non distruttive sulle parti strutturali dell'impianto della funicolare (massicciata e strutture verticali e fondazioni). Il Comune di Livorno, previa comunicazione all'Ufficio Unico, concorderà di volta in volta con il Concessionario il periodo di effettuazione di tali sopralluoghi.

Entro un mese dall'avvio del servizio il Concessionario concorda con il Comune di Livorno le modalità e le tipologie delle prove da eseguire. Dell'avvenuta definizione di tale modalità dovrà esserne data comunicazione all'Ufficio Unico.

In caso di mancata effettuazione di una o più corse per guasto della funicolare conseguente ad una non corretta manutenzione della stessa si applicano le penali di cui al Documento "Penali e Premi".

#### **ART. 67 MODIFICHE AGLI IMPIANTI DELLA FUNICOLARE**

Qualora il Concessionario intendesse introdurre modifiche agli impianti, ai meccanismi ed al materiale mobile o adottarne tipi nuovi, dovrà presentare all'Ufficio Unico e al Comune di Livorno il progetto di intervento. Solo successivamente all'approvazione comunale e alla validazione da parte dell'Ufficio Unico dovrà presentare apposita domanda al competente Ufficio della MCTC, corredata dei necessari disegni e di una relazione giustificativa per ottenere la debita approvazione. Nulla è dovuto al Concessionario per gli interventi sopra illustrati.

Tutte le opere entreranno a far parte del patrimonio del Comune di Livorno al termine del presente contratto di concessione. Qualora il Concessionario introduca modifiche senza le necessarie approvazioni, sarà tenuto al ripristino con oneri a suo carico.

#### **ART. 68 TUTELA DELLA PUBBLICA IGIENE**

Il Concessionario, al fine di garantire il pubblico decoro, è tenuto a provvedere con la massima cura alla pulizia periodica della linea di corsa, delle stazioni, dei servizi igienici ed alla idonea sistemazione delle alberature ed al taglio erba lungo la fascia di rispetto della linea di corsa definita dal DPR 753/80 e s.m.i. e dalle altre norme vigenti in materia.

#### **ART. 69 COMUNICAZIONE E OBBLIGHI INFORMATIVI**

Tutte le comunicazioni inerenti la gestione del presente contratto sono inviate

all'Ufficio Unico secondo le modalità di cui all'art. 32 del contratto - parte generale - ed al Comune di Livorno al seguente indirizzo Pec: [comune.livorno@postacert.to-scana.it](mailto:comune.livorno@postacert.to-scana.it)

Il Concessionario è tenuto al rispetto di quanto previsto dagli artt. 12 e 29 del contratto - parte generale, per quanto applicabile all'esercizio della funicolare. L'Ufficio Unico e il Comune di Livorno, insieme al Concessionario, concordano entro un mese dall'avvio dell'esercizio della funicolare i dati informativi specifici necessari per l'alimentazione delle banche dati dell'Osservatorio regionale, dei report specifici sul servizio, nonché i tempi di trasmissione di tali dati qualora non coincidenti con quelli previsti del servizio su gomma.

L'Ufficio Unico e il Comune di Livorno hanno facoltà di stabilire ulteriori richieste di dati e di modificare in corso di contratto le tempistiche di trasmissione.

#### **ART. 70 VIGILANZA E GESTIONE DEL SERVIZIO**

Oltre a quanto previsto dall'art. 34 del contratto - parte generale, la vigilanza è effettuata in conformità alla normativa vigente (secondo le competenze attribuite da leggi o regolamenti).

#### **ART. 71 PENALITÀ PER INADEMPIMENTO CONTRATTUALE**

Il mancato rispetto degli obblighi previsti dal contratto - parte generale, e dalla presente sezione comportano l'applicazione delle penali previste nel Documento "Penali e Premi".

#### **ART. 72 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO**

##### **IN RELAZIONE ALLA SCADENZA DEL CONTRATTO**

L'impianto della funicolare affidata al Concessionario allo scopo di attuare la normale gestione del servizio dovrà essere riconsegnato al Comune di Livorno al momento della scadenza della presente concessione, in condizioni di normale stato di con-

servazione, salva quindi la naturale usura o cessazione della funzionalità di tale materiale dovuta al suo normale uso nell'espletamento degli adempimenti stabiliti. Al di fuori di tali casi, il Concessionario deve ripristinare le condizioni di funzionalità dell'impianto a sue spese; in mancanza, vi provvederà il Comune di Livorno e le somme a ciò necessarie saranno detratte dai pagamenti ancora da effettuare o dalla cauzione definitiva.

Il Concessionario assume inoltre la responsabilità della custodia dei locali dati in concessione dal Comune di Livorno e funzionali all'espletamento del servizio funiviario e della riconsegna alla scadenza del contratto di servizio, secondo quanto disciplinato dalla Convenzione stipulata in data antecedente all'avvio del servizio fra Concessionario e Comune di Livorno.

### **SEZIONE III - TRAMVIA FIRENZE**

#### **ART. 73 OBBLIGAZIONI DEL CONCESSIONARIO**

##### **RELATIVE AL SISTEMA TRAMVIARIO**

Il sistema tramviario fiorentino, fino ad oggi realizzato, si compone di due linee tramviarie: Linea 1 - "Scandicci – Careggi"; Linea 2 - tratta "Firenze Aeroporto – Piazza dell'Unità". Ai fini della gestione della presente Concessione vengono presi in considerazione diversi scenari distinti temporalmente in funzione delle successive messe in esercizio delle linee, con indicazione di km annui previsti e passeggeri trasportati stimati.

<b>Scenario</b>	<b>Messa in esercizio</b>	<b>Km annui previsti</b>	<b>Pax annui previsti</b>
-----------------	---------------------------	--------------------------	---------------------------

Linea 1+Linea 2 (*)	Già in esercizio	2.495.473	35.733.425 (2020)
Linea 1 + Linea 2(**)	2025	2.726.269	40.200.000

(\*) Linea 2 tratta Aeroporto – Stazione SMN.

(\*\*) Linea 2 completa comprensiva della Tratta Alternativa al Centro Storico = Viale Lavagnini – Piazza della Libertà – Piazza San Marco.

Specifici Accordi fra Regione, Città Metropolitana e comuni dell'area metropolitana definiscono il quadro delle estensioni tramviarie previste nell'area metropolitana fiorentina secondo la seguente articolazione:

- a) Linea 3.2 da Piazza della Libertà a Bagno a Ripoli;
- b) Linea 3.2 da Piazza della Libertà a Rovezzano;
- c) Linea 4 da Leopolda a Le Piagge;
- d) Estensione Linea 2 Aeroporto-Sesto Fiorentino (Polo Scientifico);
- e) Estensione Linea 4 da Le Piagge a Campi Bisenzio.

Le linee sopra citate sono attualmente in fase progettuale, alcune di esse già interamente finanziate (Linea 4 e Linea 3.2 Piazza della Libertà a Bagno a Ripoli) e di prossima realizzazione.

Il Concessionario prende atto che in corrispondenza degli scenari già realizzati la rete dei servizi urbani è ristrutturata in conformità con le indicazioni del documento “Programma D'Esercizio per Offerta - Sezione Indirizzi e Prescrizioni per la progettazione ed esecuzione del servizio”.



Il Concessionario, durante la fase di cantierizzazione per la realizzazione delle linee tramviarie, come descritta nel documento “Programma d'Esercizio per Offerta - Sezione Indirizzi e Prescrizioni per la progettazione ed esecuzione del servizio”, e durante la fase di cantierizzazione per la realizzazione delle linee tramviarie successivamente previste, dovrà procedere alla riprogettazione del servizio in accordo con il Comune di Firenze, al fine di garantire adeguati livelli di accessibilità al territorio, senza che, in via prioritaria, questo comporti incremento dei fattori produttivi e quindi del prezzo complessivo del servizio previsto per lo stesso periodo. La riprogettazione avverrà quindi rimodulando i servizi dell'Area Metropolitana, tenuto conto anche delle eventuali riduzioni di velocità commerciale e variazione dei percorsi, che si renderanno necessari per il servizio nell'Area Fiorentina, rispetto a quanto previsto dal Documento “Programma di Esercizio”. Le eventuali variazioni di percorrenze non concorrono al raggiungimento della soglia di cui all'art. 17, comma 3, del presente contratto “parte generale”.

Per tutto il periodo della concessione vige l'integrazione tariffaria dei titoli di viaggio per l'accesso ai servizi oggetto della stessa concessione ed a quelli del sistema tramviario per l'Area Fiorentina.

I titoli di viaggio sono prodotti ed emessi dal soggetto Concessionario del TPL su gomma (di seguito il “Concessionario”), che centralizza, sotto la sua responsabilità, i ricavi da traffico. Sul sistema tramviario fiorentino dovrà essere vigente lo stesso sistema di tariffe e agevolazioni utilizzato sul servizio urbano Area Fiorentina, salvo quanto previsto ai successivi articoli 82 e 85.

#### **ART. 74 - CORRISPETTIVO PER L'EMISSIONE**

#### **E LA COMMERCIALIZZAZIONE DEI TITOLI DI VIAGGIO**

La produzione, l'emissione, la commercializzazione e il riconoscimento di aggi,

l'incasso e le relative attività accessorie, dei titoli di viaggio integrati Tram-Bus per l'accesso al sistema tramviario fiorentino, saranno svolte dal Concessionario. A titolo di corrispettivo omnicomprendente anche dell'avviamento, per le attività sopra previste dei titoli di viaggio integrati Tram-Bus e relative attività accessorie, prestate in favore del sistema tramviario (anche nel caso di esercizio della facoltà di cui al successivo art.82 secondo capoverso), è riconosciuto al Concessionario un corrispettivo pari ad € 325.000 annui oltre IVA dall'entrata in esercizio della linea 3 -scenario Linea 1+Linea 2+Linea 3, importo che sarà mantenuto anche nello scenario Linea 1+Linea 2+Linea 3+Tratta "Alternativa Centro Storico". Tali importi sono stati determinati con riferimento all'anno 2013 al netto di IVA, da aggiornare annualmente secondo il tasso di inflazione programmata.

Con la sottoscrizione del presente contratto il Concessionario accetta e reputa congruo il corrispettivo sopra determinato; TRAM, sulla base degli impegni assunti nel documento "Accordo fra Comune di Firenze e Tram S.p.A. sottoscritto in data 5 novembre 2014", erogherà detti importi previa fatturazione entro il mese di marzo di ciascun anno, con riferimento ai corrispettivi maturati nell'esercizio precedente.

#### **ART. 75 - RICAVI DA EMETTITRICI AUTOMATICHE**

I ricavi provenienti dalle emettitrici automatiche di banchine e/o a bordo tram concorrono a formare il monte ricavi di competenza del Concessionario, da ripartire come indicato ai successivi articoli. Tali importi – come risultanti da apposita rendicontazione mensile fornita da GEST S.p.A. (d'ora in poi GEST) al Comune di Firenze - sono trasferiti bimestralmente al Concessionario, previa fatturazione, entro la fine del mese successivo ad ogni singolo bimestre.

Le attività legate alla gestione delle emettitrici automatiche di banchine e/o a bordo tram (quali ad es. manutenzione, caricamenti, scassetamento) sono a carico di

TRAM per il tramite del Soggetto Esercente del sistema tramviario fiorentino GEST.

#### **ART. 76 - VERIFICA DEI TITOLI DI VIAGGIO**

Il Concessionario ha il compito e la responsabilità di effettuare le attività di verifica dei titoli di viaggio a bordo dei tram e/o alle fermate lungo la rete tramviaria, in quanto soggetto emettitore dei titoli, accentratore dei relativi ricavi e quindi soggetto principalmente interessato alla riduzione dell'evasione tariffaria. I proventi di detta attività sono trasferiti dal Concessionario a TRAM, dandone contestuale comunicazione al Comune di Firenze, in quanto ricavi di pertinenza del sistema tramviario fiorentino. In particolare, le somme provenienti dal pagamento volontario delle sanzioni sono trasferite a TRAM con periodicità semestrale, accompagnate da una relazione di rendicontazione esplicativa.

Le attività di riscossione coattiva sono svolte dal Concessionario; le somme derivanti dalla riscossione coattiva sono trasferite dal Concessionario a TRAM con periodicità annuale, dandone contestuale comunicazione al Comune di Firenze, accompagnate da una relazione di rendicontazione esplicativa.

Le sopracitate relazioni devono evidenziare, tra l'altro, il personale impiegato, il numero di verbali emessi ed annullati con relativa motivazione, gli importi ed ogni altra informazione utile ad apprezzare l'attività svolta. Il Concessionario è tenuto a fornire a TRAM e/o al Comune di Firenze i chiarimenti e la documentazione eventualmente richiesta al fine di verificare l'ammontare rendicontato. Per lo svolgimento delle attività di verifica e riscossione, è riconosciuto al Concessionario un corrispettivo onnicomprensivo pari e ad € 300.000 annui oltre IVA dall'entrata in esercizio della linea 3 - (scenario Linea 1+Linea 2+Linea 3); tale importo sarà mantenuto anche nello scenario Linea 1+Linea 2+Linea 3+Tratta "Alternativa Centro Storico". L'importo è stato determinato con riferimento all'anno 2013 al netto di IVA, da

attualizzare annualmente secondo il tasso di inflazione programmata.

Con la sottoscrizione del presente contratto, il Concessionario accetta e reputa congruo il corrispettivo sopra determinato che TRAM, sulla base degli impegni assunti nel documento “Accordo fra Comune di Firenze e Tram S.p.A. sottoscritto in data 5 novembre 2014”, erogherà (o farà erogare a GEST S.p.a.) entro 60 gg dalla data di ricevimento della relativa fattura, la quale potrà essere emessa entro il mese di marzo di ciascun esercizio, con riferimento all’anno precedente.

#### **ART. 77 - RICAVI SPETTANTI AL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO**

La quota parte dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e spettante al sistema tramviario fiorentino è pari al prodotto del ricavo unitario, come successivamente indicato, per il numero di passeggeri saliti sul sistema tramviario. In particolare, dall'avvio del servizio della presente concessione, con le linee tramviarie Linea 1+ Linea 2+ Linea 3 già in esercizio, il ricavo unitario è determinato in 0,380 €/pax netto IVA, base 2015. Detto importo è mantenuto anche con l’avvio della Tratta “Alternativa Centro Storico”.

Il suddetto valore del ricavo unitario, riconosciuto al sistema tramviario, è incrementato annualmente in ragione del tasso di inflazione programmata rispetto all’anno base di riferimento. Si intendono espressamente esclusi dalla ripartizione i ricavi, derivanti dall’attività sanzionatoria svolta sul sistema tramviario dal Concessionario secondo le modalità di cui all’art. 76, che sono di esclusiva pertinenza del sistema tramviario fiorentino. Sulla base dei suddetti importi unitari il Comune di Firenze provvede al calcolo dell’importo complessivo della quota ricavi di competenza del sistema tramviario fiorentino, comunicandolo entro il mese di febbraio di ogni anno al Concessionario ed alla Regione Toscana, previa determinazione del numero di passeggeri saliti, secondo le modalità descritte al successivo art. 78. Detta quota di

spettanza del Comune di Firenze (in qualità di Ente concedente del Sistema Tramviario) è trattenuta dal Concessionario a fronte di equivalente trattenuta operata dalla Regione Toscana sul corrispettivo ad esso spettante, con le modalità specificate al seguente art. 81.

#### **ART. 78 - DETERMINAZIONE NUMERO PASSEGGERI**

La determinazione del numero di passeggeri saliti annualmente sul sistema tramviario fiorentino è effettuata da TRAM per il tramite di GEST attraverso una rilevazione statistica effettuata con la metodologia di cui al documento “Metodologia determinazione passeggeri Tram” che il Concessionario, con la sottoscrizione del contratto per il TPL su gomma, accetta senza contestazioni. Il Comune di Firenze provvede alla verifica del valore determinato da GEST. Il Concessionario ha altresì facoltà di richiedere al Comune di Firenze chiarimenti in merito all’applicazione della metodologia stessa, nonché di presenziare alle attività di rilevazione svolte da GEST e di verifica svolte dal Comune di Firenze.

#### **ART. 79 - MODIFICHE AL SISTEMA DI EMISSIONE E VALIDAZIONE DEI TITOLI DI VIAGGIO**

Al fine di garantire l’integrazione tariffaria di cui all’articolo 73, eventuali modifiche al sistema di emissione e validazione dei titoli di viaggio (titolo elettronico, validazione obbligatoria, nuove macchinette obliterate, ecc), adottate dal Concessionario in attuazione di quanto previsto all'articolo 13 del presente contratto - parte generale, dovranno avere il preventivo assenso del Comune di Firenze, sentito TRAM per le modalità esecutive e dovranno essere attuate anche sulle emittitrici del sistema tramviario e sui veicoli tramviari, con oneri a totale carico del Concessionario.

#### **ART. 80 - INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AUTOMATICI**

## **DI CONTEGGIO PASSEGGERI**

In corso di vigenza della presente concessione, potrà essere valutata l'installazione di dispositivi automatici di conteggio dei passeggeri saliti sul sistema tramviario fiorentino. L'effettiva installazione ed utilizzo di detti sistemi potrà avvenire solo a seguito di un accordo fra tutti i soggetti interessati (Concessionario, TRAM, Comune di Firenze, Regione Toscana), mediante il quale saranno definite le nuove modalità di determinazione del numero di saliti sul sistema tramviario fiorentino e l'attribuzione dei costi di installazione e gestione del sistema di conteggio. Nelle more di tale accordo, continueranno ad essere operanti le disposizioni del presente contratto e suoi allegati.


### **ART. 81 - MODALITA' DI DETERMINAZIONE**

#### **DELLE SOMME TRATTENUTE**

Ai fini dell'attuazione di quanto previsto all'art. 77, i ricavi da traffico, derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino, comprensivi di IVA, sono trattenuti dalla Regione Toscana, con le modalità di seguito descritte, sui pagamenti bimestrali del prezzo al Concessionario.

Le somme che la Regione Toscana tratterrà dal prezzo del Concessionario sono costituite da una somma bimestrale a titolo di acconto e da una somma trattenuta sulla seconda rata bimestrale di ciascun anno, a titolo di conguaglio per l'anno precedente.

Per il primo periodo, decorrente dall'avvio del servizio di TPL del lotto unico Regionale e fino al mese di marzo dell'anno successivo, si opererà come segue:

 l'importo mensile dell'acconto della quota di ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino è calcolata sulla base del numero dei passeggeri medi mensili saliti sul sistema tramviario nell'esercizio

precedente all'affidamento del suddetto servizio TPL; il numero di passeggeri saliti alla data del dicembre 2019 è riportato nel documento "passeggeri del sistema tramviario", in allegato al presente contratto. Per ogni periodo successivo, il numero di passeggeri saliti sul sistema tramviario è determinato da GEST con le modalità di cui all'art. 78, verificato dal Comune di Firenze e comunicato alla Regione Toscana ai fini della determinazione del numero di passeggeri mensili medi del precedente esercizio;

☞ entro il mese di marzo dell'anno successivo a quello dell'avvio del servizio di TPL, sulla base del numero effettivo di passeggeri saliti sul sistema tramviario fiorentino nell'anno di inizio dell'affidamento, determinato con le modalità di cui all'art. 78 e comunicato dal Comune di Firenze alla Regione Toscana, quest'ultima provvede a:

**a)** determinare l'importo del conguaglio dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino relativo all'anno di affidamento del servizio, come differenza fra il totale degli importi in acconto già tratti sulle rate bimestrali di pagamento al Concessionario e l'importo dovuto al Comune di Firenze sulla base del numero dei passeggeri saliti; tale importo a conguaglio è trattenuto dalla Regione Toscana sul pagamento al Concessionario sulla seconda rata bimestrale dell'anno in corso;

**b)** determinare il nuovo importo mensile dell'acconto sui ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino, che la Regione Toscana trattiene dal prezzo dovuto al Concessionario per il periodo compreso fra il mese di aprile ed il mese di marzo dell'anno successivo, sulla base del numero effettivo dei passeggeri del sistema tramviario fiorentino dell'anno precedente.

Per tutto il successivo periodo di durata contrattuale, il Comune di Firenze comunica

alla Regione Toscana entro il mese di febbraio di ciascun anno, il numero effettivo di passeggeri saliti sul sistema tramviario fiorentino nell'anno precedente, determinato con le modalità di cui all'art. 78, e la Regione provvede a:

a) determinare l'importo del conguaglio dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino relativo all'anno solare precedente, come differenza fra il totale degli importi in acconto trattenuti bimestralmente dai pagamenti al Concessionario e l'importo annuale effettivamente dovuto al Comune di Firenze sulla base del numero dei passeggeri saliti; tale importo a conguaglio è trattenuto dalla Regione Toscana sul pagamento al Concessionario della seconda rata bimestrale di ciascun anno;

b) determinare il nuovo importo mensile dell'acconto sui ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino, che la Regione Toscana trattiene dal prezzo dovuto al Concessionario per il periodo compreso fra il mese di aprile ed il mese di marzo dell'anno successivo, sulla base del numero effettivo dei passeggeri saliti sul sistema tramviario fiorentino nell'anno solare precedente.

A partire dall'entrata in esercizio di ogni nuova linea tramviaria, l'importo mensile dell'acconto sui ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario fiorentino viene incrementato proporzionalmente al numero di passeggeri indicati nella tabella di cui al precedente art.73; tale incremento sarà quindi pari al 8% all'entrata in esercizio della Tratta "Alternativa al Centro Storico".

Per l'anno di cessazione del servizio di TPL, l'importo del conguaglio sarà determinato dalla Regione Toscana sulla base dei dati comunicati dal Comune di Firenze entro 60 giorni dal termine del servizio; a garanzia del conguaglio, sull'ultimo pagamento mensile al Concessionario sarà trattenuta una somma pari a 1,20



volte l'importo del precedente conguaglio annuale, riproporzionato in base alla durata del periodo da conguagliare. L'importo residuo di competenza del Concessionario, dato dalla trattenuta al netto del conguaglio, sarà svincolato e liquidato al Concessionario entro 120 giorni dal termine del servizio.

#### **ART. 82 - INCREMENTI TARIFFARI**

In caso di incrementi tariffari dei titoli di viaggio integrati tram-bus dell'Area fiorentina, gli importi dei ricavi unitari per passeggero spettanti al sistema tramviario fiorentino di cui al precedente articolo 77 saranno incrementati in misura pari all'incremento tariffario medio (ove per incremento tariffario medio si intende la media delle percentuali di incremento dei diversi titoli di viaggio pesata rispetto al valore dei pezzi venduti per ogni tipologia di titolo nell'anno precedente).

La Regione Toscana, in accordo col Comune di Firenze, si riserva la facoltà di differenziare per l'Area Fiorentina il prezzo dei titoli di viaggio per l'accesso al sistema integrato tram+bus rispetto a quelli relativi al solo TPL gomma (bus). In tal caso, il prezzo dei titoli integrati tram+bus sarà incrementato rispetto al prezzo dei corrispondenti titoli integrati in quel momento vigenti e quest'ultimo prezzo, da quel momento, sarà applicato ai titoli validi per il solo TPL gomma (bus).

I ricavi del Concessionario corrispondenti al maggior prezzo dei nuovi titoli integrati tram+bus venduti sono di pertinenza del sistema tramviario e, al fine della loro determinazione, il numero dei nuovi titoli integrati venduti ed il relativo incasso vengono comunicati dal Concessionario alla Regione Toscana ed al Comune di Firenze. Detti ricavi, relativi al maggior prezzo dei nuovi titoli integrati, saranno detratti dal prezzo del Concessionario in aggiunta agli importi di cui all'art. 77, con le stesse modalità previste all'art. 81.

Qualora la Regione esercitasse la facoltà di cui sopra, tutti gli obblighi del Conces-

sionario previsti dal presente contratto rimarranno fermi ed impregiudicati.

#### **ART. 83 - MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEI SERVIZI SOSTITUTIVI**

Il Concessionario dovrà garantire i servizi di trasporto sostitutivi, secondo le modalità di seguito indicate:

**a)** Nel caso in cui si verificano interruzioni al regolare svolgimento del servizio tramviario, ma sia possibile comunque mantenere la regolare cadenza del servizio nella tratta precedente e successiva a quella in cui si è determinata l'interruzione, si opera nella seguente maniera:

1. una volta individuata la tratta interessata dall'interruzione, se il responsabile del Soggetto Esercente GEST ipotizza che la normale circolazione non sia ripristinabile in tempi brevi (ovvero minori di 30 minuti), GEST contattata, mediante telefonata seguita da fax o mail, l'incaricato del Concessionario, al fine di attivare il servizio sostitutivo di immediata copertura;

2. il Concessionario farà intervenire entro 30 minuti dalla chiamata almeno 1 autobus, dopo di che progressivamente interverranno altri 2 o 3 autobus (in funzione del numero di viaggiatori da servire e della tratta interrotta), il tutto entro 1 ora dalla chiamata;

3. gli autobus impegnati per il servizio sostitutivo rimangono in servizio fino al normale ripristino della circolazione tramviaria, che deve essere comunicato dal Soggetto Esercente a GEST e all'incaricato del Concessionario, mediante telefonata seguita da fax o mail.

**a)** Nel caso in cui si verificano interruzioni al regolare svolgimento del servizio tramviario per le quali il Soggetto Esercente GEST ritenga non sufficiente la copertura prevista per i casi di cui al punto 1 sopra descritto, ma ritenga necessario l'ausilio di altri mezzi, il Concessionario deve intervenire con un numero di mez-

zi aggiuntivi rispetto a quelli previsti al punto 1. In totale, con il servizio sostitutivo deve essere garantito fino a un massimo di 6 autobus complessivi per interventi richiesti con un preavviso di 3 ore, fino a un massimo di 10 autobus complessivi per interventi richiesti con un preavviso di 24 ore.

Il Soggetto Esercente GEST potrà verificare in ogni momento le modalità di effettuazione dei servizi sopra indicati.

Ai fini dell'effettuazione dei servizi sostitutivi, il Concessionario indicherà a GEST il nome dell'incaricato e i suoi recapiti telefonici - indirizzo mail e fax. GEST indicherà al Concessionario un riferimento telefonico della propria sala di controllo in modo da creare un canale di comunicazione preferenziale.

#### **ART. 84 - PAGAMENTO E RENDICONTAZIONE**

##### **DEI SERVIZI SOSTITUTIVI**

Al pagamento dei servizi sostitutivi prestati dal Concessionario in favore del sistema tramviario provvede direttamente TRAM o per esso il Soggetto Esercente GEST.

TRAM o per esso il soggetto GEST corrisponderà al Concessionario per i servizi sostitutivi un corrispettivo per km prodotto pari a € 2,626 + IVA base 2014.

Il pagamento verrà effettuato entro 30gg dalla data di ricevimento della relativa fattura, che dovrà essere corredata dalla rendicontazione dei servizi sostitutivi effettuati, in termini di chilometri ed ore di servizio. Su richiesta di TRAM o di GEST il Concessionario è tenuto a fornire copia della documentazione aziendale relativa al servizio svolto (es. diario della regolarità e/o di bordo).

Il suddetto valore del costo chilometrico per il servizio sostitutivo è incrementato annualmente in ragione del tasso di inflazione programmata rispetto alla base di riferimento.

### **ART. 85 - MODIFICA DELLE DISPOSIZIONI**

La Regione Toscana si riserva, in accordo con il Comune di Firenze, di modificare le previsioni del presente contratto relative all'integrazione tariffaria tram-bus, al fine di garantire l'equilibrio economico della Concessione del sistema tramviario e della Concessione del sistema di TPL su gomma.

### **SEZIONE VI – DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### **ART. 86 - PREMESSE**

Nella presente Sezione le Parti intendono chiarire aspetti collegati a pendenze giurisdizionali ed amministrative nonché aspetti di natura transitoria.

Relativamente alle questioni giurisdizionali ed amministrative le Parti danno atto che risultano pendenti:

- procedimenti giurisdizionali consistenti i). nel giudizio di appello dinanzi al Consiglio di Stato R.G. n. 2968/2020 e nel giudizio dinanzi al TAR Toscana R.G. e n. 478/2020, ii). in procedimenti amministrativi di carattere tributario, consistenti in istanze di interpello rivolte, unilateralmente da alcuni dei gestori uscenti senza condivisione con nessuna delle Parti, all'Agenzia delle Entrate ai sensi dell'art. 11 Legge n. 212/2000 (c.d. Statuto dei diritti del contribuente) aventi ad oggetto la configurabilità dei trasferimenti di beni strumentali, essenziali per lo svolgimento dei servizi affidati in concessione, come cessione di singoli beni e non come cessione di complesso aziendale e, in caso di risposta negativa, la determinazione della base imponibile ai fini della relativa imposta di registro e iii). in procedimenti amministrativi di carattere previdenziale, consistenti in richiesta di chiarimenti rivolta all'INPS, unilateralmente da alcuni dei gestori uscenti senza condivisione con nessuna delle Parti, in ordine all'applicabilità retroattiva al bando di gara de quo dell'art. 48, comma 7, lett. e) del D.L. n. 50/2017.

Relativamente alle questioni di natura transitoria le Parti danno atto che risulta necessario disciplinare: i. gli effetti dell'entrata in esercizio del sistema tramviario fiorentino, ii. gli effetti del tempo trascorso per l'avvio del servizio, iii. gli effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Le Parti infine in considerazione dei possibili dubbi interpretativi in merito all'applicazione di alcune clausole del contratto, in relazione agli esiti dei suddetti procedimenti giurisdizionali ed amministrativi, nonché al fine di disciplinare gli effetti del tempo trascorso in conformità a quanto previsto dalla DGRT n. 281/2020 da cui potrebbe derivare possibile contenzioso tra le Parti, al fine di eliminare ogni incertezza interpretativa ed applicativa manifestano espressamente la comune intenzione in merito alla corretta interpretazione ed applicazione di alcune clausole del contratto.

#### **ART. 87 – CLAUSOLA INTERPRETATIVA**

Le Parti convengono che ai fini dell'eventuale applicazione del 4<sup>^</sup> capoverso dell'art. 10 del contratto, costituisce causa imprevista sopravvenuta e pertanto deroga autorizzata a seguito della sottoscrizione del presente contratto, l'attribuzione di chilometri aggiuntivi di cui all'art. 3 del contratto, già oggetto del servizio regolato dal contratto Ponte nel tempo intercorso tra l'avvio programmato secondo l'offerta di gara e l'avvio effettivo del servizio.

#### **ART. 88 – EFFETTI DELL'ENTRATA IN ESERCIZIO DEL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO**

Le parti danno e prendono atto del fatto che il ritardo dell'avvio del servizio, causato dal lungo contenzioso avverso gli atti di gara, ha già determinato, rispetto agli scenari previsti all'art. 73 sez. 3 Tramvia del presente contratto, l'entrata in esercizio della linea 2 e della tratta Stazione Santa Maria Novella – Careggi (indicata negli atti di gara linea n. 3) del sistema tramviario fiorentino (esclusa la Tratta Alter-

nativa Centro Storico). Tale circostanza incide sulle trattenute sui ricavi di traffico, derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spettanti al sistema tramviario ai sensi del successivo art. 81, operate dalla Regione sul prezzo che compete al Concessionario (c.d. retrocessione).

Per il primo anno di gestione del Concessionario, l'onere della suddetta retrocessione, ai sensi dell'art. 81 è inizialmente anticipato dalla Regione per la parte eccedente rispetto a quella prevista nel PEF di offerta, considerando che il Concessionario non può fronteggiare la spesa non avendo ancora maturato i ricavi gestionali.

Decorsi 6 mesi dall'avvio del servizio, le parti verificano di intesa se sussistono le condizioni per avviare il procedimento del riequilibrio del PEF ai sensi dell'art. 33 lettera f) del presente contratto. Qualora sussistano le condizioni, le parti danno avvio immediatamente al riequilibrio; in caso contrario la procedura sarà avviata entro il primo anno di gestione ed il conguaglio a favore del Concessionario o della Regione sarà applicato ai corrispettivi relativi al bimestre successivo alla conclusione della procedura di riequilibrio. Resta inteso che sino a che la procedura di riequilibrio ai sensi dell'art. 33 lettera f) non sia conclusa nel termine massimo del secondo anno di gestione, al Concessionario sarà applicata una trattenuta ai sensi dell'art. 81 del contratto in misura corrispondente a quanto previsto nel PEF di offerta. Resta fermo il diritto delle parti di attivare una nuova procedura di riequilibrio ai sensi dell'art. 33 lettera f) in caso di completamento del sistema tramviario fiorentino nonché di attivazione di nuove linee.

Parimenti si procederà al riequilibrio con le modalità dell'art. 33, per l'intervenuta diminuzione delle tariffe deliberata dalla Regione con delibera della Giunta regionale n. 921 del 6 agosto 2018.

#### **ART. 89 – EFFETTI DEL TEMPO TRASCORSO**

## **PER L'AVVIO DEL SERVIZIO**

In attuazione di quanto stabilito dall'art. 1, comma 3 dell'Accordo a latere stipulato tra Regione, Autolinee Toscane S.p.A. e Mobit S.C. a r.l. in data 29.12.2017 (ai sensi del quale di tutti gli aggiornamenti intervenuti, in conseguenza del tempo trascorso dall'indizione della gara ed anche in esecuzione del *Contratto Ponte*, si terrà conto in sede di redazione del *contratto di gara*. Degli effetti economico-finanziari dei suddetti aggiornamenti si terrà conto in sede di esecuzione del contratto medesimo secondo le modalità ivi previste) - nel corso di esecuzione del presente contratto, il Concessionario predisporrà il PEF aggiornato in conformità a quanto stabilito dalla Delibera di Giunta Regionale n. 281 del 2 marzo 2020 con particolare riferimento ai seguenti criteri:

- a. aggiornamento della base di gara secondo quanto previsto dall'art. 6 del contratto di Concessione;
- b. aggiornamento del prezzo totale del servizio in virtù dei chilometri aggiuntivi e flessibili ai sensi dell'art. 6 del Contratto di Concessione;
- c. riequilibrio del PEF ai sensi dell'art. 33 in conseguenza dell'avvio di esercizio delle linee 2 e della tratta Stazione Santa Maria Novella – Careggi (indicata negli atti di gara linea n. 3) del sistema tramviario fiorentino (esclusa la Tratta Alternativa Centro Storico);
- d. riequilibrio del PEF, ai sensi dell'art. 33, in conseguenza della modifica della disciplina tariffaria approvata con delibera n. 921 del 6 agosto 2018.

Il PEF aggiornato una volta approvato dalla Regione, costituirà allegato al Contratto di Concessione.

## **ART. 90 – EFFETTI DELL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA**

### **DA COVID-19**

Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus viene prevista la compensazione secondo quanto riportato dal presente articolo.

In considerazione dell'eccezionalità dell'emergenza che si è venuta a creare nel territorio nazionale a seguito della diffusione della epidemia da COVID-19, tale da non essere riconducibile ad una condizione di mercato ai sensi del precedente art. 33 par. B), al fine di consentire al Concessionario l'avvio del servizio di TPL stabilito con il presente contratto, le parti concordano che - fermo restando quanto previsto all'art. 16 in merito alla riprogrammazione del servizio a seguito del verificarsi degli eventi di cui alle lett. a) e b) - tenuto conto degli interventi normativi di livello nazionale, delle disposizioni regionali e locali, nonché degli effetti economici conseguenti allo specifico evento emergenziale COVID-19, nel periodo di gestione contrattuale in cui dovessero perdurare gli effetti del periodo di emergenza COVID-19 sul TPL, evincibili in modo oggettivo sul territorio regionale, la Regione adotterà, tenuto conto delle risorse finanziarie regionali e statali assegnate e da assegnare disponibili per tale finalità, una o più delle seguenti azioni, anche cumulativamente, ai fini del mantenimento dell'equilibrio economico del contratto:

- in via prioritaria, l'erogazione di un'anticipazione aggiuntiva rispetto al corrispettivo, volta a mitigare gli impatti derivanti dai mancati ricavi nonché dai maggiori costi per le cause di cui al presente articolo rispetto al PEF di offerta, a valere sul fondo istituito con L.R. 41 del 22/06/2020, nonché su fondi statali istituiti per analoga finalità e sui successivi relativi stanziamenti destinati al concessionario, che verranno assegnati sulla base delle disponibilità finanziarie, da corrispondersi a cadenza mensile entro la fine del mese di competenza (non correlata alla remunerazione del corrispettivo la cui fatturazione resta quella prevista all'art.7), salvo conguaglio ai sensi



dell'ultimo capoverso del presente articolo;

- ogni altra misura di carattere straordinario ed eccezionale, anche temporanea, che le parti valuteranno nel comune interesse sia per garantire il servizio con le modalità concordate che per mantenere l'equilibrio economico del contratto.

Le azioni di cui sopra avranno lo scopo di ricondurre il contratto ad equità ai sensi e per gli effetti dell'art. 1467 c.c. in coerenza con quanto disposto nell'allegato al Regolamento europeo n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, e nella comunicazione della Commissione europea 2014/C 92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007. Ferma restando l'applicazione del riequilibrio ai sensi degli artt. 88 e 89 che precedono, le parti si danno atto che, in coerenza con quanto previsto dalle disposizioni comunitarie sopra richiamate e tenuto conto della anticipazione aggiuntiva prevista per mitigare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ai fini della determinazione del margine di utile ragionevole per il mantenimento dell'equilibrio economico del contratto, limitatamente agli effetti sul dell'emergenza sanitaria nel periodo di applicazione delle misure straordinarie di cui al presente articolo, si terrà conto del reddito operativo indicato nel PEF di gara.

Ai fini dell'applicazione delle misure previste nel presente articolo il Concessionario deve indicare su base mensile: i). i costi aggiuntivi dovuti a misure di emergenza (a titolo esemplificativo sanificazione, DPI e strumenti di protezione per l'utenza, personale di assistenza all'emergenza, intensificazione dei servizi per distanziamento e refezione della capienza); ii). i minori costi derivanti dalla riprogrammazione del servizio e dalle disposizioni statali per le cause di cui al presente articolo; iii) la riduzione dei ricavi operativi (da traffico e altri ricavi) rispetto al PEF di offerta per tutto il periodo di efficacia del presente articolo. L'ammontare dei costi aggiuntivi di cui al

punto i), dei minori costi di cui al punto ii), nonché la differenza tra i ricavi operativi indicati nel PEF di offerta e quelli comunicati ai sensi del punto, iii). costituisce il parametro di riferimento per verificare l'equilibrio economico del contratto.

Al termine del periodo in cui dovessero perdurare gli effetti di emergenza COVID-19 sul TPL, evincibili in modo oggettivo sul territorio regionale, o anteriormente se ne sussistano le condizioni, ferma restando l'applicazione del riequilibrio ai sensi degli artt. 88 e 89 che precedono, ciascuna delle parti si riserva di attivare una procedura di riequilibrio del PEF legata all'emergenza epidemiologica da COVID-19, volta anche a recuperare le anticipazioni eventualmente erogate dalla Regione nonché a valutare l'impatto delle altre misure sopra richiamate, ove adottate. In caso di mancato accordo sul riequilibrio del PEF si applica quanto previsto all'art. 39.

Degli effetti del riequilibrio previsto nel presente articolo e di quello di cui agli artt. 88 e 89 che precedono si terrà conto ai fini dell'equilibrio complessivo del contratto di cui all'art. 33.

Le parti si obbligano a recepire ulteriori disposizioni normative nazionali e delle autorità amministrative e regolatorie che dovessero disciplinare quanto previsto nei precedenti capoversi.

#### **ART. 91 – DISCIPLINA CONSEGUENTE AI PROCEDIMENTI IN ATTO PRESSO LE AUTORITA' COMPETENTI**

91.1 Le Parti intendono regolare di comune accordo le conseguenze derivanti da una eventuale sentenza che, all'esito del giudizio pendente dinanzi al Consiglio di Stato R.G. n. 2968/2020, abbia l'effetto di caducare e/o dichiarare inefficace e/o nullo e/o annullare e/o risolvere e/o comunque far venire meno e/o cessare, in via definitiva, il contratto, posto che tale ipotesi non rientra in alcuno dei casi di cessazione anticipata previste e disciplinate dal contratto.

Nell'ipotesi di cui al capoverso precedente le Parti convengono che il Concessionario avrà diritto unicamente al pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente effettuate, secondo il prezzo contrattuale.

Le Parti si danno atto che, al fine di rispettare il prudente apprezzamento del Concedente di organizzare e garantire al minor costo la reversibilità dei beni essenziali, acquisiti dal Concessionario sia anteriormente che successivamente alla stipulazione del contratto, sino alla data di pubblicazione della sentenza nel ricorso suddetto RG 2968/2020, il Concessionario si impegna a non eseguire investimenti che non siano autorizzati dalla Regione e a non assumere personale non autorizzato dalla Regione nei limiti numerici dell'elenco addetti allegato al contratto di concessione, nonché ad acquisire la disponibilità dei beni nel rispetto del principio di reversibilità e prudenzialità richiamato nell'ordinanza n. 3507/2020 del Consiglio di Stato. A fronte di ciò il Concedente riconosce che i ritardi nell'attuazione degli investimenti programmati nel corso di esecuzione del contratto, derivanti dall'attesa della sentenza suddetta, ivi incluse le conseguenze sull'efficienza e la qualità del servizio, non costituiranno inadempimenti imputabili al Concessionario ai fini della responsabilità contrattuale.

Le parti convengono che il personale assunto nel rispetto di quanto in precedenza pattuito costituirà personale da trasferire al gestore subentrante nel rispetto dell'art. 18 comma 2 L.R. 42/1998 s.m.i.

91.2 Le Parti convengono che, in relazione alla pattuizione di cui all'art. 89 lettera a) del contratto, l'erogazione della quota di corrispettivo corrispondente all'aggiornamento della base di gara applicando l'indice inflattivo annuale dell'1,53389%, in conformità a quanto stabilito dal parere ANAC del 20 settembre 2019 e dalla Delibera di Giunta Regionale n. 281 del 2 marzo 2020, da corrispondere in fase di esecuzione del contratto, rimane temporaneamente sospesa fino alla pubblicazione della sentenza di

primo grado che definisce il giudizio pendente dinanzi al TAR Toscana R.G. n. 478/2020, senza corresponsione di interessi a carico del Concedente per tutto il suddetto periodo di sospensione.

Le Parti convengono che, qualora la citata delibera n. 281/2020 sia in via definitiva ritenuta non legittima in sede giurisdizionale e tale determinazione produca effetti sul corrispettivo, le Parti si impegnano a negoziare immediatamente, senza indugio e in buona fede tutte le misure opportune al fine di ricondurre ad equilibrio economico il contratto, ai sensi dell'art. 33 del contratto, fermo restando il recupero delle somme indebitamente liquidate da parte dell'Amministrazione.

91.3 Le Parti convengono che, qualora uno o più provvedimenti autoritativi delle Autorità amministrative competenti per la fiscalità generale e per la previdenza sociale - la cui esecuzione non sia sospesa o la cui legittimità sia definitivamente confermata in sede giurisdizionale - determinino oneri maggiori in relazione all'esercizio della Concessione, agli atti di trasferimento dei beni essenziali o del personale ed un conseguente impatto sul PEF, le Parti si impegnano a negoziare immediatamente, senza indugio e in buona fede tutte le misure opportune al fine di ricondurre ad equilibrio economico il contratto, ai sensi dell'art. 33 del contratto.

91.4 In caso di cessazione anticipata del contratto per le cause di cui ai punti 91.2 e 91.3. le Parti convengono, in deroga alle previsioni degli artt. 38 e 39 del contratto, che il Concessionario avrà diritto al pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente effettuate, secondo il prezzo contrattuale.

Resta fermo quanto previsto dagli artt. 15, 16 e 18 della L.R. 42/1998 e dall'art. 15 del contratto in merito all'obbligo di ripresa da parte del gestore subentrante dei beni e del personale acquisiti dal Concessionario.

Resta altresì fermo l'obbligo del Concessionario di assicurare la continuità del servi-

zio pubblico nei termini ed alle condizioni di cui all'art. 39 ultimo comma del contratto.

91.5 Con riferimento all'art. 5 del contratto, le parti si danno atto che, considerando che il trasporto pubblico locale deve essere garantito senza soluzione di continuità, l'avvio del servizio avverrà una volta acquisita da parte del Concessionario la disponibilità dei beni mobili, immobili e del personale. A tale riguardo il Concessionario si obbliga sin d'ora a non avanzare alcuna pretesa economica nei confronti della Regione per le modalità con cui la stessa assicurerà l'espletamento del servizio nel periodo precedente l'avvio del servizio da parte del Concessionario.

#### **ART. 92 – RINVIO**

Per tutto quanto non diversamente disposto nella presente Sezione restano ferme le previsioni del contratto - parte generale e i relativi allegati.

\*\*\*\*\*

*firmato digitalmente*

*per Regione Toscana*

*per il Concessionario*

*Dott.* \_\_\_\_\_

*Dott.* \_\_\_\_\_

*Il presente contratto, inclusa l'accettazione delle clausole contrattuali ai sensi dell'art. 1341 c.c., è stato letto, approvato e firmato digitalmente a distanza dai contraenti. L'originale del contratto e i suoi allegati e la copia del contratto per la parte, compresi gli allegati, vengono regolarizzati ai fini dell'imposta di bollo con pagamento mediante F23 per un importo complessivo di euro \_\_\_\_\_*

\*\*\*\*\*

#### **ART. 93 - ACCETTAZIONE CLAUSOLE CONTRATTUALI AI SENSI DELL'ARTICOLO N. 1341 DEL CODICE CIVILE**

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1341, II comma, del codice civile, il Dott. \_\_\_\_\_ per il Concessionario dichiara di approvare specificatamente le clausole di cui agli articoli 7 (Modalità di erogazione del prezzo e della quota per rinnovo bus), 10 (Trasferimenti del personale e obblighi del Concessionario), 14 (obbligo sulle dotazioni a bordo bus e rinnovo parco), 18 (Modifiche al programma di esercizio oltre il 20%), 33 (Piano Economico Finanziario ed equilibrio economico del contratto), 38 (Risoluzione per inadempimento del Concedente o revoca della concessione), 39 (Recesso del Concessionario per mancato accordo sulla revisione del PEF), 40 (Risoluzione per inadempimento del Concessionario), 41 (Foro competente), 46 (Recesso ex D. Lgs. 159/2011), 88 (effetti dell'entrata in esercizio del sistema tramviario fiorentino), 89 (effetti del tempo trascorso per l'avvio del servizio), 90 (Effetti dell'emergenza epidemiologica da covid-19 nei primi due anni di gestione contrattuale) e 91 (Disciplina conseguente ai procedimenti in atto presso le autorità competenti).