

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE 4 OTTOBRE 2010

(proposta dalla G.C. 20 aprile 2010)

Sessione Ordinaria

Convocato il Consiglio nelle prescritte forme sono intervenuti nell'aula consiliare del Palazzo Civico, oltre al Vicepresidente VENTRIGLIA Ferdinando ed al Sindaco CHIAMPARINO Sergio, i Consiglieri:

ANGELERI Antonello	GALASSO Ennio Lucio	OLMEO Gavino
BONINO Gian Luigi	GALLO Domenico	PETRARULO Raffaele
BRUNO Giuseppe Maurizio	GALLO Stefano	PORCINO Gaetano
CALGARO Marco	GANDOLFO Salvatore	RATTAZZI Giulio Cesare
CANTORE Daniele	GENISIO Domenica	SALINAS Francesco
CAROSSA Mario	GENTILE Lorenzo	SALTI Tiziana
CASSANO Luca	GIORGIS Andrea	SCANDEREBECH Federica
CASSIANI Luca	GRIMALDI Marco	SILVESTRINI Maria Teresa
CENTILLO Maria Lucia	LAVOLTA Enzo	TEDESCO Giuliana
CERUTTI Monica	LEVI-MONTALCINI Piera	TROIANO Dario

CUGUSI Vincenzo	LO RUSSO Stefano	TROMBINI Claudio
CUNTRO' Gioacchino	LOSPINUSO Rocco	TRONZANO Andrea
CUTULI Salvatore	MORETTI Gabriele	ZANOLINI Carlo
FURNARI Raffaella		

In totale, con il Vicepresidente ed il Sindaco, n. 42 presenti, nonché gli Assessori: DEALESSANDRI Tommaso - PASSONI Gianguido - SESTERO Maria Grazia.

Risultano assenti oltre al Presidente CASTRONOVO Giuseppe, i Consiglieri: BUSSOLA Cristiano - COPPOLA Michele - FERRANTE Antonio - GHIGLIA Agostino - GOFFI Alberto - LONERO Giuseppe - MAURO Massimo - RAVELLO Roberto Sergio.

Con la partecipazione del Segretario Generale Reggente PICCOLINI dr.ssa Carla.

#### SEDUTA PUBBLICA

OGGETTO: AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA E METROPOLITANA DI TORINO. APPROVAZIONE DEGLI INDIRIZZI PER LA PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA.

Proposta del Vicesindaco Dealessandri, di concerto con l'Assessora Sestero, comprensiva dell'emendamento approvato nella presente seduta.

Il processo di riforma dei servizi pubblici locali è in continua evoluzione in quanto sempre oggetto di attenzione e di indicazioni a livello comunitario europeo. A livello nazionale, la riforma delle autonomie locali e la relativa normativa susseguitasi, passata dalla fase della "municipalizzazione", alla fase della "aziendalizzazione" (Legge 142/1990), alla fase della "societarizzazione" (Legge Bassanini 15 maggio 1997 n. 127), ha inteso connotare i Comuni di un aspetto imprenditoriale teso non solo ad ottimizzare le prestazioni di servizi tradizionalmente svolti dalle Amministrazioni Comunali, ma anche ad imprimere un'accelerazione al processo di ammodernamento della pubblica amministrazione, accentuando la capacità di diritto privato degli enti locali e riservando agli stessi le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione, controllo e regolazione dell'attività dei soggetti gestori ridefinendo così il loro ruolo, in funzione del recupero della qualità dell'offerta dei servizi pubblici.

La legislazione intervenuta in materia di pubblici servizi è stata indirizzata verso la creazione di aziende efficienti, organizzate secondo modelli privatistici di società di capitali, per l'erogazione di servizi gestiti con economicità ed efficacia. La trasformazione delle aziende speciali in società per azioni è stata motivata con l'esigenza di ricercare nuove sinergie per lo svolgimento efficace del servizio e da ciò sono emersi, quali obiettivi fondamentali di sviluppo delle aziende cittadine, la necessità di dare maggiori impulsi al loro avviamento, stimolare tecnologie ed innovazioni, convogliare capitali verso le attività produttive.

Oggi, attuata la legislazione con la costituzione delle società di gestione dei servizi pubblici, pare opportuno che la Città, nel costante perseguimento di finalità pubbliche, individui forme sempre più incisive di valorizzazione delle proprie aziende, definisca modelli organizzativi e di gestione che favoriscano la competitività sul mercato e la trasparenza delle scelte aziendali, supporti le società sia per quanto attiene agli indirizzi che allo sviluppo imprenditoriale.

In tale prospettiva è stato avviato uno studio sulla fattibilità di operazioni societarie straordinarie sulla società "GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.", siglabile "GTT S.p.A."

La Città di Torino è attualmente titolare della totalità delle azioni costituenti il capitale sociale della società "GTT S.p.A.", con sede in Torino, corso Turati n. 19/6, capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, di Euro 268.068.880,00, diviso in numero 268.068.880 azioni del valore nominale di 1 Euro cadauna.

Detta società si occupa di trasporto pubblico locale e, più in generale, di gestione della mobilità; infatti la società ha per oggetto, tra l'altro, la gestione di servizi urbani ed extraurbani di trasporto di persone e merci su strada, ferrovia, linee metropolitane anche sotterranee, e più in generale linee ad impianto fisso; la gestione di raccordi ferroviari; la gestione di servizi coordinati all'assistenza alla mobilità individuale e collettiva, nonché la gestione dell'informazione agli automobilisti, ai clienti del trasporto pubblico ed a tutti gli altri utenti della strada.

In particolare GTT ha stipulato i seguenti contratti/convenzioni con la Città di Torino:

- il trasporto pubblico locale (tranviario ed automobilistico, urbano e suburbano);
- l'erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana;
- la gestione integrata dei trasporti disabili, scolastici ed assistenziali;
- l'esercizio di servizi di trasporto collettivi concessi a classi che fruiscono delle opportunità educative e didattiche esterne organizzate durante l'anno scolastico ed il periodo estivo, oltre ad alcuni altri servizi aventi caratteristiche particolari, comunque connessi all'attività scolastica;
- convenzione per la concessione di costruzione e gestione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino in merito all'esercizio della tratta Collegno - Stazione XVIII Dicembre e successivamente fino a Porta Nuova;
- convenzione per la costituzione del diritto d'uso degli impianti fissi ferrolotranviari e di fermata;
- autorizzazioni/convenzioni servizi turistici.

La normativa vigente in materia di servizi pubblici locali (articolo 23 bis della Legge n. 133/2008 come da ultimo modificato con Decreto Legge 135/2009 convertito in Legge 166/2009) prevede la fine del periodo transitorio per le gestioni in house alla data del 31 dicembre 2011 e pertanto è necessario provvedere ad affidare i servizi afferenti la mobilità attualmente gestiti da GTT S.p.A., attraverso le modalità ordinarie di cui al comma 2 dell'articolo 23 bis del Decreto Legge n. 112/2008 e s.m.i. come da ultimo modificato dall'articolo 15 del Decreto Legge n. 135/2009 convertito con Legge 166/2009, a norma del quale il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali avviene in via ordinaria mediante: a) procedure competitive ad evidenza pubblica da realizzarsi attraverso l'espletamento di una gara, da parte dell'ente locale titolare della funzione, per la scelta di un soggetto gestore; b) la scelta di un socio privato operativo industriale (c.d. gara a doppio oggetto).

La Regione Piemonte, con deliberazione della Giunta Regionale n. 57 - 10312 del 16 dicembre 2008, ha provveduto a modificare la D.G.R. n. 32 - 9796 del 13 ottobre 2008 che approvava le modifiche agli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 ai sensi dell'articolo 9 della Legge Regionale 1/2000, ed a subordinare l'erogazione delle sopraccitate risorse per l'anno 2009 alla "pubblicazione, di un bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di loro competenza". Con successiva D.G.R. n. 76 - 13729 del 29 marzo 2010, che modifica parzialmente la D.G.R. n. 92 - 12926 del 21 dicembre 2009, la Regione Piemonte ha confermato la volontà di subordinare l'erogazione delle risorse aggiuntive per l'anno 2009 alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa che definisce il calendario per lo svolgimento della procedura di gara per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nell'area metropolitana di Torino. La Città di Torino si trova pertanto necessitata a deliberare la procedura di gara per l'affidamento dei servizi pubblici per ottenere l'erogazione dei contributi regionali per il trasporto pubblico locale previsti ex articolo 9 della Legge Regionale 1/2000 a partire dal 2009.

Nel caso di specie, l'Amministrazione ha scelto, con deliberazione del Consiglio Comunale approvata in data 8 febbraio 2010 (mecc. 2009 04455/064), di:

- costituire una società titolare delle infrastrutture, interamente pubblica in conformità al vigente comma 13 dell'articolo 113 T.U.EE.LL., aperta alla futura partecipazione ove possibile della Regione Piemonte nella quale il Comune detenga non meno del 50 per cento;
- sospendere la delega temporaneamente ed ai soli fini dell'espletamento della procedura di gara e della sua aggiudicazione delle funzioni precedentemente delegate alla Agenzia per la Mobilità Metropolitana in base alla deliberazione del Consiglio Comunale del 10 febbraio 2003 (mecc. 2002 07588/006) al fine di scegliere un gestore per i servizi di mobilità in ottemperanza all'articolo 23 bis del Decreto Legge 112/2008 e s.m.i..

Si precisa a riguardo che tale sospensione, in osservanza della Legge Regionale Piemonte n. 1/2000 e degli atti costitutivi del consorzio, Convenzione e Statuto, riguarda la sola funzione delegata della predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali, restando in capo all'Agenzia la gestione del relativo contratto afferente al trasporto pubblico locale, agendo il Comune di Torino come stazione appaltante;

- effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei seguenti servizi:
  - trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di Metropolitana da mettere a gara, in nome e per conto della società Infratrasporti.To S.r.l., in quanto essendo la

società delle infrastrutture una società patrimoniale la stessa non può occuparsi della gestione dell'esercizio del servizio della Metropolitana;

- erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché la manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;
- esercizio dei servizi turistici;
- di dare mandato al Consiglio d'Amministrazione della società GTT S.p.A. di elaborare, in collaborazione ed in costante verifica con gli uffici dell'Amministrazione Comunale, un progetto di scissione parziale proporzionale per incorporazione di GTT S.p.A. medesima, che lo stesso ha approvato in data 12 aprile 2010 e del quale è tuttora in corso la necessaria procedura per l'approvazione in Assemblea Straordinaria.

Peraltro, nel frattempo, è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale del 17 maggio 2010 (mecc. 2010 01953/064) il progetto di scissione parziale proporzionale per incorporazione a favore della società beneficiaria Infratrasporti.To S.r.l., i cui effetti decorrono a partire dalla data del 14 settembre 2010.

Occorre evidenziare che finora la Città ha gestito, attraverso GTT S.p.A., il servizio di TPL, il servizio della Linea 1 di Metropolitana, i servizi di parcheggio e sosta a pagamento ed in generale gli altri servizi attinenti la mobilità in virtù di una accentuata intermodalità funzionale tra i servizi stessi, sul presupposto che la complessa mobilità urbana di una città metropolitana possa essere efficacemente gestita prendendo in considerazione tutte le sue diverse componenti. Pertanto, anche i servizi relativi alla mobilità privata devono essere inseriti nel più ampio ambito del sistema urbano dei trasporti stante l'oggettiva interdipendenza che li caratterizza.

L'Area Metropolitana torinese costituisce, infatti, una realtà articolata e complessa in cui sono presenti tutte le modalità di trasporto, pubblico e privato, e di mobilità statica e dinamica.

L'affidamento di diversi servizi afferenti la sfera della mobilità ad un unico soggetto, corrisponde alla realizzazione della intermodalità dei trasporti, divenuto elemento essenziale per una gestione efficiente del trasporto pubblico locale, laddove per intermodalità dei trasporti si intenda la possibilità di effettuare il trasporto attraverso la combinazione di mezzi diversi. Nello specifico, all'interno del panorama cittadino, l'intermodalità si verifica mediante lo spostamento effettuato attraverso la combinazione di tram, metro e bus al fine di raggiungere una determinata meta partendo da parcheggi pubblici in struttura e/o su suolo pubblico.

L'intermodalità del trasporto, pertanto, è un obiettivo intrinseco e connaturato alle notevoli dimensioni del territorio metropolitano ed all'estensione di una rete capillare di trasporti che permetta ai cittadini di muoversi con efficienza e rapidità, anche a coloro che si recano in Città dalle aree limitrofe.

L'intermodalità del servizio costituisce quindi un valore aggiunto per la Città di Torino, per le aree limitrofe alla Città e per gli utenti del servizio di trasporto.

L'intermodalità del trasporto pubblico locale consente alla Città di Torino di pianificare in modo unitario il trasporto locale, con un'immediata ricaduta sul controllo del sistema dei trasporti.

A questo proposito è necessario ricordare che la Città di Torino ha elaborato le linee guida per il Piano di Mobilità Sostenibile (PUMS 2010) - approvate con deliberazione del Consiglio Comunale (mecc. 2008 01770/006) - che si inserisce nella logica della intermodalità dei trasporti e dell'integrazione tra le reti. La prima indicazione del Consiglio Comunale recita infatti: "Il fine è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità ..."; al punto 2 "La Città intende quindi sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni ...".

Il punto 4 enfatizza infatti l'efficacia del trasporto pubblico quale "Obiettivo irrinunciabile per conseguire risultati sul fronte della sostenibilità ambientale dei trasporti e per riqualificare gli spazi urbani di relazione" in modo da indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo ed individuale a favore del primo, in modo da diminuire la congestione, favorire l'intermodalità, migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane, comprese quelle relative a servizi turistici.

Altro aspetto di sostanziale interesse afferisce l'interconnessione tra il trasporto cittadino e quello suburbano. Lo sviluppo urbanistico della Città di Torino e dei Comuni della cintura ha generato la formazione di una vasta area metropolitana - come riconosciuta dall'articolo 22 del T.U.EE.LL. e s.m.i. - caratterizzata da una profonda interazione dei territori. Al fine, quindi, di favorire l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico più volte menzionata in precedenza, l'intermodalità del trasporto consente una forte integrazione con il sistema Trasporto Pubblico Locale dei Comuni limitrofi alla Città di Torino.

Quanto agli utenti, come in parte esposto in precedenza, possono spostarsi più agevolmente sul territorio. L'intermodalità agevola gli utenti favorendo connessioni più rapide: si pensi alla strategicità di lasciare la vettura in custodia in un parcheggio in zona periferica tuttavia adiacente alla rete di trasporti che consente un veloce accesso al centro cittadino (parcheggi di interscambio). La maggiore efficienza del trasporto e la compressione dei tempi degli spostamenti aumentano la competitività dei mezzi pubblici, che determina una riduzione delle auto conseguente ad una preferenza da parte degli utenti del servizio pubblico rispetto al trasporto privato.

L'integrazione modale permette, in generale, di razionalizzare le possibilità di spostamento sul territorio, di creare un effetto di sinergie tra mezzi di trasporto differenti e, dunque, anche di risparmiare in termini di riduzione dei costi economici della mobilità, di migliorare la qualità della vita, di ridurre il traffico e l'impatto inquinante da esso causato.

Il miglioramento in genere della mobilità sostenibile della Città, la maggiore integrazione dei mezzi di trasporto pubblico/privati presenti ed una politica di gestione oculata ed attenta, favorita dall'intermodalità delle reti e dei mezzi di mobilità, rappresentano una ricaduta sociale positiva per la collettività.

Tutti questi elementi sono il risultato (outcome), di lungo periodo, generato dall'erogazione del "servizio mobilità", inteso in senso lato, e come tale percepito dall'utente.

Inoltre, è necessario evidenziare come, proprio grazie all'integrazione modale dei servizi, lo stesso utente della mobilità urbana e metropolitana nel momento in cui interagisce con un unico gestore dei relativi servizi è maggiormente tutelato in quanto, da un lato, trova una risposta immediata alle proprie esigenze nell'utilizzo del servizio, che se frammentato non sarebbe in grado di garantire efficacemente le esigenze dell'utente, e, dall'altro, soprattutto nel momento patologico del rapporto con il gestore dei servizi della mobilità l'utente potrà fare riferimento ad un solo referente responsabile senza la necessità di ricercare i possibili referenti dei diversi servizi, eliminando il rischio di non avere risposta alle legittime

pretese da parte di diversi gestori che neghino la propria responsabilità rispetto al disagio subito dall'utente.

Infine, anche sotto il profilo della regolazione e dell'affidamento del servizio sia per la Città, sia per gli altri enti titolari della specifica funzione, è opportuno e necessario che il referente dei servizi di mobilità urbana e metropolitana, così come avvenuto finora, continui ad essere unico e come tale anche unico responsabile nei confronti degli enti di riferimento in merito agli impegni assunti, nonché unico responsabile della puntuale attuazione degli indirizzi dagli stessi ricevuti.

Pertanto, anche lo stesso schema di contratto di servizio a parte complessa, contiene un espresso richiamo a tale intermodalità negli obblighi generali del gestore.

In quest'ottica la gestione multimodale e intermodale del servizio di mobilità accentuano gli effetti positivi dei risultati del processo produttivo su un'ampia gamma di aspetti del benessere sociale, dell'efficienza e dell'economicità.

Tale soluzione favorisce la razionalizzazione dell'utilizzo delle risorse umane, che rappresentano una rilevante voce di costo nel piano economico della gestione dei servizi in questione, consentendo di superare diseconomie derivanti da mutate capacità lavorative o da innovazioni organizzative, laddove la gestione dei servizi di mobilità non fosse assunta sotto l'egida di una medesima logica ed avvenisse in maniera disarticolata.

Inoltre, continuare a mantenere l'unitarietà della gestione della mobilità generalmente intesa costituisce un valore aggiunto anche sotto il profilo sociale, in quanto finora - attraverso GTT S.p.A., gestore unico dei servizi sopra descritti - è stato possibile sia rispettare le esigenze organizzative, volte a garantire il servizio erogato, sia rispettare le esigenze dei lavoratori sotto il profilo della dignità lavorativa e del proprio ruolo riconosciuto all'interno dell'Azienda e della società civile. Inoltre gli ambiti differenti in cui il gestore deve operare ampliano le possibilità di turn-over per il personale che può essere chiamato a ricoprire diversi tipi di mansioni, valorizzandone così le capacità professionali e garantendo i livelli occupazionali. In effetti la disponibilità di personale di guida definito "doppia mansione", ossia con le necessarie abilitazioni per guidare sia gli autobus che le motrici tranviarie, permette la massima flessibilità di utilizzo del personale stesso, soprattutto nei periodi in cui è necessario effettuare la manutenzione dei binari e conseguentemente gestire con bus alcune linee tranviarie. Diviene, inoltre, possibile il riutilizzo in mansioni diverse dalla guida, per esempio in compiti legati alla gestione della sosta, del personale che, temporaneamente o in modo definitivo, è dichiarato, dalle competenti autorità sanitarie, inidoneo alla guida.

Infatti, proprio perché la gestione intermodale integra molte e differenti modalità di trasporto e di mobilità, ne consegue che un soggetto non più in condizione di svolgere le mansioni originarie può essere utilizzato in altre mansioni per servizi richiesti contrattualmente dal concedente (ad esempio un autista divenuto inidoneo può essere impiegato come "ausiliario della sosta") consentendo al lavoratore di continuare a far parte del mondo del lavoro, attivamente e con un ruolo definito.

Inoltre, sotto il profilo dell'economicità della gestione è necessario rilevare che, ipotizzando una percentuale di generazione di personale inidoneo prossima all'1 per cento annuo, il differenziale economico tra le due gestioni è stimabile nell'ordine di un milione di Euro/anno.

Infine, si rammenta che ai sensi del comma 132 dell'articolo 17 della Legge 127/1997 "I comuni

possono, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, limitatamente alle aree oggetto di concessione. La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti. I gestori possono comunque esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali", mentre il comma 133 dispone che "Le funzioni di cui al comma 132 sono conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 22 e 25 della Legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al primo periodo del comma 132, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

Nell'ambito dell'affidamento diretto a GTT S.p.A. la Città, sin dal 1998, ha applicato le norme in questione nominando, tra i dipendenti della società medesima, con decreto del Sindaco, gli addetti alla sosta, nonché gli addetti aventi funzioni di prevenzione ed accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Si ritiene, per tutto quanto sopra esposto, che sia più conveniente per la Città mantenere tale consolidata e strutturata impostazione, atteso che un diverso orientamento, quale sarebbe la segmentazione dei diversi servizi sinora gestiti unitariamente, si rifletterebbe negativamente sull'efficienza e sull'economicità complessiva del servizio pubblico, perché è comprovato che è necessario ragionare in termini di area vasta per poter realizzare economie di scala e razionalizzazioni.

Inoltre, anche la normativa vigente in materia di servizi pubblici locali e precisamente l'articolo 23 bis, comma 6, del Decreto Legge 112/2008 e s.m.i., consente espressamente l'affidamento simultaneo con gara di una pluralità di servizi pubblici locali nei casi in cui possa essere dimostrato che tale scelta sia economicamente vantaggiosa.

Anche sotto altro profilo una gestione integrata ed intermodale del contratto è vantaggiosa.

La base standard di produzione chilometrica di superficie è attestata su 7,6 milioni di vetture\*km/tram e 45 milioni di vetture\*km/bus. Storicamente, ogni anno, la richiesta di produzione tranviaria è compresa per lavori, manifestazioni, potatura alberi, eccetera.

Corrispondentemente è incrementata la richiesta di produzione bus. La media del fenomeno (variabile annualmente) si attesta su 1 milione di vetture\*km/anno.

Una gestione non integrata dei due modi imporrebbe all'operatore tranviario di attrezzarsi per sopperire a tali variazioni e scaricare costi sociali per la gestione delle compressioni di servizio (specie CIG). Contemporaneamente imporrebbe all'operatore bus di sostenere maggiori costi per l'"acquisto" delle ore lavorative necessarie corrispondenti ad un milione di km: circa 45 FTE (full time equivalent) per un costo annuo di 1,8 milioni di Euro.

L'identica situazione gestita con un contratto integrato ed intermodale consente di gestire le flessibilità modali della richiesta a costo zero (né costi sociali né maggior costo del lavoro) utilizzando i "doppia mansione".

Da analisi effettuate a livello mondiale emerge una minore attrattività di una rete di servizi TPL non integrata, valutabile nella perdita dell'1,5 per cento dei passeggeri (orari non coordinati; informazioni non

coordinate; interscambi non coordinati).

Questo effetto è valorizzabile sotto due diverse prospettive:

- a) maggiori introiti da traffico derivanti da una rete integrata;
- b) soprattutto minori costi.

Inoltre il maggior ricorso alla mobilità privata è valorizzabile in termini di maggior costo per la collettività tanto sotto il profilo "carburante" (crescente negli anni fino a 1,7 milioni di Euro nel 2016) che sotto il profilo "sosta" (crescente negli anni fino a circa 4,2 milioni di Euro nel 2016).

Pertanto, alla luce delle considerazioni suesposte, si ritiene opportuno e necessario, per quanto riguarda le modalità di affidamento dei servizi sopra citati, effettuare un'unica gara ad evidenza pubblica relativa all'affidamento dei servizi di mobilità.

La Città di Torino sarà quindi la stazione appaltante:

- a nome proprio, in quanto esclusiva titolare delle relative funzioni, per i seguenti servizi: parcheggi, servizi turistici, gestione della Linea 1 di Metropolitana automatica: per il servizio della Linea 1 di Metropolitana si precisa che il totale annuo di produzione sarà pari a 4,050 milioni di veicoli\*Km (8,100 milioni di vetture\*km) per un importo annuo posto a base di gara pari ad Euro 16.000.000,00 oltre IVA;
- in qualità di centrale di committenza a norma dell'articolo 33 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il servizio di trasporto pubblico locale di superficie, ai sensi della deliberazione adottata dall'assemblea della stessa nella seduta del 19 luglio 2010; al riguardo si precisa che l'ambito di gara relativo sarà il trasporto pubblico locale urbano e suburbano per un totale annuo di circa 52,7 milioni vetture\*km pari all'attuale Piano d'Esercizio e per un importo annuo posto a base di gara pari ad Euro 174.600.000,00 oltre IVA.

A seguito dell'affidamento in concessione i rapporti contrattuali inerenti i servizi di trasporto pubblico locale (escluso il servizio di metropolitana), saranno gestiti come previsto dalla deliberazione (mecc. 2002 07588/006) esclusivamente dall'Agenzia per la Mobilità.

Per quanto riguarda il servizio relativo alla Linea 1 di Metropolitana, è necessario evidenziare che lo stesso afferisce alle funzioni proprie della Città.

Infatti tale servizio, non può essere svolto dalla società Infratrasporti.To S.r.l. (in quanto società patrimoniale, costituita ai sensi dell'articolo 113, comma 13 del T.U.EE.LL., che, pertanto, non può svolgere la gestione dell'esercizio del servizio della Metropolitana): pur tuttavia la stessa società continuerà a curare specifici compiti volti a garantire l'esecuzione dell'esercizio della Linea 1 di Metropolitana nell'ambito della concessione di costruzione e gestione di cui resta titolare.

L'affidamento in concessione dei servizi pubblici sopra citati sarà effettuato ai sensi e per gli effetti dell'articolo 113, comma 5 lettera a), D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i., nonché dell'articolo 23 bis, comma 2 lettera a), del Decreto Legge 112/2008 come da ultimo modificato con Decreto Legge 135/2009 convertito in Legge n. 166/2009, nonché ai sensi delle normative di settore, e con le modalità di cui all'articolo 30 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i..

La gara si svolgerà mediante procedura ristretta, consistente in una prima fase di pubblicazione dell'avviso di gara e di selezione dei candidati ed in una seconda fase in cui i candidati selezionati saranno invitati a presentare offerta e le offerte medesime saranno valutate secondo i criteri stabiliti in coerenza con le norme sopra citate. Potrà essere applicata la procedura accelerata in considerazione del termine di legge per la scadenza degli affidamenti in essere di cui all'articolo 23 bis del Decreto Legge 112/2008

come da ultimo modificato con Decreto Legge 135/2009 convertito in Legge n. 166/2009.

L'aggiudicazione sarà, pertanto, effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in applicazione dell'articolo 18, comma 2 lettera a), del D.Lgs. 422/1997 ed in analogia con quanto previsto dall'articolo 83 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Saranno posti a base di gara i servizi attualmente svolti, come risultano dallo schema di contratto di servizio allegato al presente provvedimento, e con i costi attualmente applicati.

Ai concorrenti sarà chiesto di formulare l'offerta economica così ripartita:

- 1) trasporto pubblico locale e metropolitana;
- 2) servizi attinenti ai parcheggi.

Per quanto riguarda il TPL e la Metropolitana automatica l'offerta economica deve essere formulata indicando il prezzo unitario vettura/km distintamente per il trasporto su tram (distinguendo tram della linea 4 ed altri tram), su bus (distinguendo tra bus 12 metri e bus 18 metri) e su metropolitana. Tali prezzi unitari - rapportati alle quantità contenute nel Piano di esercizio allegato agli atti di gara, che corrisponde alla situazione attualmente in essere ed il cui rapporto deve dare evidenza delle diverse tipologie di mezzi utilizzati - devono produrre un prezzo complessivo ed omnicomprensivo non superiore a quello attuale. Non sono pertanto ammesse offerte in aumento rispetto all'importo delle compensazioni economiche previste nell'anno 2009 per il servizio prestato nel medesimo anno. I prezzi unitari offerti dall'aggiudicatario saranno contrattualmente vincolanti per le variazioni in più o in meno delle tipologie comprese nel piano d'esercizio. Le quantità indicate negli atti di gara costituiscono quindi il riferimento per l'aggiudicazione e non vincolano il concedente a mantenere le stesse nel corso della concessione.

Per quanto riguarda i servizi afferenti ai parcheggi l'offerta economica deve essere formulata in aumento rispetto al coefficiente dato dall'articolo 58 dello schema di contratto di servizio.

L'offerta, i cui contenuti saranno recepiti nel contratto di servizio, deve contenere il piano economico-finanziario di copertura degli investimenti e della connessa gestione per tutta la durata contrattuale e deve prevedere la specificazione del valore residuo al netto degli ammortamenti annuali, nonché l'eventuale valore residuo dell'investimento non ammortizzato al termine della concessione, anche prevedendo un corrispettivo per tale valore residuo.

La gara sarà aggiudicata sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa risultante dall'applicazione dei seguenti criteri:

- (i) punteggio parziale relativo alla parte economica dell'offerta (prezzo) in ragione di punti fino ad un massimo di 30/100 così ripartiti:
  - prezzo più basso offerto relativamente alla componente TPL (sezione 2 e 3 del contratto allegato) per un punteggio massimo assegnabile di punti 20/100;
  - prezzo al massimo rialzo offerto per la gestione dei parcheggi (sezione 4 del contratto allegato) per un punteggio massimo assegnabile di punti 10/100;
- (ii) punteggio parziale relativo alla parte tecnica dell'offerta fino ad un massimo di 70/100 ripartiti in tre macro-aree di valutazione ovvero:
  - parametri quali-quantitativi legati ai caratteri intermodali dell'offerta (ad esempio marketing, formazione, ...) per un punteggio massimo di 20/100 punti;
  - parametri legati alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale dell'offerta (ad esempio la qualità dei rapporti di lavoro, la percentuale di manodopera femminile, la gestione delle gare

d'appalto, la flotta con trazione alternativa, ...) per un punteggio totale massimo di 20/100 punti;

- parametri gestionali quali ad esempio regolarità del trasporto, pulizia della flotta, gestione dei servizi turistici, eccetera per un valore totale massimo di 30/100 punti.

In particolare, tra i parametri quali-quantitativi legati ai caratteri intermodali dell'offerta oggetto di valutazione, sarà attribuito un punteggio alle proposte di promozione tariffaria per talune categorie deboli di utenti (quali ad esempio i bambini che non abbiano compiuto 11 anni, quando accompagnati da almeno un adulto).

Il soggetto che otterrà il più elevato punteggio complessivo si aggiudicherà la gestione dei servizi messi a gara.

La stazione appaltante si riserva la facoltà, senza che i concorrenti nulla abbiano a pretendere, di sospendere e/o non concludere il procedimento di gara o di non pervenire all'aggiudicazione.

La Città si riserva, altresì, la possibilità di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente ed idonea, secondo quanto previsto dall'articolo 81, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

L'Amministrazione potrà procedere all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta, purché congrua e conveniente.

E' ammesso il ricorso all'avvalimento nei modi e termini di cui all'articolo 49 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. limitatamente ai requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico ad eccezione di quelli di cui ai successivi requisiti di cui ai punti 4 e 5.

In caso di ricorso all'avvalimento, dovranno essere prodotte la documentazione e le dichiarazioni di cui all'articolo 49, comma 2, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.. Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 49, comma 2 lettera d), la stessa dovrà precisare, a pena di esclusione, le modalità con cui saranno effettivamente messe a disposizione ed utilizzate dal concessionario, per tutta la durata della concessione le risorse necessarie di cui è carente il concorrente.

Il soggetto concessionario, a garanzia del rispetto delle condizioni contrattuali e dell'esatto adempimento delle obbligazioni oggetto del servizio, dovrà presentare alla Città un deposito cauzionale - per l'intera durata contrattuale - a mezzo di fideiussione bancaria o assicurativa per un importo pari al 10 per cento del prezzo complessivo di aggiudicazione, in ogni caso idonea a garantire ogni anno di vigenza del presente contratto per tutta la sua durata e avente scadenza decorsi 180 giorni dalla fine del rapporto contrattuale. In caso di fideiussione annuale o di durata minore a quella contrattuale la stessa deve essere prorogata o rinnovata senza soluzione di continuità fino alla scadenza del contratto, pena la risoluzione del presente contratto e la decadenza dell'affidamento.

Relativamente a tutti i servizi oggetto dell'affidamento garanzia sarà stipulata a favore della Città.

Ai fini della qualificazione, le prestazioni comprese nel servizio messo in gara sono distinte in due tipologie sulla base della diversa incidenza e rilevanza:

- Principali: costituite dal servizio di trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica per il valore della produzione attuale; dalla gestione dei parcheggi cittadini, nonché dalla gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis, per il valore dell'attuale produzione;
- Accessorie:

- navigazione sul Po;
- ascensore panoramico della Mole Antonelliana;
- cremagliera Sassi-Superga.

In particolare, la partecipazione alla procedura concorsuale per l'affidamento del servizio in oggetto è ammessa ai soggetti di cui all'articolo 23 bis, comma 2, del Decreto Legge 112/2008 e s.m.i. e all'articolo 34 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.; è esclusa, ai sensi della vigente normativa - articolo 38, comma 1, lettera m-quater del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i - la partecipazione di concorrenti "che si trovino, rispetto ad un altro partecipante alla medesima procedura di affidamento, in una situazione di controllo di cui all'articolo 2359 del Codice Civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, se la situazione di controllo o la relazione comporti che le offerte sono imputabili ad un unico centro decisionale".

In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare - ai sensi dell'articolo 23 bis, comma 9, del Decreto Legge 112/2008 come modificato dall'articolo 15 del Decreto Legge 135/2009 e convertito con Legge 166/2009 "Le società, le loro controllate, controllanti e controllate da una medesima controllante, anche non appartenenti a Stati membri dell'Unione europea, che, in Italia o all'estero, gestiscono di fatto o per disposizioni di legge, di atto amministrativo o per contratto servizi pubblici locali in virtù di affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica ovvero ai sensi del comma 2, lettera b), nonché i soggetti cui è affidata la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali degli enti locali, qualora separata dall'attività di erogazione dei servizi, non possono acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, né svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, né direttamente, né tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, né partecipando a gare. Il divieto di cui al primo periodo opera per tutta la durata della gestione e non si applica alle società quotate in mercati regolamentati e al socio selezionato ai sensi della lettera b) del comma 2. I soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali possono comunque concorrere su tutto il territorio nazionale alla prima gara successiva alla cessazione del servizio, svolta mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, avente ad oggetto i servizi da essi forniti".

Il divieto di partecipazione di cui al comma 9 sopra citato si applica anche in caso di associazione temporanea di imprese ed in caso di avvalimento rispettivamente ai singoli componenti ed alle imprese ausiliarie.

È inoltre opportuno - dato il rilievo dei servizi messi a gara, nonché delle risorse tecniche e finanziarie richieste per l'espletamento di tali servizi - che i partecipanti alla gara posseggano requisiti di ordine generale, finanziari e tecnici adeguati come di seguito elencato.

Oltre a quanto già anticipato per i requisiti specifici per la partecipazione alle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio pubblico locale al soggetto gestore (articolo 23 bis, comma 9, sopra richiamato) deve essere richiesto ai partecipanti il possesso dei requisiti generali previsti dal Codice dei Contratti pubblici; sono quindi esclusi dalla partecipazione i soggetti che ricadono nelle fattispecie previste dall'articolo 38 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Inoltre i soggetti partecipanti dovranno dimostrare di avere i seguenti requisiti di capacità economica e finanziaria, nonché tecnica e professionale:

1. aver sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità;

2. aver conseguito un risultato di esercizio in pareggio o attivo risultante dai bilanci approvati degli ultimi tre esercizi (2007-2008-2009);
3. abilitazione a livello internazionale alla professione in base alla Direttiva CEE 438/1989 ed al D.Lgs. 22 dicembre 2000 n. 395.

Inoltre per le prestazioni principali:

4. aver realizzato negli anni 2007/2008/2009 un fatturato medio annuo, inteso come somma dei contributi pubblici e dei ricavi derivanti dalla vendita dei documenti di viaggio, nel settore del trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica e, come ricavo, mediante gestione di parcheggi non inferiore all'80 per cento del valore complessivo dei contratti attualmente in essere presso la Città. Il fatturato dovrà includere ciascuna delle prestazioni principali;
5. aver effettuato per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 un numero di vetture\*km totali non inferiore all'80 per cento del valore attualmente effettuato nell'ambito del piano d'esercizio dell'area metropolitana di Torino; tale volume dovrà essere costituito per almeno il 10 per cento da vetture\*km effettuate con tram e per almeno il 5 per cento da vetture\*km effettuate con metropolitana automatica; il requisito così scomposto per mezzo di trasporto, deve per il 60 per cento derivare da affidamenti e/o concessioni insistenti su un'unica area metropolitana per tutte le componenti sopraindicate;
6. aver gestito un parco veicoli a trazione alternativa pari all'80 per cento di quello messo a disposizione dell'aggiudicatario;
7. avere maturato un'esperienza gestionale di almeno una linea metropolitana completamente automatica con potenzialità di almeno 20 corse/ora per direzione nei giorni feriali;
8. aver maturato esperienza nella gestione di parcheggi a raso in struttura ed in barriera per posti auto almeno pari all'80 per cento degli esistenti nel territorio del Comune di Torino;
9. certificazioni comprovanti il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008; certificazione comprovante il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;
10. dotazione di un sistema di gestione della sicurezza informatica delle informazioni e dei dati uguale o conforme allo standard ISO 27001:2005, con relativa certificazione.

In particolare per i raggruppamenti temporanei d'impresa orizzontali la società capogruppo dovrà possedere almeno il 60 per cento dei requisiti previsti per ciascuna delle prestazioni principali di cui ai precedenti punti 4. - 5.; mentre le società mandanti dovranno singolarmente possederne il 10 per cento complessivamente (cioè anche sommando i requisiti in diverse prestazioni), ferma restando la necessità che il raggruppamento raggiunga il 100 per cento.

In caso di aggiudicazione, al raggruppamento temporaneo sarà richiesto di costituirsi in consorzio stabile o società di capitali prima della stipula del contratto di servizio, pena la revoca dell'aggiudicazione. A tal fine i raggruppamenti temporanei di concorrenti dovranno produrre, in

sede di gara un piano organico per la costituzione del consorzio o società di capitale, con durata almeno pari a quella dell'affidamento e con l'impegno dei soci a non alienare la quota senza autorizzazione.

Inoltre, per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti; i concorrenti singoli o associati dovranno comunque:

11. avere maturato una esperienza nella gestione diretta di:

- a. battelli per la navigazione interna;
- b. sistemi a cremagliera;
- c. impianti a fune;

le capienze per ciascun servizio dovranno essere paramtrate all'80 per cento degli attuali esercizi;

12. esperienza nella gestione dei servizi di cui al punto 11. a-b-c con la raccolta di ricavi per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 pari all'80 per cento dell'attuale volume di fatturato.

Per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti.

Tutte le dichiarazioni dell'impresa dovranno essere rese dal legale rappresentante della stessa, con sottoscrizione effettuata davanti ad una autorità giudiziaria o amministrativa o ad un notaio o ad un organismo qualificato del Paese di origine o di provenienza. In alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Il Comune di Torino potrà, altresì, accertare con qualsiasi mezzo di prova il contenuto della documentazione e delle dichiarazioni.

Limitatamente alle attività di trasporto pubblico e metropolitana automatica a fronte dell'imposizione degli obblighi di servizio pubblico, l'Ente titolare del contratto corrisponderà al Concessionario le compensazioni economiche, nella misura e secondo le modalità indicate nello schema di contratto allegato. Al concessionario è attribuita la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio secondo le modalità contrattuali (c.d. affidamento net cost).

Pertanto, per l'espletamento dei servizi di TPL e metropolitana automatica al soggetto concessionario spettano:

- l'introito delle tariffe corrisposte dagli utenti del servizio;
- le compensazioni erogate dalla Regione Piemonte, derivanti dall'attuazione dell'Accordo di programma sul Trasporto Pubblico Locale. Dette compensazioni, erogate dalla Regione all'Agenzia metropolitana per la Mobilità per il trasporto pubblico locale, saranno da questa corrisposte al concessionario decurtate della detrazione stabilita dall'articolo 26 comma 3 bis della Legge Regionale 1/2000 e s.m.i., nonché le compensazioni erogate dalla Regione Piemonte, sulla base degli impegni assunti, per il servizio di Linea 1 di Metropolitana automatica, ferma restando in entrambi i casi la neutralità finanziaria della Città di Torino;
- i ricavi e vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate al

servizio (quale ad esempio la pubblicità sui mezzi);

- i contributi, di competenza dello Stato, a copertura degli oneri dei pregressi CCNL erogati dalla Regione.

Ai sensi della Legge Regionale 1/2000 e s.m.i. la durata dei contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale è fissata in sei anni. Il Regolamento CE 1370/2007 vigente in Italia ed in tutta l'Unione Europea dal dicembre 2009 prevede, all'articolo 4, comma 3, che la durata dei contratti per il trasporto pubblico non può essere "superiore a dieci anni" se effettuato con autobus e "non superiore a quindici" se effettuato su rotaia. Quindi con riferimento alla durata non si ravvisa conflitto tra le norme in oggetto e pertanto la normativa regionale continua a trovare applicazione.

Viceversa il regolamento europeo ha previsto un istituto che prevede che la durata del contratto di servizio possa "essere prorogata al massimo del 50 per cento" per particolari impegni richiesti all'operatore (articolo 4 comma 4), tale istituto è assente nella normativa regionale. L'ipotesi prevista dalla normativa europea per la proroga della durata fino ad un massimo del 50 per cento della durata base è certamente riscontrata nello schema di contratto previsto dalla stazione appaltante, in relazione alla rilevanza degli impegni richiesti all'operatore con riferimento agli investimenti iniziali ed in corso di contratto che richiedono una congrua possibilità di ammortamento.

Tuttavia la dimensione giuridica della durata contrattuale relativa al trasporto pubblico locale è riconducibile a sei anni così come da normativa regionale.

Nella fattispecie sussiste, inoltre, l'affidamento in concessione di una pluralità di servizi e pertanto è necessario applicare l'articolo 23 bis, comma 6, del Decreto Legge 112/2008 che prevede che è "consentito l'affidamento simultaneo con gara di una pluralità di servizi pubblici locali nei casi in cui possa essere dimostrato che tale scelta sia economicamente vantaggiosa. In questo caso la durata dell'affidamento, unica per tutti i servizi, non può essere superiore alla media calcolata sulla base della durata degli affidamenti indicata dalle discipline di settore".

Poiché mancano normative di settore in materia è necessario partire dall'analisi dell'esistente: in particolare la concessione di costruzione della Linea 1 della Metropolitana automatica prevede trenta anni di esercizio a vantaggio dell'operatore (di cui ventisei residui); inoltre nell'ambito della gestione della sosta a pagamento l'operatore ha diritti reali di superficie trentennali. Ponderando la durata contrattuale sui volumi di fatturato delle singole sezioni oggetto del contratto ed ipotizzando quindi un valore base di 6 anni per la sezione II (trasporto pubblico locale), 26 anni per la sezione III (metropolitana automatica) e trenta anni per la sezione IV (parcheggi) ne risulta una durata contrattuale pari a dieci anni. Tale durata non contraddice la durata massima prevista dal Regolamento CE 1370/2007 che prevede dieci anni come durata massima per i contratti di trasporto pubblico locale nei quali è prevalente il trasporto pubblico su gomma.

Relativamente alla disponibilità delle reti l'articolo 18, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i. enuncia che "Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica".

Il legislatore regionale ha puntualizzato, all'articolo 11 comma 3 della Legge 1/2000 e s.m.i. che "In

caso di subentro di un'impresa al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo, di risoluzione contrattuale. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per i periodi di cui all'articolo 16. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione."

Ai fini della presente procedura concorsuale la stazione appaltante assume le seguenti definizioni:

- Reti: beni immobili inscindibilmente ed univocamente dedicati al servizio;
- Beni strumentali necessari: materiale rotabile di esercizio;
- Beni strumentali accessori: gli altri beni immobili funzionali all'esercizio.

Le Reti, di proprietà pubblica ai sensi della normativa vigente, sono messe a disposizione del concessionario alle condizioni normative ed economiche previste dallo schema di contratto di servizio (corresponsione di un canone come meglio specificato nella sezione di riferimento).

I beni ritenuti strumentali necessari di proprietà del gestore uscente (da elenco allegato alla bozza di contratto) sono messi a disposizione del soggetto concessionario, previo indennizzo relativo al valore residuo non ammortizzato al netto di eventuali contributi regionali, il cui importo è indicato per relationem nella Sezione di pertinenza dello schema di contratto di servizio.

Quanto alla disciplina dei beni strumentali accessori di proprietà del gestore uscente (da elenco allegato alla bozza di contratto), è prevista la facoltà di acquisto con diritto di prelazione al nuovo concessionario ovvero la facoltà di locazione previo pagamento di un canone al proprietario (soggetto gestore uscente) commisurato al valore dell'ammortamento residuo.

In ogni caso il soggetto concessionario si obbliga a mantenere il vincolo di destinazione dei beni eventualmente acquistati per tutta la durata del presente contratto, fatta salva la facoltà da parte della Città di richiedere la retrocessione gratuita a proprio favore o a favore di diverso gestore, indicato dalla Città, riconoscendo al concessionario uscente il valore degli ammortamenti residui.

In ogni caso si precisa che l'esatta consistenza dei beni da mettere a disposizione del soggetto concessionario subentrante sarà aggiornata alla data della lettera d'invito.

Nel caso di subentro al concessionario, tutto il personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto elencato negli allegati specifici dello schema di contratto, che nell'impresa uscente era dedicato ai servizi oggetto del subentro, è trasferito all'impresa subentrante ai sensi dell'articolo 2112 Codice Civile conservando fino alla naturale scadenza dei contratti individuali di lavoro, salvo i casi di dimissioni volontarie ed i licenziamenti per giusta causa, l'inquadramento contrattuale, le condizioni normative ed il trattamento economico in essere, comprensivo degli eventuali contratti integrativi in essere. Tale obbligo si applica altresì al personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto assunto successivamente al 31 dicembre 2009, a seguito di turn over, fino al momento del subentro.

Agli effetti del computo del TFR, il subentrante riconosce ai lavoratori trasferiti l'anzianità maturata

all'atto del trasferimento ad ogni effetto legale e contrattuale. Il cedente corrisponde ai lavoratori il TFR maturato all'atto del subentro, se richiesto.

I processi di armonizzazione del trattamento del personale eventualmente necessari, a trasferimento avvenuto ed i vari aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, saranno stabiliti attraverso procedura di concertazione tra l'impresa subentrata e le organizzazioni sindacali di categoria. Tali processi dovranno garantire i diritti acquisiti dei lavoratori.

Eventuali riduzioni di posti derivanti da mutamenti di sistemi d'esercizio o limitazioni o soppressioni di servizi, saranno affrontati, prima di renderli operativi, in una apposita sede tra la società subentrata, le organizzazioni sindacali e l'Ente concedente i cui indirizzi sono stati espressi nella mozione n. 26, avente per oggetto "Aziende Partecipate", approvata dal Consiglio Comunale il 10 luglio 2006, laddove ci si impegna ad "orientare le politiche lavorative nelle aziende partecipate affinché venga privilegiata l'occupazione stabile".

Lo schema di contratto prevede, inoltre, che in caso di gravi violazioni delle obbligazioni summenzionate l'Ente concedente si riserva la facoltà di revocare la concessione e che nel caso in cui il subentrante sia individuato in un'associazione temporanea di imprese, gli oneri derivanti dalla previsione contrattuale e dalle leggi vigenti gravano sia sull'impresa mandataria, sia sulle imprese mandanti. Il vincolo di assorbimento del personale nell'organico dell'impresa riguarda il riutilizzo anche in relazione a servizi di trasporto eserciti su aree omogenee diverse da quelle in cui si concretizza il subentro purché viciniori a quelle oggetto del presente Contratto.

Inoltre, tenuto conto che tra le prestazioni principali dell'oggetto della concessione rientra altresì il TPL per il quale esiste specifica normativa di settore a livello comunitario, nazionale e regionale, ai fini della valutazione dell'offerta economica, nell'ambito dell'offerta economicamente più vantaggiosa, si dovrà tener conto dell'articolo 14 della Legge Regionale in materia di trasporto pubblico locale che prevede che "L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia, al comune o alla comunità montana, rimane a disposizione della provincia, del comune o della comunità montana con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico". Pertanto, in applicazione di tale norma è stato introdotto l'articolo 12 nello schema di contratto.

Infine il soggetto concessionario dovrà impegnarsi ad adibire ai servizi oggetto delle singole sezioni solo personale in possesso delle dovute abilitazioni, anche se non espressamente richiamate nelle specifiche sezioni.

L'affidamento oggetto della presente deliberazione concerne più servizi simultaneamente, tuttavia è bene considerare che i titolari del contratto saranno enti diversi: a tal proposito si è reso necessario costruire lo schema di contratto di servizio allegato alla presente deliberazione come segue:

- sezione I - dedicata alle clausole generali che regolano il funzionamento del contratto nel suo complesso;
- sezione II - dedicata alle specifiche del servizio di Traffico Pubblico Locale di superficie;
- sezione III - dedicata alle specifiche del servizio di metropolitana automatica;
- sezione IV - dedicata alle specifiche della gestione dei parcheggi, del controllo della sosta e del

servizio dei 133;

- sezione V - dedicata ai servizi turistici.

Lo schema di contratto di servizio dispone che il concessionario è soggetto all'applicazione degli obblighi previsti nel Regolamento CE 1370/2007. Inoltre è prevista per ciascun servizio di cui alle successive sezioni la possibilità di applicazione del quinto d'obbligo come espressamente disciplinato. Poiché l'affidamento dei servizi pubblici locali oggetto della presente deliberazione si configura come concessione di pubblici servizi, in cui il concessionario assume il rischio d'impresa nei limiti della normativa vigente in materia, nello schema di contratto sono previste clausole volte a garantire la persistenza dell'equilibrio economico e finanziario del servizio, avendo particolare riguardo al servizio del Trasporto Pubblico Locale ed alla gestione della Linea 1 di Metropolitana, prevedendo, altresì, ai sensi della normativa vigente in materia, un ragionevole utile.

Pertanto, l'articolo 15 dello schema di contratto di servizio, allegato al presente provvedimento deliberativo, prevede la possibilità di rivedere annualmente, ordinariamente e straordinariamente le condizioni contrattuali, oltre alla possibilità di rivedere in tutto o in parte le clausole contrattuali, fatto sempre salvo l'interesse pubblico all'erogazione del servizio, qualora novità e/o modificazioni normative possano comportare un mutamento delle modalità di svolgimento del servizio affidato al soggetto concessionario o delle condizioni di affidamento del servizio medesimo, o qualora circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia. Nel caso in cui non fosse possibile addivenire ad un accordo sulle variazioni entrambe le parti avranno facoltà di recedere dal contratto.

Con particolare riferimento al trasporto pubblico locale di superficie si prevede sin da ora che i servizi a chiamata, qualora istituiti, saranno compensati come previsto dall'articolo 29, comprese le fasce orarie di disponibilità del servizio.

Ad eccezione del servizio della Linea 1 di Metropolitana, per il quale è previsto il divieto di subaffidamento, il soggetto concessionario è autorizzato, previo assenso dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento all'apposita sezione e nei limiti di legge, ad subaffidare parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia.

Il soggetto concessionario rimane unico responsabile nei confronti dell'ente per l'esatta esecuzione delle attività affidate.

In ogni caso è vietata la cessione, anche parziale, del contratto.

Il soggetto concessionario subentrante è tenuto a subentrare al soggetto concessionario uscente nei contratti di subappalto vigenti fino alla naturale scadenza aventi ad oggetto le attività del contratto.

Analogamente a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale, il gestore è obbligato a tenere la contabilità separata, nonché la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio ed in particolare in conformità a quanto previsto:

- a) dal Regolamento Unione Europea 1370/2007 allegato 1 in materia di trasporto pubblico locale e trasporto a mezzo della Linea 1 di Metropolitana Automatica nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:
  - i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali;

- tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione;
  - i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi ad un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico;
  - specifica rendicontazione delle spese sostenute per la manutenzione di bus, tram ed altri mezzi in carico al gestore per i quali lo stesso deve garantire la sicurezza;
  - tutta la rendicontazione del soggetto affidatario deve consentire di verificare la parità di condizione delle spese addebitate dall'eventuale società capogruppo;
  - tutte le grandezze utilizzate ai fini della contabilità gestionale devono essere oggettivamente verificabili;
- b) dal Decreto Legislativo 333/2003 per la gestione della sosta a pagamento e per i servizi turistici nell'osservanza dei seguenti obblighi:
- separazione dei conti interni corrispondenti alle attività distinte;
  - corretta imputazione o attribuzione dei costi e dei ricavi sulla base di principi di contabilità dei costi applicati in modo coerente ed obiettivamente giustificati;
  - chiara definizione dei principi di contabilità dei costi, in base ai quali sono tenuti i conti separati;
  - predisposizione di una relazione sui sistemi di contabilità dei costi applicati;
  - tutta la rendicontazione del soggetto affidatario deve consentire di verificare la parità di condizione delle spese addebitate dall'eventuale società capogruppo;
  - tutte le grandezze utilizzate ai fini della contabilità gestionale devono essere oggettivamente verificabili.

Le tariffe che il soggetto concessionario è obbligato ad applicare agli utenti sono quelle determinate dalla Città di Torino: a tal fine nello schema del contratto di servizio sono espressamente richiamate le deliberazioni attualmente vigenti in materia di tariffe ed agevolazioni tariffarie.

Il soggetto concessionario si impegna comunque ad applicare le tariffe che in futuro saranno deliberate dalla Città di Torino.

Dal proprio canto il soggetto concessionario potrà autonomamente attivare tariffe promozionali.

Da ultimo lo schema di contratto di servizio prevede una clausola generale che rimanda ogni altra integrazione e/o specificazione a quanto sarà assunto dal soggetto aggiudicatario della concessione in sede di offerta.

Si precisa inoltre che:

- la specificazione dei subcriteri che saranno adottati per la ponderazione dei criteri per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa;

- gli standard qualitativi e quantitativi minimi attesi e riferiti agli attuali standard garantiti dal gestore uscente;
- le modalità di acquisizione e di utilizzo di beni mobili ed immobili, quali materiale rotabile, impianti ed attrezzature, gli oneri ed obblighi connessi;
- gli obblighi tariffari;
- la clausola sociale relativa al trasferimento del personale dagli operatori economici cessanti a quelli subentranti e gli obblighi connessi;

saranno indicati nel capitolato speciale allegato alla lettera d'invito per la partecipazione alla procedura ristretta.

Il suddetto capitolato sarà approvato prima della scadenza del termine di presentazione delle candidature.

Si dà atto, sin da ora, che ci si avvarrà della consulenza tecnica dell'Agenzia per la Mobilità nell'ambito del rapporto di consorzio di funzioni per l'espletamento della procedura di evidenza pubblica relativamente alla sezione dedicata al Trasporto Pubblico Locale di superficie.

Ai sensi dell'articolo 80 del Regolamento del Consiglio Comunale in data 20 aprile 2010 con nota prot. 1391/TO 6.08.06 è stato richiesto parere all'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali che lo ha reso in data 28 maggio 2010 (all. 2 - n. ) e rispetto al quale sono necessarie le seguenti precisazioni:

- in merito alla Parte I - legittimità

#### mancanza di standard quali-quantitativi

C'è chiaramente il richiamo a quelli previsti dalle attuali carte dei servizi nell'ambito dei rispettivi contratti e su cui l'Agenzia medesima ha effettuato le indagini sulla customer satisfaction presentata il 19 aprile 2010 in Sala Rossa: pertanto l'oggetto non può essere considerato indeterminabile o indeterminato in quanto il richiamo al livello attuale rende gli standard quali-quantitativi determinabili. Tuttavia si ritiene opportuno inserire gli standard quali - quantitativi minimi richiesti e che saranno oggetto di integrazione sulla base dell'offerta pervenuta dall'aggiudicatario.

I parametri determinati in sede di offerta e oggetto di espressa integrazione nell'ambito del contratto di servizio permetteranno di ottemperare agli obblighi previsti dall'articolo 2 comma 461 della Legge n. 244/2007, in materia di tutela dei consumatori e di garantire il miglioramento di tali parametri in virtù delle esigenze degli utenti;

#### durata dell'affidamento

Relativamente all'analisi della durata dell'affidamento si rileva la congruità dell'osservazione, concordando sul corretto richiamo alla normativa comunitaria ed alla durata commisurata agli investimenti richiesti, e pertanto è stata prevista una variazione in diminuzione della durata del TPL. Non si concorda con il presupposto che una maggiore durata del contratto riduce il potere negoziale e di controllo sulla prestazione, in quanto non si ravvisa alcun nesso tra i due elementi;

## oggetto del contratto

Le considerazioni non sono corrette quando si afferma che il valore dell'affidamento raggiungerebbe la soglia del 180 per cento dell'importo iniziale.

Infatti, applicando la normativa vigente in materia e tenuto conto che stiamo parlando di una concessione del servizio pubblico locale, il valore degli ulteriori servizi è circoscritto al 50 per cento del valore globale dell'affidamento, prevedendo nel contratto che "ulteriori servizi attinenti alla mobilità in forma intermodale (come infra meglio specificato), connessi e/o complementari ai servizi suddetti che per ragioni tecniche o per esigenze di economicità, ovvero che ne costituiscano ampliamento, entro il limite massimo del 50 per cento del valore globale del presente affidamento".

La ratio sottesa alla previsione contrattuale è quella di permettere di recepire nell'oggetto della concessione i possibili ampliamenti dei servizi dovuti alla loro continua evoluzione con riferimento a nuove aree di servizio ed a nuovi insediamenti abitativi, che inevitabilmente comporteranno l'ampliamento dei servizi afferenti alla mobilità in essere, dal momento che non è pensabile che all'interno della città tali servizi possano essere gestiti da due gestori.

Probabilmente, l'ultimo periodo del primo comma dell'articolo 2, riferito alla possibilità di applicazione del quinto d'obbligo come espressamente disciplinato, iniziando con la parola "Inoltre" ingenera equivoci e pertanto se ne propone la sostituzione con "in ogni caso";

## unicità della gara

Si tratta di una gara unica con un contratto unico a parte complessa, nel senso che il contratto sarà stipulato da più parti, fermo restando che i centri di interesse restano sostanzialmente due e cioè da un lato il gestore unico del servizio e dall'altro Infratrasporti.To S.r.l. (relativamente agli specifici compiti volti a garantire l'esecuzione dell'esercizio della Linea 1 di Metropolitana nell'ambito della concessione di costruzione e gestione) e gli enti regolatori, Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Città di Torino, quest'ultima in particolare è anche stazione appaltante.

Quindi, trattandosi di un unico contratto a parte complessa non si può parlare di pluralità di rapporti contrattuali e non si inficia l'unità della gara e le motivazioni sottese alla stessa.

Non si comprende quale aspetto problematico sia riferito alla divisibilità del corrispettivo, atteso che ogni sezione individua il corrispettivo, ove dovuto, nell'ambito delle risorse messe a disposizione dalla Regione e rispetto alle quali le offerte saranno differenziate pur nell'ambito dell'offerta unica.

Con riguardo al punto 3 relativo alla proposta di introdurre in contratti diversi la c.d. clausola sociale da parte di gestori diversi si rileva che la stessa comporterebbe senza dubbio uno squilibrio contrattuale tale da rendere indeterminabile per il singolo gestore gli oneri assunti nell'ambito della singola concessione senza contare eventuali contenziosi possibili a causa dell'obbligo derivante da contratti diversi di cui i diversi gestori non sono parte;

## esclusività

Anche le linee guida dell'Agenzia richiedono di specificare quali parti sono in esclusiva. Tuttavia non si concorda con quanto affermato secondo cui l'esclusività si porrebbe in potenziale contrasto

con i principi generali dettati dalla libera concorrenza: infatti non stiamo parlando genericamente di appalti di servizi, bensì è insito nella natura della concessione attribuire il diritto di esclusiva necessario per l'attribuzione del rischio di impresa. Senza l'esclusiva il concessionario non sarebbe in grado di quantificare l'offerta in termini quantitativi e qualitativi in quanto non avrebbe la base per effettuare la prestazione con il necessario ritorno economico;

#### criteri di partecipazione

La realtà della concessione oggetto di gara è complessa e richiede una capacità tecnica ed economica che non possono essere improvvisate.

Non si ritiene che i requisiti richiesti possano essere limitativi della concorrenza laddove in Europa vi sono soggetti che possono concorrere: nella fattispecie il discorso della metropolitana è legato all'uso/funzionalità del mezzo ed all'esperienza nel settore.

È irrilevante il passaggio del personale al concessionario per affermare che questo sia elemento sufficiente per gestire la metropolitana automatica ed ogni peculiarità connessa alla gara: infatti la gestione della metropolitana automatica è connessa alla stessa organizzazione della società che risulterà concessionaria e non al personale, all'interno della quale non sono previsti né manager né dirigenti;

#### consultazione consumatori

Limitatamente alla parte che prevede la consultazione in sede di predisposizione dei contratti di servizio si ribadisce che la norma vigente, richiamando l'inciso "in sede di stipula dei contratti", trova la propria ratio nell'attività propria dell'ente regolatore, l'Ente Locale per l'appunto, che vede nel Consiglio Comunale l'organo sovrano a definire le modalità di organizzazione dei servizi pubblici e che nell'ambito dell'esercizio della propria attività discrezionale definisce l'organizzazione ed i livelli standard del servizio tenendo conto altresì delle risorse disponibili per garantire il servizio ove esso sia anche contribuito dall'affidante. In questa ottica si pone anche il ruolo dell'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali che nell'ambito delle scelte possibili esprime il proprio parere obbligatorio a supporto dei Consiglieri Comunali nel corso della procedura amministrativa di approvazione dello schema di contratto di servizio.

Diverso è invece il ruolo delle associazioni dei consumatori il cui intervento deve avvenire in una fase successiva volta a garantire i diritti degli utenti al rispetto della Carta della Qualità dei Servizi predisposta d'intesa con le associazioni medesime.

La norma infatti limita l'intervento delle associazioni dei consumatori e delle associazioni imprenditoriali interessate alla sola Carta della Qualità dei Servizi e non anche al Contratto di servizio, non potendo l'utente uti singuli e uti universi interferire nel potere dell'Amministrazione di organizzare il servizio.

Non sarebbe infatti corretto introdurre le associazioni dei consumatori e le associazioni imprenditoriali interessate nel rapporto contrattuale tra la P.A. ed il soggetto gestore, che, si rammenta, è di regolazione, dal momento che la loro attività per espressa previsione di legge deve limitarsi alla predisposizione della Carta dei Servizi che presuppone a monte il Contratto di servizio e gli obblighi in esso contenuti.

Inoltre, anche sotto il profilo della corretta applicazione della norma dell'articolo 2 comma 461 della Legge Finanziaria per il 2008 è necessario precisare che, pur essendo richiesta la partecipazione dell'ente locale e l'enunciazione della relativa responsabilità, è il gestore del servizio ad essere tenuto ad effettuare tutte le attività ivi previste con la partecipazione delle associazioni dei consumatori: dal momento che il gestore deve essere individuato con procedura ad evidenza pubblica lo stesso non può partecipare nella fase della predisposizione dello schema del contratto di servizio e anche anticipare il momento della consultazione delle associazioni dei consumatori in tale fase comporta una chiara violazione dei diritti del gestore e delle sue prerogative nella gestione dei rapporti con la propria utenza.

Infine è necessario rilevare che le regole contenute nelle Carte della qualità dei servizi non sono regole contrattuali, ma consistono giuridicamente in promesse unilaterali certamente vincolanti per il promettente (il gestore) ai sensi dell'articolo 1987 Codice Civile ed efficaci nei confronti dei destinatari dal momento in cui la Carta viene resa pubblica;

#### predeterminazione criteri selettivi

È pertinente il rilievo in merito alla necessità di predeterminare i criteri selettivi di selezione e valutazione delle offerte che sono stati opportunamente inseriti nel presente provvedimento;

- Parte II - considerazioni di opportunità

#### necessità maggiori controlli

Sul punto è necessario precisare che esiste un chiaro discrimen tra i controlli ai quali ciascun ente titolare del contratto di servizio è tenuto nell'ambito dell'affidamento del servizio e le forme di controllo assistito di cui parla l'Agenzia.

Il primo rientra nello svolgimento dell'attività amministrativa che deve esplicarsi nel rispetto del generale principio di imparzialità, ma soprattutto del principio di buon andamento espresso dall'articolo 97 Costituzione, che sancisce l'obbligo per il soggetto pubblico di svolgere la propria attività secondo le modalità più idonee ed opportune per realizzare un'azione amministrativa economica (ottimizzando i risultati in relazione ai mezzi a disposizione), efficiente (adeguando le risorse rispetto agli obiettivi da perseguire) ed efficace (capace di perseguire gli obiettivi prefissati). Inoltre la stessa attività deve essere improntata anche al rispetto del principio di buona amministrazione, di matrice comunitaria richiamato dalla stessa Legge 241/1990, che costituisce un dovere funzionale volto all'adozione di un atto discrezionalmente dovuto (discrezionale quanto al mezzo, dovuto quanto al risultato). Pertanto il controllo da parte dell'amministrazione competente quanto alla funzione esplicita rientra nella responsabilità propria di ciascun funzionario/dirigente preposto all'attività medesima e va valutata alla stregua sia del controllo di gestione sia del controllo sulla gestione.

Comunque al fine di poter svolgere una verifica periodica dell'adeguatezza del servizio prestato alle esigenze dell'utenza, dell'esito del monitoraggio sul suo andamento, dei reclami, delle osservazioni e delle proposte dei cittadini, si istituirà, senza nulla togliere alle prerogative ed ai poteri di gestione del controllo oggi affidati in via esclusiva all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, un comitato a cui potrà sempre intervenire il Consiglio Comunale.

Pertanto invocare una forma di assistenza o di supervisione di un soggetto unico o di un comitato collegiale non risolve la necessità di espletare correttamente il controllo richiesto nell'espletamento dell'attività amministrativa, controllo che la stessa Agenzia per i Servizi Pubblici Locali definisce "sulla corretta esecuzione del contratto". Quindi introdurre un'ulteriore forma di assistenza e supervisione da parte di un soggetto unico o di un comitato collegiale per tale forma di controllo sarebbe oltre che inopportuno anche illegittimo. Diversamente invece si potrebbe configurare una forma di assistenza o supervisione sull'andamento della gestione integrata dei servizi oggetto dell'affidamento e pertanto si propone la costituzione di un Comitato composto dal soggetto gestore, dagli enti titolari delle funzioni e dell'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali: ai componenti del Comitato sarà garantito l'accesso agli atti ed alle informazioni in possesso del concessionario inerenti i servizi oggetto dello schema di contratto di servizio;

#### monitoraggio permanente

Con riferimento a tale aspetto va evidenziato che il monitoraggio permanente sulla corretta esecuzione del contratto, che fa capo all'ente titolare della funzione, ed attiene ad esempio alla quantità di servizio prodotto o alla tipologia di mezzi utilizzati, non può essere confuso con il monitoraggio permanente che attiene alla verifica dell'adeguatezza dei parametri quali-quantitativi valutati alla stregua della customer satisfaction dell'utente. In tale ultima ipotesi l'articolo 14 dello schema di contratto prevede l'impostazione dell'attività di monitoraggio, i cui elementi di dettaglio per definire le modalità di effettuazione dell'attività medesima saranno concordati con le associazioni dei consumatori, nonché con l'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali, in sede di predisposizione della Carta della Qualità dei Servizi. Mentre i dati relativi al servizio effettivamente erogato competono alla forma di controllo propria dell'ente titolare della funzione, così come previsto ad esempio nell'articolo 26 del contratto di servizio;

#### budget predeterminato

Con riferimento alla perplessità cui fa riferimento l'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali è necessario rilevare che la predeterminazione della somma massima a carico del concessionario per il finanziamento dell'attività di monitoraggio è espressamente prevista dall'articolo 2 comma 461 della Legge Finanziaria per l'anno 2008 e soprattutto laddove la scelta del gestore avviene mediante gara è necessario comunque rendere edotti in una fase antecedente l'aggiudicazione i competitor delle somme poste a carico dell'aggiudicatario. Inoltre è assolutamente non conforme ai principi di efficienza, economicità ed efficacia pensare di costruire preventivamente le attività di monitoraggio e poi definirne il costo: le conseguenze potrebbero arrivare al limite estremo di pagare il monitoraggio più del servizio e tutto ciò andrebbe a scapito dei cittadini, utenti finali del servizio. Quindi si ritiene necessario mantenere l'attuale importo, fermo restando che lo stesso varierà in aumento proporzionalmente all'aumento del valore dei servizi;

#### competenze del Consiglio Comunale e accesso alle informazioni

Quanto all'affermazione relativa al fatto che il contratto di servizio così come articolato non prevederebbe alcuna possibilità per il Consiglio Comunale di esercitare il proprio ruolo di controllo ed indirizzo sul trasporto pubblico locale occorre evidenziare che la Città di Torino in tale sede funge esclusivamente da stazione appaltante in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità, ente a cui il Consiglio medesimo ha delegato le funzioni in materia di Trasporto Pubblico Locale. Le competenze del Consiglio Comunale in tale frangente non assumono più una competenza diretta

nell'ambito dello schema di contratto di servizio, fermo restando l'utilizzo delle ordinarie procedure per ottenere l'accesso agli atti previste nel Regolamento del Consiglio Comunale (articoli 65-72);

#### migliore definizione di alcune prestazioni oggetto del contratto

Si è già ribadito come non si possa prescindere dalle prestazioni esistenti e rispetto alle quali la procedura richiede elementi di miglioramento che saranno oggetto di valutazione in sede di offerta tecnica. Con riferimento alla specificazione dei veicoli adibiti al servizio è opportuno rilevare che sarebbe quantomeno inopportuno definire quale tipo di veicolo debba essere utilizzato su una specifica linea: infatti le indicazioni sussistono già sulla base del Piano d'esercizio esistente e che costituisce allegato al contratto e rispetto al quale saranno valutate le integrazioni ed i miglioramenti in sede di gara, mentre non è ipotizzabile stabilire che durante tutta la vigenza del contratto una linea debba essere esercitata mediante tram piuttosto che mediante bus, anche alla luce delle necessità di modificare la viabilità in relazione a cantieri indipendenti dal gestore e/o in relazione alla stessa manutenzione da effettuarsi sulle sedi tranviarie. Per tale motivo si preferisce far riferimento al fatto che l'offerta economica sia formulata indicando il prezzo unitario vettura/km distintamente per il trasporto su tram, su bus e su metropolitana, ulteriormente distinti sulla base delle diverse tipologie di mezzo utilizzato e che tali prezzi unitari - rapportati alle quantità contenute nel Piano di esercizio allegato agli atti di gara, che corrisponde alla situazione attualmente in essere ed il cui rapporto deve dare evidenza delle diverse tipologie di mezzi utilizzati - devono produrre un prezzo complessivo ed omnicomprensivo non superiore a quello attuale. In ogni caso la sostituzione di una tipologia di mezzo con altro (ad esempio da tram a bus) dovrà garantire la stessa potenzialità oraria di trasporto:

#### adempimenti contabili

Non si è pensato di aggravare la contabilità del soggetto gestore, tenuto conto che l'aggiudicatario potrà essere un soggetto terzo rispetto all'amministrazione e non si parlerà di controllo analogo, così come le modalità di rendicontazione richieste dall'Agenzia costituiscono un'inutile ingerenza nell'attività del concessionario, su cui, si rammenta, grava il rischio di impresa. In ogni caso al concessionario è richiesto l'obbligo di tenere una contabilità separata conformemente a quanto richiesto dalla normativa nazionale e comunitaria e sopra espressamente esplicitato, così come inserito nel corpo dello schema di contratto di servizio. Tuttavia sarà richiesto un preciso obbligo in merito alla rendicontazione delle spese sostenute per la manutenzione di bus, tram ed altri mezzi in carico al gestore per i quali lo stesso deve garantire la sicurezza:

#### sanzioni.

Con riferimento all'analisi effettuata dall'Agenzia in materia di sanzioni si è provveduto a meglio parametrare le medesime alla luce dell'eventuale protrarsi dell'inadempimento;

#### tutela dei cittadini

sessione annuale (10.1 Allegato 2)

Gli elementi di dettaglio per definire le modalità di effettuazione della sessione annuale di verifica saranno concordate con le associazioni dei consumatori in sede di predisposizione della Carta della Qualità dei Servizi, nell'ambito della quale saranno definiti sempre di

comune accordo con le associazioni dei consumatori gli indennizzi forfettari da riconoscere agli utenti del servizio.

Nel contratto è prevista una sanzione a carico del gestore per la mancata adozione della Carta della Qualità dei Servizi ed una clausola in base alla quale il concessionario si impegna a prestare tutta l'assistenza che si renda eventualmente necessaria per lo svolgimento di una periodica indagine di customer satisfaction, promossa e gestita dall'Ente concedente e finanziata secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 461 lettera f) della Legge 244/2007;

carta dei servizi (10.2)

Il soggetto concessionario si impegnerà in sede di offerta e di stipula del contratto (integrato con l'offerta) a rispettare i parametri di qualità dei servizi che in quella sede verranno definiti. È stato inserito l'obbligo per il gestore nelle more della definizione della Carta della Qualità dei Servizi di adottare le carte dei servizi del gestore uscente.

La certificazione di qualità è uno dei requisiti richiesti al gestore;

individuazioni modalità interazione singolo utente (10.3)

Si ritiene sufficiente per garantire l'interazione con il singolo utente l'uso interattivo della piattaforma internet, fermo restando l'obbligo di mantenere gli attuali sportelli in uso al soggetto gestore e richiedere in sede di offerta l'aumento del numero degli stessi.

Le modalità per presentare reclami ed informazioni saranno concordate con le associazioni dei consumatori ed il gestore in sede di predisposizione della Carta della Qualità dei Servizi, per meglio garantire le esigenze dell'utenza di cui si fanno portatrici le stesse associazioni;

individuazione interazione con associazioni (10.4)

Nel ribadire quanto già espresso circa il ruolo delle associazioni dei consumatori posto a tutela dei diritti degli utenti derivanti dall'applicazione della Carta della Qualità dei Servizi, si evidenzia che non sono ipotizzabili procedure standardizzate di consultazione delle stesse in merito all'organizzazione del servizio in quanto non di loro pertinenza come affermato anche dalla recente giurisprudenza;

- Parte II - revisione del contratto

miglioramenti redazionali

Il contratto è stato redatto tenendo in considerazione l'unitarietà dei servizi ma la diversa titolarità di funzioni da parte dei singoli enti di riferimento: la Città fa da stazione appaltante, mentre i singoli enti nella gestione del contratto di cui hanno la titolarità della funzione assumeranno il ruolo di concedente per la rispettiva sezione di competenza, ferma restando la sezione I che si applica a tutti.

Il contratto in via generale è conforme a quanto previsto dall'articolo 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. laddove pone a carico del gestore il rischio di impresa pur prevedendo la necessità di garantire un equilibrio economico finanziario.

Infine si rileva che l'introduzione di una clausola premiante è possibile solo con l'adeguamento delle risorse destinate al servizio.

Tutto ciò premesso,

## LA GIUNTA COMUNALE

Visto il Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, nel quale, fra l'altro, all'art. 42 sono indicati gli atti rientranti nella competenza dei Consigli Comunali;

Dato atto che i pareri di cui all'articolo 49 del suddetto Testo Unico sono:

favorevole sulla regolarità tecnica;

favorevole sulla regolarità contabile;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

## PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

- 1) di approvare, per le motivazioni espresse in narrativa e che qui integralmente si richiamano, che la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi pubblici relativi alla mobilità urbana e metropolitana di Torino sia effettuata ai sensi e per gli effetti dell'articolo 113, comma 5 lettera a), D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i., nonché dell'articolo 23 bis, comma 2 lettera a), del Decreto Legge 112/2008 come da ultimo modificato con Decreto Legge 135/2009 convertito in Legge n. 166/2009, nonché ai sensi delle normative di settore, e con le modalità di cui all'articolo 30 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.. La gara, pertanto, si svolgerà mediante procedura ristretta, consistente in una prima fase di pubblicazione dell'avviso di gara e di selezione dei candidati ed in una seconda fase in cui i candidati selezionati saranno invitati a presentare offerta e le offerte medesime saranno valutate secondo i criteri stabiliti in coerenza con le norme sopra citate. Potrà essere applicata la procedura accelerata in considerazione del termine di legge per la scadenza degli affidamenti in essere di cui all'articolo 23 bis del Decreto Legge 112 /2008, convertito in legge con modificazioni e s.m.i.. L'aggiudicazione sarà, pertanto, effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in applicazione dell'articolo 18, comma 2 lettera a), del D.Lgs. 422/1997 ed in analogia con quanto previsto dall'articolo 83 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.. Saranno posti a base di gara i servizi attualmente svolti, come risultano dallo schema di contratto di servizio allegato al presente provvedimento, e con i prezzi attualmente applicati;
- 2) di approvare le seguenti linee di indirizzo per lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica relativa ai servizi della mobilità come segue:

- il possesso dei requisiti generali previsti dal Codice dei Contratti pubblici; sono quindi esclusi dalla partecipazione i soggetti che ricadono nelle fattispecie previste dall'articolo 38, comma 1, del D.Lgs. 163/2006, nonché dell'articolo 23 bis, comma 9, del Decreto Legge 112/2008 come da ultimo modificato con Decreto Legge 135/2009 convertito in Legge 166/2009;
- inoltre i soggetti partecipanti dovranno dimostrare di avere i seguenti requisiti di capacità economica e finanziaria, nonché tecnica e professionale:
  1. aver sempre fatto fronte agli impegni finanziari con regolarità e puntualità;
  2. aver conseguito un risultato di esercizio in pareggio o attivo risultante dai bilanci approvati degli ultimi tre esercizi (2007/2008/2009);
  3. abilitazione a livello internazionale alla professione in base alla Direttiva CEE 438/1989 ed al D.Lgs. 22 dicembre 2000 n. 395.

Inoltre per le prestazioni principali:

4. aver realizzato negli anni 2007/2008/2009 un fatturato medio annuo, inteso come somma dei contributi pubblici e dei ricavi derivanti dalla vendita dei documenti di viaggio, nel settore del trasporto pubblico locale mediante autobus, tram e metropolitana automatica e, come ricavo, mediante gestione di parcheggi non inferiore all'80 per cento del valore complessivo dei contratti attualmente in essere presso la Città. Il fatturato dovrà includere ciascuna delle prestazioni principali;
5. aver effettuato per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 un numero di vetture\*km totali non inferiore all'80 per cento del valore attualmente effettuato nell'ambito del piano d'esercizio dell'area metropolitana di Torino; tale volume dovrà essere costituito per almeno il 10 per cento da vetture\*km effettuate con tram e per almeno il 5 per cento da vetture\*km effettuate con metropolitana automatica; il requisito così scomposto per mezzo di trasporto, deve per il 60 per cento derivare da affidamenti e/o concessioni insistenti su un'unica area metropolitana per tutte le componenti sopraelencate;
6. aver gestito un parco veicoli a trazione alternativa pari all'80 per cento di quello messo a disposizione dell'aggiudicatario;
7. avere maturato un'esperienza gestionale di almeno una linea metropolitana completamente automatica con potenzialità di almeno 20 corse/ora per direzione nei giorni feriali;
8. aver maturato esperienza nella gestione di parcheggi a raso in struttura ed in barriera per posti auto almeno pari all'80 per cento degli esistenti nel territorio del Comune di Torino;
9. certificazioni comprovanti il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008; certificazione comprovante il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;

10. dotazione di un sistema di gestione della sicurezza informatica delle informazioni e dei dati uguale o conforme allo standard ISO 27001:2005, con relativa certificazione.

In particolare per i raggruppamenti temporanei d'impresa orizzontali la società capogruppo dovrà possedere almeno il 60 per cento dei requisiti previsti per ciascuna delle prestazioni principali di cui ai precedenti punti 4.-5.; mentre le società mandanti dovranno singolarmente possederne il 10 per cento complessivamente (cioè anche sommando i requisiti in diverse prestazioni), ferma restando la necessità che il raggruppamento raggiunga il 100 per cento.

In caso di aggiudicazione, al raggruppamento temporaneo sarà richiesto di costituirsi in consorzio stabile o società di capitali prima della stipula del contratto di servizio, pena la revoca dell'aggiudicazione. A tal fine i raggruppamenti temporanei di concorrenti dovranno produrre, in sede di gara un piano organico per la costituzione del consorzio o società di capitale, con durata almeno pari a quella dell'affidamento e con l'impegno dei soci a non alienare la quota senza autorizzazione.

Inoltre, per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti; i concorrenti singoli o associati dovranno comunque:

11. avere maturato una esperienza nella gestione diretta di:

- a. battelli per la navigazione interna;
- b. sistemi a cremagliera;
- c. impianti a fune;

le capienze per ciascun servizio dovranno essere parametrize all'80 per cento degli attuali esercizi;

12. esperienza nella gestione dei servizi di cui al punto 11. a-b-c con la raccolta di ricavi per ciascuno degli anni 2007/2008/2009 pari all'80 per cento dell'attuale volume di fatturato.

Per le prestazioni accessorie sarà possibile la partecipazione da parte di raggruppamenti in cui i relativi requisiti siano posseduti da soggetti mandanti.

Tutte le dichiarazioni dell'impresa dovranno essere rese dal legale rappresentante della stessa, con sottoscrizione effettuata davanti ad una autorità giudiziaria o amministrativa o ad un notaio o ad un organismo qualificato del Paese di origine o di provenienza. In alternativa, è possibile presentare le suddette dichiarazioni con le modalità previste dal D.P.R. 445/2000.

Il Comune di Torino potrà, altresì, accertare con qualsiasi mezzo di prova il contenuto della documentazione e delle dichiarazioni;

- 3) di approvare che la Città operi da stazione appaltante:

- a nome proprio, in quanto esclusiva titolare delle relative funzioni, per i seguenti servizi: parcheggi, servizi turistici, gestione della Linea 1 di Metropolitana automatica: per il servizio

della Linea 1 di Metropolitana si precisa che il totale annuo di produzione sarà pari a 4,050 milioni di veicoli\*km (8,100 milioni di vetture\*km) per un importo annuo posto a base di gara pari ad Euro 16.000.000,00 oltre IVA;

- in qualità di centrale di committenza a norma dell'articolo 33 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il servizio di trasporto pubblico locale di superficie, ai sensi della deliberazione adottata dall'assemblea della stessa nella seduta del 19 luglio 2010; al riguardo si precisa che l'ambito di gara relativo sarà il trasporto pubblico locale urbano e suburbano per un totale annuo di circa 52,7 milioni vetture\*km pari all'attuale Piano d'Esercizio e per un importo posto a base di gara pari ad Euro 174.600.000,00 oltre IVA annuo;
- 4) di approvare le procedure di affidamento del servizio nel rispetto della procedura ad evidenza pubblica effettuata secondo le linee di indirizzo di cui al precedente punto 1 e 2. Ai concorrenti sarà chiesto di formulare l'offerta economica così ripartita:
1. trasporto pubblico locale e metropolitana;
  2. servizi attinenti ai parcheggi.

Per quanto riguarda il TPL e la Metropolitana automatica l'offerta economica deve essere formulata indicando il prezzo unitario vettura/km distintamente per il trasporto su tram (distinguendo tram della linea 4 ed altri tram), su bus (distinguendo tra bus 12 metri e bus 18 metri) e su metropolitana. Tali prezzi unitari - rapportati alle quantità contenute nel Piano di esercizio allegato agli atti di gara, che corrisponde alla situazione attualmente in essere ed il cui rapporto deve dare evidenza delle diverse tipologie di mezzi utilizzati - devono produrre un prezzo complessivo ed onnicomprensivo non superiore a quello attuale. Non sono pertanto ammesse offerte in aumento rispetto all'importo delle compensazioni economiche previste nell'anno 2009 per il servizio prestato nel medesimo anno. I prezzi unitari offerti dall'aggiudicatario saranno contrattualmente vincolanti per le variazioni in più o in meno delle tipologie comprese nel Piano d'esercizio. Le quantità indicate negli atti di gara costituiscono quindi il riferimento per l'aggiudicazione e non vincolano il concedente a mantenere le stesse nel corso della concessione.

Per quanto riguarda i servizi afferenti i parcheggi l'offerta economica deve essere formulata in aumento rispetto al coefficiente dato dall'articolo 58 dello schema di contratto di servizio.

L'offerta, i cui contenuti saranno recepiti nel contratto di servizio, deve contenere il piano economico-finanziario di copertura degli investimenti e della connessa gestione per tutta la durata contrattuale e deve prevedere la specificazione del valore residuo al netto degli ammortamenti annuali, nonché l'eventuale valore residuo dell'investimento non ammortizzato al termine della concessione, anche prevedendo un corrispettivo per tale valore residuo.

La gara sarà aggiudicata sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa risultante dall'applicazione dei seguenti criteri:

- (i) punteggio parziale relativo alla parte economica dell'offerta (prezzo) in ragione di punti fino ad un massimo di 30/100 così ripartiti:
  - prezzo più basso offerto relativamente alla componente TPL (sezione 2 e 3 del contratto allegato) per un punteggio massimo assegnabile di punti 20/100;
  - prezzo al massimo rialzo offerto per la gestione dei parcheggi (sezione 4 del contratto allegato) per un punteggio massimo assegnabile di punti 10/100;
- (ii) punteggio parziale relativo alla parte tecnica dell'offerta fino ad un massimo di 70/100 ripartiti in tre macro-aree di valutazione ovvero:

- parametri quali-quantitativi legati ai caratteri intermodali dell'offerta (ad esempio marketing, formazione, ...) per un punteggio massimo di 20/100 punti;
- parametri legati alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale dell'offerta (ad esempio la qualità dei rapporti di lavoro, la percentuale di manodopera femminile, la gestione delle gare d'appalto, la flotta con trazione alternativa, ...) per un punteggio totale massimo di 20/100 punti;
- parametri gestionali quali ad esempio regolarità del trasporto, pulizia della flotta, gestione dei servizi turistici eccetera per un valore totale massimo di 30/100 punti.

In particolare, tra i parametri quali-quantitativi legati ai caratteri intermodali dell'offerta oggetto di valutazione, sarà attribuito un punteggio alle proposte di promozione tariffaria per talune categorie deboli di utenti (quali ad esempio i bambini che non abbiano compiuto 11 anni, quando accompagnati da almeno un adulto).

Il soggetto che otterrà il più elevato punteggio complessivo si aggiudicherà la gestione dei servizi messi a gara.

La stazione appaltante si riserva la facoltà, senza che i concorrenti nulla abbiano a pretendere, di sospendere e/o non concludere il procedimento di gara o di non pervenire all'aggiudicazione.

La Città si riserva, altresì, la possibilità di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente ed idonea, secondo quanto previsto dall'articolo 81, comma 3 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

L'Amministrazione potrà procedere all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta, purché congrua e conveniente.

E' ammesso il ricorso all'avvalimento nei modi e termini di cui all'articolo 49 D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. limitatamente ai requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico ad eccezione di quelli di cui ai successivi requisiti di cui ai punti 4 e 5.

- 5) di approvare lo schema di contratto di servizio allegato alla presente deliberazione (all. da 1 bis a V.1 bis - nn. ) che sarà oggetto di integrazione sulla base degli elementi acquisiti in sede di offerta da parte dell'aggiudicatario autorizzando il legale rappresentante del Comune a sottoscrivere il Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi con la possibilità di apportare ogni altra integrazione e/o specificazione derivante da quanto assunto dal soggetto aggiudicatario della concessione in sede di offerta, fermo restando al di fuori di tale ipotesi la possibilità di apportare allo stesso modifiche non sostanziali al testo;
- 6) di revocare, a far data dalla vigenza del nuovo contratto di servizio e comunque a far data dal subentro del nuovo concessionario, i contratti attualmente in essere con GTT S.p.A., gestore uscente, limitatamente ai servizi oggetto della presente deliberazione;
- 7) di dare mandato all'organo amministrativo di Infratrasporti.To S.r.l. di recepire i contenuti di quanto previsto alla sezione I ed alla sezione III del presente contratto per la parte che impegna Infratrasporti.To S.r.l. medesima nei confronti del soggetto concessionario subentrante;
- 8) di approvare la seguente clausola sociale:

"1. Nei confronti dei propri dipendenti il soggetto concessionario si obbliga ad osservare le norme ed i contratti nazionali di lavoro Autoferrotranvieri - internavigatori (TPL - Mobilità) vigenti,

nonché gli accordi decentrati ed aziendali, che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico e le condizioni previste nel contratto integrativo aziendale, l'orario di lavoro ed il trattamento previdenziale delle categorie di lavoratori addetti alle diverse funzioni necessarie per l'erogazione dei servizi oggetto del presente contratto.

2. Nel caso di subentro al concessionario, tutto il personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto elencato nell'Allegato I. 4 bis alla presente Sezione (Personale in essere alla data del 31 dicembre 2009 soggetto al CCNL Autoferrotranvieri - internavigatori (TPL - Mobilità vigente)), che nell'impresa uscente era dedicato ai servizi oggetto del subentro, è trasferito all'impresa subentrante ai sensi dell'articolo 2112 Codice Civile conservando fino alla naturale scadenza dei contratti individuali di lavoro, salvo i casi di dimissioni volontarie ed i licenziamenti per giusta causa, l'inquadramento contrattuale, le condizioni normative ed il trattamento economico in essere, comprensivo degli eventuali contratti integrativi in essere.

3. Tale obbligo si applica altresì al personale dipendente non dirigente diretto ed indiretto assunto successivamente al 31 dicembre 2009, a seguito di turn over, fino al momento del subentro.

4. Agli effetti del computo del TFR, il subentrante riconosce ai lavoratori trasferiti l'anzianità maturata all'atto del trasferimento ad ogni effetto legale e contrattuale. Il cedente corrisponde ai lavoratori il TFR maturato all'atto del subentro, se richiesto.

5. Gravi violazioni delle obbligazioni di cui al presente articolo comportano la facoltà dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione di revocare la presente concessione ai sensi del successivo articolo 19.

6. I processi di armonizzazione del trattamento del personale eventualmente necessari, a trasferimento avvenuto ed i vari aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, saranno stabiliti attraverso procedura di concertazione tra l'impresa subentrata e le organizzazioni sindacali di categoria. Tali processi dovranno garantire i diritti acquisiti dei lavoratori.

7. Nel caso in cui il subentrante sia individuato in un'associazione temporanea di imprese, gli oneri derivanti dal presente articolo e dalle leggi vigenti gravano sia sull'impresa mandataria, sia sulle imprese mandanti. Il vincolo di assorbimento del personale nell'organico dell'impresa riguarda il riutilizzo anche in relazione a servizi di trasporto eserciti su aree omogenee diverse da quelle in cui si concretizza il subentro, purché vicini a quelle oggetto del presente Contratto.

8. Eventuali riduzioni di posti derivanti da mutamenti di sistemi d'esercizio o limitazioni o soppressioni di servizi, saranno affrontati, prima di renderli operativi, in una apposita sede tra la società subentrata, le organizzazioni sindacali e l'Ente concedente.

9. Al soggetto concessionario sono attribuiti anche i contributi a copertura degli oneri dei Contratti collettivi nazionali di lavoro, erogati dalla Regione Piemonte.";

9) di prevedere all'articolo 15 dello schema di contratto di servizio, allegato al presente provvedimento deliberativo (allegato 1 bis), la possibilità di rivedere annualmente, ordinariamente e straordinariamente le condizioni contrattuali, oltre alla possibilità di rivedere in tutto o in parte le clausole contrattuali, fatto sempre salvo l'interesse pubblico all'erogazione del servizio, qualora novità e/o modificazioni normative possano comportare un mutamento delle modalità di svolgimento del servizio affidato al soggetto concessionario o delle condizioni di affidamento del

servizio medesimo, o qualora circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia. Nel caso in cui non fosse possibile addivenire ad un accordo sulle variazioni entrambe le parti avranno facoltà di recedere dal contratto. Con particolare riferimento al trasporto pubblico locale di superficie si prevede sin da ora che i servizi a chiamata, qualora istituiti, saranno compensati come previsto dall'articolo 29, comprese le fasce orarie di disponibilità del servizio;

10) di prevedere che:

- la specificazione dei subcriteri che saranno adottati per la ponderazione dei criteri per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa;
- gli standard qualitativi e quantitativi minimi attesi e riferiti agli attuali standard garantiti dal gestore uscente;
- le modalità di acquisizione e di utilizzo di beni mobili ed immobili, quali materiale rotabile, impianti ed attrezzature, gli oneri ed obblighi connessi;
- gli obblighi tariffari;
- la clausola sociale relativa al trasferimento del personale dagli operatori economici cessanti a quelli subentranti e gli obblighi connessi;

saranno indicati nel capitolato speciale allegato alla lettera d'invito per la partecipazione alla procedura ristretta.

Il suddetto capitolato sarà approvato prima della scadenza del termine di presentazione delle candidature;

- 11) di demandare a successivi provvedimenti degli organi competenti la realizzazione della procedura di cui al precedente punto 1), nonché i relativi impegni di spesa;
- 12) di autorizzare, fermo restando gli indirizzi approvati dal presente provvedimento, i competenti uffici a predisporre la documentazione di gara con tutte le modificazioni che si rendessero tecnicamente necessarie, tenuto conto del criterio generale di riferimento costituito dal servizio attuale e dai documenti ad esso connessi;
- 13) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134, comma 4, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

IL VICESINDACO

F.to Dealessandri

L'ASSESSORA AI TRASPORTI

F.to Sestero

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

IL DIRETTORE DIREZIONE SUOLO

F.to Bertasio

LA P.O. CON DELEGA

F.to Delli Colli

IL DIRIGENTE

SETTORE PARTECIPAZIONI AZIENDALI

F.to Mora

Si esprime parere favorevole sulla regolarità contabile.

per IL VICE DIRETTORE GENERALE

RISORSE FINANZIARIE

Il Dirigente Delegato

F.to Tornoni

Il Presidente pone in votazione il provvedimento comprensivo dell'emendamento approvato nella presente seduta.

IL CONSIGLIO COMUNALE

procede alla votazione nei modi di regolamento

Risultano assenti dall'Aula, al momento della votazione:

Angeleri Antonello, Salti Tiziana

Non partecipano alla votazione:

Scanderebech Federica

PRESENTI 39

VOTANTI 38

ASTENUTI 1:

Carossa Mario

FAVOREVOLI 36:

Bonino Gian Luigi, Bruno Giuseppe Maurizio, Calgaro Marco, Cantore Daniele, Cassiani Luca, Centillo Maria Lucia, Cerutti Monica, il Sindaco Chiamparino Sergio, Cugusi Vincenzo, Cuntrò Gioacchino, Cutuli Salvatore, Furnari Raffaella, Galasso Ennio Lucio, Gallo Domenico, Gallo Stefano, Gandolfo Salvatore, Genisio Domenica, Gentile Lorenzo, Giorgis Andrea, Grimaldi Marco, Lavolta Enzo, Levi-Montalcini Piera, Lo Russo Stefano, Lospinuso Rocco, Moretti Gabriele, Olmeo Gavino, Petrarulo Raffaele, Porcino Gaetano, Rattazzi Giulio Cesare, Salinas Francesco, Tedesco Giuliana, Troiano Dario, Trombini Claudio, Tronzano Andrea, il Vicepresidente Ventriglia Ferdinando, Zanolini Carlo

CONTRARI 2:

Cassano Luca, Silvestrini Maria Teresa

Il Presidente dichiara approvato il provvedimento nel testo quale sopra emendato.

Il Presidente pone in votazione l'immediata eseguibilità del provvedimento.

IL CONSIGLIO COMUNALE

procede alla votazione nei modi di regolamento, ai sensi di legge.

Risultano assenti dall'Aula, al momento della votazione:

Angeleri Antonello, Carossa Mario, Salti Tiziana, Silvestrini Maria Teresa

Non partecipano alla votazione:

Scanderebech Federica

PRESENTI 37

VOTANTI 36

ASTENUTI 1:

Centillo Maria Lucia

FAVOREVOLI 35:

Bonino Gian Luigi, Bruno Giuseppe Maurizio, Calgaro Marco, Cantore Daniele, Cassiani Luca, Cerutti Monica, il Sindaco Chiamparino Sergio, Cugusi Vincenzo, Cuntrò Gioacchino, Cutuli Salvatore, Furnari Raffaella, Galasso Ennio Lucio, Gallo Domenico, Gallo Stefano, Gandolfo Salvatore, Genisio Domenica, Gentile Lorenzo, Giorgis Andrea, Grimaldi Marco, Lavolta Enzo, Levi-Montalcini Piera, Lo Russo Stefano, Lospinuso Rocco, Moretti Gabriele, Olmeo Gavino, Petrarulo Raffaele, Porcino Gaetano, Rattazzi Giulio Cesare, Salinas Francesco, Tedesco Giuliana, Troiano Dario, Trombini Claudio, Tronzano Andrea, il Vicepresidente Ventriglia Ferdinando, Zanolini Carlo

CONTRARI 1:

Cassano Luca

Il Presidente dichiara approvata l'immediata eseguibilità del provvedimento.

In originale firmato:

IL SEGRETARIO

Piccolini

IL PRESIDENTE

Ventriglia

**Allegato 1 bis**

**CONTRATTO DI SERVIZIO RELATIVO AI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA E METROPOLITANA  
DI TORINO**

Con la scrittura privata non autenticata, redatta in triplice originale,

tra

la Città di Torino, (di seguito denominata Città) in proprio ed anche, limitatamente alla specifica di rispettiva competenza, in nome e per conto dell'Agenzia per la mobilità metropolitana con sede in Torino, piazza Palazzo di Città n. 1, codice fiscale 00514490010, in questo atto rappresentati dal ....., domiciliato per la carica in Torino, presso il Palazzo Municipale, il quale sottoscrive il presente atto non in proprio ma nella sua qualità di ....., tale nominato dal Sindaco con provvedimento in data ..... prot. n. .... e ai sensi dell'articolo 107 Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e dell'articolo 19 comma 2 del vigente Regolamento per la disciplina dei contratti, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 marzo 1999 (mecc. 9811035/03), e in esecuzione della deliberazione....., omessi gli allegati, dichiarando le parti di ben conoscerli in ogni loro parte, impegnandosi ad osservarli ed a farli osservare, e determinazioni si allegano alla presente scrittura privata, rispettivamente, sotto le lettere "...", "...", e "...",

e il soggetto concessionario ....., con sede in ....., iscritta nel Registro delle Imprese di ..... al n° ....., in questo atto rappresentata, nato .... il ....., domiciliato per la carica presso ..... e, pertanto, in legale rappresentanza della stessa, a quanto infra autorizzato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione in data ....., verbale n. ....

premesso che:

- in base alla deliberazione del Consiglio Comunale del 10 febbraio 2003 (mecc. 2002 07588/006) veniva costituito un consorzio promosso dalla Regione Piemonte con lo scopo di attribuire le funzioni di seguito menzionate ad un soggetto terzo rispetto ai tre enti, Città di Torino, Provincia di Torino e Regione Piemonte che in data 22 dicembre 2000 avevano sottoscritto un Accordo per il rilancio del trasporto pubblico, la riorganizzazione della mobilità, il miglioramento dell'ambiente nelle aree urbane.

- in base alla suddetta deliberazione (mecc. 2002 07588/006) le funzioni delegate a tale consorzio denominato Agenzia per la Mobilità Metropolitana ("Agenzia per la Mobilità") risultavano essere:
  - pianificazione del sistema della mobilità dell'ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai comuni;
  - programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del piano triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana;
  - predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e gestione dei relativi contratti di servizio, vigilanza e poteri sanzionatori;
  - gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti;
  - monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita;
  - eventuali altri compiti delegati direttamente dagli Enti aderenti al Consorzio.
  
- in base alla deliberazione del Consiglio Comunale dell'8 febbraio 2010 (mecc. 2009 04455/064) veniva approvata, ai sensi dell'articolo 113 comma 13 e comma 4 lettera a), la costituzione della società a responsabilità limitata unipersonale, socio unico la Città di Torino, denominata "Infratrasporti.To S.r.l." con capitale sociale iniziale, interamente pubblico ed incedibile, di Euro 50.000,00, assunto, sottoscritto e versato dalla Città di Torino in data ....., mantenendo la possibilità che la Regione Piemonte possa entrare successivamente con una partecipazione al massimo paritaria mediante conferimento della proprietà di impianti ed infrastrutture di propria competenza nonché mediante conferimenti monetari; inoltre, veniva deliberato di cedere a titolo oneroso a tale società la proprietà degli impianti fissoferrofilotranviari relativi alla Linea 4 comprese le fermate e le sottostazioni, mantenendo il vincolo di destinazione, corrispondente a quello dei beni demaniali di cui agli articoli 822 e 829 Codice Civile, comprensivo della titolarità della convenzione costitutiva per il diritto d'uso di tali impianti;
  
- in base alla suddetta deliberazione, inoltre, si approvavano tra l'altro:
  - le linee guida al fine di scegliere un gestore per i servizi di mobilità in ottemperanza all'articolo 23 bis del Decreto Legge 112/2008 e s.m.i.. e di effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei servizi di:
    - trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di Metropolitana Automatica da mettere a gara, in nome e per conto della società Infratrasporti.To S.r.l., in quanto essendo la società delle infrastrutture una società patrimoniale la stessa non può occuparsi della gestione dell'esercizio del servizio della Metropolitana Automatica, e compresa la linea 102, attualmente gestita in via provvisoria;
    - erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;
    - esercizio dei servizi turistici.
  - di dare mandato al Consiglio d'Amministrazione della società GTT S.p.A. di elaborare, in

collaborazione ed in costante verifica con gli uffici dell'Amministrazione Comunale, un progetto di scissione parziale proporzionale per incorporazione di GTT S.p.A. medesima, che lo stesso ha approvato in data 12 aprile 2010 e del quale è tuttora in corso la necessaria procedura per l'approvazione in Assemblea Straordinaria;

- la decisione di avviare una procedura competitiva ad evidenza pubblica per la scelta di un soggetto gestore ai sensi dell'articolo 23 bis, comma 2, lettera a) del Decreto Legge n. 112/2008 si pone pertanto come alternativa all'individuazione di un socio privato del gestore uscente GTT S.p.A. cui attribuire specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio nonché una partecipazione al capitale sociale non inferiore al 40 per cento (articolo 23 bis, comma 2, lettera b) del Decreto Legge n. 112/2008) e la Città di Torino pertanto non procede in tal senso;
- con deliberazione del Consiglio Comunale del ... ..... 2010 (mecc. 2010 01960/064) avente ad oggetto "AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA E METROPOLITANA DI TORINO - APPROVAZIONE DEGLI INDIRIZZI PER LA PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA" ai sensi della quale si provvedeva tra l'altro ad individuare la Città di Torino quale stazione di committenza per effettuare la gara unica vista la deliberazione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana del 19 luglio 2010.

tutto quanto sopra premesso si stabilisce:

## **SEZIONE I PARTE GENERALE**

### **Articolo 1 Premesse**

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del seguente Contratto di Servizio di seguito denominato contratto.

### **Articolo 2 Oggetto del contratto**

1. I concedenti per quanto di rispettiva competenza, con il presente contratto di servizio, affidano in concessione al soggetto concessionario, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 113, comma 5, lettera a) D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i., nonché dell'articolo 23 bis comma 2 lettera a) del Decreto Legge 112/2008 e s.m.i., nonché ai sensi delle normative di settore, e con le modalità di cui all'articolo 30 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., la gestione dei seguenti servizi:

- trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- esercizio della linea 1 di Metropolitana Automatica;
- servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
- trasporto turistico;

- ulteriori servizi attinenti la mobilità in forma intermodale (come infra meglio specificato), connessi e/o complementari ai servizi suddetti che per ragioni tecniche o per esigenze di economicità, ovvero che ne costituiscano ampliamento, entro il limite massimo del 50 per cento del valore globale del presente affidamento.

In ogni caso è prevista per ciascun servizio di cui alle successive sezioni la possibilità di applicazione del quinto d'obbligo come espressamente disciplinato.

2. L'esercizio dei servizi e l'adempimento degli impegni e degli obblighi dell'Ente Titolare del Contratto di servizio e del Concessionario sono disciplinati nella presente sezione I Parte generale. Ulteriori disposizioni specifiche sono previste per le singole tipologie di servizio nelle seguenti sezioni:

- SEZIONE II - servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- SEZIONE III - servizio di gestione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino;
- SEZIONE IV - servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate;
- SEZIONE V - servizi attinenti i trasporti turistici.

I servizi di cui alle sezioni II, III e IV costituiscono prestazioni principali, mentre quelli di cui alla Sezione V costituiscono prestazioni accessorie.

### **Articolo 3 Durata del contratto**

1. L'affidamento della presente concessione di servizio ha durata di 10 anni a decorrere dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto decisa in sede sottoscrizione del presente contratto, fatto salvo quanto previsto ai successivi articoli 15, 18 e 19.
2. Allo scadere del termine sopra indicato la gestione dei servizi di cui all'articolo 2 potrà essere svolta direttamente dagli Enti titolari del contratto di servizio con riferimento alle specifiche sezioni od affidata, ai sensi e per gli effetti della normativa vigente in materia, ad altro soggetto, nel rispetto delle normative vigenti, senza alcun vincolo nei confronti del soggetto concessionario.

### **Articolo 4 Rinnovo del contratto**

1. Il contratto non potrà essere oggetto di rinnovo tacito.

### **Articolo 5 Proprietà e messa a disposizione degli impianti ed altri beni**

1. Per l'espletamento dei servizi oggetto della presente concessione saranno messi a disposizione del soggetto concessionario i beni di cui all'elenco allegato alla presente sezione (Allegato I.1 bis e I.2 bis), nel quale viene indicato il relativo regime di proprietà.
2. La messa a disposizione delle reti di proprietà della Città o di sua società patrimoniale a totale partecipazione pubblica incedibile (Allegato I.1 bis) comporta il pagamento di un canone il cui importo è specificato nella Sezione

di pertinenza.

3. I beni strumentali necessari di proprietà del gestore uscente (Allegato I.1 bis e I.2 bis) sono messi a disposizione del soggetto concessionario, previo indennizzo relativo al valore residuo non ammortizzato al netto di eventuali contributi regionali, il cui importo è specificato nella Sezione di pertinenza.

4. Per i beni strumentali accessori di proprietà del gestore uscente (Allegato I.3 bis), è prevista la facoltà di acquisto con diritto di prelazione al nuovo concessionario ovvero la facoltà di locazione previo pagamento di un canone al proprietario commisurato al valore dell'ammortamento residuo.

5. In caso di subentro, al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo salvo l'applicazione del successivo articolo 24 comma 3 e l'applicazione del canone di locazione di cui al successivo articolo 24 comma 4, del successivo articolo 55 comma 3 e del successivo articolo 68 limitatamente al materiale rotabile ed alle Stazioni della Sassi - Superga. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per il periodo di cui all'articolo 3. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.

6. Il soggetto concessionario prende in carico i beni oggetto della concessione nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano e si impegna a custodire e conservare tali beni con la necessaria diligenza, nonché a riconsegnare i beni, o loro porzioni, non più utilizzati a fini di cui all'oggetto all'Ente proprietario. La consegna degli immobili di cui al comma 1 è da intendersi avvenuta contestualmente alla consegna degli impianti.

7. Il soggetto concessionario si obbliga a mantenere il vincolo di destinazione dei beni eventualmente acquistati per tutta la durata del presente contratto, fatta salva la facoltà da parte della Città di richiedere la retrocessione gratuita a proprio favore o a favore di diverso gestore, indicato dalla Città, riconoscendo al concessionario uscente il valore degli ammortamenti residui.

8. Il soggetto concessionario allo scadere del termine indicato all'articolo 3 del presente contratto, dovrà restituire i beni ricevuti in concessione nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, con tutte le migliorie, innovazioni ed addizioni eventualmente apportate, senza alcun onere per l'Ente proprietario.

Semprechè, nel frattempo, i suddetti beni non siano stati acquisiti nella proprietà del soggetto concessionario, la restituzione dei beni dovrà essere verbalizzata, previa constatazione dell'avvenuta ottemperanza degli obblighi previsti in capo alle parti.

Il soggetto concessionario, qualora l'Ente proprietario ne faccia esplicita richiesta, fornirà ogni conoscenza ed informazione necessaria al riutilizzo dei beni anche in caso che gli stessi venissero affidati a terzi per l'espletamento del servizio.

9. In generale costituiscono onere a carico del soggetto concessionario la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti, dei veicoli e delle attrezzature, ad eccezione della manutenzione straordinaria degli impianti fisoferrofilo tranviari e di fermata e della Linea 1 di Metropolitana. In ogni caso, il soggetto concessionario effettua la manutenzione straordinaria degli impianti ferro fisso tranviari e di fermata e della Linea 1 della Metropolitana automatica il cui onere economico, concordato tra le parti, è posto a carico degli Enti proprietari.

Sono a carico dell'Ente proprietario gli interventi, i lavori od opere che si rendessero necessari per l'adeguamento dei predetti impianti e mezzi d'opera per effetto di disposizioni di legge e regolamentari vigenti e/o intervenute, con particolare riferimento alla normativa antinfortunistica e di prevenzione incendi. Ogni intervento tecnico di

particolare rilevanza sui locali e sugli impianti, finalizzato allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, deve essere preventivamente autorizzato dagli enti proprietari, che corrisponderanno i relativi oneri economici, salvo che l'intervento rientri nella manutenzione ordinaria o straordinaria di cui sopra.

10. Gli Enti proprietari, nel caso in cui si manifesti la necessità di eseguire, all'esterno e/o all'interno degli immobili oggetto di concessione, opere di abbellimento e/o di restauro per necessità non strumentali e/o funzionali all'esercizio del servizio, potranno procedere in tale senso, previo accordo con il soggetto concessionario, sui tempi, modi e durata degli interventi medesimi. Essi saranno ad esclusivo carico dello stesso Ente.

11. Il soggetto concessionario dovrà sottoscrivere un'adeguata polizza assicurativa ( da definire in sede di offerta) per la responsabilità civile ed a copertura dei danni derivanti da incendio, eventi atmosferici, scoppio, atti vandalici, eventi socio-politici. Per i veicoli il soggetto concessionario provvederà al pagamento delle tasse di proprietà ed alla copertura assicurativa R.C.. Il soggetto concessionario si obbliga a tenere indenni gli Enti proprietari da ogni danno cagionato a terzi dai beni concessi in uso.

### **Articolo 6 Obblighi del soggetto concessionario e corrispettivo compensazione economica**

1. Il soggetto concessionario garantisce l'esecuzione del servizio secondo le specifiche tecniche di cui alle successive Sezioni ed ai relativi Allegati del presente contratto, soggette annualmente ad eventuali integrazioni e/o modificazioni operative con un livello di qualità adeguato alle esigenze dei servizi pubblici locali oggetto di concessione, garantendone l'integrazione modale volta a migliorare la fruizione del servizio da parte dell'utenza.

2. Il soggetto concessionario si obbliga ad esercire il servizio in oggetto assicurando il rispetto di tutte le norme di legge e regolamentari applicabili nel periodo di vigenza contrattuale, anche se non richiamate dal presente contratto, ed in caso di violazione delle norme è ritenuto unico responsabile per le sanzioni irrogate nei suoi confronti, secondo le prescrizioni di seguito indicate.

3. Il soggetto concessionario manleva e mantiene indenne l'Ente titolare del contratto di servizio da qualsiasi danno che possa derivare a persone e/o cose e/o terzi nel corso dell'esercizio delle attività afferenti i servizi affidati al soggetto concessionario qualora tali attività siano svolte direttamente dal soggetto concessionario o da altro soggetto a cui il soggetto concessionario abbia demandato a qualsiasi titolo lo svolgimento dell'attività.

4. A tal fine il soggetto concessionario deve stipulare tutte le assicurazioni previste dalla normativa vigente da trasmettere all'Ente affidante e/o gli altri Enti titolari del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione entro il termine di quindici giorni dalla vigenza del presente contratto e, nel caso di rinnovo annuale della stessa, entro il termine di scadenza di ogni anno contrattuale successivo. Le polizze assicurative dovranno garantire copertura con decorrenza dall'inizio del servizio e per l'intero arco temporale dell'affidamento, senza alcuna soluzione di continuità.

5. Ad eccezione di quanto previsto al successivo articolo 48, in caso di subaffidamento a terzi il soggetto concessionario inserisce nei capitolati l'obbligo per i soggetti subaffidatari di assicurarsi contro i danni verso terzi.

6. Il soggetto concessionario trasmette all'Ente affidante e/o gli altri Enti titolari del contratto di servizio copia dei capitolati entro il termine di quindici giorni dalla stipulazione; inoltre, il soggetto concessionario si impegna ad acquisire copia della polizza assicurativa RCT accesa dai terzi aggiudicatari e ne attesta la conformità agli obblighi ivi previsti, inviando copia di tale attestazione all'Ente affidante e/o gli altri Enti titolari del contratto di servizio entro il termine di quindici giorni dalla vigenza dei suddetti contratti di subaffidamento.

7. Il soggetto concessionario opera con ampia autonomia circa la pianificazione degli interventi e le modalità operative necessarie per raggiungere i risultati prefissati, ma sempre nell'ambito delle indicazioni concordate in

seno agli enti di riferimento per le singole sezioni del presente contratto.

8. Il soggetto concessionario riceve, attraverso i propri strumenti, i reclami e/o le segnalazioni dei cittadini per eventuali disservizi ed in tal caso ne deve trasmettere trimestralmente un report.

9. Il soggetto concessionario è in ogni caso tenuto a richiedere alla Città l'autorizzazione e a pagare il canone per ogni comunicazione pubblicitaria effettuata nell'espletamento dei servizi oggetto della presente concessione e/o attraverso l'uso dei beni messi a disposizione per l'espletamento dei medesimi servizi.

10. Il soggetto concessionario si impegna a mettere in atto tutte le azioni destinate al miglioramento e alla razionalizzazione del servizio, da attuare tramite recuperi di efficienza ed ogni altra azione idonea allo scopo.

11. Il soggetto concessionario è soggetto all'applicazione degli obblighi previsti nel Regolamento CE n. 1370/2007.

12. Il soggetto concessionario è titolare delle compensazioni economiche, dei proventi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e di sosta e degli altri ricavi industriali (attualmente IVA al 10 per cento), tenuto conto della necessità di prevedere un ragionevole utile, secondo la normativa vigente in materia.

13. Il soggetto concessionario si obbliga a tenere una contabilità separata distintamente per le attività di ogni sezione, tale da consentire la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascuna sezione in conformità a quanto previsto:

a) dal Regolamento Unione Europea 1370/2007 allegato 1 in materia di trasporto pubblico locale e trasporto a mezzo della Linea 1 di Metropolitana Automatica nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:

- i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali;
- tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione;
- i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi ad un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico;
- specifica rendicontazione delle spese sostenute per la manutenzione di bus, tram ed altri mezzi in carico al gestore per i quali lo stesso deve garantire la sicurezza;
- tutta la rendicontazione del soggetto affidatario deve consentire di verificare la parità di condizione delle spese addebitate dall'eventuale società capogruppo;
- tutte le grandezze utilizzate ai fini della contabilità gestionale devono essere oggettivamente verificabili;

b) dal Decreto Legislativo 333/2003 per la gestione della sosta a pagamento e per i servizi turistici nell'osservanza dei seguenti obblighi:

- separazione dei conti interni corrispondenti alle attività distinte;
- corretta imputazione o attribuzione dei costi e dei ricavi sulla base di principi di contabilità dei costi applicati in modo coerente ed obiettivamente giustificati;

- chiara definizione dei principi di contabilità dei costi, in base ai quali sono tenuti i conti separati;
  - predisposizione di una relazione sui sistemi di contabilità dei costi applicati;
  - tutta la rendicontazione del soggetto affidatario deve consentire di verificare la parità di condizione delle spese addebitate dall'eventuale società capogruppo;
  - tutte le grandezze utilizzate ai fini della contabilità gestionale devono essere oggettivamente verificabili;
- c) nella deliberazione mecc. 2010 02177/002 "Servizi pubblici locali. Indirizzi in materia di contratti di servizio e carte dei servizi" approvata dal Consiglio Comunale in data 12 luglio 2010, nei punti dal 2.9.1. al 2.9.11 dell'allegato 1.

14. Il soggetto concessionario si obbliga a consentire al personale incaricato dall'ente titolare del contratto di servizio con riferimento alle singole sezioni il libero accesso ai veicoli, agli impianti, alle strutture ed alla documentazione amministrativa contabile connessa all'espletamento del presente contratto.

15. Il soggetto concessionario si impegna ad adibire ai servizi oggetto delle singole sezioni solo personale riconoscibile in possesso delle dovute abilitazioni, anche se non espressamente richiamate nelle specifiche sezioni.

16. Limitatamente alle prestazioni principali oggetto del presente contratto, il soggetto concessionario si obbliga a mantenere le seguenti certificazioni:

- certificazioni comprovanti il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008;
- certificazione comprovante il possesso di un'idonea organizzazione aziendale regolata da un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004;
- dotazione di un Sistema di Gestione della Sicurezza Informatica delle informazioni e dei dati uguale o conforme allo standard ISO 27001:2005, con relativa certificazione.

17. In ogni caso il concessionario si impegna tanto per le attività principali che per quelle accessorie oggetto del presente contratto che per il presidio dell'intermodalità, a garantire standard (di qualità, sociali e ambientali), servizi, procedure e strumenti di livello non inferiore a quanto in atto nel 2009/2010 così come da tabella allegata all'articolo 32 per la sezione II, all'articolo 47 per la sezione III e all'articolo 61 per la sezione IV e che saranno oggetto di integrazione sulla base dell'offerta.

18. Fatto salvo il rispetto di tutta la normativa vigente, il concessionario, in particolare si impegna all'osservanza scrupolosa del D.Lgs. n. 231/2001.

19. Il concessionario si obbliga a mantenere gli attuali sportelli in uso al soggetto gestore uscente, anche in termini di personale impiegato e di tempi di apertura al pubblico, nonché ad ampliare il numero degli stessi in conformità all'offerta presentata. In tali sportelli dovrà comunque essere possibile svolgere tutte le pratiche di interesse dei cittadini quali la richiesta di informazioni, l'inoltro di reclami, osservazioni, proposte, e l'acquisto di titoli necessari per la fruizione dei servizi.

## **Articolo 7 Obblighi degli enti di riferimento per ciascuna sezione**

1. Ciascun ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione si obbliga ad ottemperare,

in relazione ai servizi di competenza, a quanto previsto in ciascuna Sezione specifica del presente contratto.

## **Articolo 8 Carta della Qualità dei Servizi - Parte generale**

1. Il soggetto concessionario, entro sei mesi dalla data di stipulazione del presente contratto, predisporre la Carta della Qualità dei Servizi oggetto del presente affidamento conformemente all'articolo 11 del D.Lgs. n. 286/1999 "Qualità dei servizi pubblici", nonché conformemente all'articolo 2 comma 461 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", redatta e pubblicizzata in conformità ad intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate.

2. La Carta della Qualità dei Servizi indica i livelli qualitativi e quantitativi del servizio erogato che l'utenza può legittimamente attendersi dal soggetto concessionario, le modalità di accesso alle informazioni garantite, le modalità per proporre reclamo e quelle per adire le vie conciliative e giudiziarie nonché le modalità di ristoro dell'utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza.

3. Ai fini dell'emanazione della Carta della Qualità dei Servizi il soggetto concessionario, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007, si obbliga ad effettuare, nonché a finanziare le seguenti attività:

- consultazione obbligatoria delle associazioni dei consumatori;
- verifica periodica, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, circa l'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel contratto di servizio alle esigenze dell'utenza cui il servizio stesso si rivolge, ferma restando la possibilità per ogni singolo cittadino di presentare osservazioni e proposte in merito;
- sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio e di quanto stabilito nella Carta della Qualità dei Servizi svolto sotto la diretta responsabilità dell'ente di riferimento, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori e aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni singolo cittadino che può rivolgersi, allo scopo, sia all'ente locale, sia ai gestori dei servizi, sia alle associazioni dei consumatori.

4. Il finanziamento posto a carico del soggetto concessionario per le attività di cui alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 e relative a tutti i servizi espletati ad eccezione della Sezione V è disciplinato dal successivo articolo 14.

5. Il soggetto concessionario, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007, si obbliga a partecipare alla sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori nella quale si dia conto dei reclami, nonché delle proposte ed osservazioni pervenute a ciascuno dei soggetti partecipanti da parte dei cittadini.

6. Il soggetto concessionario è tenuto al rispetto della Carta della Qualità dei Servizi, sia con riferimento alle norme di tutela degli utenti, sia con riferimento alle indicazioni sugli standard qualitativi e quantitativi dei servizi. In ogni caso il gestore si impegna a far sì che le carte dei servizi concernenti la gestione di servizi pubblici locali prevedano la possibilità, per l'utente o per la categoria di utenti che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, di promuovere la risoluzione non giurisdizionale delle controversie, che avviene entro trenta giorni successivi al ricevimento della richiesta.

7. I parametri relativi ai livelli di qualità di ogni servizio sono indicati nelle successive sezioni in relazione allo

specifico servizio ivi disciplinato (oggetto di integrazione sulla base dell'offerta).

8. Nelle more dell'adozione della Carta di cui al precedente punto 1 del presente articolo il concessionario si obbliga ad adottare le carte dei servizi del gestore uscente.

### **Articolo 9 Continuità del Servizio**

1. L'erogazione del servizio non può essere interrotta o sospesa se non per ragioni di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica. In tali ipotesi l'interruzione o la sospensione debbono essere limitate al tempo strettamente necessario.

2. Il soggetto concessionario è comunque tenuto ad adottare ogni misura organizzativa e tecnica necessaria a prevenire la sospensione e/o l'interruzione ovvero a farvi fronte con il minor disagio per la collettività.

3. Restano a carico del soggetto concessionario i costi derivanti dall'interruzione e/o dalla sospensione e la responsabilità verso i terzi conseguente all'interruzione e/o alla sospensione del servizio.

4. Di ogni caso di sospensione e/o interruzione del servizio, il soggetto concessionario deve dare immediata comunicazione all'ente di riferimento precisandone le ragioni e la durata dando preciso conto delle misure adottate per contenere i disagi. All'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione è data facoltà di chiedere chiarimenti e fornire suggerimenti di cui il soggetto concessionario si impegna a tenere conto.

5. Il soggetto concessionario non può dar corso a nessuna interruzione o sospensione del servizio neppure come conseguenza ad un inadempimento dell'Ente concedente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione ovvero in pendenza di controversia tra le parti, fatto salvo il diritto del soggetto concessionario all'introito delle tariffe, alle compensazioni economiche di competenza ed all'eventuale risarcimento del danno.

6. L'interruzione del servizio e/o la sua sospensione, se non dovute a causa di forza maggiore, sono causa di risoluzione del contratto e di revoca di affidamento del servizio. È fatto comunque salvo il risarcimento di ogni danno patito dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione.

7. Il soggetto concessionario garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione della quantità di servizio minimo, secondo quanto stabilito dalla Legge 12 giugno 1990 n. 146 e successive modificazioni ed integrazioni e dagli Accordi Aziendali vigenti.

8. Il verificarsi di interruzioni e danni a seguito di eventi fortuiti o accidentali e comunque eventi non prevedibili dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione e dal soggetto concessionario con l'applicazione della normale diligenza, come ad esempio allagamenti, frane, disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, non comportano riduzioni delle compensazioni economiche previste dai successivi articoli 29 e 44, a condizione che il soggetto concessionario, in tempi e secondo modalità appropriati, assicuri in particolare la continuità del servizio di trasporto anche in forma sostitutiva.

### **Articolo 10 Subaffidamento**

1. Fatta eccezione per quanto previsto dal successivo articolo 48, in linea con articolo 10 comma 4 lettera i) Legge Regione Piemonte 1/2000 e s.m.i., il soggetto concessionario è autorizzato, previo assenso dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento all'apposita sezione e nei limiti di legge, a subaffidare parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia.

2. Il soggetto concessionario rimane unico responsabile nei confronti dell'ente per l'esatta esecuzione delle attività affidategli.
3. In ogni caso è vietata la cessione, anche parziale, del presente contratto.
4. Il soggetto concessionario subentrante è tenuto a subentrare al soggetto concessionario uscente nei contratti di subappalto vigenti fino alla naturale scadenza aventi ad oggetto le attività del presente contratto.

### **Articolo 11 Garanzie prestate dal soggetto concessionario**

1. Il soggetto concessionario, a garanzia del rispetto delle condizioni contrattuali e dell'esatto adempimento delle obbligazioni oggetto del servizio, dovrà presentare alla Città un deposito cauzionale - per l'intera durata contrattuale - a mezzo di fideiussione bancaria o assicurativa per un importo pari al 10 per cento del prezzo complessivo di aggiudicazione, IVA ed imposte incluse, o altro importo derivante dall'applicazione della normativa vigente, in ogni caso idonea a garantire ogni anno di vigenza del presente contratto per tutta la sua durata ed avente scadenza decorsi 180 giorni dalla fine del rapporto contrattuale. In caso di fideiussione annuale o di durata minore di quella contrattuale la stessa deve essere prorogata o rinnovata senza soluzione di continuità fino alla scadenza del contratto, pena la risoluzione del presente contratto e la decadenza dell'affidamento.
2. La fideiussione prodotta dovrà contenere l'indicazione dell'espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice Civile, nonché l'esplicito impegno del garante a pagare entro 15 giorni, su semplice richiesta della Città, il valore dell'intero deposito cauzionale.
3. La Città escuterà pro-quota il deposito cauzionale in relazione all'applicazione delle penali relative agli inadempimenti degli obblighi contrattuali previsti per i singoli servizi affidati.
4. In caso di escussione della fideiussione il soggetto concessionario dovrà provvedere tempestivamente al reintegro totale o parziale del valore garantito fino alla scadenza prevista.

### **Articolo 12 Obiettivi di efficacia ed efficienza nella produzione del servizio e incentivi per il miglioramento del servizio**

1. L'ente titolare del contratto di servizio per la sezione di riferimento potrà indicare, in relazione a particolari esigenze, specifici obiettivi di efficacia e di efficienza nella produzione del servizio concordandoli con il soggetto concessionario, anche sulla base dell'offerta presentata in sede di aggiudicazione.
2. In ogni caso il soggetto concessionario assume gli obblighi di miglioramento presentati in offerta e si obbliga a porre in essere ogni azione per migliorare il servizio in conformità ad essa.
3. Il soggetto concessionario si impegna a mettere in atto politiche aziendali tese al miglioramento continuo della qualità del servizio, nel rispetto ed in osservanza di quanto previsto nella "Carta della Qualità dei Servizi".
4. Ove siano conseguiti dei risparmi nell'offerta economica gli stessi saranno utilizzati per il potenziamento e/o miglioramento del servizio così come indicati nell'offerta tecnica e/o su specifica indicazione dell'ente titolare del contratto di servizio.

## **Articolo 13**

### **Modalità di modificazione della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto**

1. Eventuali modificazioni alla specifica dei servizi (sezioni II, III, IV e V) saranno apportate nei modi e nelle forme di cui alle singole sezioni seguenti.

## **Articolo 14 Commissione tecnica - Agenzia dei servizi pubblici**

1. Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti del servizio, nonché di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, è prevista la costituzione di una commissione tecnica composta da rappresentanti del soggetto concessionario e dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, presieduta dai relativi Responsabili tecnici, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori e, nel caso in cui l'Ente titolare del contratto di servizio sia la Città di Torino, dell'Agenzia dei servizi pubblici locali della Città di Torino.

2. La Commissione con cadenza annuale verifica l'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel contratto di servizio alle esigenze dell'utenza cui il servizio stesso si rivolge, ferma restando la possibilità per ogni singolo cittadino di presentare osservazioni e proposte in merito.

3. La Commissione, per la quale non è previsto alcun compenso né rimborso spese a favore di componenti e partecipanti, opera un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio e di quanto stabilito nella Carta della Qualità dei Servizi, svolto sotto la diretta responsabilità dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori ed aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni singolo cittadino che può rivolgersi sia all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, sia al soggetto concessionario, sia alle Associazioni dei Consumatori, con le modalità indicate nella Carta della Qualità dei Servizi.

4. È istituita una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, il soggetto concessionario, le associazioni dei consumatori, convocata dallo stesso ente titolare del contratto di servizio al termine di ogni anno contrattuale, nella quale si relazioni in merito ai reclami, nonché alle proposte ed osservazioni pervenute a ciascuno dei soggetti partecipanti da parte dei cittadini. Per la sezione III e IV è convocata altresì l'Agenzia dei Servizi Pubblici Locali della Città di Torino.

5. In ragione della necessità di garantire la gestione integrata dei servizi di mobilità urbana e metropolitana potrà essere istituito un Comitato cui partecipano, gli enti titolari delle singole sezioni, il gestore e l'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali.

Tale Comitato avrà ad oggetto, per ogni singolo servizio, l'analisi e la discussione:

- dell'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel contratto di servizio alle esigenze dell'utenza e degli esiti del monitoraggio permanente di cui ai commi precedenti;
- dei reclami, nonché delle proposte ed osservazioni pervenute a ciascuno dei soggetti partecipanti da parte dei cittadini;
- delle proposte di cambiamento e di miglioramento dei servizi elaborate dai partecipanti.

6. Le attività di cui alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 e relative a tutti i servizi

espletati, ad eccezione della sezione V, sono finanziate con un prelievo a carico del soggetto concessionario per un importo massimo annuale di Euro 80.000,00, la cui ripartizione nell'ambito dell'attività ivi previste per i diversi servizi affidati sarà oggetto di accordo tra gli enti titolari del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione e le associazioni di consumatori. L'importo massimo annuale sarà variato in aumento proporzionalmente all'aumento del valore dei servizi.

7 Considerate le funzioni previste dallo Statuto della Città, dal Regolamento del Consiglio Comunale e dalle deliberazioni consiliari relative all'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali del Comune di Torino, istituita come strumento operativo del Consiglio stesso per l'esercizio delle potestà di indirizzo, controllo e sindacato ispettivo in forma collegiale sulla gestione dei servizi pubblici locali, l'Agenzia potrà esercitare tutti i poteri specificati al punto 2.13 dell'allegato 1 alla deliberazione Consiglio Comunale n. 92 del 12 luglio 2010 (mecc. 2010 02177/002) "Servizi pubblici locali. Indirizzi in materia di contratti di servizio e di carte dei servizi". Potrà pertanto accedere a tutti i documenti, gli atti e le informazioni - comprese le informazioni implicanti elaborazione di dati, chiarimenti o valutazioni - che ritenga necessari o utili allo svolgimento dei suoi compiti, nei limiti della tutela della privacy, dei segreti industriali e dell'autonomia delle scelte imprenditoriali, come precisato ai punti 2.13.7 e 2.13.9 dell'allegato alla deliberazione citata.

### **Articolo 15 Modalità di revisione delle condizioni contrattuali**

1. È prevista la possibilità di rivedere le condizioni contrattuali del presente contratto nei termini che seguono:
  - a) Revisione annuale: il concessionario può chiedere al termine di ogni anno contrattuale che sia determinata una revisione del contratto in corso;
  - b) Revisione ordinaria: al termine di ogni triennio deve essere operata una revisione ordinaria per verificare la persistenza delle condizioni contrattuali di equilibrio del piano economico ovvero della necessità di eventuali revisioni in forma di modifica delle condizioni di entrata e/o di costo e/o di durata della concessione medesima;
  - c) Revisione straordinaria: Le parti potranno operare una revisione straordinaria del presente contratto in caso di variazione e/o soppressione e/o nuova attivazione delle linee o dei servizi attinenti al presente contratto.
2. Al di fuori dei casi sopra citati, le parti potranno di comune accordo rivedere in tutto o in parte le clausole contrattuali, fatto sempre salvo l'interesse pubblico all'erogazione del servizio, qualora novità e/o modificazioni normative possano comportare un mutamento delle modalità di svolgimento del servizio affidato al soggetto concessionario o delle condizioni di affidamento del servizio medesimo, o qualora circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia.
3. Qualora nel corso della concessione intervengano variazioni alle condizioni contrattuali, conseguenti a richieste dell'Amministrazione concedente e/o dall'Ente titolare del contratto con riferimento alla specifica sezione, a nuove norme legislative o regolamentari influenti sui meccanismi tariffari o sulle condizioni per l'esercizio delle attività, si procederà, in analogia con quanto previsto all'articolo 143, comma 8, del Decreto Legislativo 163/2006, a revisione e rideterminazione di nuove condizioni di equilibrio, in favore del concedente o del concessionario a seconda degli effetti delle condizioni sopravvenute.
4. Nel caso in cui non fosse possibile addivenire ad un accordo sulle variazioni di cui al precedente comma entrambe le parti avranno facoltà di recedere dal contratto.
5. Le nuove condizioni potranno consistere anche in una diversa durata del presente contratto.

6. Le modificazioni e gli adeguamenti previsti nel presente articolo non comportano revoca dell'affidamento dei servizi di cui al presente contratto.

7. La revisione del contratto sarà oggetto di apposita deliberazione del relativo organo competente per ciascun ente titolare del contratto di servizio con riferimento alle specifiche sezioni e sarà oggetto di apposita stipulazione.

### **Articolo 16 Clausola sociale e trattamento del personale dipendente**

1. Nei confronti dei propri dipendenti il soggetto concessionario si obbliga ad osservare le norme ed i contratti nazionali di lavoro Autoferrotranvieri - internavigatori (TPL - Mobilità) vigenti, nonché gli accordi decentrati ed aziendali, che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico e le condizioni previste nei contratti integrativi aziendali, l'orario di lavoro ed il trattamento previdenziale delle categorie di lavoratori addetti alle diverse funzioni necessarie per l'erogazione dei servizi oggetto del presente contratto.

2. Nel caso di subentro al gestore uscente, tutto il personale dipendente non dirigente, diretto ed indiretto elencato nell'Allegato I. 4 bis alla presente Sezione (Personale in essere alla data del 31 dicembre 2009 soggetto al CCNL Autoferrotranvieri - internavigatori (TPL - Mobilità) vigente), che nell'impresa uscente era dedicato ai servizi oggetto del subentro, è trasferito all'impresa subentrante ai sensi dell'articolo 2112 Codice Civile conservando fino alla naturale scadenza dei contratti individuali di lavoro, salvo i casi di dimissioni volontarie ed i licenziamenti per giusta causa, l'inquadramento contrattuale, le condizioni normative e il trattamento economico in essere, comprensivo degli eventuali contratti integrativi in essere.

3. Tale obbligo si applica altresì al personale dipendente non dirigente diretto e indiretto assunto successivamente al 31 dicembre 2009, a seguito di turn over, fino al momento del subentro.

4. Agli effetti del computo del TFR, il subentrante riconosce ai lavoratori trasferiti l'anzianità maturata all'atto del trasferimento ad ogni effetto legale e contrattuale. Il cedente corrisponde ai lavoratori il TFR maturato all'atto del subentro se richiesto.

5. Gravi violazioni delle obbligazioni di cui al presente articolo comportano la facoltà dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione di revocare la presente concessione ai sensi del successivo articolo 19.

6. I processi di armonizzazione del trattamento del personale eventualmente necessari, a trasferimento avvenuto ed i vari aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, saranno stabiliti attraverso procedura di concertazione tra l'impresa subentrata e le organizzazioni sindacali di categoria. Tali processi dovranno garantire i diritti acquisiti dei lavoratori.

7. Nel caso in cui il subentrante sia individuato in un'associazione temporanea di imprese, gli oneri derivanti dal presente articolo e dalle leggi vigenti gravano sia sull'impresa mandataria, sia sulle imprese mandanti. Il vincolo di assorbimento del personale nell'organico dell'impresa riguarda il riutilizzo anche in relazione a servizi di trasporto eserciti su aree omogenee diverse da quelle in cui si concretizza il subentro, purché viciniore a quelle oggetto del presente Contratto.

8. Eventuali riduzioni di posti derivanti da mutamenti di sistemi d'esercizio o limitazioni o soppressioni di servizi, saranno affrontati, prima di renderli operativi, in una apposita sede tra la società subentrata, le organizzazioni sindacali e l'Ente concedente.

9. Al soggetto concessionario sono attribuiti anche i contributi a copertura degli oneri dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, erogati dalla Regione Piemonte.

## **Articolo 17 Obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro**

1. Il soggetto concessionario si obbliga a conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro secondo la normativa vigente in materia.
2. Il soggetto concessionario si impegna a dotarsi di attrezzature e beni strumentali idonei a garantire il regolare svolgimento del servizio, con particolare riferimento al rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza, in ottemperanza a tutti gli obblighi connessi con il D.Lgs. 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i., ed igiene del lavoro. Gli obblighi del committente di cui all'articolo 26 del D.Lgs. 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i. fanno capo al concessionario.

## **Articolo 18 Risoluzione del Contratto**

1. Il contratto si risolve, oltre che nei casi di revoca e di decadenza di cui al successivo articolo 19, ai sensi dell'articolo 1453 e seguenti del Codice Civile qualora il soggetto concessionario abbia commesso gravi, ripetute e rilevanti inadempienze rispetto agli impegni assunti nel contratto, avuto riguardo all'interesse dell'altra.
2. L'Ente, qualora intenda avvalersi della clausola di risoluzione contesta alla controparte l'inadempienza riscontrata, con precisione ed entro 30 (trenta) giorni dal riscontro medesimo, intimando alla stessa di rimuovere le cause di inadempimento.
3. A seguito di diffida, il soggetto concessionario può presentare controdeduzioni entro 30 (trenta) giorni dal momento in cui ha ricevuto la contestazione di cui al comma 2).
4. Qualora, a seguito dell'intimazione di cui al comma 2), il soggetto concessionario non elimini tempestivamente le cause dell'inadempimento e semprechè gli Enti titolari del contratto di servizio con riferimento alle specifiche sezioni parte intimante non ritengano accettabili e soddisfacenti le giustificazioni addotte nelle controdeduzioni di cui al comma precedente, la controparte può chiedere la risoluzione del contratto.
5. Il contratto si intende risolto di diritto qualora il soggetto concessionario perda i requisiti previsti dalla legge per l'esercizio delle attività oggetto del contratto.
6. Nel caso di impossibilità sopravvenuta all'espletamento del servizio per cause non imputabili al soggetto concessionario, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione può chiedere la risoluzione del contratto ai sensi dell'articolo 1463 del Codice Civile, qualora non sia possibile ripristinare il servizio entro un congruo termine con sicurezza e regolarità. Nel caso di parziale impossibilità sopravvenuta nell'espletamento del servizio, il corrispettivo subirà una riduzione proporzionale alla quantità ed alla durata della mancata prestazione, salvo il riconoscimento dei costi sostenuti dal soggetto concessionario.
7. In ogni caso, fino al subentro del nuovo gestore, il concessionario si impegna a garantire il regolare svolgimento del servizio così come risultante a seguito dell'aggiudicazione e/o modificazioni/integrazioni successive.

## **Articolo 19 Revoca e decadenza dell'affidamento in concessione del servizio**

1. L'affidamento dei servizi oggetto del contratto potrà essere revocato, con atto motivato, da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, oltre che per risoluzione del contratto ai

sensi dell'articolo 18, anche in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, per sopravvenute gravi e motivate esigenze di pubblico interesse, nonché quando circostanze sopravvenute rendano l'affidamento non più idoneo al perseguimento dell'interesse pubblico sotto il profilo dell'economicità, dell'efficienza o dell'efficacia.

2. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla specifica sezione, può avvalersi della facoltà di revocare l'affidamento ed in tal caso la risoluzione del contratto si verifica di diritto ai sensi dell'articolo 1456 del Codice Civile per:

- non veridicità di quanto dichiarato ai fini della partecipazione alla gara di cui al presente contratto in sede di presentazione della domanda di partecipazione o di presentazione dell'offerta;
- false dichiarazioni sui requisiti d'accesso alla gara;
- abbandono o sospensione ingiustificata del servizio da parte del soggetto concessionario;
- gravi e ingiustificate irregolarità nell'esercizio o reiterate permanenti irregolarità anche non gravi in tema di regolarità o sicurezza dell'esercizio del servizio;
- mancata ottemperanza da parte del soggetto concessionario a quanto disposto dall'articolo 16 del presente Contratto, in materia di subentro ad altro concessionario;
- gravi ed ingiustificati inadempimenti contrattuali comprese le migliorie offerte in sede di gara.

3. Il soggetto concessionario decade dall'affidamento qualora non ottemperi agli obblighi nei confronti dei lavoratori così come previsto al precedente articolo 16 oppure in caso di perdita dei requisiti richiesti in sede di aggiudicazione.

#### **Articolo 20 Applicazione delle norme del codice civile per quanto non previsto**

1. Per ogni aspetto non espressamente disciplinato dal presente contratto si rinvia all'applicazione delle norme del Codice Civile nonché della normativa vigente in materia.

#### **Articolo 21 Controversie**

1. Tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine al contratto saranno devolute all'Autorità Giudiziaria competente del Foro di Torino.

#### **Articolo 22 Spese contrattuali e di registrazione**

1. Le spese inerenti e conseguenti alla stipulazione ed alla registrazione del contratto sono a totale carico del soggetto concessionario.

2. Agli effetti fiscali il presente contratto sarà registrato volontariamente ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. n. 131/1986, con spese a carico del soggetto concessionario, il quale chiede l'applicazione dell'imposta di registro in misura fissa, trattandosi di atto avente per oggetto prestazioni soggette ad I.V.A. ai sensi dell'articolo 40 del D.P.R.

I seguenti allegati fanno parte integrante della presente Sezione I:

- 1) Allegato I. 1 bis - Reti - beni strumentali di proprietà della Città e/o della società patrimoniale a totale partecipazione pubblica incedibile;
- 2) Allegato I. 2 bis - Materiale rotabile - beni strumentali necessari di proprietà del gestore uscente;
- 3) Allegato I. 3 bis - Immobili, parcheggi - beni strumentali accessori di proprietà del gestore uscente;
- 4) Allegato I. 4 bis - Elenco del personale del gestore uscente.

## **SEZIONE II SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO E SUBURBANO**

### **Articolo 23 Oggetto della Sezione II - Caratteristiche del servizio e Piano di esercizio**

1. La presente Sezione II disciplina i rapporti tra l'Ente titolare del contratto (denominazione oggetto di integrazione successiva) di servizio di riferimento e il soggetto concessionario in merito all'affidamento della gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale nell'ambito della rete descritta nel "Piano di esercizio" (Allegato II.1 bis alla presente Sezione), con percorsi, fermate, orari, modalità di esercizio e per una percorrenza totale prevista nel periodo di vigenza contrattuale descritte nell'allegato stesso, così come modificato e/o integrato sulla base dell'offerta presentata in sede di gara ed aggiudicazione.
2. L'esercizio del trasporto pubblico locale, come individuato al comma 1, è soggetto all'imposizione degli obblighi di servizio pubblico di cui al successivo articolo 25, così come previsto dal Regolamento CE del 23 ottobre 2007 n. 1370/2007, nonché dall'articolo 17 del D. Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 e successive modifiche ed integrazioni, nonché dalla Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i..
3. Il servizio di cui alla presente sezione viene concesso in esclusiva al soggetto concessionario.

### **Articolo 24 Proprietà e messa a disposizione degli impianti ed altri beni**

1. Per l'espletamento del servizio oggetto della presente sezione saranno messi a disposizione del soggetto concessionario gli impianti fissi ferrolotranviari e di fermata compresa la linea 4.
2. La messa a disposizione dei beni strumentali di proprietà della Città e/o della società patrimoniale a totale partecipazione pubblica incedibile comporta in ogni caso il pagamento di un canone complessivo dell'importo di Euro 10,8 milioni (oltre IVA se dovuta) così ripartiti:
  - per tutti gli impianti fissoferrolotranviari e di fermata di proprietà della Città di Torino (ad eccezione della linea 4) comporta il pagamento di un canone dell'importo di 7,4 milioni di Euro, da pagarsi alla Città; tale canone sarà rivalutato in misura pari al 50 per cento dell'inflazione programmata annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria

(DPEF);

- per la linea 4 di proprietà della società Infratrasporti.To S.r.l.: comporta il pagamento di un canone da pagarsi alla società stessa dell'importo di 3,4 milioni di Euro oltre IVA. Tale canone sarà rivalutato in misura pari al 50 per cento dell'inflazione programmata annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria (DPEF).

Il canone è corrisposto trimestralmente ed in via anticipata entro il quinto giorno del primo mese del trimestre di riferimento. In caso di ritardato pagamento saranno applicati interessi di mora legali per ogni giorno di ritardo.

In nessun caso il canone potrà essere soggetto a variazioni in diminuzione derivanti da modificazioni al Programma di Esercizio.

3. I beni strumentali necessari di proprietà del gestore uscente sono messi a disposizione del soggetto concessionario previo indennizzo del valore residuo non ammortizzato al netto di eventuali contributi regionali, per un importo complessivo pari a .... (importo da definire sulla base delle richieste dell'aggiudicatario).
4. I beni strumentali accessori di proprietà del gestore uscente possono essere concessi in prelazione al nuovo gestore con il valore indicato nell'allegato I.3 bis al presente contratto e/o dati in locazione previo pagamento di un canone al proprietario di importo pari a ... ( importo da definire sulla base delle richieste dell'aggiudicatario ).

#### **Articolo 25 Obblighi del soggetto concessionario e modalità di esecuzione del servizio**

1. All'esercizio dei servizi previsti nella presente sezione devono essere adibiti esclusivamente gli autoveicoli immatricolati ad uso servizio di linea per trasporto di persone, ai sensi dell'articolo 87 del Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i.), salvo il disposto di cui ai commi 4 e 5 dell'articolo 14 del D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., ed il personale necessario con la professionalità adeguata, in accordo con la vigente normativa.
2. Per tutta la durata del contratto il soggetto concessionario è tenuto a garantire la disponibilità e la possibilità effettiva di impiego delle tipologie di materiale rotabile indicate nell'Allegato I.2 bis (da definire in sede di aggiudicazione) da utilizzarsi secondo le prescrizioni contenute nel presente contratto e nell'allegato medesimo.
3. Il soggetto concessionario si obbliga a comunicare all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione ogni sostituzione di materiale rotabile che intervenga nel corso di validità del presente contratto, rispetto all'Allegato I.2 bis (da definire in sede di aggiudicazione).
4. L'acquisto di veicoli da adibire ai servizi oggetto della presente sezione, nonché la determinazione del fabbisogno di mezzi deve essere individuata nel piano dell'offerta del soggetto concessionario.

Il concessionario si impegna in ogni caso a realizzare gli investimenti minimi necessari a rinnovare la più alta percentuale di veicoli da adibire ai servizi oggetto della presente sezione al fine di migliorarne la qualità e ridurre l'impatto ambientale, entro la data di scadenza dell'affidamento.

5. Il soggetto concessionario si obbliga ad organizzare e gestire la rete di vendita e la commercializzazione dei titoli di viaggio, nonché la loro realizzazione, nel rispetto dei requisiti di anticontraffazione e secondo criteri di omogeneità a livello territoriale e dovranno risultare disponibili presso i punti di vendita.
6. Il soggetto concessionario dovrà provvedere ad effettuare il controllo sull'effettivo e corretto utilizzo dei titoli di viaggio da parte dell'utenza del servizio oggetto della presente Sezione.

7. Il soggetto concessionario accerterà le irregolarità dei documenti di viaggio dei passeggeri tramite proprio personale, munito di idoneo documento di riconoscimento rilasciato dalla stessa, con le modalità di cui all'articolo 20 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i.. Salvo che il fatto costituisca reato, le irregolarità accertate saranno sanzionate con le modalità previste dall'articolo 18 della Legge n. 689/1981 e s.m.i., dall'articolo 20 comma 6 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i. e dalla deliberazione del Consiglio Comunale del 25 luglio 2007 (mecc. 2007 04548/119) e s.m.i..
8. Il soggetto concessionario si obbliga a comunicare all'utenza tutte le informazioni necessarie all'utilizzo del servizio, nonché sulle agevolazioni tariffarie disponibili mediante opuscoli informativi, anche on line, ed attraverso aggiornamenti della Carta della Qualità dei Servizi, anche on line.
9. Il soggetto concessionario si obbliga a riconoscere la validità dei titoli di viaggio e degli abbonamenti annuali emessi dal gestore uscente fino alla scadenza originariamente prevista in tali titoli o abbonamenti, con facoltà di rivalsa nei confronti del gestore uscente in ordine al riconoscimento degli introiti relativi al periodo intercorrente tra l'attivazione del contratto di servizio e la scadenza dei titoli o abbonamenti.
10. Il soggetto concessionario è comunque tenuto al rispetto di ogni altro obbligo di servizio previsto dalla normativa applicabile nel periodo di vigenza contrattuale, anche se non menzionato esplicitamente nel presente contratto, senza che ciò implichi revisione del contributo dovuto e sempre che non comporti modifiche delle condizioni contrattuali. In particolare, è tenuto al rispetto delle disposizioni vigenti in materia di trasporto di persone, per quanto non previsto dal presente contratto.
11. In applicazione del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 e s.m.i., il soggetto concessionario si obbliga ad istituire e nominare ai sensi di legge uno o più responsabili di esercizio, in relazione alla propria struttura organizzativa. Per gli obblighi dei Responsabili d'esercizio si richiama il titolo VII del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 e s.m.i..
12. Il soggetto concessionario si obbliga ad utilizzare tutti gli apparati e gli strumenti utilizzati dal gestore uscente, subentrando nei relativi rapporti obbligatori ove esistenti, (quali a titolo esemplificativo la centrale operativa unica per tram e bus, il collegamento telematico tra flotta e centrale operativa (SIS), il sistema di videosorveglianza sui mezzi di trasporto pubblico ed alle fermate, dotazione di bordo della flotta) e/o garantire prestazioni equivalenti. In ogni caso il soggetto concessionario si obbliga a mantenere per tutta la durata del contratto le prestazioni attualmente garantite dal Sistema SIS e dai suoi aggiornamenti.
13. Il soggetto concessionario si impegna a possedere ed attuare la capacità progettuale necessaria per gestire eventi straordinari e temporanei.
14. Il soggetto concessionario si obbliga ad utilizzare in modo permanente la flotta di veicoli a metano del gestore uscente ed a garantirne il mantenimento.
15. È posta a carico del soggetto concessionario la manutenzione ordinaria degli impianti fissoferrofilo e tranviari e di fermata, mentre la relativa manutenzione straordinaria sarà effettuata dal concessionario sulla base dei progetti approvati e nei limiti di impegni di spesa assunti dagli enti proprietari. La manutenzione ordinaria e straordinaria dei rimanenti beni ceduti è posta a carico del concessionario, salvo che in caso di locazione dei beni la manutenzione straordinaria faccia capo al soggetto proprietario.

## **Articolo 26 Obblighi di informazione**

1. Ai fini del controllo, il soggetto concessionario si obbliga a consentire al personale autorizzato dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, l'accesso on line (attraverso strumenti informatici condivisi) ai dati giornalieri del servizio riguardanti:

- la quantità del servizio (veicoli\*km) effettuato;
- il numero delle corse effettuate;
- la velocità commerciale, la disponibilità e la regolarità del servizio effettuato;
- il numero dei passeggeri trasportati.

2. Il soggetto concessionario si obbliga a fornire all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, ogniqualvolta venga richiesto ed entro quindici giorni dalla richiesta, i dati e le informazioni relative alla quantità e qualità del servizio erogato, nonché tutte le informazioni ed i dati necessari per il monitoraggio della domanda, dell'offerta e dell'efficienza aziendale e a trasmettered all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, entro dieci giorni dall'evento, i rapporti sugli eventuali incidenti e/o danni alle cose.

3. Il soggetto concessionario si obbliga a trasmettere trimestralmente all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione le segnalazioni ed i reclami in merito ad eventuali disservizi e le azioni intraprese, secondo quanto stabilito dalla Carta della Qualità dei Servizi.

4. Il soggetto concessionario è tenuto a fornire ogni informazione richiesta dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione in ottemperanza degli obblighi previsti dalla legge o delle facoltà concesse dall'Ente titolare del contratto di servizio nell'esercizio delle sue funzioni di vigilanza.

5. Tutta la documentazione di cui al comma precedente deve essere sottoscritta dal Legale Rappresentante e dai Responsabili d'esercizio del soggetto concessionario, o loro delegati.

6. Il soggetto concessionario è tenuto a trasmettere trimestralmente all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione un "Resoconto delle attività" effettuate e risultanti dal piano d'esercizio, evidenziando, nello stesso, tra l'altro:

- il numero delle corse previste per ciascuna linea ed il numero delle corse realmente effettuate con il conseguente scostamento, e pertanto la variazione delle percorrenze e la percentuale di variazione delle stesse;
- le corse effettuate fuori servizio, che non rientrano nelle percorrenze totali.

7. Detto "resoconto delle percorrenze" dovrà essere inviato all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, nei trenta giorni successivi al servizio effettuato nel trimestre precedente.

8. Il soggetto concessionario è tenuto altresì a trasmettere un "Resoconto riepilogativo di tutte le percorrenze riferite all'esercizio annuale", entro i trenta giorni successivi al 31 dicembre di ciascun anno di vigenza del contratto. Sulla base di detto resoconto, che sarà sottoposto all'esame dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione procederà alla liquidazione del saldo dell'importo complessivo, determinato sulla base delle percorrenze effettive dichiarate dal soggetto concessionario e verificate dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione.

9. Al fine di permettere di monitorare l'attuazione delle politiche di gestione e di investimento nel Trasporto Pubblico Locale il concessionario è tenuto con cadenza annuale ad adempiere agli obblighi informativi relativamente ai seguenti indicatori (articoli 4 comma 2, 7 comma 1 e 8 comma di cui all'accordo di programma Regione Piemonte/Agenzia Mobilità Metropolitana)

ASPETTO	PARAMETRO
Sicurezza (innovazione)	n. autobus con età < 15 anni / n. autobus circolanti
Sicurezza (innovazione)	n. tram con età < 25 anni / n. tram circolanti (età misurata dall'ultima ristrutturazione)
Sicurezza (innovazione)	n. fermate attrezzate con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere)
Sicurezza (innovazione)	n. veicoli attrezzati con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere)
Sicurezza (incolumità)	n. corse effettuate senza aggressioni e molestie / n. corse totali
Ambiente (consumi)	Consumi per trazione in energia elettrica / consumi per trazione totali espressi in TEP
Ambiente (emissioni)	per cento veicoli elettrici (tram + bus) su intero parco
Ambiente (innovazione)	n. veicoli con motore a standard Euro 3 o superiore o a trazione elettrica, ibridi o che utilizzino combustibili alternativi
Qualità	frequenza media corse servizi urbani (in minuti)
Qualità (puntualità)	n. passaggi alla fermata regolari / n. passaggi fermata totali (su servizi urbani e suburbani con autobus)
Qualità (comfort)	n. veicoli con climatizzazione / parco circolante
Qualità (comfort-accessibilità)	n. veicoli con indicatori audiovisivi dispositivi di fermata interni ed esterni al veicolo / parco circolante
Qualità (comfort-accessibilità)	n. veicoli con accesso facilitato per diversamente abili / parco circolante
Qualità (accessibilità)	Popolazione entro 200-250 metri da un fermata / popolazione totale
Qualità (accessibilità)	n. fermate con orari esposti ed aggiornati / n fermate
Efficacia	mobilità TPL area metropolitana/mobilità motorizzata
Efficacia	n. passeggeri-km / posti-km
Efficacia	n. viaggiatori trasportati / vetture-km
Efficienza (servizio)	velocità commerciale
Efficienza (servizio)	Vetture km annui / n. conducenti
Efficienza (servizio)	Vetture km annui / n. veicoli
Efficienza (servizio)	impegno massimo veicoli / n. veicoli parco
Efficienza della spesa pubblica	Ricavi da traffico / passeggeri-km annui
Efficienza della spesa pubblica	Ricavi da traffico /corrispettivo annuale contratto
Efficienza della spesa pubblica	Passeggeri anno /corrispettivo annuale contratto
Efficienza della spesa pubblica	ricavi da traffico / vetture-km

## **Articolo 27**

### **Obblighi dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione**

1. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione si impegna a cooperare per quanto possibile per agevolare il migliore espletamento del servizio pubblico da parte del soggetto concessionario con particolare riferimento all'adozione tempestiva di tutti i provvedimenti ed alla cura degli adempimenti ricompresi nell'ambito delle proprie competenze istituzionali.
2. In relazione alla normativa sul contenimento del rumore e delle emissioni elettromagnetiche le parti si obbligano a definire le reciproche competenze ed a cooperare per lo sviluppo degli interventi previsti dalla legge e dai Piani/regolamenti approvati dalla Città e vigenti in materia.

## **Articolo 28 Modificazioni al Piano di esercizio**

1. Il Piano di esercizio di cui alla presente Sezione può essere modificato conformemente all'offerta presentata in sede di aggiudicazione.
2. Ogni variazione del piano di esercizio, quali istituzione di nuove linee, inserimento di nuove corse anche a causa del degrado della velocità commerciale rispetto a quella di cui all'Allegato II.1 bis alla presente Sezione, soppressione di linee esistenti, soppressione di corse esistenti, costituisce modifica delle condizioni di esercizio, con conseguente diverso onere economico da valutarsi nell'ambito della concessione ai sensi del precedente articolo 15 e del successivo articolo 36.
3. Nel caso di variazione modale delle condizioni di esercizio di una o più linee, determinata da esigenze pubbliche, il corrispettivo resterà invariato a parità di chilometri offerti.
4. Non costituiscono modificazione delle condizioni di esercizio e non danno luogo a variazioni del corrispettivo le variazioni gestionali contenute nei limiti dell'1,5 per cento (uno virgola cinque per cento) in più o in meno delle percorrenze totali, apportate in relazione a situazioni contingenti e non strutturali che devono essere preventivamente comunicate all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione e dalla stessa autorizzate.
5. Ai fini della quantificazione delle variazioni di cui sopra, si considera il saldo fra variazioni in diminuzione e variazioni in aumento sull'intero servizio oggetto del contratto.
6. Le variazioni gestionali eccedenti il limite dell'1,5 per cento costituiscono invece modifica delle condizioni d'esercizio e danno luogo a modificazioni del corrispettivo secondo i criteri di cui all'articolo 29 previa verifica della copertura finanziaria.
7. Le variazioni di esercizio sulle singole linee possono dare luogo tra le parti a compensazioni nell'ambito del numero dei chilometri oggetto della presente sezione.
8. Il soggetto concessionario è tenuto a comunicare per iscritto all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione anche a mezzo fax o mediante accesso on line messo a disposizione dal concessionario, al più tardi entro il giorno successivo non festivo, qualsiasi rilevante sospensione o variazione di esercizio, dovute ad eventi imprevedibili o di carattere eccezionale, che comportino una riduzione o un incremento del chilometraggio, sempre individuando il valore assoluto della variazione e segnalando la percentuale della

stessa.

9. La diminuzione di produzione causata da scioperi può essere utilizzata per compensare, sino a concorrenza, le variazioni contrattuali (in particolare quelle relative a servizi aggiuntivi di natura occasionale). La quota di minor produzione causata da scioperi non reinvestita in servizi aggiuntivi viene considerata variazione gestionale, ai sensi del precedente comma 4.

### **Articolo 29 Corrispettivo Compensazioni economiche**

1. Per l'espletamento dei servizi oggetto della presente sezione, ed oltre all'introito derivante dalle tariffe corrisposte dagli utenti, di cui al successivo articolo 31, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione corrisponderà al soggetto concessionario la compensazione economica (così come determinato in sede di aggiudicazione) nella misura che verrà assegnata ed erogata dalla Regione Piemonte nel presupposto del rispetto dell'accordo di programma di cui alla Legge Regionale 1/2000 e s.m.i., che per l'anno 2011 è pari ad Euro ....., oltre IVA. Tale compensazione sarà rivalutata in misura pari al 50 per cento dell'inflazione programmata annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria (DPEF);

2. La compensazione economica annua è da intendersi al lordo di una somma non superiore al 2 per cento ai sensi dell'articolo 26 comma 3 bis della Legge Regionale 1/2000 e s.m.i..

3. Le percorrenze da considerare ai fini della determinazione della contribuzione chilometrica media sono quelle risultanti dal "Piano di esercizio" (Allegato II. 1 bis alla presente sezione).

4. Per la liquidazione delle compensazioni economiche si farà riferimento ai prezzi unitari derivanti dall'offerta economica applicati al numero di veicoli/km effettivamente realizzati per ogni tipologia di mezzo di trasporto utilizzato, salvo quanto previsto al precedente articolo 28.

5. Il valore economico contrattuale complessivo delle compensazioni economiche è pari ad Euro 174.600.000,00 e corrisponde all'importo annuale posto a base di gara (ovvero, in sede di stipulazione del contratto, all'offerta presentata).

6. La produzione complessiva espressa in vetture\*km commerciali è pari a:

*(come da tabella risultante dall'offerta)*

### **Articolo 30 Modalità di pagamento della compensazione economica corrispettivo**

1. Il soggetto concessionario fatturerà mensilmente un dodicesimo dell'importo di cui all'articolo 29. La fattura verrà liquidata dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione entro il mese successivo a quello di erogazione del servizio nella misura del 90 per cento dell'imponibile, cui verrà aggiunta l'intera IVA dovuta ed esposta in fattura, previa acquisizione della documentazione di regolarità contributiva e previa attestazione della regolarità delle prestazioni avvenute.

2. Il saldo dell'importo complessivo, determinato sulla base delle percorrenze effettive dichiarate dal soggetto concessionario e/o riscontrate dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione è corrisposto dall'Ente medesimo entro il 31 marzo dell'anno successivo previa acquisizione della documentazione di regolarità contributiva, a seguito della presentazione della relazione di cui al successivo articolo 33 e previa erogazione da parte dell'Erario dell'IVA da rimborsare.

3. In caso di ritardo dell'erogazione dei fondi da parte della Regione Piemonte il pagamento della fattura potrà essere posticipato di ulteriore 30 giorni senza che ciò comporti l'applicazione del successivo comma 4.
4. Eventuali interessi di mora sui ritardati pagamenti potranno essere riconosciuti nella misura prevista dall'euribor semestrale (aggiornato all'ultimo giorno lavorativo del mese di dicembre, valevole per il primo semestre ed all'ultimo giorno lavorativo del mese di giugno, valevole per il secondo semestre) maggiorato di uno spread di 0,35 punti percentuali.

### **Articolo 31 Tariffe del servizio**

1. I proventi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, relativi al servizio oggetto della presente Sezione, e gli altri ricavi industriali, dovranno garantire l'equilibrio con le compensazioni economiche in conformità alla normativa vigente in materia, tenuto conto della necessità di prevedere un ragionevole utile.
2. Il soggetto concessionario si obbliga, in armonia con i criteri indicati all'articolo 12 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i., ad applicare all'utenza del servizio oggetto della presente Sezione tutte le tariffe approvate dalla Città e/o dalla Regione Piemonte e precisamente quelle approvate:
  - con deliberazione della Giunta Regionale del 4 giugno 2007 n. 66-6087 avente ad oggetto l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 12 della Legge Regionale n. 1/2000;
  - con deliberazione del Consiglio Comunale del 25 luglio 2007 (mecc. 2007-04548/119) avente ad oggetto la concessione di agevolazioni tariffarie valide sul territorio cittadino;
  - con deliberazioni della Giunta Regionale n. 58/8267 del 14 ottobre 1986, n. 38/12800 del 28 aprile 1987 e n. 107/18324 del 14 settembre 1992 aventi ad oggetto agevolazioni tariffarie valide sull'intero territorio regionale;
  - con deliberazione della Giunta Regionale del 21 giugno 2004 n. 15/12811 avente ad oggetto agevolazioni tariffarie a favore degli Agenti e Funzionari delle forze dell'ordine in servizio appartenenti ai Corpi di Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza e Corpo Forestale
  - con deliberazione della Giunta Regionale del 5 luglio 2007 n. 56/6346 avente ad oggetto agevolazioni tariffarie a favore degli Agenti e Funzionari delle forze dell'ordine in servizio appartenenti al Corpo dei Vigili del Fuoco e della Polizia Locale (Comune di Torino e di Collegno).
3. Il soggetto concessionario si obbliga ad applicare altre tariffe eventualmente approvate nel periodo di vigenza del contratto, nonché a vendere documenti di viaggio a tariffa agevolata, per i quali la Regione/ Città corrisponderà la differenza nei limiti degli impegni di spesa assunti.
4. Il soggetto concessionario può proporre una revisione periodica delle tariffe di trasporto pubblico locale ogni biennio ai sensi dell'articolo 12 Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i. e della deliberazione della Giunta Regionale n° 66-6087 del 04 giugno 2007 "adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale", la proposta, non vincolante, sarà soggetta alla valutazione dell'ente competente in materia che assumerà il relativo provvedimento.
5. In ogni caso il livello delle tariffe costituisce elemento di valutazione complessiva essenziale dell'equilibrio economico finanziario del presente contratto.
6. Il soggetto concessionario si obbliga ad aderire al sistema di bigliettazione integrata (BIP - biglietto integrato Piemonte).

7. Il soggetto concessionario si impegna ad aderire al sistema di tariffazione integrata denominato "Formula" attualmente in vigore nell'area metropolitana torinese, nonché ai successivi aggiornamenti compreso quello di cui all'allegato II.2bis (aggiornato a maggio 2009). Il soggetto concessionario si impegna ad aderire al sistema di tariffazione integrata denominato "BIM" all'interno del sistema Formula.

8. Ogni eventuale riduzione del regime tariffario (tariffe e/o agevolazioni) costituisce modifica contrattuale con conseguente eventuale applicazione del precedente articolo 15 e del successivo articolo 36 a carico dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione.

9. In ogni caso il soggetto concessionario potrà adottare ulteriori misure promozionali.

### Articolo 32 Carta della Qualità dei Servizi - Parte speciale

1. Il soggetto concessionario si obbliga ad adottare gli specifici fattori ed i livelli di prestazioni e qualità del servizio TPL, così come risultanti dall'offerta, nonché sulla base di quanto stabilito all'articolo 8, al fine di rendere il servizio rispondente alle esigenze dei cittadini e dell'ambiente.

2. A cura del soggetto concessionario, deve essere affisso su ogni mezzo impiegato, un estratto della Carta della Qualità dei Servizi ed ogni altro avviso richiesto dalla Città. Copie della Carta della Qualità dei Servizi devono essere disponibili, gratuitamente e in numero congruo, presso le rivendite dei titoli di viaggio e on line.

3. Il soggetto concessionario si obbliga a garantire i parametri di qualità riferiti ai seguenti elementi:

#### Trasporto di linea urbano e suburbano

<b>AFFIDABILITA?</b>	velocità minima (km/h, media di rete)
<b>E TEMPI DI</b>	% passaggi con ritardo tra 5? e 10? - oltre 10?
<b>VIAGGIO</b>	% di corse completate su corse programmate
<b>INFORMAZIONI A TERRA</b>	avviso delle varianti programmate sulle fermate interessate avviso con ogni mezzo disponibile delle varianti non programmate comunicazione annuale degli orari delle linee ore disponibili n.verde nella settimana: casella vocale-operatore ( ? ) sito internet interattivo (informazioni e segnalazioni) calcolo online degli itinerari di viaggio <b>informazioni sull'accessibilità per disabili per numero mezzi /totale mezzi - linee mezzi</b>
<b>INFORMAZIONI A BORDO</b>	riepilogo varianti al servizio in atto su tutti i tram e gli autobus esposizione sintesi carta dei servizi sui mezzi di trasporto e n.verde

	% mezzi con esposizione sulla parte anteriore del numero di linea e della direzione di viaggio
	% mezzi impianto audiovisivo per indicazione fermate
<b>SERVIZI ALLE FERMATE</b>	fermate con palina/pensilina e info su linee in transito
	% paline con display con informazioni
	ulteriori fermate con pensilina e sedili
	fermate con mappa della rete trasporto pubblico esposta
<b>VENDITA E ASSISTENZA</b>	punti vendita concessionario o convenzionati
	punti vendita automatica presso parcometri- tabaccai - metro
	% minima timbratrici funzionanti e con orario esatto $\pm 3$ ? (*)
<b>INTEGRAZIONE DEI TRASPORTI</b>	abbonamenti <i>Formula</i> (concessionario + <i>Trenitalia</i> + altri 27 gestori)
	n.linee in transito per st.ferroviaria o cap.extraurb.(media)
<b>SICUREZZA DA MOLESTIE</b>	allarme via radio su tram e autobus
	% fermate - autobus (*) con telecamere per sorveglianza
<b>SICUREZZA DA INCIDENTI</b>	minimo km percorsi mediamente tra due incidenti
	copertura assicurativa per danni a persone o cose
<b>SERVIZI PER I DISABILI</b>	% veicoli attrezzati per accogliere sedie a rotelle (*)
	linee tram ? bus con veicoli tutti accessibili a sedie a rotelle
<b>COMFORT</b>	% veicoli con accesso basso (*)
	% veicoli con aria condizionata o ventilazione interna (*)
<b>PULIZIA</b>	cadenza pulizia pavimento, sedili, mancorrenti veicoli (giorni)
	cadenza media di pulizia completa dei veicoli (giorni)
<b>RISPETTO DELL' AMBIENTE</b>	% autobus a standard > <i>Euro 1</i> , o a metano o elettrici (*)
<b>PERSONALE E RAPPORTO CON I CLIENTI</b>	codice comportamento per chi ha contatti col pubblico
	divisa e/o tessera visibile (codice per operatori numero verde)

( ? ) esclusi i giorni festivi diversi da domenica

( ^ ) tranne fermate provvisorie (in particolare situate presso cantieri)

( ° ) timbratrici da sostituire con apparati a lettura elettronica e magnetica

( \* ) servizi gestiti direttamente dal concessionario, esclusi quelli affidati dal concessionario a terzi

(parametri ed indicatori da integrare sulla base dell'offerta).

### **Articolo 32 bis Subaffidamento**

1. Fatta eccezione per quanto previsto dal successivo articolo 48, in linea con l'articolo 10, comma 4 lettera i), Legge Regione Piemonte 1/2000 e s.m.i., il soggetto concessionario è autorizzato, previo assenso dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento all'apposita sezione e nei limiti di legge, e comunque per un importo complessivo non superiore al 30 per cento del valore del presente contratto, a subaffidare parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia.
2. Il soggetto concessionario rimane unico responsabile nei confronti dell'ente per l'esatta esecuzione delle attività affidategli.
3. In ogni caso è vietata la cessione, anche parziale, del presente contratto.
4. Il soggetto concessionario subentrante è tenuto a subentrare al soggetto concessionario uscente nei contratti di subappalto vigenti fino alla naturale scadenza aventi ad oggetto le attività del presente contratto.

### **Articolo 33 Relazione Tecnico - Finanziaria**

1. Il soggetto concessionario deve presentare entro il 31 maggio di ogni anno o comunque entro trenta giorni dalla data di approvazione del Bilancio una Relazione Tecnico-Finanziaria riferita all'esercizio precedente riportante, il consuntivo economico.
2. La relazione dovrà contenere una parte economica, che riassume tutti i costi aziendali ed i ricavi da traffico affrontati dal soggetto concessionario per lo svolgimento del servizio fra cui, a titolo puramente indicativo, i costi relativi a chilometri percorsi, numero dei passeggeri trasportati, materiale rotabile utilizzato, personale abilitato ed utilizzato, immobili per l'effettuazione del servizio, nonché il rendiconto sull'operatività del servizio in dettaglio, oltre alla reportistica, per l'intero periodo del servizio espletato, delle segnalazioni di disservizio ricevute. La relazione deve contenere altresì le modalità di svolgimento del servizio ed i risultati conseguiti in relazione alle prestazioni (velocità commerciale, disponibilità e regolarità del servizio) ed al rispetto della Carta della Qualità dei Servizi.
3. La Relazione Tecnico-Finanziaria deve essere firmata dal legale rappresentante del soggetto concessionario.

### **Articolo 34 Controllo e Vigilanza**

1. Al fine di garantire il controllo da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, il soggetto concessionario fornisce le informazioni tecniche necessarie, anche per l'applicazione delle penali di cui al successivo articolo 35.

2. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione ha il compito di vigilare sul rispetto da parte del soggetto concessionario degli obblighi derivanti dal contratto di servizio e derivanti dal rispetto dei parametri cui all'articolo 32.
3. In merito ai citati obblighi contrattuali, l'Ente titolare del contratto con riferimento alla presente sezione esamina, fra l'altro, la documentazione fornita dal soggetto concessionario con riguardo a:
  - polizza assicurativa stipulata dal soggetto concessionario o da terzi appaltatori a copertura di ogni danno che possa derivare a terzi dallo svolgimento del servizio oggetto del presente contratto;
  - i reclami e/o le segnalazioni dei cittadini per eventuali disservizi e relativo report trimestrale;
  - informazioni relative ad ogni specifico intervento trasmesso al Settore competente;
  - il conto consuntivo;
  - la Carta della Qualità dei Servizi ed applica le penali di cui al successivo articolo 35, previa effettuazione della procedura di cui al successivo comma 5.
4. Tutte le comunicazioni, di cui al presente articolo, dovranno essere rese disponibili mediante accesso on line garantito dal soggetto concessionario.
5. Su richiesta dell'Ente titolare del contratto con riferimento alla presente sezione, quest'ultimo ed il soggetto concessionario, in contraddittorio tra loro, valuteranno le presunte inadempienze e le conseguenti controdeduzioni adottate dal soggetto concessionario. Dell'incontro verrà redatto verbale sottoscritto dalle parti.

### **Articolo 35 Penali contrattuali**

1. Ai sensi dell'articolo 19, comma 3, lettera h) del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. e dell'articolo 19 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i. per ogni violazione degli obblighi previsti nella presente Sezione II l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione applica le sanzioni di seguito descritte al soggetto concessionario.
2. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede contrattuale, ad eccezione dell'adozione e/o aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 1.500,00 per ogni giorno di ritardo, a partire dalla contestazione scritta, fino al ripristino della corretta esecuzione.
3. Per la mancata adozione della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 10.000,00 per ogni giorno di ritardo a partire dalla contestazione, fatta salva in ogni caso la risoluzione del contratto nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.
4. Per il mancato aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 5.000,00 per ogni giorno di ritardo, dal termine assegnato intercorrente dalla contestazione fatta salva in ogni caso la risoluzione del contratto nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.
5. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede di offerta (anche se trattasi di obblighi oggetto di integrazione/specificazione del presente contratto): Euro 5.000,00 per ogni giorno di ritardo decorrente dal termine assegnato.

6. Decorsi 15 giorni dalla contestazione scritta della violazione, senza che sia stata rimossa ovvero senza che sia stata fornita valida giustificazione, l'irrogazione della penale di cui ai commi precedenti diventa definitiva.
7. L'ammontare della penalità, sarà trattenuto sul corrispettivo relativo alla fattura del trimestre successivo a quello durante il quale si è verificata l'inadempienza od il ritardo.
8. L'applicazione della penale sarà preceduta da contestazione scritta, contenente l'indicazione del tempo e del luogo della violazione, e della penale che si intende applicare, alla quale il soggetto concessionario avrà la facoltà di presentare le controdeduzioni scritte entro 15 giorni dalla notifica della contestazione.
9. In mancanza di controdeduzioni od in assenza di accoglimento, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione applicherà le penali con provvedimento motivato da emanarsi entro i successivi 7 giorni. È fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
10. In caso di inadempienze che comportano infrazioni della direzione d'esercizio, valgono le disposizioni contenute nelle leggi regionali di settore nonché nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.
11. In ogni caso laddove l'inadempimento risulti grave, rilevante e ripetuto le sanzioni potranno essere raddoppiate e, in caso di ulteriore recidiva, si applicherà la risoluzione del contratto. Qualora l'ammontare delle penalità non possa essere trattenuto ai sensi del comma 7, si potrà procedere pro quota all'escussione della garanzia fideiussoria prestata ai sensi del precedente articolo 11 ovvero anche alla risoluzione del contratto.

### **Articolo 36 Modalità di revisione delle condizioni contrattuali**

1. A norma dell'articolo 10, comma 2, della Legge Regionale 1/2000 e s.m.i., decorsi 3 anni dalla sottoscrizione del presente contratto, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione procederà alla verifica delle condizioni contrattuali.
2. La verifica è effettuata, anche sulla base delle indicazioni dei programmi triennali dei servizi e con riguardo all'attuazione delle condizioni offerte dal concessionario e recepite nella presente Sezione, valutandone l'adeguatezza e la coerenza rispetto alle esigenze del servizio pubblico. La verifica ha per oggetto:
  - a) il raggiungimento degli obiettivi previsti nel contratto di servizio;
  - b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;
  - c) l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.
3. Qualora, a seguito della suddetta verifica, si renda necessario modificare, in aumento od in diminuzione, la rete dei servizi, il concessionario è obbligato a prestare il servizio alle stesse condizioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo di assegnazione per i servizi in aumento e fino alla concorrenza del 15 per cento per i servizi in diminuzione.

In particolare i servizi a chiamata, qualora istituiti, saranno compensati come previsto dall'articolo 29, comprese le fasce orarie di disponibilità del servizio.

### **Articolo 37 Modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto**

1. Le condizioni d'esercizio possono essere modificate a giudizio dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, valutato il pubblico interesse, concordato con il soggetto concessionario con conseguente diverso onere economico da valutarsi nell'ambito della concessione e del relativo equilibrio economico finanziario.
2. In ogni caso, ogni variazione del Piano di esercizio deve essere autorizzata dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione.
3. Il presente contratto non esclude che le parti possano concordare specifiche attività, volte a soddisfare esigenze di tipo temporaneo che possano presentarsi nel corso della vigenza del presente contratto.

I seguenti allegati fanno parte integrante della presente Sezione II:

- 1) Allegato II. 1 bis - "Piano di esercizio" (numero e descrizione linee, fermate, dati vetture chilometro, orari, frequenza;
- 2) Allegato II. 2 bis - Sistema Formula aggiornato a maggio 2009.

### **SEZIONE III**

#### **GESTIONE DEL SERVIZIO DELLA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA AUTOMATICA**

#### **Articolo 38 Oggetto della Sezione III**

1. La presente Sezione III disciplina i rapporti tra l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, InfraTrasporti.To S.r.l. ed il soggetto concessionario in merito all'affidamento della gestione della Linea 1 di Metropolitana automatica di Torino (tratta Collegno - Porta Nuova), secondo il Piano di esercizio - Allegato III. 1 bis (tracciato della linea rappresentato con cartografia in scala 1:50.000, con l'indicazione di tutte le stazioni obbligatorie; lunghezza dell'itinerario, la distanza progressiva tra le stazioni obbligatorie, gli orari, la capacità unitaria offerta, i giorni di esercizio e la modulazione del servizio durante l'anno, i tempi di percorrenza espressi in minuti primi e secondi, la velocità commerciale), per una percorrenza totale non inferiore a 4.000.000 veicoli\*Km annui.
2. All'inizio di ogni anno le informazioni di cui sopra sono presentate come Programma preventivo di servizio.
3. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione si riserva di modificare nell'ambito della presente concessione il servizio per esigenze di pubblica utilità.
4. Alla data di messa in esercizio dell'ulteriore tratta Porta Nuova-Lingotto il soggetto concessionario si obbliga ad esercire il prolungamento della Linea 1 di Metropolitana Automatica.
5. Alla data di messa in esercizio al pubblico dell'ulteriore tratta Lingotto-Bengasi il soggetto concessionario si obbliga ad esercire il prolungamento della Linea 1 di Metropolitana Automatica.
6. In caso di messa in esercizio di prolungamenti della linea, verrà integrato il presente contratto con le risorse messe a disposizione dalla Regione Piemonte con conseguente diverso onere economico da valutarsi nell'ambito della concessione e del relativo equilibrio economico finanziario.

7. Il servizio di cui alla presente sezione viene concesso in esclusiva al soggetto concessionario.

### **Articolo 39 Proprietà e messa a disposizione degli impianti ed altri beni**

1. Per l'espletamento del servizio oggetto della presente Sezione III viene messo a disposizione del soggetto concessionario il sistema della Linea 1 di Metropolitana automatica, il materiale rotabile indicato nell'Allegato III.1 bis, il deposito, le officine e gli impianti indicati nell'Allegato I.1 bis.

2. La messa a disposizione della Linea 1 di Metropolitana automatica comporta in ogni caso il pagamento di un canone complessivo annuo determinato in Euro 6.300.000,00 oltre IVA a favore della Società Infrastrutture.Torino S.r.l, proprietario superficario della Linea 1 di Metropolitana Automatica. Tale canone sarà rivalutato in misura pari al 50 per cento dell'inflazione programmata annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria (DPEF).

Il canone è corrisposto mensilmente entro il quinto giorno del mese di riferimento. In caso di ritardato pagamento saranno applicati interessi di mora legali per ogni giorno di ritardo.

In nessun caso il canone potrà essere soggetto a variazioni in diminuzione derivanti da modificazioni al programma di esercizio.

3. La messa a disposizione riguarda altresì i beni e gli impianti di pertinenza dei prolungamenti di cui al precedente articolo 38 commi 4 e 5: in tal caso è previsto un adeguamento del canone, calcolato in rapporto all'incremento dei km di percorrenza.

### **Articolo 40 Obblighi del soggetto concessionario**

1. Il soggetto concessionario della gestione del servizio della Linea 1 di Metropolitana automatica è tenuto al rispetto dei seguenti obblighi:

- a) garantire la sicurezza di viaggiatori e l'incolumità del personale addetto all'espletamento del servizio, adottando tecniche e processi occorrenti;
- b) effettuare il servizio con veicoli autorizzati, e con gli impianti di corsa, di stazione, di deposito connessi; eseguendo la manutenzione ordinaria con oneri economici a proprio carico, ed eseguendo la manutenzione straordinaria secondo la programmazione dell'ente proprietario con oneri a carico del proprietario stesso e nei limiti degli impegni assunti dal medesimo;
- c) effettuare la pulizia interna delle stazioni e dei relativi accessi, degli impianti e dei veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico.

2. Il soggetto concessionario si obbliga a rispettare scrupolosamente gli orari previsti nei piani di esercizio.

3. Il soggetto concessionario deve garantire le prestazioni indicate nell'Allegato III 1 bis ( da definire in sede di aggiudicazione).

4. Per tutta la durata del contratto il soggetto concessionario è tenuto a garantire la disponibilità e la possibilità effettiva di impiego delle tipologie di materiale rotabile indicate nell'Allegato III. 1 bis da utilizzarsi secondo le prescrizioni contenute nella presente sezione e nel suddetto Allegato.

5. Il soggetto concessionario si obbliga a comunicare a Infratrasporti.To S.r.l. ogni necessità di sostituzione di materiale rotabile che intervenga nel corso di validità del presente contratto, rispetto all'Allegato III. 1 bis.
6. Il soggetto concessionario si obbliga ad organizzare e gestire la rete di vendita e la commercializzazione dei titoli di viaggio, nonché la loro realizzazione, nel rispetto dei requisiti di anticontraffazione e secondo criteri di omogeneità a livello territoriale e dovranno risultare disponibili presso i punti di vendita.
7. Il soggetto concessionario dovrà provvedere ad effettuare il controllo sull'effettivo e corretto utilizzo dei titoli di viaggio da parte dell'utenza del servizio oggetto della presente Sezione.
8. Il soggetto concessionario accerterà le irregolarità dei documenti di viaggio dei passeggeri tramite proprio personale, munito di idoneo documento di riconoscimento rilasciato dalla stessa, con le modalità di cui all'articolo 20 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i.. Salvo che il fatto costituisca reato, le irregolarità accertate saranno sanzionate con le modalità previste dall'articolo 18 della Legge n. 689/1981 e s.m.i., dall'articolo 20 comma 6 della Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i. e dalla deliberazione del Consiglio Comunale del 25 luglio 2007 (mecc. 2007 04548/119 e s.m.i.).
9. Il soggetto concessionario si obbliga a comunicare all'utenza tutte le informazioni necessarie all'utilizzo del servizio, nonché sulle agevolazioni tariffarie disponibili mediante opuscoli informativi, anche on line, ed attraverso aggiornamenti della Carta della Qualità dei Servizi, anche on line.
10. Il soggetto concessionario si obbliga a riconoscere la validità dei titoli di viaggio e degli abbonamenti annuali emessi dal gestore uscente fino alla scadenza originariamente prevista in tali titoli o abbonamenti, con facoltà di rivalsa nei confronti del gestore uscente in ordine al riconoscimento degli introiti relativi al periodo intercorrente tra l'attivazione del contratto di servizio e la scadenza dei titoli o abbonamenti.
11. Il soggetto concessionario è comunque tenuto al rispetto di ogni altro obbligo di servizio previsto dalla normativa applicabile nel periodo di vigenza contrattuale, anche se non menzionato esplicitamente nel presente contratto, senza che ciò implichi revisione del contributo dovuto e sempre che non comporti modifiche delle condizioni contrattuali. In particolare, è tenuto al rispetto delle disposizioni vigenti in materia di trasporto di persone per quanto non previsto dal presente contratto.
12. In applicazione del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e s.m.i., il soggetto concessionario si obbliga ad istituire e nominare ai sensi di legge uno o più Responsabili di esercizio, in relazione alla propria struttura organizzativa. Per gli obblighi dei Responsabili d'esercizio si richiama il titolo VII del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e s.m.i..
13. Il soggetto concessionario si obbliga ad utilizzare tutti gli apparati e gli strumenti utilizzati dal gestore uscente, subentrando nei relativi rapporti obbligatori ove esistenti (quali a titolo esemplificativo gestione della sala security relativa alla Linea 1 di Metropolitana automatica, il sistema di videosorveglianza della Linea 1 di Metropolitana automatica, gestione del "manuale di uso e manutenzione") e/o garantire prestazioni equivalenti.
14. Il soggetto concessionario si impegna a possedere ed attuare la capacità progettuale necessaria per gestire eventi straordinari e temporanei.

#### **Articolo 41 Obblighi di informazione**

1. Ai fini del controllo, il soggetto concessionario si obbliga a consentire al personale autorizzato dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, l'accesso on line (attraverso strumenti informatici condivisi) ai dati giornalieri del servizio riguardanti:

- la quantità del servizio (veicoli\*km) effettuato;
  - il numero delle corse effettuate;
  - la velocità, la disponibilità e la regolarità del servizio effettuato;
  - il numero dei passeggeri trasportati.
2. Il soggetto concessionario si obbliga a fornire all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, ogniqualvolta venga richiesto ed entro quindici giorni dalla richiesta, i dati e le informazioni relative alla quantità e qualità del servizio erogato, nonché tutte le informazioni ed i dati necessari per il monitoraggio della domanda, dell'offerta e dell'efficienza aziendale ed a trasmettere all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, entro dieci giorni dall'evento, i rapporti sugli eventuali incidenti e/o danni alle cose.
3. Il soggetto concessionario si obbliga a trasmettere trimestralmente all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione le segnalazioni ed i reclami in merito ad eventuali disservizi e le azioni intraprese secondo quanto stabilito dalla Carta della Qualità dei Servizi.
4. Il soggetto concessionario è tenuto a fornire ogni informazione richiesta dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione in ottemperanza degli obblighi previsti dalla legge o delle facoltà concesse dall'Ente titolare del contratto di servizio nell'esercizio delle sue funzioni di vigilanza.
5. Tutta la documentazione di cui al comma precedente deve essere sottoscritta dal legale rappresentante e dai Responsabili d'esercizio del soggetto concessionario, o loro delegati.
6. Il soggetto concessionario è tenuto a trasmettere trimestralmente all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione un "Resoconto delle attività" effettuate e risultanti dal piano di esercizio, evidenziando, nello stesso, tra l'altro:
- il numero delle corse previste ed il numero delle corse realmente effettuate con il conseguente scostamento, e pertanto la variazione delle percorrenze e la percentuale di variazione delle stesse;
  - le corse effettuate fuori servizio, che non rientrano nelle percorrenze totali.
7. Detto "resoconto delle percorrenze" dovrà essere inviato all'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, nei trenta giorni successivi al servizio effettuato nel trimestre precedente.
8. Il soggetto concessionario è tenuto altresì a trasmettere un "Resoconto riepilogativo di tutte le percorrenze riferite all'esercizio annuale", entro i trenta giorni successivi al 31 dicembre di ciascun anno di vigenza del contratto. Sulla base di detto resoconto, che sarà sottoposto all'esame dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione procederà alla liquidazione del saldo dell'importo complessivo, determinato sulla base delle percorrenze effettive dichiarate dal soggetto concessionario e verificate dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione.
9. La Città di Torino avrà accesso a tutte le informazioni di cui al presente articolo nelle forme e con le modalità ivi previste.

1. Infratrasporti.To S.r.l. si impegna a garantire le condizioni per il mantenimento della velocità, regolarità, puntualità ai valori di cui al "Piano di esercizio" (Allegato III.1 bis alla presente Sezione), attraverso la manutenzione straordinaria programmata ed effettuata.
2. L'Ente titolare del contratto di servizio di riferimento della presente sezione si impegna a cooperare per agevolare il migliore espletamento del servizio pubblico da parte del soggetto concessionario con particolare riferimento all'adozione tempestiva di tutti i provvedimenti ed alla cura degli adempimenti ricompresi nell'ambito delle proprie competenze istituzionali.

#### **Articolo 43 Modificazioni al Piano di esercizio**

1. Il "Piano di esercizio" allegato alla presente sezione (Allegato III.1 bis), potrà essere modificato, su richiesta dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, per esigenze di pubblica utilità. Le modificazioni, contenute nel 2 per cento annuo del totale delle percorrenze annue, sia in aumento che in diminuzione, non comportano la revisione delle compensazioni economiche dovute.
2. Qualora esigenze di pubblica utilità di adeguamento del servizio comportino una variazione annua delle percorrenze, superiore ai limiti di cui al comma precedente, ma contenuta in un massimo del 20 per cento, le compensazioni economiche saranno rideterminate, sulla base del prezzo contrattuale oggetto dell'offerta.

#### **Articolo 44 Corrispettivo Compensazioni Economiche**

1. L'Ente titolare del contratto di servizio di riferimento della presente sezione corrisponde al soggetto concessionario le compensazioni economiche pari ad Euro .....oltre IVA, (importo da definire sulla base dell'offerta) per ogni anno di effettuazione del servizio, secondo gli impegni assunti dalla Regione Piemonte.
2. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione erogherà al soggetto concessionario la somma dovuta a titolo IVA che la Regione/lo Stato riconoscerà sulle compensazioni di cui al comma 1.
3. Le percorrenze da considerare ai fini della determinazione della contribuzione chilometrica media, sono quelle risultanti dal "Piano di esercizio" (Allegato III.1 bis).

#### **Articolo 45 Modalità di pagamento delle compensazioni economiche corrispettivo**

1. Le compensazioni economiche sono erogate al soggetto concessionario secondo il trasferimento delle risorse effettuato dalla Regione.
2. Le fatture verranno pagate entro la fine del mese successivo al trasferimento delle risorse da parte della Regione nella misura del 90 per cento dell'imponibile cui verrà aggiunta l'intera IVA dovuta ed esposta in fattura e previa attestazione della regolarità delle prestazioni avvenute, e previa acquisizione della documentazione di regolarità contributiva.
3. Il saldo dell'importo complessivo, determinato sulla base delle percorrenze effettive dichiarate dal soggetto concessionario e/o riscontrate dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione è corrisposto dall'Ente medesimo entro il 31 marzo dell'anno successivo previa acquisizione della documentazione di

regolarità contributiva, a seguito della presentazione della relazione di cui al successivo articolo 49 e previa erogazione da parte dell'Erario dell'IVA da rimborsare.

4. Eventuali interessi di mora sui ritardati pagamenti potranno essere riconosciuti nella misura prevista dall'euribor semestrale (aggiornato all'ultimo giorno lavorativo del mese di dicembre, valevole per il primo semestre ed all'ultimo giorno lavorativo del mese di giugno, valevole per il secondo semestre) maggiorato di uno spread di 0,35 punti percentuali.

#### **Articolo 46 Tariffe del servizio**

1. I proventi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, relativi al servizio oggetto della presente Sezione, e gli altri ricavi industriali, dovranno garantire l'equilibrio con le compensazioni economiche in conformità alla normativa vigente in materia, tenuto conto della necessità di prevedere un ragionevole utile.

2. Il soggetto concessionario si obbliga, in armonia con i criteri indicati all'articolo 12 della Legge Regionale n. 1/2000, ad applicare all'utenza del servizio oggetto della presente Sezione tutte le tariffe approvate dalla Città e/o dalla Regione Piemonte, tra cui quelle approvate:

- con deliberazione della Giunta Regionale del 4 giugno 2007 n. 66 6087 avente ad oggetto l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 12 della Legge Regionale n. 1/2000;
- con deliberazione del Consiglio Comunale del 25 luglio 2007, (mecc. 2007 04548/119) avente ad oggetto la concessione di agevolazioni tariffarie valide sul territorio cittadino;
- con deliberazioni della Giunta Regionale n. 58 8267 del 14 ottobre 1986, n. 38-12800 del 28 aprile 1987 e n. 107 18324 del 14 settembre 1992 aventi ad oggetto agevolazioni tariffarie valide sull'intero territorio regionale;
- con deliberazione della Giunta Regionale del 21 giugno 2004 n. 15 12811 avente ad oggetto agevolazioni tariffarie a favore degli Agenti e Funzionari delle Forze dell'Ordine in servizio appartenenti ai Corpi di Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza e Corpo Forestale;
- con deliberazione della Giunta Regionale del 5 luglio 2007 n. 56 6346 avente ad oggetto agevolazioni tariffarie a favore degli Agenti e Funzionari delle Forze dell'Ordine in servizio appartenenti al Corpo dei Vigili del Fuoco e della Polizia Locale (Comune di Torino e di Collegno).

3. Il soggetto concessionario si obbliga ad applicare altre tariffe eventualmente approvate nel periodo di vigenza del contratto, nonché a vendere documenti di viaggio a tariffa agevolata, per i quali la Regione/Città corrisponderà la differenza nei limiti degli impegni di spesa assunti.

4. Il soggetto concessionario può proporre una revisione periodica delle tariffe di trasporto pubblico locale ogni biennio ai sensi dell'articolo 12 Legge Regionale n. 1/2000 e s.m.i. e della deliberazione della Giunta Regionale n. 66 6087 del 04 giugno 2007 "adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale" la proposta, non vincolante, sarà soggetta alla valutazione dell'ente competente in materia che assumerà il relativo provvedimento.

5. In ogni caso il livello delle tariffe costituisce elemento di valutazione complessiva essenziale dell'equilibrio economico finanziario del presente contratto.

6. Il soggetto concessionario si obbliga ad aderire al sistema di bigliettazione integrata (BIP - biglietto integrato Piemonte).

7. Il soggetto concessionario si impegna ad aderire al sistema di tariffazione integrata denominato "Formula" attualmente in vigore nell'area metropolitana torinese, nonché ai successivi aggiornamenti compreso quello di cui all'allegato II.2 bis (aggiornato a maggio 2009). Il soggetto concessionario si impegna ad aderire al sistema di tariffazione integrata denominato "BIM" all'interno del sistema Formula.

8. Ogni eventuale riduzione del regime tariffario (tariffe e/o agevolazioni) costituisce modifica contrattuale con conseguente adeguamento del corrispettivo a carico dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione.

9. In ogni caso il soggetto concessionario potrà adottare ulteriori misure promozionali.

#### **Articolo 47 Carta della Qualità dei Servizi - Parte speciale**

1. Il soggetto concessionario si obbliga ad adottare gli specifici fattori ed i livelli di prestazioni e qualità del servizio della Metropolitana automatica (così come risultanti dall'offerta), nonché sulla base di quanto stabilito all'articolo 8, al fine di rendere il servizio rispondente alle esigenze dei cittadini e dell'ambiente.

2. Tali standard saranno riportati nella Carta della Qualità dei Servizi che il soggetto concessionario si impegna a predisporre ai sensi dell'articolo 8 del presente contratto, e ad aggiornare annualmente migliorando i livelli di qualità, nel rispetto della normativa in materia.

3. Il soggetto concessionario si obbliga a garantire i parametri di qualità riferiti ai seguenti elementi:

#### **LINEA 1 DI METROPOLITANA AUTOMATICA**

<b>AFFIDABILITA? E TEMPI DI VIAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· corse effettive rispetto a quelle programmate</li> <li>· % treni con ritardo &lt; 4 minuti</li> <li>· velocità commerciale (km/h)</li> </ul>
<b>INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· stazioni con bacheche, orari, avvisi varianti al servizio metro e superficie</li> <li>· stazioni con info partenze e arrivi a diffusione sonora e su monitor</li> <li>· treni con grafici di linea e altoparlante per annunci (fermata e altri)</li> <li>· ore disponibili n.verde nella settimana: casella vocale-operatore ( ? )</li> </ul>
<b>SERVIZI ALLE STAZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· stazioni con apertura temporizzata</li> <li>· stazioni con biglietterie automatiche (min 2) e Infopoint interattivo</li> <li>· interfonni per stazione collegati con Posto comando e controllo</li> </ul>
<b>VENDITA E</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· punti vendita GTT o convenzionati nell'area urbana e suburbana</li> </ul>

<b>ASSISTENZA</b>	· agenti itineranti per assistenza passeggeri (media, giornata tipo)
<b>INTEGRAZIONE DEI TRASPORTI</b>	· abbonamenti <i>Formula</i> (GTT + Trenitalia + altri 27 gestori) · distanza massima stazioni da una fermata della rete di superficie
<b>SICUREZZA DA MOLESTIE</b>	· treni e stazioni con videosorveglianza attiva · interfoni collegati con Posto di comando e controllo, per ogni treno
<b>SICUREZZA DA INCIDENTI</b>	· infortuni individuali / collettivi per milione di passeggeri · copertura assicurativa per danni a persone o cose
<b>SERVIZI PER I DISABILI</b>	· stazioni con ascensori funzionanti (*) e percorsi segnalati per disabili · vetture accessibili con sedia a rotelle, per ogni treno
<b>COMFORT</b>	· impianti di ventilazione e/o riscaldamento · scale mobili per ogni stazione funzionanti (*) · affollamento: passeggeri trasportati su standard di carico (massimo affollamento 100%)
<b>PULIZIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Treni: Spolveratura interna veicoli, rimozione rifiuti e graffiti Pulizia ad umido pavimenti</li> <li>• Treni: Lavaggio vetri e sedili veicoli, intenso pavimenti veicoli</li> <li>• Treni: Lavaggio carrozzeria veicoli</li> <li>• Stazioni: cestini vuoti e assenza di oggetti a terra</li> <li>• Stazioni: lavaggio completo pavimenti, spolveratura ad umido e disinfezione parti a contatto (pulsantiera, m</li> <li>• Stazioni: pulizia ove occorrente di pavimenti e superfici, svuotamento dei cestini per evitare il riempimento</li> </ul>
<b>RISPETTO DELL'AMBIENTE</b>	· ventilatori silenziati per ogni stazione · numero pozzi intertratta di ricambio d'aria, per ogni stazione
<b>PERSONALE E RAPPORTO CON I CLIENTI</b>	· codice comportamento per chi ha contatti col pubblico · divisa e / o tessera visibile (codice per operatori numero verde)

( ? ) esclusi i giorni festivi diversi da domenica

(\*)tempo presa in carico: 1 ora per interventi emergenza; 1 ora per guasti bloccanti, 2 ore per guasti urgenti; 4 ore per guasti

ordinari.

(parametri ed indicatori da integrare sulla base dell'offerta).

#### **Articolo 48 Divieto di subaffidamento del servizio**

1. Il soggetto concessionario non è autorizzato a gestire indirettamente le attività oggetto della presente sezione III.

#### **Articolo 49 Relazione Tecnico - Finanziaria**

1. Il soggetto concessionario deve presentare entro il 31 maggio di ogni anno o comunque entro trenta giorni dalla data di approvazione del Bilancio una Relazione Tecnico-Finanziaria riportante il consuntivo contenente:

- rendiconto consuntivo dei costi e dei ricavi annui imputabili alla gestione della Metropolitana automatica, approvato dal Consiglio di Amministrazione;
- consuntivo dei chilometri percorsi per l'effettuazione del servizio;
- risultati conseguiti in relazione alle prestazioni (velocità commerciale, disponibilità e regolarità del servizio) ed al rispetto della Carta dei servizi;
- elenco del materiale rotabile utilizzato;
- elenco nominativo del personale abilitato;
- numero dei passeggeri trasportati, determinato secondo le disposizioni impartite per la redazione del Conto Nazionale dei Trasporti;
- rapporto proventi del traffico/costi operativi al netto dei costi di infrastruttura, comprensivo di analisi degli elementi del rapporto stesso;
- ogni altra informazione che il Comune riterrà di chiedere.

2. La Relazione Tecnico-Finanziaria deve essere firmata dal Legale Rappresentante del soggetto concessionario.

#### **Articolo 50 Controllo e Vigilanza**

1. Al fine di garantire il controllo da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, il soggetto concessionario fornisce le informazioni tecniche necessarie, anche per l'applicazione delle penali di cui al successivo articolo 51.

2. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione ha il compito di vigilare sul rispetto da parte del soggetto concessionario degli obblighi derivanti dal contratto di servizio e derivanti dal rispetto dei parametri cui all'articolo 47.

3. In merito ai citati obblighi contrattuali, l'ente titolare del contratto con riferimento alla presente sezione esamina, fra l'altro, la documentazione fornita dal soggetto concessionario con riguardo a:

- polizza assicurativa stipulata dal soggetto concessionario o da terzi appaltatori a copertura di ogni danno che possa derivare a terzi dallo svolgimento del servizio oggetto del presente contratto;
- i reclami e/o le segnalazioni dei cittadini per eventuali disservizi e relativo report trimestrale;
- informazioni relative ad ogni specifico intervento trasmesso al Settore competente;
- il conto consuntivo;
- la Carta della Qualità dei Servizi ed applica le penali di cui al successivo articolo 51, previa effettuazione della procedura di cui al successivo comma 5.

4. Tutte le comunicazioni, di cui al presente articolo, dovranno essere rese disponibili mediante accesso on line garantito dal soggetto concessionario.

5. Su richiesta dell'Ente titolare del contratto con riferimento alla presente Sezione, quest'ultimo e il soggetto concessionario, in contraddittorio tra loro, valuteranno le presunte inadempienze e le conseguenti controdeduzioni adottate dal soggetto concessionario. Dell'incontro verrà redatto verbale sottoscritto dalle parti.

#### **Articolo 51 Penali contrattuali**

1. Le eventuali violazioni degli impegni contrattuali previsti nella presente Sezione III, da parte del soggetto concessionario, comportano l'applicazione delle relative penali.

2. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede contrattuale, ad eccezione dell'adozione e/o aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 1.500,00 per ogni giorno di ritardo, a partire dalla contestazione scritta, fino al ripristino della corretta esecuzione.

3. Per la mancata adozione della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 10.000,00 per ogni giorno di ritardo a partire dalla contestazione, fatta salva in ogni caso la risoluzione del contratto nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.

4. Per il mancato aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 5.000,00 per ogni giorno di ritardo, dal termine assegnato intercorrente dalla contestazione, fatta salva in ogni caso la risoluzione del contratto nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.

5. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede di offerta (anche se trattasi di obblighi oggetto di integrazione/specificazione del presente contratto): Euro 5.000,00 per ogni giorno di ritardo decorrente dal termine assegnato.

6. Decorsi 15 giorni dalla contestazione scritta della violazione, senza che sia stata rimossa ovvero senza che sia stata fornita valida giustificazione, l'irrogazione della penale di cui ai commi precedenti diventa definitiva.

7. L'ammontare della penalità sarà trattenuto sul corrispettivo relativo alla fattura del trimestre successivo a quello durante il quale si è verificata l'inadempienza od il ritardo.

8. L'applicazione della penale sarà preceduta da contestazione scritta, contenente l'indicazione del tempo e del luogo della violazione, e della penale che si intende applicare, alla quale il soggetto concessionario avrà la facoltà di presentare le controdeduzioni scritte entro 15 giorni dalla notifica della contestazione.
9. In mancanza di controdeduzioni od in assenza di accoglimento, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione applicherà le penali con provvedimento motivato da emanarsi entro i successivi 7 giorni. È fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
10. In caso di inadempienze che comportano infrazioni della direzione d'esercizio, valgono le disposizioni contenute nelle leggi regionali di settore nonché nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.
11. In ogni caso laddove l'inadempimento risulti grave, rilevante e ripetuto le sanzioni potranno essere raddoppiate e, in caso di ulteriore recidiva, si applicherà la risoluzione del contratto. Qualora l'ammontare delle penalità non possa essere trattenuto ai sensi del comma 7, si potrà procedere pro quota all'escussione della garanzia fideiussoria prestata ai sensi del precedente articolo 11 ovvero anche alla risoluzione del contratto.

### **Articolo 52 Modalità di revisione delle condizioni contrattuali**

1. A norma dell'articolo 10, comma 2, della Legge Regionale 1/2000 e s.m.i., decorsi 3 anni dalla sottoscrizione del presente contratto, l'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione procederà alla verifica delle condizioni contrattuali.
2. La verifica è effettuata, anche sulla base delle indicazioni dei programmi triennali dei servizi e con riguardo all'attuazione delle condizioni offerte dal concessionario e recepite nella presente Sezione, valutandone l'adeguatezza e la coerenza rispetto alle esigenze del servizio pubblico. La verifica ha per oggetto:
  - a) il raggiungimento degli obiettivi previsti nel contratto di servizio;
  - b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;
  - c) l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.
3. Qualora, a seguito della suddetta verifica, si renda necessario modificare, in aumento od in diminuzione, la rete dei servizi, il soggetto concessionario è obbligato a prestare il servizio alle stesse condizioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo di assegnazione per i servizi in aumento e fino alla concorrenza del 15 per cento per i servizi in diminuzione.

### **Articolo 53 Modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto**

1. L'offerta dei servizi di cui al contratto può essere modificata sia dal punto di vista quantitativo che di modalità di offerta, con le specificazioni di cui infra e con conseguente variazione del corrispettivo. Le condizioni d'esercizio possono essere modificate a giudizio dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente Sezione, valutato il pubblico interesse, concordato il corrispondente aumento o diminuzione del corrispettivo e previa verifica della copertura finanziaria. In ogni caso, ogni variazione del Piano di esercizio deve essere autorizzata dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente Sezione.
2. Il presente contratto non esclude che le parti possano concordare specifiche attività, volte a soddisfare esigenze di tipo temporaneo che possano presentarsi nel corso della vigenza del presente contratto.

I seguenti allegati fanno parte integrante della presente Sezione III:

- 1) Allegato III.1 bis - Piano di esercizio (tracciato della linea rappresentato con cartografia in scala 1:50.000, con l'indicazione di tutte le stazioni obbligatorie; lunghezza dell'itinerario, la distanza progressiva tra le stazioni obbligatorie, gli orari, la capacità unitaria offerta, i giorni di esercizio e la modulazione del servizio durante l'anno, i tempi di percorrenza espressi in minuti primi e secondi, la velocità commerciale);
- 2) Allegato II.2 bis Sistema Formula aggiornato a maggio 2009.

## **SEZIONE IV SERVIZI ATTINENTI ALLA SOSTA A PAGAMENTO SU SUOLO PUBBLICO**

### **Articolo 54 Oggetto**

1. La presente Sezione IV disciplina i rapporti tra il soggetto concessionario e la Città di Torino in merito all'affidamento della gestione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate come da allegati (Allegato IV.1 bis) escluso il parcheggio a raso a servizio dello Stadio Olimpico.
2. Nell'ambito della gestione dei servizi di cui al precedente comma 1 il soggetto concessionario si obbliga ad eseguire tutti gli interventi relativi all'attrezzaggio, di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari per garantire l'espletamento del servizio in oggetto.
3. Il soggetto concessionario si obbliga a gestire ed attrezzare ulteriori aree di sosta a pagamento su suolo pubblico individuate dalla Città con appositi provvedimenti.
4. Infine, la Città affida al soggetto concessionario l'incarico di procedere alla gestione e realizzazione della segnaletica stradale orizzontale e verticale su tutto il territorio comunale, secondo le modalità previste nelle specifiche tecniche allegate (Allegato IV.1 bis) e secondo un piano di lavoro concordato annualmente con la Città, per una spesa complessiva presunta fino a concorrenza di un milione di Euro (al netto dell'IVA) per ciascun anno di vigenza del contratto di servizio. L'esecuzione di tali interventi può anche essere effettuata negli esercizi successivi pur valendo sullo stanziamento dell'anno precedente.

### **Articolo 55 Proprietà degli Impianti e Concessione d'uso**

1. Per garantire l'erogazione dei servizi attinenti la sosta a pagamento la Città:
  - a) Concede in uso:
    - 1) gli spazi di suolo pubblico;
    - 2) le aree attrezzate su suolo pubblico (parcheggi a barriera);
    - 3) i parcheggi in struttura di cui all'Allegato I.3 bis.
2. La messa a disposizione di tali beni di proprietà della Città comporta in ogni caso il pagamento di un canone

complessivo di cui al successivo articolo 58.

3. Le opere asportabili (quali a titolo esemplificativo, la segnaletica, i parcometri e le attrezzature di automazione), in caso di scadenza, revoca o risoluzione del contratto, passeranno al soggetto concessionario subentrante che provvederà ad indennizzare il soggetto concessionario uscente (come da importi determinati in lettera di invito e allegato capitolato).

### **Articolo 56 Obblighi del soggetto concessionario**

1. Il soggetto concessionario per gestire la sosta a pagamento su suolo pubblico deve:

a) nelle aree già istituite:

- mantenere, ed eventualmente implementare se necessario, le aree suddette con segnaletica orizzontale e verticale secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e come meglio indicato nelle specifiche tecniche allegate (Allegato IV.1 bis);
- mantenere, ed eventualmente implementare se necessario, i parcometri o altri strumenti di pagamento della sosta;

b) nelle aree di nuova istituzione:

- attrezzare, mantenere, ed eventualmente implementare se necessario, le aree suddette con segnaletica orizzontale e verticale secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e come meglio indicato nelle specifiche tecniche allegate (Allegato IV.1 bis);
- procedere all'approvvigionamento, installazione ed eventuale incremento se necessario, dei parcometri od altri strumenti di controllo del pagamento della sosta;

c) nelle aree già istituite e nelle aree di nuova istituzione:

- gestire il pagamento della sosta mediante i parcometri con l'utilizzo di denaro contante, tessere prepagate o carte di credito o di debito da inserire nei parcometri e mediante altri strumenti come i biglietti prepagati (voucher), gli abbonamenti di vario tipo e qualunque altro strumento informatico o telematico o altro ancora che possa essere adottato previo accordo con la Città al fine di rendere il pagamento stesso più agevole alla clientela (autoparcometro, telefonino, ecc);
- provvedere a tutte le sostituzioni, migliorie e rinnovi che dovessero rendersi necessari per la realizzazione del servizio di sosta a pagamento;
- fornire assistenza ai clienti in merito al rilascio dei documenti di sosta ed alle modalità di ricorso avverso le sanzioni amministrative;
- eseguire, a sua cura e spese, tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria necessarie per assicurare l'ottimale funzionamento ed il buono stato di conservazione dei parcheggi e dei relativi impianti, in modo da consegnarli alla Città, alla scadenza del contratto, in perfette condizioni di conservazione e funzionamento;
- procedere alla gestione dei parcheggi in struttura secondo le modalità previste nelle specifiche tecniche allegate (Allegato IV.1 bis)

2. Con riferimento a tutti i parcheggi ed impianti previsti nel contratto di servizio il soggetto concessionario deve comunque provvedere a:
  - evitare che gli impianti ed opere di cui ai punti precedenti possano costituire pericolo per i terzi, sollevando la Città da ogni responsabilità in caso di danno a persone o cose;
  - gestire e realizzare la segnaletica stradale orizzontale e verticale ai sensi del Codice della Strada su tutto il territorio comunale.
3. Il soggetto concessionario provvede, tramite propri uffici, al rilascio dei documenti di sosta, nonché a gestire eventuali reclami concernenti la qualità del servizio.
4. Negli uffici aperti al pubblico dovranno essere esposte a cura del soggetto concessionario le modalità con cui il cliente può formalizzare eventuali reclami concernenti sia le sanzioni elevate, sia la mancata affidabilità e qualità del servizio.
5. Il soggetto concessionario si obbliga a gestire il servizio derivante dalle estensioni della sosta a pagamento su suolo pubblico approvate dalla Città, nonché gli ulteriori parcheggi pubblici individuati dalla Città.

#### **Articolo 57 Ausiliari del traffico ed addetti al controllo sosta**

1. Il soggetto concessionario si obbliga a svolgere, nell'ambito del servizio oggetto della presente Sezione, il servizio accessorio di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta da svolgersi con personale proprio ai sensi dell'articolo 17 comma 132 della Legge n. 127/1997 e s.m.i., il cui numero è quello individuato nell'allegato di riferimento.
2. Inoltre il soggetto concessionario si obbliga a svolgere, nell'ambito del servizio oggetto della presente Sezione, il servizio accessorio di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta ai sensi del comma 133 dell'articolo 17 della Legge n. 127/1997 e s.m.i., che sarà oggetto di apposito provvedimento di impegno e pagamento da parte della Città fino alla concorrenza massima di Euro 3.700.000,00 IVA inclusa per un totale di 70 addetti di cui 55 sul territorio (come da disciplinare Allegato IV.2 bis).
3. Il soggetto concessionario si obbliga ad adibire alle mansioni di cui all'articolo 17 commi 132 e 133 della Legge 127/1997 e s.m.i nominato ai sensi della normativa vigente in materia.

#### **Articolo 58 Canone**

1. Il canone, comprensivo delle imposte dovute, sarà pari all'importo che risulterà dall'applicazione della seguente formula:

$$\text{Canone} = \text{CO} * (\text{TA1} + \text{TA2} + \text{TA3} + \text{TA4} + \text{TA5} + \text{TA6} + \text{TA7}) * 300/365 + \text{CO} * \text{TA8}$$

Dove:

CO=coefficiente derivante dall'offerta economica: >240

TA1 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 1) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 1)

TA2 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 2) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 2)

TA3 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 3) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 3)

TA4 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 4) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 4)

TA5 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 5) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 5)

TA6 = Ta (tariffa applicata nella sottozona 6) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi sottozona 6)

TA7 = Ta (tariffa convenzionale per le altre sottozone a pagamento = 0,65 Euro) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi altre sottozone)

TA8 = Ta (tariffa convenzionale per i parcheggi in struttura = 1 Euro) \* Pa (posti auto a pagamento effettivi dei parcheggi in struttura)

Posti auto effettivi = per posto effettivo si intende il valore dei giorni effettivamente disponibili per la sosta su 300 giorni/anno.

2. Per il perimetro delle sottozone si fa riferimento alla deliberazione del Consiglio Comunale del 28 marzo 2007 (mecc. 2007 1391/119 e mecc. 2007 3829/119).

3. Per i posti auto effettivi si fa riferimento al posto equivalente di dimensioni convenzionale pari a m. 5 x m. 2. Essi saranno determinati annualmente con un verbale sottoscritto dalle parti sulla base di verifiche mensili.

4. Verranno sottratti dal computo i posti resi indisponibili per occupazione diverse su base giornaliera riferiti su 300 giorni/anno.

5. Il canone, così calcolato, sarà corrisposto al netto delle spese di segnaletica, richieste annualmente dalla Città, fino alla concorrenza massima di Euro 1.000.000,00 al netto dell'IVA.

6. Per il parcheggio di Piazza San Carlo la definizione del canone è quella prevista dalla deliberazione del Consiglio Comunale del 12 marzo 2007 (mecc. 2007 00370/033).

### **Articolo 59 Modalità di pagamento del canone**

1. Il pagamento di quanto dovuto alla Città verrà effettuato secondo le seguenti modalità:

- al 30 giugno di ogni anno una somma pari alla metà del canone come definito in sede di aggiudicazione a titolo di acconto;
- la restante parte, salvo conguaglio, alla presentazione del rendiconto come previsto nel presente contratto.

In caso di ritardato pagamento saranno applicati interessi di mora legali per ogni giorno di ritardo.

### **Articolo 60 Tariffe**

1. Le tariffe attualmente applicate sono quelle approvate con le deliberazioni del Consiglio Comunale del 28 marzo 2007 (mecc. 2007 01391/119) e del 25 giugno 2007 (mecc. 2007 03829/119).
2. Il soggetto concessionario può proporre una revisione periodica delle tariffe dei servizi relativi alla sosta ed ai parcheggi ogni biennio; la proposta, non vincolante, sarà soggetta alla valutazione dell'ente competente in materia che assumerà il relativo provvedimento.
3. In ogni caso il livello delle tariffe costituisce elemento di valutazione complessiva essenziale dell'equilibrio economico finanziario del presente contratto.

### **Articolo 61 Carta della Qualità dei Servizi - Parte speciale**

1. Il soggetto concessionario si obbliga ad adottare gli specifici fattori ed i livelli di prestazioni e qualità del servizio oggetto della presente Sezione, così come risultanti dall'offerta e sulla base di quanto stabilito all'articolo 8, al fine di rendere il servizio rispondente alle esigenze dei cittadini e dell'ambiente.
2. Nei parcheggi in struttura è obbligatorio applicare la frazione di ora per almeno mezz'ora per tutte le ore.
3. Il Concessionario potrà prevedere, per l'utilizzo del parcheggio a rotazione, forme di abbonamento.
4. Il soggetto concessionario si obbliga a garantire i parametri di qualità riferiti ai seguenti elementi:

#### **Gestione dei parcheggi a pagamento**

<b>INFORMAZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· parcometri con cartello di segnalazione e info per l'uso</li> <li>· parcheggi automatici a barriera con info posti disponibili</li> </ul>
<b>VENDITA E ASSISTENZA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· n. minimo rivendite convenzionate, segnalate da vetrofania</li> <li>· sostituzione gratuita voucher non efficienti (max 1%)</li> <li>· <b>min posti nei parcheggi di corrispondenza con linee GTT</b></li> </ul>
<b>INTEGRAZIONE DEI TRASPORTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· parcometri che rilasciano il biglietto di trasporto urbano</li> <li>· biglietti <i>Park &amp; ride</i> per uso linee concessionario + parcheggi</li> </ul>
<b>SICUREZZA DA MOLESTIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· park in infrastruttura o a barriera con interfono</li> <li>· park in infrastruttura con telecamere</li> </ul>
<b>SERVIZI PER I</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· min posti riservati, per ogni singola infrastruttura o zona</li> </ul>

<b>DISABILI</b>	· sanzione a chi occupa il posto o ne ostacola l'accesso
<b>COMFORT</b>	· min parcometri funzionanti (almeno 1 ogni 100 posti auto) · park in infrastruttura (*) con ascensori e servizi igienici
<b>PULIZIA</b>	· cadenza pulizia servizi igienici park in infrastruttura (giorni) · cadenza pulizia completa dei park in infrastruttura (giorni)
<b>PERSONALE E RAPPORTO CON I CLIENTI</b>	· codice comportamento per chi ha contatti col pubblico · <b>agenti per il controllo sosta, info, vendita voucher</b>

( ^ ) giornaliero e mensile

( \* ) non sono considerati i parcheggi su strada a barriera, né quelli con posti auto affittati a privati; il parcheggio Ventimiglia (di prossima ricostruzione) non può essere attrezzato per particolarità strutturali, il parcheggio San Carlo è stato progettato (da ente diverso dal concessionario) con i servizi igienici ma senza ascensore

( § ) cadenza modificata nel nuovo contratto di appalto a seguito di effettiva valutazione delle esigenze in rapporto ai risultati conseguiti

( @ ) il numero, da concordare con periodicità biennale tra le parti, sarà stabilito secondo il numero e la tipologia dei posti auto

(parametri ed indicatori da integrare sulla base dell'offerta).

## Articolo 62 Subaffidamento del servizio

- Oltre a quanto previsto dall'articolo 10 del presente contratto, il concessionario può subaffidare parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia.
- Nel caso in cui il soggetto concessionario subaffidi parti del servizio e/o attività e servizi connessi all'oggetto della concessione ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea in materia, il soggetto concessionario ha, di conseguenza, facoltà di dare in locazione, in comodato o in usufrutto al subaffidatario gli impianti e le attrezzature occorrenti per lo svolgimento del servizio secondo le modalità da essa stabilite, nel rispetto del contratto di servizio e degli atti integrativi di questo.
- Anche a seguito dell'affidamento a terzi dei servizi, il soggetto concessionario dovrà garantire ed osservare gli obblighi assunti in contratto.
- Il soggetto concessionario rimane unico responsabile, nei confronti della Città, per l'esatta e puntuale esecuzione delle attività affidate. La Città resta completamente estranea ai rapporti tra il concessionario ed i terzi. Divergenze ed accordi tra il soggetto concessionario e questi ultimi non danno diritto alcuno dei terzi di avanzare richieste o pretese di alcun genere o sollevare eccezioni di sorta nei confronti della Città.

5. Il soggetto concessionario manleva la Città da ogni danno derivante a terzi e/o cose in applicazione del presente articolo.

6. Il soggetto concessionario è autorizzato a concedere in locazione, in affitto, in comodato od in usufrutto a terzi i locali e le strutture di servizio dei parcheggi in struttura (come bar ed altri esercizi commerciali).

### **Articolo 63 Controllo e Vigilanza**

1. Al fine di garantire il controllo da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, il soggetto concessionario fornisce le informazioni tecniche necessarie, anche per l'applicazione delle penali di cui al successivo articolo 65.

2. L'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione ha il compito di vigilare sul rispetto da parte del soggetto concessionario degli obblighi derivanti dal contratto di servizio e derivanti dal rispetto dei parametri cui all'articolo 61.

3. In merito ai citati obblighi contrattuali, l'Ente titolare del contratto con riferimento alla presente sezione esamina, fra l'altro, la documentazione fornita dal soggetto concessionario con riguardo a:

- i reclami e/o le segnalazioni dei cittadini per eventuali disservizi e relativo report trimestrale;
- informazioni relative ad ogni specifico intervento trasmesso al Settore competente;
- il conto consuntivo;
- la Carta della Qualità dei Servizi

ed applica le penali di cui al successivo articolo 65 previa effettuazione della procedura di cui al successivo comma 5.

4. Tutte le comunicazioni, di cui al presente articolo, dovranno essere rese disponibili mediante accesso on line garantito dal soggetto concessionario.

5. Su richiesta dell'Ente titolare del contratto con riferimento alla presente sezione, quest'ultimo ed il soggetto concessionario, in contraddittorio tra loro, valuteranno le presunte inadempienze e le conseguenti controdeduzioni addotte dal soggetto concessionario. Dell'incontro verrà redatto verbale sottoscritto dalle parti.

### **Articolo 64 Relazione Tecnico - Finanziaria**

1. Il soggetto concessionario deve presentare entro il 31 maggio di ogni anno o comunque entro trenta giorni dalla data di approvazione del Bilancio una Relazione Tecnico-Finanziaria riferita all'esercizio precedente riportante, il consuntivo economico.

2. La Relazione dovrà contenere una parte economica che riassume i costi diretti, indiretti e generali sostenuti dal soggetto concessionario per l'erogazione del servizio relativo alla presente Sezione IV, nonché il rendiconto sull'operatività reso con il dettaglio e la valorizzazione degli interventi eseguiti, oltre alla reportistica, per l'intero

periodo del servizio espletato, delle segnalazioni di disservizio ricevute.

La relazione dovrà inoltre indicare le modalità operative del servizio eseguito e i risultati conseguiti in relazione alle prestazioni e al rispetto della Carta della Qualità dei Servizi.

3. Il soggetto concessionario si obbliga a fornire alla Città i dati relativi alle sanzioni amministrative elevate dagli ausiliari del traffico per violazioni al Codice della Strada (i dati relativi alla quantificazione dei danni patrimoniali subiti dalla Città a causa dei reati in materia di sosta a raso quando richiesti dagli uffici competenti della Città), oltre ad ogni altra informazione e/o documentazione indicata dalla Città.
4. La Relazione Tecnico-Finanziaria deve essere firmata dal legale rappresentante del soggetto concessionario.

### **Articolo 65 Penali contrattuali**

1. Qualora la Città di Torino rilevi un inadempimento che comporti applicazione di penale, provvede senza indugio a notificare contestazione scritta, contenente l'indicazione del tempo e del luogo della violazione e della penale che si intende applicare al soggetto concessionario.
2. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede contrattuale, ad eccezione dell'adozione e/o aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 1.500,00 per ogni giorno di ritardo, a partire dalla contestazione scritta, fino al ripristino della corretta esecuzione.
3. Per la mancata adozione della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 10.000,00 per ogni giorno di ritardo a partire dalla contestazione, fatta salva in ogni caso la decadenza dall'affidamento nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.
4. Per il mancato aggiornamento della Carta della Qualità dei Servizi: Euro 5.000,00 per ogni giorno di ritardo, dal termine assegnato intercorrente dalla contestazione, fatta salva in ogni caso la decadenza dall'affidamento nel caso in cui il perdurare della situazione di carenza della Carta, valutato alla stregua del grave, ripetuto e rilevante inadempimento, sia dovuto a causa imputabile al concessionario.
5. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede di offerta (anche se trattasi di obblighi oggetto di integrazione/specificazione del presente contratto): Euro 5.000,00, per ogni giorno di ritardo decorrente dal termine assegnato.
6. Decorsi 15 giorni dalla contestazione della violazione, senza che sia stata rimossa ovvero senza che sia stata fornita valida giustificazione, la sospensione di cui al comma precedente diventa definitiva.
7. L'ammontare della penalità sarà richiesto ed accertato dalla Città nelle forme previste dal Regolamento di contabilità vigente.
8. L'applicazione della penale sarà preceduta da contestazione scritta, contenente l'indicazione del tempo e del luogo della violazione, e della penale che si intende applicare, alla quale il soggetto concessionario avrà la facoltà di presentare le controdeduzioni scritte entro 15 giorni dalla notifica della contestazione.
9. In mancanza di controdeduzioni od in assenza di accoglimento, la Città applicherà le penali con provvedimento motivato da emanarsi entro i successivi 7 giorni. E' fatto salvo il risarcimento del maggior danno.
10. In ogni caso, laddove l'inadempimento risulti grave, rilevante e ripetuto, le sanzioni potranno essere

raddoppiate e, in caso di ulteriore recidiva, si applicherà la risoluzione del contratto. Qualora l'ammontare delle penalità non possa essere trattenuto ai sensi del comma 7, si potrà procedere pro quota all'escussione della garanzia fideiussoria prestata ai sensi del precedente articolo 11 ovvero anche alla risoluzione del contratto.

#### **Articolo 66 Modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto**

1. Le condizioni d'esercizio possono essere modificate a giudizio dell'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente sezione, valutato il pubblico interesse, concordato con il soggetto concessionario con conseguente diverso onere economico da valutarsi nell'ambito della concessione e del relativo equilibrio economico finanziario.
2. In ogni caso, ogni variazione del Piano di esercizio deve essere autorizzata dall'Ente titolare del contratto di servizio con riferimento alla presente Sezione.
3. Il presente contratto non esclude che le parti possano concordare specifiche attività, volte a soddisfare esigenze di tipo temporaneo che possano presentarsi nel corso della vigenza del presente contratto.

I seguenti allegati fanno parte integrante della presente Sezione IV:

- 1) Allegato IV.1 bis-Specifiche Tecniche;
- 2) Allegato IV.2 bis - Disciplinare tecnico Ausiliari del traffico/addetti controllo soste ex articolo 17 comma 133 Legge 127 del 1997.

-

#### **SEZIONE V GESTIONE DEI SERVIZI TURISTICI: ASCENSORE PANORAMICO**

##### **DELLA MOLE ANTONELLIANA, NAVIGAZIONE SUL FIUME PO**

##### **E TRANVIA A DENTIERA (CREMAGLIERA) SASSI SUPERGA**

#### **Articolo 67 Oggetto del contratto**

1. La presente Sezione V disciplina i rapporti tra la Città di Torino ed il soggetto concessionario in merito all'affidamento della gestione dei seguenti servizi turistici:
  - l'Ascensore panoramico della Mole Antonelliana;
  - il servizio di navigazione sul fiume Po;
  - il servizio di Tranvia a dentiera Sassi Superga.
2. L'esercizio operativo dell'Ascensore panoramico, espletato mediante una cabina ad alto contenuto tecnologico

che effettua la corsa dal piano terra sino a 85 metri di altezza, con pareti realizzate in cristallo trasparente, in funzione all'interno della Mole Antonelliana, è disciplinato dal Regolamento d'esercizio approvato dalla Regione Piemonte - Direzione Trasporti - Settore Viabilità ed Impianti fissi con determinazione n. 411 del 14 luglio 2000, previo nulla osta dell'USTIF di Torino, come da D.P.R. n. 753/1980.

3. L'esercizio del servizio di navigazione sul fiume Po deve essere espletato mediante due motonavi ("Valentino" e "Valentina") dotate di servizi igienici ed impianto di climatizzazione, con capacità massima di 107 persone e con zona bar completamente attrezzata. Gli imbarchi sono posizionati presso le seguenti aree:

Murazzi, Borgo Medioevale, Piscina Lido, Italia '61 e Vallere.

4. L'esercizio del servizio della linea della Tranvia a dentiera Sassi Superga si sviluppa per 3.100 metri tra la stazione di Sassi (sita a Torino in piazza Modena a 225 metri s.l.m.) e la stazione di Superga (a 650 metri s.l.m.) ed è effettuato mediante un convoglio componibile con una motrice, una motrice ed una vettura rimorchiata ed infine una motrice e due vetture rimorchiate. Sono disponibili tre motrici (una da 40 posti e due da 70 posti) e quattro rimorchiate (tutte da 70 posti, due estive aperte e due invernali chiuse). Tale servizio è disciplinato dal Regolamento d'esercizio approvato in data 11 giugno 2002.

#### **Articolo 68 Proprietà e messa a disposizione degli impianti ed altri beni**

1. Per l'espletamento del servizio oggetto della presente Sezione vengono messi a disposizione del soggetto concessionario i seguenti beni:

- ascensore panoramico della Mole Antonelliana (proprietà della Città)
- due imbarcazioni ("Valentino" e "Valentina") (Allegato I.2 bis) (proprietà del gestore uscente, salvo rottamazione e nuova proprietà della Città in applicazione della deliberazione della Giunta Comunale del 29 Settembre 2009 (mecc. 2009\_06090/034);
- Tranvia a dentiera Sassi Superga (Allegato I.2 bis) (binari di proprietà della Città, materiale rotabile e stazioni "Sassi" e "Superga" di proprietà del gestore uscente).

#### **Articolo 69 Obblighi del soggetto concessionario**

1. Il soggetto concessionario, per l'esercizio e la gestione dei servizi oggetto della presente Sezione, è tenuto ad effettuare la conduzione e la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, nonché l'esecuzione di tutti i relativi lavori, le revisioni e gli ammodernamenti degli impianti e dei relativi locali tecnici, in modo da mantenerli in piena efficienza ed in condizioni di sicurezza e di ottemperare gli obblighi di legge previsti per tali impianti.

2. Il soggetto concessionario, è responsabile di tali attività e del trasporto dei passeggeri.

3. Il soggetto concessionario si obbliga ad istituire e nominare ai sensi di legge uno o più responsabili di esercizio in relazione ai servizi oggetto della presente sezione, in applicazione del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e del Codice della navigazione e s.m.i..

4. Il soggetto concessionario si obbliga a tenere una contabilità separata finalizzata a consentire la rilevazione analitica dei costi e dei ricavi relativi al complesso delle linee della rete ed a fornire alla Città le informazioni richieste.

5. Il soggetto concessionario si obbliga a rendere il servizio accessibile anche alla clientela disabile.
6. Il soggetto concessionario si obbliga a corrispondere alla Città un canone concessorio pari al 10 per cento dei ricavi, al netto dei costi di produzione.
7. Il soggetto concessionario si obbliga ad applicare le tariffe, adottate con deliberazione del Consiglio Comunale del 25 luglio 2007 (mecc. 2007 04548/119) avente ad oggetto la concessione di agevolazioni tariffarie valide sul territorio cittadino di cui all'Allegato V.1 bis - Tariffe e orari dei servizi turistici e comunque quelle che verranno successivamente approvate dalla Città.
8. Il soggetto concessionario si obbliga a rispettare gli orari di cui all'Allegato V.1 bis - Tariffe e orari dei servizi turistici.

#### **Articolo 70 Relazione Tecnico-Finanziaria**

1. Il soggetto concessionario deve presentare entro il 31 maggio di ogni anno o comunque entro trenta giorni dalla data di approvazione del Bilancio una Relazione tecnico-finanziaria riferita all'esercizio precedente riportante ed il consuntivo economico.
2. La relazione dovrà contenere una parte economica che riassume i costi diretti, indiretti e generali sostenuti dal soggetto concessionario per l'erogazione del servizio relativo alla presente Sezione V, nonché il rendiconto sull'operatività reso con il dettaglio e la valorizzazione degli interventi eseguiti, oltre alla reportistica, per l'intero periodo del servizio espletato, delle segnalazioni di disservizio ricevute.

#### **Articolo 71 Penali**

1. In caso di inadempienze che comportano infrazioni della direzione d'esercizio o violazioni del Codice della Navigazione e s.m.i. in relazione ai servizi oggetto della presente Sezione, valgono le disposizioni contenute nelle leggi regionali di settore nonché nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e del Codice della Navigazione e s.m.i..
2. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede contrattuale: Euro 1.500,00, per ogni giorno di ritardo a partire dalla contestazione scritta fino al ripristino della corretta esecuzione.
3. Per ciascuna violazione degli obblighi assunti in sede di offerta (anche se trattasi di obblighi oggetto di integrazione/specificazione del presente contratto): Euro 5000,00, per ogni giorno di ritardo decorrente dal termine assegnato.
4. L'ammontare della penalità sarà richiesto ed accertato dalla Città nelle forme previste dal Regolamento di contabilità vigente.
5. In ogni caso laddove l'inadempimento risulti grave, rilevante e ripetuto, le sanzioni potranno essere raddoppiate e, in caso di ulteriore recidiva, si applicherà la risoluzione del contratto. Qualora l'ammontare delle penalità non possa essere trattenuto ai sensi del comma 7, si potrà procedere pro quota all'escussione della garanzia fideiussoria prestata ai sensi del precedente articolo 11 ovvero anche alla risoluzione del contratto.

Il seguente allegato fa parte integrante della presente Sezione V:

- 1) Allegato V.1 bis - Tariffe e orari dei servizi turistici.

#### **Articolo 72 Clausola di salvaguardia**

1. Il presente contratto è soggetto ad ogni altra integrazione e/o specificazione derivante da quanto assunto dal soggetto aggiudicatario della concessione in sede di offerta.