

INDIRIZZI e VINCOLI
alla
FERROVIE EMILIA ROMAGNA s.r.l.

in ordine allo svolgimento delle

PROCEDURE CONCORSUALI PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI DI COMPETENZA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, in particolare in merito:

- ai contenuti del bando di gara
- al corrispettivi da riconoscere all’i.f.
- ai contenuti dei contratti di servizio e della specifica contrattuale
- ai servizi e al programma di esercizio di riferimento
- all’uso del materiale rotabile di proprietà regionale e/o acquistato con risorse pubbliche, già nelle disponibilità della stazione appaltante.

SOMMARIO

- Funzioni e attribuzioni al “Gestore dell’infrastruttura ferroviaria regionale” previste dalla L.R. 30/98;
- Attribuzioni mantenute alla Regione dalla L.R. 30/98;
- Principali riferimenti al Quadro normativo comunitario e nazionale;
- Obiettivi, indirizzi e vincoli previsti della Regione riguardo all’affidamento dei servizi e alla loro evoluzione, definiti:
 - dalla L.R. 30/98,
 - dagli atti della Giunta regionale come propria proposta all’Assemblea Legislativa riguardanti il PRIT/Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2011-2020;
- “Ulteriori indirizzi e vincoli” alla stazione appaltante per l’affidamento dei servizi di competenza regionale, da prevedere nei contenuti del Bando di gara e del Capitolato Tecnico di gara, essenziali alla definizione del Contratto di Servizio con l’Impresa ferroviaria affidataria, riguardanti:
 - Obiettivi e risultati attesi;
 - Corrispettivo;
 - Tariffe e sistema tariffario;

- Durata dell'affidamento;
- Lotti messi a gara;
- Servizi, “programma di esercizio” all’atto dell’aggiudicazione e incrementi futuri;
- Disponibilità di depositi, officine e luoghi di ricovero;
- Materiale rotabile e attrezzature:
 - *materiale rotabile nelle disponibilità della stazione appaltante;*
 - *materiale rotabile “nuovo” da garantire all’avvio dei servizi e durante l’arco temporale del contratto;*
 - *caratteristiche tecniche e funzionali del materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi;*
- Obblighi concernenti il personale addetto al servizio;
- Obblighi particolari dell’impresa affidataria;
- Ulteriori obblighi dell’impresa affidataria;
- Rete, modalità di vendita dei titoli di viaggio e servizi commerciali all’utenza;
- Penali e premialità;
- Qualità servizi - Linee guida;
- Monitoraggio economico-gestionale;
- Garanzie finanziarie e assicurative;
- Comitato tecnico di gestione del contratto di servizio;
- Parametri di riferimento per la individuazione della “offerta economicamente più vantaggiosa”.

ALLEGATI:

- ALLEGATO A1*** “Schema grafico complessivo di riferimento della programmazione dei servizi”
- ALLEGATO A2*** “Schema puntuale di riferimento dei servizi verso il quale fare evolvere i possibili incrementi”

PREMESSO che:

LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

(ai sensi di quanto previsto dall'art. 18, c. 3, lett. a), lett. c), d), e), della L.R. 30/98)

attribuisce al

“GESTORE DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE”

(F.E.R. Srl)

le seguenti funzioni in ordine a:

- assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture e del materiale rotabile ad essa attribuito;
- svolgere le procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale, secondo le modalità previste dalla stessa legge regionale, sulla base degli indirizzi e dei vincoli ad essa attribuiti dalla Regione, sottoscrivendo il relativo Contratto ed eseguendo i pagamenti;
- eseguire il monitoraggio del Contratto di servizio e, su richiesta della Regione, redigere rapporti periodici sull'erogazione dei servizi di trasporto e della loro efficienza ed efficacia, ai fini del perseguimento degli obiettivi della legge regionale 30/98;
- sovrintendere alla prosecuzione - in via transitoria ed eccezionale (*Art. 44 c.4 quater, L.R. 30/98*) - del servizio di trasporto da parte dell'esercente il servizio stesso, stipulando il necessario atto aggiuntivo di durata massima triennale, al fine di garantire la sua continuità, qualora si verificano condizioni contingenti in prossimità dell'affidamento del servizio ferroviario regionale di trasporto passeggeri, anche in relazione ai tempi di svolgimento delle procedure di gara;

PREMESSO inoltre che

la REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- **mantiene competenze primarie e dirette** riguardo:
 - all'esercizio delle funzioni di programmazione, di indirizzo, di coordinamento e di finanziamento; allo svolgimento di tali funzioni - con esclusione quindi di quelle attinenti la sicurezza, proprie dello Stato (*Art. 21 L.R. 30/98*) - provvede la Giunta regionale (*Art. 27 L.R. 30/98*) quando non espressamente attribuite ad altri organi;
 - alla programmazione e progettazione dei servizi ferroviari di competenza regionale (*Art. 13 L.R. 30/98*);
 - alla programmazione e progettazione del “Servizio Ferroviario Metropolitano/SFM” bolognese - d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna ovvero con la loro Agenzia, per quanto delegato - tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato nell'Atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 della L.R.

- 30/98, e nel rispetto degli accordi sottoscritti con Stato e FS SpA, a cui ha aderito anche la Regione. (*Art. 21 L.R. 30/98*);
- alla definizione degli strumenti e dei metodi per il monitoraggio dei servizi, circa la quantità, qualità, efficacia, efficienza ed economicità della gestione (*Art. 27 L.R. 30/98*).
 - alla stipula periodica di “Accordi Quadro”, con i gestori di reti ferroviarie, diverse dalla propria, ma interessate dai servizi di sua competenza, secondo le previsioni del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 (*Art. 23 L.R. 30/98*).
- **esercita** - direttamente o tramite soggetti a ciò autorizzati - le funzioni di alta vigilanza finalizzate all'accertamento della regolarità, della qualità e del buon andamento del servizio di trasporto ferroviario di propria competenza (*Art. 18 bis L.R. 30/98*);
 - **effettua ispezioni** volte al controllo, alla verifica e al monitoraggio dell'attuazione della programmazione e della progettazione del servizio secondo le modalità programmate e progettate, nonché alla verifica del rispetto degli indirizzi e degli standard indicati dalla Regione alla Società di gestione della rete ferroviaria regionale (*Art. 18 bis L.R. 30/98*);
 - **esercita la potestà sanzionatoria** nell'ambito delle proprie attività di controllo (*Art. 18 bis L.R. 30/98*);
 - **esercita le funzioni ad essa attribuite dalla normativa comunitaria** e statale in materia ferroviaria, riguardanti in particolare il ruolo (*Art. 18 bis L.R. 30/98*) di "Organismo regolatore" della propria rete (*D.Lgs. 188/03*) e di controllo attinenti i diritti e gli obblighi dei passeggeri (*Regolamento (Ce) 1371/2007*);
 - **partecipa con propri rappresentanti** al “Comitato tecnico di monitoraggio e consultazione”, previsto dall’Art. 18 bis della L.R. 30/98, al fine di monitorare il rispetto del Contratto di servizio e facilitare la sua gestione; le azioni correttive attinenti al rispetto degli impegni reciproci assunti dalle parti con il Contratto di servizio e gli obiettivi di miglioramento, possono essere discusse e concordate, salve le specifiche competenze, nelle riunioni dello stesso Comitato tecnico;
 - **vigila** sulla regolarità del trasporto pubblico regionale ove per regolarità si intende il rispetto degli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffario e delle altre condizioni o vincoli determinati in sede di affidamento (*Art. 37 L.R. 30/98*), ed in particolare vigila affinché:
 - il gestore del trasporto pubblico regionale (IF):
 - si doti di un “responsabile di esercizio” che risponda della corretta registrazione, elaborazione e trasmissione dei dati sulla qualità del servizio, della regolarità e sicurezza nello svolgimento del servizio stesso;
 - sottoponga preventivamente al visto dell'ente affidante (FER Srl) gli orari dei servizi con le relative fermate avuto riguardo agli interessi generali degli utenti; ogni variazione di orario, salvo casi di forza maggiore, deve essere preventivamente resa nota agli utenti attraverso congrue forme di pubblicità ;
 - i mezzi adibiti al servizio pubblico ferroviario non vengano distratti dallo

- svolgimento dello stesso, in via temporanea o definitiva, se non previa autorizzazione dell'ente affidante (FER Srl) il quale, per i veicoli acquistati con contributi pubblici, determina, nel rispetto delle modalità stabilite dalla Giunta regionale, condizioni e vincoli allo scopo di garantire pari condizioni di concorrenza;
- l'uso degli impianti e dei veicoli adibiti al servizio di trasporto non venga inibito o comunque limitato nei riguardi del gestore, senza il preventivo assenso dell'ente concedente, salvo i provvedimenti disposti dalla Magistratura.

RICHIAMATO
QUANTO STABILITO DAL QUADRO NORMATIVO
NAZIONALE E COMUNITARIO

in particolare:

- dalle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”, recepite a livello nazionale, dal D.Lgs. 188/2003;
- dal Decreto 5 agosto 2005, attuativo dell’art. 1, comma 5 del D.Lgs. 188/2003, riguardante le linee “non isolate” fortemente interconnesse con quella nazionale.
- dai Regolamenti (CE), in vigore dal 4 dicembre 2009:
 - n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che definisce, in particolare, gli ambiti entro i quali gli Stati membri potranno muoversi per l’affidamento di servizi pubblici;
 - n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- dal D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito in L. 14 settembre 2011, n. 148 “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo”; in particolare l’art. 3-bis;
- dal D.L. 1/2012, convertito con modificazioni in L. 27/2012:
 - art. 25, commi 6 e 7, riguardanti “Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali”.
 - art. 37, “Misure per il trasporto ferroviario”;
- dal D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito in L. 7 agosto 2012, n. 135 “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario (“spending review”) in particolare gli artt. 4, 16, 16-bis, 23 *comma 12.undecies*;

RICHIAMATA
la L.R. 2 OTTOBRE 1998, N. 30
circa il perseguimento degli obiettivi
che si elencano:

- assicurare ai cittadini la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le Regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione Europea (*Art. 1 lett.a*);
- promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale nella Regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale (*Art. 1 lett.b*);
- incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità (*Art. 1 lett.c*);
- garantire economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti e dei servizi (*Art. 2 lett.d*);
- aprire progressivamente il mercato dei servizi (*Art. 2 lett.e*);
- migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, oltreché con i sistemi di mobilità urbana e locale e con i sistemi di trasporto aereo e marittimo (*Art. 21, comma.2*).

Dato atto che:

- gli obiettivi sopracitati devono essere perseguiti attraverso lo sviluppo prioritario delle seguenti **azioni** (*Art. 30, lett.b, d, e, f, g*):
 - incremento della capacità delle reti di trasporto pubblico regionale e locale e della quantità dei servizi resi, con particolare riferimento ai trasporti in sede propria;
 - migliore organizzazione qualitativa e quantitativa dell'offerta mediante interventi tesi a ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e l'intermodalità;
 - realizzazione e gestione di aree informatiche integrate per la pianificazione e la produzione dei servizi, l'informazione e l'assistenza dell'utenza;
 - controllo degli effetti esterni del trasporto, quali inquinamento atmosferico e acustico, impatto sul patrimonio edilizio e paesaggistico;
 - eliminazione o riduzione delle barriere architettoniche e sviluppo di iniziative di trasporto in favore dei soggetti diversamente abili;
- la Regione Emilia-Romagna fa fronte agli **oneri** previsti dalla legge, attraverso un fondo alimentato da risorse proprie, trasferite dallo Stato o conferite da soggetti pubblici e privati, (*Art. 31*), in particolare interviene mediante:
 - contributi o compensazioni a copertura degli oneri per i “servizi minimi”, per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico e per la copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;
 - contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;
 - finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile.

Evidenziato inoltre che:

- circa il **materiale rotabile** esclusivamente funzionale al trasporto ferroviario di persone per i servizi di competenza regionale, la Regione può partecipare, relativamente agli investimenti, fino al 100% degli importi ritenuti finanziabili (*Artt.34 e 35*) attraverso:
 - contributi in conto capitale;
 - contributi in conto ammortamento mutui;
 - contributi per la copertura degli oneri derivanti da contratti di leasing.
- I mezzi acquistati e le tecnologie realizzate con il finanziamento regionale non possono essere alienati senza l'assenso della Giunta regionale, la quale determina la destinazione delle somme ricavate in relazione alle quote di contributi da restituirsi.
- In caso di cessazione di attività o di alienazione del bene oggetto del contributo, il beneficiario è tenuto a restituire alla Regione una somma corrispondente alla quota di contributo non ancora ammortizzata. Tali vincoli non si applicano al materiale rotabile ferroviario dopo 20 anni dalla data dell'acquisto.
- La Regione, come indicato dall'art. 35 della L.R. 30/98 (salvo quanto previsto dall'art. 49, c. 3) può, tra l'altro, trasferire o conferire, in tutto od in parte, alla "società che gestisce la rete ferroviaria regionale" (FER Srl) il materiale rotabile di sua proprietà. (*Art. 44, c 4bis*).
- I beni ceduti gratuitamente dalla Regione ai gestori del trasporto pubblico regionale della Regione Emilia-Romagna sono gravati dal **vincolo di destinazione esclusiva** a tale finalità, pena la risoluzione dell'atto di cessione ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 793 del Codice Civile.
- La Giunta regionale - su richiesta dei gestori - può autorizzare l'alienazione dei beni a condizione di utilizzare i proventi per investimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna (*Art. 49*).

Tenuto presente

che, ai sensi della stessa legge regionale, i servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna vengono affidati secondo le modalità previste dall'art. 23 della L.R. 30/98;

Richiamati

- l'**Art. 13 - Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale** - che prevede quanto segue:
 - le funzioni di programmazione e quelle di progettazione dei servizi ferroviari, sono di diretta attribuzione della Regione (salvo quanto stabilito dall'articolo 21, comma 3, per i servizi ferroviari del bacino bolognese); la gestione del servizio (...) è regolata dal Contratto di servizio e sottoposta al controllo della Regione e del soggetto appaltante, se diverso dalla Regione;
 - la Regione può emanare indirizzi di carattere cogente in ordine ai contenuti dei bandi di gara e dei Contratti di servizio; definisce altresì gli indicatori di qualità dei servizi, gli obiettivi di miglioramento, da verificarsi allo scadere del quinto anno di esecuzione del Contratto, le forme di incentivazione ed i meccanismi premianti e sanzionatori;

- i gestori dei servizi devono essere in possesso dei requisiti di comprovata idoneità morale, tecnica, professionale e finanziaria, nonché riconoscere il sistema contrattuale fondato sull'accordo interconfederale con la Presidenza del Consiglio dei ministri del 23 luglio 1993 e successivi eventuali aggiornamenti; i gestori a qualunque titolo applicano il relativo contratto nazionale di settore;
- la scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento;
- prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti;
- per l'affidamento del servizio ferroviario d'interesse regionale si procede con bando di gara europea, aggiudicando secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- alle procedure concorsuali e al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee, tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile; alle suddette procedure concorsuali sono ammesse anche raggruppamenti temporanei (RTI) costituiti da imprese idonee; l'ente competente può definire in fase di bando l'obbligatorietà, in caso di aggiudicazione, della trasformazione del RTI in società di capitali o in forma consortile;
- laddove l'ente competente non preveda l'obbligo della trasformazione in società di capitali o in forma consortile, lo stesso prevede, in sede di bando e con i limiti imposti dall'Art. 14 ter, in caso di aggiudicazione a un RTI, il separato affidamento a ciascun componente della stessa della parte del lotto di servizi specificata nell'offerta; in caso di inadempienza di uno degli affidatari, è necessario il subentro negli obblighi delle imprese già componenti il RTI; l'offerta deve prevedere esplicite dichiarazioni di disponibilità e precise individuazioni in merito; in caso di ulteriore inadempienza, l'ente affidante procede alla revoca di tutti gli affidamenti conseguenti alla procedura in questione;
- l'ente competente, in sede di bando, garantisce che la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali, ivi compreso il materiale rotabile, essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte; in particolare l'ente competente, attraverso una specifica individuazione risultante da elenco, garantisce al gestore aggiudicatario la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio;
- gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri, nel rispetto delle previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, hanno la durata di anni quindici per il servizio di trasporto passeggeri ferroviario. La rispettiva durata può essere prorogata entro il limite e alle condizioni indicati dal medesimo Regolamento.

- **l'Art. 14 - Subentro di impresa** - che prevede quanto segue:

- in caso di subentro di nuova impresa, tutto il personale in forza all'impresa cessante al momento dell'indizione delle procedure concorsuali, ovvero al diverso momento di definizione tra l'ente competente e le organizzazioni sindacali degli aspetti previsti dall'Art. 13, comma 6, continua il rapporto di lavoro con l'impresa subentrante. Il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'impresa subentrante è regolato, nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma del menzionato *Art. 13*, secondo i principi dell'articolo 2112 del Codice Civile, anche per quanto attiene all'applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro, altresì nel rispetto della normativa aziendale vigente relativa alla residenza nel bacino messo a gara per i lavoratori dipendenti alla data del subentro stesso.
 - il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, quali il materiale rotabile, gli eventuali sistemi di controllo della navigazione e di bigliettazione tecnologicamente assistita, è tenuto a cederne la proprietà al subentrante, venendo compensato, in caso di contributo parziale, secondo la modalità e le valutazioni preventivamente riportate negli atti di gara e stabilite nel contratto di servizio, tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo. Nessuna compensazione è dovuta nel caso in cui i beni risultino acquistati totalmente con contributo pubblico o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, fermo restando quanto stabilito all'articolo 13, comma 9; il subentro riguarda anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35 della L.R. 30/98.
 - in sede di bando l'ente competente definisce la sede del sistema centralizzato di controllo, le modalità di rilevamento e di uso dei dati relativi alla puntualità e alla qualità del servizio sia per le finalità operative delle imprese di gestione, sia per le funzioni di controllo previste dal Contratto di servizio; nel caso il sistema centralizzato di controllo sia dato in affidamento alle società di gestione l'ente competente definisce nel Contratto di servizio le modalità di accesso autonomo a tali dati dell'ente incaricato delle funzioni di controllo; tutti i dati sono a disposizione della Regione.
- **l'Art. 14 bis - Subaffidamento della gestione** - che prevede quanto segue:
- gli atti amministrativi, preparatori all'indizione della gara, e i Contratti di servizio garantiscono la più ampia trasparenza quanto all'ammissibilità e all'estensione del subaffidamento dei servizi, anche effettuato con i mezzi dell'affidatario necessari a garantire l'adeguatezza dei servizi, nei limiti delle leggi in vigore, fermo restando che l'affidatario è tenuto a fornire al sub affidatario ogni direttiva necessaria per il corretto espletamento del servizio. L'affidatario è garante della gestione e del coordinamento dell'intero servizio affidato, delle funzioni centralizzate quali l'immagine, la tariffazione e il sistema di controllo.
 - l'ente competente stabilisce i criteri e le modalità del subaffidamento nei documenti di indizione delle procedure concorsuali per l'affidamento. Restano preminenti in ogni caso gli obiettivi di qualità e quantità del servizio da erogare, stabiliti nell'atto di affidamento e nel Contratto di servizio.

- **l' Art. 16 - Obblighi di servizio pubblico e Contratti di servizio** - che prevede quanto segue:
- all'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di compensazioni a favore dei gestori dei servizi di trasporto;
 - la definizione analitica degli obblighi, l'ambito di svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri, la regolazione degli aspetti economici e operativi nonché la quantificazione delle compensazioni, sono realizzate attraverso la stipula di appositi Contratti di servizio;
 - non hanno effetto nei confronti della Regione, in assenza del consenso espresso di quest'ultima, le clausole contenute in Contratti di servizio che prevedano o causino oneri superiori a quelli predeterminati;
 - i Contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche e, nell'ipotesi di beni acquistati con contributo parziale, anche economiche, in base alle quali, in caso di subentro, il precedente affidatario mette a disposizione i beni di cui all'Art. 13, comma 9 ed Art. 14, comma 2;
 - il Contratto di servizio deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano, nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo, per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti una somma non superiore al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base al presente comma;
 - il Contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità erogata in termini di puntualità e regolarità dei servizi, di mantenimento in efficienza dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione nonché di informazione agli utenti. Il Contratto di servizio deve prevedere le "penali" per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità.
- **l' Art. 17 - Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti** – che prevede quanto segue:
- la Regione individua per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini-utenti lo strumento operativo della "Carta dei servizi". La Carta dei servizi prevede i casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare, insufficiente o inefficace erogazione del servizio;
 - la Regione favorisce la costituzione e agevola il funzionamento del Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale, la cui composizione deve garantire la massima rappresentatività degli utenti e delle loro associazioni. A tal fine la Regione vigila affinché i principi e le regole interne del Comitato garantiscano tale rappresentatività. Il Comitato ha funzioni consultive e può partecipare su invito, attraverso propri rappresentanti, alle sedute del Comitato di monitoraggio e consultazione di cui all'Art. 18 bis, comma 2, specificatamente attinenti alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi oggetto del contratto, in merito ai quali esercita, in seno a detto Comitato, le funzioni di verifica consultiva ad esso attribuite;

- il Comitato degli utenti, ha funzioni consultive, di verifica e proposta per la qualità del servizio di trasporto pubblico, in particolare in merito alla Carta dei servizi. Del Comitato fanno inoltre parte a pieno titolo i rappresentanti delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio;
 - la Giunta regionale definisce gli indicatori della qualità dei servizi anche al fine di permettere la comparazione tra i vari gestori;
 - il Contratto di servizio definisce, con riferimento agli indicatori e alla situazione specifica, gli obiettivi di miglioramento e le relative forme di incentivazione, i tempi di attuazione, le penalità, le modalità di monitoraggio e di verifica.
- **Art. 33, comma 3 bis - Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico** - che prevede quanto segue:
- la Giunta regionale può concedere contributi straordinari alle imprese esercenti il trasporto pubblico ferroviario, determinando i criteri e le modalità di erogazione dei contributi medesimi, acquisito il parere della Commissione competente.

RICHIAMATO

il P.R.I.T./*Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2011-2020*
 (allo stato attuale degli atti della Giunta regionale
 come propria proposta all'Assemblea Legislativa)
 in particolare

- in merito agli **OBIETTIVI RILEVANTI** che la Regione Emilia-Romagna intende perseguire, volti a:
- incrementare i servizi per dare coperture adeguate, soprattutto nelle principali fasce orarie, a tutto il territorio gravitante sulla rete ferroviaria, con “**cadenzamenti**” regolari ai 30 o ai 60 minuti, a seconda delle relazioni ed aree interessate, e ai 15 minuti sulle tratte maggiormente trafficate soprattutto in avvicinamento all'area metropolitana bolognese;
 - offrire servizi di **qualità**, sviluppati su una rete a più evoluto standard infrastrutturale e funzionale, con materiale rotabile ad elevato confort e adeguate capacità di carico;
 - migliorare l'**integrazione** – anche di tipo tariffario - tra i diversi sistemi di trasporto per razionalizzare l'interscambio e per ridurre i tempi, i disagi e i costi delle rotture di carico;
 - migliorare la **qualità delle stazioni** e delle fermate nel territorio regionale in modo che divengano punti di eccellenza sia sotto l'aspetto funzionale che di accessibilità e di integrazione;
 - garantire una tempestiva, adeguata ed integrata **informazione all'utenza** in tutte le stazioni e fermate attraverso l'ausilio di dispositivi evoluti di comunicazione, sia visivi che sonori;
- in merito alla **INTERMODALITA'** e alla **INFORMAZIONE:**

- le stazioni/fermate – nodi essenziali della infrastrutture di rete – devono sempre più divenire “punti di eccellenza” dell’intermodalità;
le azioni devono quindi essere volte ad accentuare questo ruolo strategico, migliorando la loro accessibilità e rafforzandone l’integrazione con gli altri sistemi di trasporto; l’integrazione multimodale degli spostamenti deve anche essere facilitata dalla diffusione delle informazioni e dei sistemi per acquisire i titoli di viaggio;
assumono al riguardo un’importanza essenziale, la qualità, l’informazione, l’acquisto di biglietti, l’accessibilità, anche alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, la sicurezza e l’affidabilità dei servizi di trasporto;
 - particolare considerazione deve essere posta all’informazione in “tempo reale”, sia visiva che sonora, sia nelle stazioni che a bordo dei mezzi, dotandoli, ove non ancora presenti, di adeguati sistemi di comunicazione al pubblico sull’effettivo andamento della circolazione dei treni;
va inoltre perseguita l’informazione integrata tra i diversi sistemi di trasporto, anche nelle località minori, per valorizzare al meglio le risorse impiegate nella mobilità della aree periferiche.
 - all’informazione in tempo reale deve affiancarsi quella statica relativa ad orari, condizioni ed informazioni utili all’utente per affrontare il viaggio, ospitata in bacheche o arredi integrati di dimensioni adeguate, possibilmente di dimensioni standard di riferimento; vanno inoltre agevolati tutti gli adempimenti necessari per l’ingresso al servizio ferroviario (acquisto e convalida del titolo di viaggio, etc) permettendo all’utente di accedervi facilmente e con informazioni univoche;
- in merito alla **QUANTITÀ E ALLA INTEGRAZIONE DEI SERVIZI** - quelli di competenza della Regione Emilia-Romagna, che ammontano (2012) a **18,1 milioni treni*km** - le azioni devono essere rivolte a:
- incrementare ulteriormente l’offerta di servizi, collocandoli prioritariamente dove la domanda è più accentuata e garantendone la frequenza e la regolarità, secondo un disegno “cadenzato”;
 - migliorare la loro qualità per attrarre utenza procedendo contestualmente, unitamente alle azioni a tal fine strettamente occorrenti, all’acquisizione di nuovo materiale rotabile, per un sostanziale ed esteso rinnovo e miglioramento qualitativo dell’intero parco;
 - mantenere la integrazione dei servizi Regionali con il sistema dei servizi di tipo IC/ES City, che la stessa Regione ha messo a sistema con quelli regionali, concorrendo con risorse proprie per consentirne l’utilizzo da parte dei pendolari, a prezzi vantaggiosi.

La proposta di offerta di servizi di trasporto ferroviario, proiettata al 2020 e oltre, deve essere orientata verso:

- l’**incremento** dei servizi, per meglio rispondere alla domanda presente e a quella, ulteriore, effettivamente acquisibile;

- la **integrazione** tra i diversi livelli d'offerta ferroviari RV e R (compresi tra questi quelli di tipo metropolitano); tra di essi e il sistema della LP e tra i servizi ferroviari e quelli su gomma;
- la ottimizzazione delle **coincidenze** ai nodi e miglioramento della loro accessibilità;
- il **cadenzamento** regolare degli orari dei servizi e previsioni di potenziamento nelle fasce di punta;
- il miglioramento della **qualità**.

Riguardo all'incremento dei servizi, il PRIT – allo stato attuale degli atti della Giunta regionale - prevede nell'arco temporale decennale della sua validità, una costante e progressiva crescita dei passeggeri trasportati, appaiata ad un graduale e (funzionalmente) corrispondente incremento della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale, mantenendo l'articolazione tra servizi Regionali (R) e Regionali Veloci (RV).

Prefigura come scenario futuro un possibile aumento dei servizi del 50% al 2020, rispetto alla situazione attuale, ed un incremento dei passeggeri trasportati di circa il 100%, attuando efficaci azioni per migliorare la qualità dei servizi e per ampliare l'offerta sul territorio.

Quale schema di riferimento in cui collocare e fare evolvere i possibili incrementi dei servizi si rimanda agli Allegati A.1 e A.2, in attesa di perfezionare – per la rete nazionale - l'Accordo Quadro, in avanzata fase di definizione, con RFI SpA; Accordo previsto dall'art. 23 del D.Lgs. 188/03, attuativo delle Direttive comunitarie in materia ferroviaria, per rappresentare la "capacità di infrastruttura" occorrente (e quindi da acquisire) in funzione dell'incremento della domanda ipotizzata.

- in merito alla **RISTRUTTURAZIONE DELL'OFFERTA COMPLESSIVA** dei servizi del SFR (compreso SFM) nel prossimo decennio:
 - i criteri di programmazione dell'offerta di trasporto ferroviario perseguiti dalla Regione sono allineati ai seguenti **indirizzi**:
 - consolidamento dell'offerta attuale su tutte le parti della rete ancora in sofferenza, calibrata sulle esigenze e sulla effettiva consistenza della domanda, attuale e in prospettiva;
 - incremento progressivo dell'offerta verso gli obiettivi indicati, dando priorità alle relazioni e alle fasce orarie a maggiore domanda ma non trascurando quelle serali e festive;
 - mantenimento e potenziamento sulle linee principali della struttura dell'offerta risolvendo le strozzature dell'infrastruttura che hanno finora impedito la programmazione in maniera efficace e regolare del servizio finanziato;
- perfezionamento e regolarizzazione del cadenzamento a 30', 60' e in alcune tratte di attraversamento del nodo di Bologna a 15';
 - servizi regionali a frequenza oraria regolare lungo l'asse della Via Emilia (Piacenza–Bologna e Bologna–Rimini), in una fascia oraria estesa e con validità giornaliera;

- per tutte le linee, potenziamenti “nella punta”, nell’ambito del cadenza
mento regolare, aggiuntiva rispetto all’ “offerta base”;
- individuazione e messa a sistema dei servizi di potenziamento estivo su più linee
regionali, sia strettamente regionali che “interpolo”;
- individuazione e proposta di messa a sistema dei servizi su linee in cui attualmente
l’intera offerta è di competenza di Regioni contermini;
- armonizzazione degli orari con gli altri sistemi;
- ridefinizione e/o aggiornamento degli accordi con le Regioni confinanti circa il
mantenimento dei servizi RV di connessione tra i rispettivi capoluoghi regionali e/o
città importanti.
 - l’articolazione dei servizi deve essere rivolta anche a migliorare ed incrementare
l’accessibilità dell’area geografica “Romagna” per integrarla nel miglior modo con
il sistema regionale ed a rafforzare le relazioni di collegamento lungo la costa da
Ravenna a Cattolica, valorizzando in particolare i servizi offerti al turismo.
 - Il sistema integrato e coordinato nell’orario, anche con il servizio di trasporto
passeggeri su gomma rende più organico e efficiente il servizio di trasporto
pubblico ferroviario soprattutto in termini di:
 - disponibilità nell’intera Regione Emilia-Romagna di una rete di nodi
d’interscambio treno-treno e bus-treno;
 - possibilità per l’utente di trovare almeno ogni 60’ coincidenza nei nodi entro
un determinato e ristretto intervallo di tempo;
- in merito al **MATERIALE ROTABILE** per lo svolgimento del servizio, si richiama in
sintesi lo scenario presente nel mese di ottobre del 2012 , per garantire i servizi
ferroviari di propria competenza, pari a più di 18 milioni di treni*km, effettuati con più
di 900 treni nel giorno feriale medio, sono state utilizzate più di 150 composizioni. A
queste va aggiunta la percentuale (di circa il 10-20 %) per “riserve” (tra cui complessi
Ale 801; Aln 668 e altri), occorrenti per sostituzioni e per i cicli di manutenzione; la
consistenza della flotta era la seguente:
 - **TRENITALIA:**
 - Complessi tipo “TAF” n. 5
 - Complessi “Minuetto” n. 4
 - Complessi “Vivalto” n. 4 (composizioni a cinque casse);
 - Carrozze + Semipilota tipo “Media Distanza” n. 244
 - Carrozze + Semipilota tipo “Piano Ribassato” n. 68
 - Complessi ALe 642 + Le 764 + Le 682 totale n. 61 casse
 - Complessi ALe 582 + Le 763 + Le 562 totale n. 27 casse
 - Locomotive E 464 n. 44
 - Locomotive E 632 n. 10
 - **FER:**
 - *nuove composizioni:*
 - 9 composizioni a due piani tipo “Vivalto”;
 - 12 automotrici a composizione bloccata a tre casse;
 - 12 elettromotrici a cinque casse Stadler/FLIRT (*in corso di fornitura*);
 - *vecchie composizioni (in buona parte da sostituire):*

- 5 Ale 054 (“ex belghe”);
 - 50 Aln 663, Aln 668 e rimorchiate (da 1 a 3 casse);

circa 1/3 delle composizioni è effettuato con treni diesel di proprietà della Regione (ereditati dallo Stato) o totalmente finanziati con fondi regionali (materiale acquistato allo stato del nuovo).
- In merito al completo **RINNOVO DEL PARCO ROTABILE** per svolgere i servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna (e quindi aggiuntivo a quello acquistato totalmente con fondi regionali):
 - occorre tenere conto di rilevanti oneri di investimento in conto capitale, spesa che si innalza maggiormente (non necessariamente in proporzione qualora l'utilizzo del materiale rotabile regionale venga meglio valorizzata e razionalizzata) nell'ipotesi di previsione di incrementi della quantità dei servizi erogati;
 - la Regione punta ad un consistente rinnovo del materiale rotabile; ciò comporta, per la sua copertura finanziaria, un accantonamento annuo, che deve trovare copertura nel corrispettivo del Contratto di servizio, nelle percentuali in cui questo compensa i costi a ciò riferibili;
 - in termini operativi e funzionali, il materiale rotabile deve presentare caratteristiche orientate al rapido “incarozzamento” e alla forte accelerazione se utilizzato per i servizi metropolitani e regionali e una maggiore velocità e comodità di viaggio per quelli impiegati per percorrenze più lunghe in relazione ai maggiori tempi di permanenza a bordo; il piano di investimenti in nuovi treni deve pertanto tenere in considerazione e tendere verso la evidenziata diversificazione della tipologia non trascurando anche la possibilità di accoppiare, al bisogno, più composizioni per tenere conto di servizi a “diverso carico” nelle fasce orarie, effettuati con la stesso turno di materiale;
 - le specifiche esigenze, richieste dai servizi che si vogliono offrire agli utenti regionali, possono essere così, indicativamente rappresentate in termini di posti a sedere, con particolare riferimento ai mezzi ferroviari:

Servizi ferroviari	Posti a sedere
- Regionali Veloci (treni RV); servizi interregionali e regionali diretti che interessano i capoluoghi di provincia ed i maggiori centri intermedi;	500 – 600 1.200
- Regionali e Metropolitani di breve-media distanza, di tipo bacinale ed interbacinale (treni R), su relazioni di minore distanza, aventi funzione di raccolta/distribuzione della domanda interessante i centri minori;	150 250 - 300 500 - 600

- gli **standard minimi**, funzionali, strutturali e di composizione, che si ritengono qualitativamente e funzionalmente in grado di rispondere alla evoluzione della domanda, sono – sempre indicativamente – rappresentabili come segue:

Materiale da destinare ai servizi ferroviari Regionali Veloci (treni RV):

- elevate prestazioni in termini di velocità massima, non inferiore a 160 km/h;
- elevate prestazioni in termini di accelerazione e decelerazione (non inferiori ad 0.6 m/s^2);
- bidirezionalità dei convogli e componibilità del materiale in unità modulari;
- idonea ripartizione degli spazi interni in modo da elevare la disponibilità complessiva di posti - posti a sedere più posti in piedi - e garantirne la comodità dei primi;
- carrozze attrezzate con impianti di climatizzazione e diffusione sonora e toilette;
- convogli di lunghezza complessiva anche oltre i 220 m (*da 4 a 12 "casse"*) e una capacità di trasporto adeguata alle esigenze della domanda (carrozze tradizionali o a due piani).

Materiale da destinare ai servizi ferroviari Regionali e Metropolitan (treni R):

- prestazioni in termini di velocità massima non inferiore a 120 km/h;
 - buona accelerazione ($0,8 \text{ m/s}^2$ o superiore)
 - bidirezionalità dei convogli e componibilità del materiale in unità modulari;
 - rapidità nell'incarozzamento dei viaggiatori;
 - convogli tipo di lunghezza di circa 100-120 m;
 - convogli con possibilità di aggregazioni "bimodulari" e componibilità del materiale in unità modulari;
 - piano di accesso a circa 0,55-0,60 m dal bordo della rotaia, e quindi a pianale ribassato;
 - carrozze attrezzate con impianti di climatizzazione e diffusione sonora e toilette;
- **tutto il materiale** rotabile ferroviario delle tipologie funzionali indicate deve essere adeguatamente attrezzato per consentire l'accesso e ospitare gli utenti con ridotte capacità motorie e di alloggiare un adeguato numero di biciclette;
 - le **composizioni** devono puntare su tipologie caratterizzate funzionalmente, ma non eccessivamente diversificate come materiale, per consentire un efficiente ed elastico sistema di uso dello stesso e dei cicli di manutenzione.

**Alla luce delle specifiche indicazioni,
GIÀ RAPPRESENTATE NELLE LEGGI
E NEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE INNANZI RICHIAMATI
si stabiliscono i seguenti,
ulteriori**

INDIRIZZI e VINCOLI

che devono essere recepiti dalla società F.E.R. Srl,
al fine di perseguire gli obiettivi della Regione,
nel suo ruolo di "**stazione appaltante**"
per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario di competenza regionale,

nei contenuti:

**del BANDO di gara e
del Capitolato Tecnico di gara,
essenziali alla definizione del Contratto di Servizio**

OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

- La Regione è fortemente orientata a migliorare la **qualità dei servizi** di trasporto ferroviari offerta ai propri cittadini. Intende pertanto creare le condizioni affinché i principali elementi che caratterizzano il raggiungimento di tale obiettivo (puntualità, regolarità, confort, informazione) possano trovare, nell'ambito di una gara competitiva a evidenza pubblica, gli occorrenti margini finanziari e operativi per potersi adeguatamente estrinsecare, che si ritengono ottenibili anche in termini di **economie di scala** prendendo a riferimento, in un unico lotto per dimensioni a tal fine ottimali, l'intero bacino regionale.
- Un ruolo centrale è al riguardo assunto dal **materiale rotabile**, che deve essere radicalmente rinnovato e potenziato rispetto a quello attualmente in esercizio, per garantire un parco di età media non elevata e migliori condizioni di accesso agli utenti a ridotta capacità motoria. Rinnovo in parte già in fase avanzata di acquisizione per quanto riguarda il parco rotabile totalmente finanziato dalla Regione, che deve estendersi anche a quello che si chiede di acquistare all'impresa affidataria dei servizi. Ragione, per la quale la durata del nuovo contratto è stata prevista di 15 anni, eventualmente prorogabile sino a un ulteriore 50%, anticipando quanto già previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007, per consentire un periodo congruo per l'ammortamento dei mezzi. La stima della **base di gara (compensazione)** deve pertanto considerare l'investimento richiesto all'impresa affidataria e prevedere l'adeguamento annuale per tenere conto dei meccanismi inflattivi.
- Le economie di scala devono trovare possibili margini di recupero anche in termini organizzativi, consentendo all'impresa affidataria del Contratto di **ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile**, sia quello messo a disposizione dalla Regione, incrementandone la produttività, che quello nella sua diretta disponibilità, utilizzando la complessiva dotazione in maniera indifferenziata, sulla rete nazionale e su quella regionale e valorizzando al meglio i requisiti tecnici e funzionali di ogni tipologia di convoglio.
L'ottimale valorizzazione del materiale rotabile deve essere accompagnata da un'offerta complessiva dei servizi ferroviari lungo la rete, cadenzati regolarmente e incrementati nelle fasce "di punta", integrati tra loro e con gli altri mezzi di trasporto, migliorati negli orari e nelle coincidenze.
- Il miglioramento degli aspetti organizzativi ed operativi oltreché l'ingresso di nuovi treni determina i presupposti per consentire all'impresa ferroviaria di avere i margini necessari per puntare verso una piena valorizzazione del **personale** impiegato,

attraverso l'efficientamento della gestione e la ottimizzazione del suo impiego, nell'ambito di un progetto industriale funzionalmente equilibrato nelle sue componenti. Non devono ovviamente venire meno le tutele previste dall'art. 14 della L.R. 30/98, al momento del trasferimento a una nuova impresa. Al fine di scongiurare possibili inadempimenti, il Contratto deve prevedere adeguati strumenti di dissuasione preventiva.

- Altro obiettivo essenziale per la Regione è il completamento ed il consolidamento del **sistema integrato di tariffazione**. L'impresa che risulterà affidataria dei servizi deve avere piena consapevolezza di entrare in un sistema che impone un rapporto continuativo con gli altri gestori di servizi di trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma, anche riguardo ai servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna svolti nelle Regioni contermini (e viceversa) e ai conseguenti impegni e meccanismi di reciproca rendicontazione e ripartizioni degli introiti.

- Il P.R.I.T./Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2011-2020, allo stato attuale degli atti della Giunta regionale, prevede espressamente quanto sopra, dando anche indicazioni in merito **all'incremento dei servizi** nell'arco temporale della sua validità, per assecondare una ipotizzata e progressiva crescita dei passeggeri trasportati; crescita che deve trovare adeguati riscontri in un incremento della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale.

Il PRIT, come già evidenziato, prefigura come scenario futuro un possibile aumento dei servizi del 50% al 2020, rispetto alla situazione attuale, e un incremento dei passeggeri trasportati fino al 100%, attuando efficaci azioni per migliorare la qualità dei servizi e per ampliare l'offerta sul territorio.

Tale "visione obiettivo", alla quale tendere, deve ovviamente tenere conto della situazione economica in cui si trova il Paese e dei tempi operativi dell'affidamento, il cui avvio è previsto per l'1 luglio 2015.

- **Caratteristiche essenziali dei servizi di trasporto ferroviario:**

I servizi di trasporto ferroviario devono tendere verso:

- il perfezionamento e la regolarizzazione del cadenzamento a 30', 60' e, in alcune tratte di attraversamento del nodo di Bologna, a 15';
 - per i servizi regionali a frequenza regolare lungo l'asse della Via Emilia (Piacenza-Bologna e Bologna-Rimini), in una fascia oraria estesa e con validità giornaliera;
 - per tutte le linee: potenziamenti "nelle ore di punta", nell'ambito del cadenzamento regolare, aggiuntiva rispetto all' "offerta base".
- l'armonizzazione degli orari con gli altri sistemi, anche ferroviari;
- l'integrazione tra i diversi livelli d'offerta ferroviari RV e R (compresi in questi ultimi i cd. "metropolitani"); tra di essi e il sistema della lunga percorrenza (LP) e tra i servizi ferroviari e quelli autofiloviari;
- l'ottimizzazione delle coincidenze nei nodi e il miglioramento della loro accessibilità;
- il miglioramento della regolarità e della qualità, non solo legata a nuovo materiale

rotabile.

- Ai fini dell'**avvio** della nuova gara e degli impegni e vincoli che la medesima comporta, si reputa opportuno, in via prudenziale, fare riferimento a una **produzione chilometrica annua** complessiva dei servizi di competenza regionale pari all'offerta ferroviaria del 2012, sostanzialmente consolidatasi, di circa 18,1 milioni di treni*km/anno. Lo sviluppo dei servizi potrà quindi essere incrementato a fronte dell'effettiva disponibilità e della corretta programmazione delle ulteriori risorse finanziarie che si renderanno disponibili.
- Per incentivare la **razionalizzazione e l'efficientamento** della programmazione e della gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, assume particolare rilievo quanto stabilito dall'attuale quadro normativo nazionale, che prevede espressamente il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - a. offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
 - b. progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c. progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
 - d. definizione di livelli occupazionali appropriati;
 - e. previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

CORRISPETTIVO

- Il corrispettivo "a base di gara", per il primo e i successivi anni di durata dell'affidamento, dovrà essere stimato prendendo a riferimento il modello contrattuale "a costo netto" ossia basandosi sull'ammontare stimato del costo operativo annuo del servizio oggetto di gara al netto dell'ammontare stimato dei proventi annui del traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e dalle attività correlate.
- Il corrispettivo per il primo anno contrattuale, al lordo del ribasso d'asta, non dovrà eccedere l'importo complessivo di **€153 Mln**, esclusa IVA prevista per legge. In tale importo devono considerarsi ricompresi i trasferimenti derivanti dai rinnovi contrattuali, come previsto dall'art 31, comma 4, della L.R. 30/98.
- A partire dal secondo anno di affidamento, il corrispettivo contrattuale dovrà essere adeguato annualmente sulla base di un meccanismo d'indicizzazione riferito al tasso d'inflazione programmato dell'anno precedente.
- L'effettivo corrispettivo da riconoscere all'affidatario del servizio, quale compensazione per lo svolgimento dei servizi, sarà determinato in esito alla gara, da aggiudicarsi con il criterio della "offerta economicamente più vantaggiosa".

- All'affidatario del Contratto va riservata la titolarità dei proventi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e dalle attività correlate quali la vendita in vettura (sovraprezzi), l'esazione delle sanzioni comminate ai passeggeri trasportati a norma di quanto previsto dalla L.R. 30/98 (ad es.: per evasione tariffaria).
- All'affidatario del Contratto va inoltre riconosciuta la possibilità di valorizzare commercialmente i beni mobili e immobili impiegati per l'esercizio del servizio, previo assenso dell'ente affidante.
- All'affidatario del servizio va imposto l'obbligo di utilizzare il materiale rotabile messo a sua disposizione dall'ente affidante esclusivamente per lo svolgimento dei servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna, rientranti nello stesso Contratto.
- Il corrispettivo dovrà essere erogato all'affidatario del Contratto a rate trimestrali posticipate (a fronte di emissione di fattura) regolando, in sede di conguaglio annuale, eventuali riduzioni del corrispettivo per servizi non resi o per penali applicate, nonché incrementi del corrispettivo per maggiori servizi resi o per il riconoscimento di eventuali "premierità".
- Il corrispettivo a base di gara va rapportato alle percorrenze richieste (treni*km) e preventivamente articolato sulla base di **corrispettivi unitari** (€treni*km) riferiti almeno alle seguenti due tipologie di servizi ferroviari ed ai bus sostitutivi, che la stazione appaltante dovrà autonomamente determinare sulla base dell'ammontare stimato del costo operativo, al netto dell'ammontare dei proventi annui del traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e dalle attività correlate:

Servizi ferroviari	Posti a sedere
- Regionali Veloci (treni RV); servizi interregionali e regionali diretti che interessano i capoluoghi di provincia ed i maggiori centri intermedi	500 - 600 1.200
- Regionali e Metropolitani di breve-media distanza, di tipo bacinale ed interbacinale (treni R); servizi su relazioni di minore distanza, aventi funzione di raccolta/distribuzione della domanda interessante i centri minori	150 250 - 300 500 - 600
Servizi su gomma, sostitutivi di servizi ferroviari	
- Bus "granturismo"	da 23 (cl. 3 ^a , escluso il conducente) a 55 e oltre

- I corrispettivi chilometrici individuati per le diverse tipologie di servizio, moltiplicati, per i treni*km e i bus*km, rispettivamente specificati nel programma di esercizio, dovranno complessivamente corrispondere o non essere comunque superiori alla compensazione complessiva innanzi indicata. Tali corrispettivi chilometrici,

rideterminati sulla base degli esiti di gara, dovranno essere presi a riferimento al fine del calcolo del corrispettivo annuo contrattualmente spettante e di eventuali conguagli dello stesso anche in conseguenza di modifiche al “programma di esercizio”.

- La stazione appaltante è tenuta a prevedere, in sede di gara, l’avvio dei servizi dall’**1 luglio 2015**.

TARIFFE E SISTEMA TARIFFARIO

- L’affidatario, per lo svolgimento dei servizi ferroviari di competenza regionale, dovrà prendere a riferimento quanto previsto dal sistema di tariffazione integrata STIMER/MiMuovo adottato dalla Regione Emilia-Romagna, in particolare le cosiddette “tariffe obiettivo” vigenti all’atto dell’avvio dei servizi stessi e i loro adeguamenti che interverranno successivamente, a fronte delle determinazioni che la Regione assumerà al riguardo ai fini del riconoscimento dei meccanismi inflattivi per il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale.

L’affidatario del Contratto dovrà segnatamente essere impegnato ad adottare il sistema tariffario disciplinato dalla **Deliberazione della G.R. 2055 del 20/12/10 “Patto del TPL: indirizzi e disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale”**, e dalle disposizioni regionali che successivamente dovessero intervenire.

- Per l’integrazione tariffaria, occorre prevedere nel Contratto, oltre all’interscambio ferro-gomma e ferro-ferro, previsto dalla menzionata deliberazione, anche l’integrazione con le altre imprese ferroviarie del trasporto regionale della Regione contermini che operano sulle stesse tratte (treni R/RV) evidenziando le reciproche condizioni di accesso.

Occorre in particolare prevedere nelle “specifiche di gara” che l’affidatario del Contratto, in sede di offerta, debba dimostrare di avere raggiunto degli accordi con le altre IF, affidatarie dei contratti dei servizi regionali per garantirne la fruizione - alle medesime condizioni - ai viaggiatori con titoli di Regioni diverse, da attivare all’avvio dei servizi, sulla base delle intese definite al riguardo dalla Regione Emilia-Romagna con le altre Regioni coinvolte, stabilendo preventivamente con esse i criteri per la ripartizione degli introiti da traffico.

DURATA DELL’AFFIDAMENTO

- La durata dell’affidamento, in ottemperanza a quanto previsto dalla L.R. 30/98, deve essere di **15 anni** con possibilità di proroga in proporzione massima del **50%** di tale periodo “se l’operatore fornirà beni di entità significativa in rapporto all’insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi”.

Alla scadenza dell’affidamento, prorogato o meno o in caso di risoluzione anticipata, anche a seguito di revoca, l’affidatario del Contratto deve essere impegnato, in forza del Contratto medesimo, a continuare a erogare il servizio sino al subentro del nuovo affidatario, in base alle vigenti condizioni contrattuali per i primi dodici mesi.

LOTTI MESSI A GARA

- La stazione appaltante dovrà mettere a gara, in un lotto **unico**, l'intero bacino regionale come stabilito dalla Giunta regionale con Deliberazione n. 830 del 18 giugno 2012 "*Affidamento transitorio dei servizi ferroviari di competenza regionale in attesa della loro assegnazione mediante gara. Attribuzione alla FER Srl*", avendo ritenuto ottimale tale ambito per estensione e omogeneità al fine di consolidare e ulteriormente accrescere le economie di gestione, gli standard qualitativi, i livelli di efficacia e di ammodernamento conseguiti (art. 3-bis il D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito in L. 14 settembre 2011, n. 148 "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo") in rapporto al servizio svolto negli ultimi cinque anni, anche in relazione alla precedente gara che ha già avuto a riferimento lo stesso bacino.

SERVIZI, "PROGRAMMA DI ESERCIZIO" ALL'ATTO DELL'AGGIUDICAZIONE DELLA GARA E INCREMENTI FUTURI

- **Ammontare dei servizi e programma di esercizio da mettere a gara:**

L'ammontare complessivo dei servizi da mettere a gara, per il primo anno contrattuale, è pari a circa:

- treni*km: **18,1 Mln;**
- bus*km: **1,28 Mln .**

I servizi da porre a gara corrispondono a quelli programmati e progettati dalla Regione Emilia-Romagna e specificati alla società FER Srl con riferimento al Programma di esercizio 2012; programma che deve essere rapportato - riguardo ai servizi ferroviari - alle due tipologie previste nel presente documento (R, RV).

L'evoluzione dei servizi, nel corso della durata del Contratto, deve seguire gli schemi di riferimento rappresentati negli Allegati **A1**, per l'intera rete considerata (schema grafico) e **A2** (più puntualmente, con riferimento alle varie relazioni ferroviarie) per la rete "regionale" e quella "nazionale".

Ogni variazione o modifica a quanto rappresentato nei menzionati allegati deve essere preventivamente approvata dalla Regione Emilia-Romagna, in particolare per quanto attiene il Programma di esercizio e i suoi aggiornamenti annui o in corso d'anno.

All'atto dell'avvio dei servizi oggetto di gara si dovrà tenere conto delle variazioni apportate all'orario 2012 sino a tale data, come consolidate nel programma di esercizio allora vigente rideterminando in termini corrispondenti il corrispettivo spettante, individuato in sede di aggiudicazione.

Il programma di esercizio a base di gara dovrà essere adattato in sede di attivazione del servizio anche al fine di apportare le modifiche e le integrazioni che la stazione appaltante, in accordo con la Regione, dovesse individuare come necessarie od opportune in relazione a obiettivi di coordinamento e integrazione dei servizi ferroviari con le reti e sotto-reti ferroviarie e autofiloviarie contermini a livello, sia regionale che locale.

Le revisioni del programma di esercizio e dei volumi di servizio ai sensi dei due paragrafi precedenti, fatta salva la corrispondente rideterminazione del corrispettivo contrattualmente spettante, non potranno comportare una modifica sostanziale degli standard qualitativi individuati in sede di aggiudicazione.

- **Revisione dei servizi in corso di affidamento:**

Nel corso della vigenza di ciascun orario, al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, la Regione può procedere alla riprogrammazione delle percorrenze chilometriche complessive oggetto del Contratto.

Le variazioni dell'orario di servizio potranno scaturire su proposta della stazione appaltante e dovranno in ogni caso essere approvate dalla Regione.

Le sopra richiamate modifiche dovranno avvenire nel rispetto delle norme, delle procedure di assegnazione delle tracce e della disponibilità di capacità da parte dei gestori dell'infrastruttura (GI).

Va comunque garantito "l'obbligo di pubblico servizio". La continuità dei servizi non può essere interrotta né sospesa per nessuna ragione, fatta eccezione per motivi di ordine e sicurezza pubblica, nei casi disposti dalle autorità competenti e per cause di forza maggiore. Negli altri casi, la continuità deve essere garantita ancorché, se del caso, in forma sostitutiva.

In caso di sciopero, deve essere garantita l'erogazione della quantità di servizio minima prevista dalle norme vigenti.

In tutti i casi l'impresa affidataria deve assicurare un'adeguata e tempestiva informazione alla clientela e all'ente affidante. Quest'ultimo deve fare altrettanto nei confronti della Regione.

- **Incremento e miglioramento dei servizi:**

Qualora le condizioni economico-finanziarie e di domanda lo consentano e lo rendano conveniente, va considerato un potenziale e progressivo incremento dei servizi durante la validità del Contratto, rispetto all'organizzazione e all'ammontare dei servizi svolti nel 2012, nel rispetto del quadro normativo vigente.

La evoluzione futura dei servizi, in cui collocare tali possibili incrementi, è rappresentata negli **Allegati A.1 e A.2**, che costituiscono parte essenziale dei presenti "indirizzi e vincoli" e che devono essere, a loro volta, allegati della "Specificazione tecnica" di gara.

Quest'ultima deve anche prevedere che, in sede di offerta, le imprese ferroviarie concorrenti possano proporre dei miglioramenti al "programma d'esercizio messo a base di gara", per quanto attiene la sua possibile evoluzione futura, nel rispetto comunque degli obiettivi di crescita rappresentati dagli Allegati A.1 e A.2 al presente documento.

Ai fini della valutazione delle proposte delle imprese concorrenti si considereranno le proposte di incremento riferite ai servizi nelle ore di punta e a quelli svolti sulle principali direttrici.

La Stazione appaltante dovrà, a tal fine, mettere a disposizione delle imprese ferroviarie concorrenti:

- adeguate informazioni sui passeggeri trasportati (dati frequentazione) e sui ricavi tariffari (complessivi e per linea);
- precise indicazioni riguardo agli obiettivi e ai vincoli che devono guidare le eventuali proposte alternative.

La proposta deve costituire oggetto di valutazione delle offerte da parte di una commissione, che dovrà essere all'uopo incaricata, composta da cinque figure esperte; tre componenti della commissione saranno indicati dalla Regione.

- **Sub-affidamento di quote di servizi di trasporto ferroviario**

È consentito il ricorso al sub-affidamento della gestione, nei limiti consentiti dalla L.R. n. 30/98, previa autorizzazione, concessa dall'ente affidante in funzione dei requisiti posseduti dall'impresa sub-affidataria. In particolare quest'ultima deve essere in possesso dei requisiti previsti dal D.Lgs. 188/2003.

L'impresa affidataria deve conservare la titolarità e la responsabilità del servizio, sia nei confronti dell'ente affidante sia nei confronti dell'utenza. Essa si deve impegnare a garantire il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi nonché ad assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti. L'impresa affidataria si impegna inoltre a rispettare quanto previsto dall'art. 14 bis (Sub-affidamento della gestione) della L.R. 30/98.

DISPONIBILITÀ DI DEPOSITI, OFFICINE E LUOGHI DI RICOVERO

- Devono essere garantiti, attraverso specifica individuazione risultante da elenco, in particolare, la disponibilità delle reti, delle dotazioni patrimoniali e degli impianti essenziali per l'effettuazione del servizio, inserendo tra questi ultimi quelli utilizzabili di proprietà regionale o, nelle disponibilità della Regione e dell'ente affidante.

- Tra tali dotazioni devono rientrare i depositi, le officine e i luoghi di ricovero del materiale rotabile, rispetto ai quali le imprese concorrenti debbono poter disporre di un diritto di accesso "a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie", ai sensi di quanto espressamente previsto dal D.Lgs. 422/97, dal D.Lgs. 188/03, dal Regolamento (Ce) 1370/07. Condizione pienamente recepita dalla L.R. 30/98 oltreché ribadita dall'art. 25, commi 6 e 7, del D.L. 1/2012, convertito con modificazioni in L. 27/2012, riguardanti "Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali".

Le caratteristiche tecniche degli impianti e delle infrastrutture, il loro valore contabile di inizio esercizio, secondo parametri di mercato, le rivalutazioni e gli ammortamenti e ogni altra necessaria informazione, ai fini della definizione del bando, sono già nelle piene conoscenze e nelle disponibilità dell'Ente Appaltante (FER srl) nella sua ulteriore

veste di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria regionale, ai sensi di quanto previsto dalla L.R. 30 /98, e in forza della Concessione allo stesso rilasciata il 31 gennaio 2012 (con decorrenza 1 febbraio 2012) per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale.

- I centri destinati “alla logistica” del trasporto ferroviario devono scaturire da un disegno complessivo, che tenga anche conto di una razionalizzazione della situazione attuale (maggiore concentrazione dei punti di intervento) non ignorando la presenza di possibili impianti di soggetti privati, distinguendo tra:
 - § **impianti di proprietà regionale o nelle disponibilità della Regione:** la stazione appaltante, anche gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale, dovrà mettere a disposizione dell'impresa affidataria quanto a tal fine ritenuto necessario in cambio di un corrispettivo equo e non discriminatorio;
 - § **impianti di proprietà di altra impresa** (eventuale): occorre richiedere preventivamente ad esse le condizioni e i parametri economici d'accesso, al fine di consentirne l'utilizzo ad altra impresa ferroviaria, valutando la congruità dei costi e delle condizioni di utilizzo.

MATERIALE ROTABILE E ATTREZZATURE

- **Materiale rotabile nelle disponibilità della stazione appaltante**

La stazione appaltante è tenuta a mettere a disposizione dell'affidatario del Contratto per lo svolgimento del servizio, in comodato gratuito, il materiale rotabile nella propria disponibilità, e segnatamente:

1. il Materiale rotabile di proprietà regionale,
2. il Materiale rotabile con vincolo di destinazione, finanziato totalmente con risorse regionali.

L'impresa ferroviaria concorrente, in sede di gara e nel corso dell'esercizio, se vincitrice, ha l'obbligo di garantire materiale rotabile adeguato al programma di esercizio con facoltà di proporlo in alternativa al materiale rotabile messo a disposizione dall'ente affidante – specie di quello più vetusto – ove tale materiale sia di costruzione più recente e con caratteristiche funzionali migliorative.

Deve essere previsto, in particolare:

- l'ottimale utilizzo del materiale rotabile, incrementandone sensibilmente la produttività, sia di proprietà regionale o finanziato dalla Regione, sia di proprietà dell'impresa ferroviaria, che dovrà poter operare indifferentemente sia sulla rete nazionale che su quella regionale, valorizzando altresì, al meglio, i requisiti tecnici e funzionali di ogni tipologia di convoglio; ciò al fine di favorire effetti positivi anche per la “logistica”, riguardo ai punti di attestazione per la manutenzione e il ricovero dei mezzi.

- la possibilità, anche per il personale, di operare indifferentemente su entrambe le reti attraverso migliori misure organizzative d'impiego e di formazione degli equipaggi ai fini degli incrementi complessivi di produttività.

Devono restare a carico dell'impresa ferroviaria gli interventi **di manutenzione ordinaria e straordinaria** necessari per il mantenimento in stato di efficienza del materiale rotabile, anche di quello messo a disposizione dall'ente affidante, utilizzato per l'erogazione del servizio, nel rispetto dei tempi e degli impegni previsti dagli specifici programmi di manutenzione e di quanto stabilito dal vigente quadro normativo, dalle direttive ministeriali, e secondo quanto indicato nelle schede di manutenzione dei rotabili.

Deve restare a carico dell'IF anche la manutenzione "correttiva" necessaria al ripristino della funzionalità di un mezzo in seguito ad un guasto o ad un incidente di qualsiasi natura nonché la pulizia dei mezzi e il mantenimento in efficienza dei dispositivi di bordo, funzionali all'informazione e al comfort degli utenti.

L'ente affidante è impegnata ad accertare periodicamente lo stato di mantenimento in efficienza di detto materiale rotabile e le ragioni della sua eventuale dismissione.

L'affidatario del Contratto deve trasmettere annualmente all'ente affidante l'elenco degli interventi effettuati sul materiale rotabile (compreso quello messo a disposizione dalla stazione appaltante) e l'elenco aggiornato del materiale rotabile effettivamente utilizzato per l'erogazione del servizio.

- **Materiale rotabile "nuovo" da garantire all'avvio dei servizi e durante l'arco temporale del contratto.**

Il bando deve prevedere, per la quota del parco rotabile, aggiuntiva a quella messa a disposizione dalla stazione appaltante, l'impiego di **materiale di nuova immatricolazione**, all'avvio del servizio per "almeno" il **35 %** del parco rotabile occorrente a svolgere il complesso dei servizi oggetto di gara.

Devono essere garantite preventivamente le condizioni affinché tale percentuale non determini elementi di discriminarietà nei confronti delle imprese concorrenti.

Nell'intero arco della durata del Contratto l'affidatario deve essere impegnato a porre in essere un progressivo piano di rinnovo della flotta ferroviaria, atto ad assicurare su base annua una **radicale riduzione dell'età media** della stessa, rispetto ai valori attuali. L'ente affidante deve esplicitamente indicare, in sede gara, il valore minimo, non sormontabile cui fare riferimento per perseguire tale prioritario obiettivo, sulla base di valutazioni rapportate al fabbisogno residuo di treni di nuova o, comunque, più recente costruzione e allo sforzo finanziario richiesto.

Ai fini della valutazione dell'età media, per il materiale "revampizzato" verrà preso come riferimento l'anno di prima immatricolazione.

Il materiale rotabile di nuova acquisizione deve essere quantitativamente rapportato al tipo di trazione presente nelle linee in cui è prevista la sua utilizzazione.

In sede d'offerta le imprese concorrenti devono indicare:

- se sono in grado di garantirne, all'avvio del servizio, una percentuale superiore al suddetto 30 %,
 - a quanto ammonta l'età media del parco rotabile restante, dalle medesime fornito all'avvio del servizio.
 - l'età media della flotta che si impegnano annualmente a garantire,
- Detti valori dovranno costituire elemento di ponderazione attraverso uno specifico punteggio da inserire tra gli elementi del sistema di valutazione delle offerte.

A far data dall'avvio del servizio e per ciascuno degli anni di affidamento, l'IF deve comunque impegnarsi a mettere in atto un "programma progressivo di sostituzione del materiale rotabile" più vetusto o di integrazione di quello occorrente per lo svolgimento di eventuali, ulteriori servizi, in linea con il quadro programmatico d'indirizzo dei servizi (**Allegati A.1, A.2**), durante l'arco temporale di esecuzione del Contratto.

L'IF va in ogni caso obbligata a svolgere il servizio con materiale rotabile avente caratteristiche tecniche in grado di valorizzare al meglio le specificità della rete e dei servizi per i quali verrà impiegato.

- **Caratteristiche tecniche e funzionali del materiale rotabile necessario per lo svolgimento dei servizi.**

La tipologia del materiale rotabile ferroviario deve tendere a specializzarsi sempre più in rapporto alle caratteristiche dei servizi cui esso è adibito, distinguendo tra materiale destinato:

- A. a Servizi ferroviari Regionali Veloci (RV) (*treni più capienti, comodi e veloci*)
- B. a Servizi ferroviari Regionali e Metropolitani (R) (*rapido incarrozzamento, elevate accelerazioni, maggiore elasticità di esercizio con possibilità di accoppiare, al bisogno, più composizioni per tenere conto di servizi a "diverso carico" nelle fasce orarie*).

Tutto il nuovo materiale rotabile ferroviario deve consentire un facile accesso ai passeggeri con ridotte capacità motorie ed essere idoneo ad alloggiare un adeguato numero di biciclette.

OBBLIGHI CONCERNENTI IL PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO
--

- Ai sensi dell'art. 13, comma 5, della L.R. n. 30/98, l'affidatario del Contratto è tenuto a riconoscere il sistema contrattuale fondato sull'accordo interconfederale con la Presidenza del Consiglio dei ministri del 23 luglio 1993 e successivi eventuali aggiornamenti e ad applicare i relativi contratti nazionali di settore. L'affidatario deve essere preventivamente e segnatamente impegnato a:
 - garantire la continuità del rapporto di lavoro a tutto il personale in forza al gestore uscente, preposto ai servizi svolti dallo stesso, valutato alla data dell'avvenuta definizione da parte della Regione degli aspetti riguardanti i diritti dei dipendenti, così come previsto dall'art. 14, comma 1, della stessa Legge regionale;

- applicare i trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali ed aziendali vigenti alla data del subentro, garantendo la tutela della residenza nel bacino regionale messo a gara per i lavoratori dipendenti;
 - continuare a riconoscere, per i lavoratori dipendenti alla data del subentro, come pure ai lavoratori che saranno successivamente assunti, i relativi CCNL di settore (contratto attività ferroviarie ed autoferrotranvieri) già applicati, nonché i contratti collettivi aziendali in tutte le loro clausole fino al loro rinnovo;
 - ad applicare le condizioni contenute nella “clausola sociale” definita dalla Regione con le Organizzazioni sindacali in merito agli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti.
- Il gestore uscente è impegnato dal Contratto in essere a trasmettere al nuovo affidatario, almeno **60** giorni prima della prevista data di scadenza del vigente Contratto di servizio, l’elenco nominativo del personale da trasferire, suddiviso per qualifica e mansione assegnata.

OBBLIGHI PARTICOLARI DELL’IMPRESA AFFIDATARIA
--

- L’affidatario del nuovo Contratto deve possedere tutti i requisiti previsti dal D.Lgs. 188/2003, quali in particolare:
- la licenza o altro titolo equiparato rilasciato dalle apposite autorità degli Stati membri dell’Unione europea;
 - il certificato di sicurezza per la circolazione sulle reti ferroviarie in cui dovrà svolgere i servizi.
- L’affidatario del nuovo Contratto deve presentare all’ente affidante entro **30 giorni**, naturali e consecutivi, dalla prevista data di inizio dello svolgimento del servizio, la seguente documentazione:
- a. elenco del materiale rotabile da utilizzare nell’espletamento del servizio, in conformità con quanto dichiarato in sede di offerta, precisando la percentuale di materiale di riserva per ciascuna tipologia di servizio;
 - b. elenco nominativo del personale trasferito, in relazione al quale l’affidatario è subentrato nel rapporto contrattuale, per qualifica e mansione assegnata;
- L’affidatario del nuovo Contratto deve impegnarsi a presentare all’ente affidante, almeno **6 mesi prima della scadenza** del Contratto di Servizio, la documentazione sotto elencata, nonché a fornire i relativi aggiornamenti fino alla data della nuova aggiudicazione:
- a. un prospetto con lo stato aggiornato e gli eventuali interventi effettuati sul materiale rotabile e sulle attrezzature funzionali all’esercizio, **di proprietà regionale**, dell’ente affidante o acquistati totalmente con risorse della Regione;
 - b. l’elenco degli altri beni e del materiale rotabile **di proprietà dell’impresa affidataria** che la stessa intende, eventualmente, mettere a disposizione del nuovo aggiudicatario e le relative modalità di cessione;

- c. l'elenco del **personale** dipendente dell'impresa affidataria da trasferire al nuovo aggiudicatario, suddiviso per qualifica e mansione (personale addetto al servizio e consistenza).

ULTERIORI OBBLIGHI DELL'IMPRESA AFFIDATARIA

- In sede di bando l'ente affidante è tenuto a prevedere, anche in relazione alla durata dell'affidamento, che l'aggiudicatario assuma la forma giuridica di società di capitali.

RETE, MODALITÀ DI VENDITA DEI TITOLI DI VIAGGIO E SERVIZI COMMERCIALI ALL'UTENZA

- L'impresa affidataria del Contratto deve essere impegnata a far parte della "comunità tariffaria" che fa capo al sistema integrato di tariffazione regionale, concorrendo al suo consolidamento e alla sua piena implementazione.
La specifica tecnica deve pertanto rappresentare puntualmente gli obblighi che derivano dall'entrare in un sistema che impone un rapporto continuativo con gli altri gestori di trasporto pubblico e conseguenti impegni oltreché meccanismi di rendicontazione da valutare e riscontrare congiuntamente.
- L'impresa affidataria del Contratto deve essere impegnata a mantenere un adeguato servizio per la reperibilità dei titoli di viaggio potenziando la propria rete ed i punti di vendita, anche attraverso l'installazione di macchine emettitrici automatiche.
L'impresa affidataria è comunque obbligata a garantire la presenza di punti di vendita dei titoli di viaggio regionali, in biglietterie (che devono essere anche "punti d'informazione per la clientela") posizionate almeno nelle 15 città della Regione dove sono registrati i più elevati dati di frequentazione di utenti del trasporto ferroviario della Regione Emilia-Romagna, garantendone l'apertura in un'ampia fascia della giornata.
- Per la dislocazione dei vari punti vendita dovrà essere garantita la massima omogeneità nella copertura del territorio regionale in proporzione ai dati di afflusso ai servizi ferroviari ricavabili dalle indagini di frequentazione.
L'impresa affidataria deve essere quindi impegnata a fornire un dettagliato schema di organizzazione della rete commerciale di vendita che intende sviluppare, fornendo in particolare il dettaglio della localizzazione, della tipologia (postazioni automatizzate, numero di addetti nelle varie biglietterie) e degli orari di apertura al pubblico. Tale schema dovrà in ogni caso prevedere un livello di servizio non inferiore all'attuale in termini di ubicazione sul territorio e orari.
L'impresa affidataria deve essere inoltre impegnata a garantire l'effettiva apertura delle biglietterie e dei punti vendita negli orari indicati negli avvisi esposti al pubblico e la reperibilità di tutti i titoli a tariffa regionale in punti vendita e in orari non inferiori agli attuali.

Deve altresì effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed essere impegnata a comunicare all'utenza l'articolazione e il funzionamento del sistema tariffario e delle relative sanzioni in caso di mancato possesso o validazione del titolo di viaggio, prevedendone l'acquisto a bordo del treno,

- senza sovrattassa, nelle stazioni prive di biglietteria e di punti di vendita interni, le cui emittitrici di biglietti risultino non funzionanti, o a
- sovrattassa ridotta nei casi attualmente previsti.

- **Strumentazione e Attrezzature STIMER**

L'impresa affidataria deve subentrare nella proprietà della strumentazione necessaria per la gestione del sistema STIMER/MiMuovo, e nei relativi impegni, risarcendo al Gestore uscente la quota parte del proprio investimento non ancora ammortizzata.

Deve anche garantire la manutenzione e l'aggiornamento tecnologico della strumentazione necessaria al sistema, per la parte di propria attribuzione e assicurare l'aggiornamento del quadro informativo occorrente ad alimentare, in tempo reale, il "Travel planner" regionale e quello relativo a tutti i sistemi da esso derivati di informazione all'utenza.

Occorre al riguardo ricordare che il soggetto non più affidatario, proprietario di beni acquistati con il concorso di contributi pubblici, anche parziali, individuati come funzionali all'effettuazione del servizio (quali gli attuali sistemi di bigliettazione tecnologicamente assistita STIMER) è già impegnato, ai sensi di quanto previsto dall'Art. 13, comma 9 ed Art. 14, comma 2, della L.R. 30/98, ad individuare le condizioni, tecniche ed economiche, in base alle quali, in caso di subentro, è disposto a cederne la proprietà al subentrante, venendo compensato - in caso di contributo parziale - secondo modalità e valutazioni, che devono essere riportate negli atti di gara e stabilite nel Contratto di servizio. Nessuna compensazione è dovuta nel caso in cui i beni risultino acquistati totalmente con contributo pubblico; il subentro riguarda anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35 della L.R. 30/98.

PENALI E PREMIALITÀ

- La specifica tecnica di gara deve prevedere l'applicazione di penali per il mancato rispetto di standard minimi di riferimento o di precise scadenze temporali per l'acquisizione di elementi informativi ritenuti rilevanti, e di premierità nel caso di comportamenti virtuosi volti al miglioramento dei servizi offerti.
Le penali e le premialità trovano ambiti specifici di applicazione soprattutto con riferimento agli standard di qualità e agli incrementi di efficienza nella gestione dei servizi, come più puntualmente evidenziato nei punti che seguono.
- Le penali e il loro ammontare non sono un fine ma devono costituire un deterrente per migliorare il servizio offerto; è quindi da preferire ogni azione definita preventivamente nella specifica tecnica contrattuale, in maniera chiara e dissuasiva.

Il sistema incentivante, in coerenza con gli obiettivi individuati deve avere specifiche finalità soprattutto legate:

- alla qualità, per sostenere il superamento degli standard minimi e dei “valori obiettivo” degli indici delle prestazioni erogate dall’impresa affidataria, anche attraverso la revisione degli stessi standard per favorirne il miglioramento,
 - al perseguimento degli obiettivi di carattere generale, evidenziati nelle premesse, ed a miglioramenti nello svolgimento e nella organizzazione dei servizi per incrementarne la produttività e per aumentare la “velocità commerciale”.
- Per quanto attiene la qualità sui treni e nelle stazioni, l’informazione e la rete di vendita, le penali dovranno comunque essere di importo adeguato per incentivare l’impresa affidataria a mettere in campo efficaci azioni preventive o, a seguito di criticità, azioni di celere ripristino del disservizio.
- Il rispetto degli standard minimi di qualità definiti nel Contratto di Servizio, anche riferiti a casi singoli, dovrà essere verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.
- Gli standard e le percentuali di puntualità da considerare per l’applicazione delle penali, vanno valutati in relazione ai dati pregressi e devono essere accompagnati da precisi vincoli sul servizio offerto e dalla salvaguardia del tempo di percorrenza dei diversi servizi.
- L’estesa durata del Contratto implica la necessità di prevedere meccanismi periodici automatici di “ricalibratura” - a cadenza temporale regolare, da preannunciare nei documenti di gara - sia delle penali, sia delle riduzioni del corrispettivo, sia delle premialità. In particolare, i parametri di riferimento per il computo devono seguire gli stessi adeguamenti (rapportati all’inflazione) applicati al corrispettivo contrattuale e alle tariffe.
- La Regione riconoscerà annualmente, nel proprio bilancio, uno stanziamento aggiuntivo fino a **2 milioni** di euro qualora i meccanismi premianti superino l’ammontare delle riduzioni del corrispettivo contrattuale - dalle quali occorre prioritariamente attingere tali risorse - al netto dei fondi previsti dall’art. 16, comma 6, della L.R. 30/98, da destinare a interventi a favore degli utenti.
- L’ammontare dell’eventuale stanziamento aggiuntivo, da adeguare annualmente al tasso di inflazione programmato, costituisce un limite invalicabile.
- La Regione accerterà l’effettivo, ulteriore fabbisogno, da riconoscere per “premierità” sulla base delle risultanze, a consuntivo, delle attività istruttorie e delle valutazioni che emergeranno nell’ambito del Comitato di gestione del Contratto, richiamato di seguito.

QUALITÀ SERVIZI - LINEE GUIDA

- La Regione si è posta l’obiettivo di ricercare la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela attuale e potenziale, incrementando i livelli di qualità del servizio offerto. L’impresa affidataria del Contratto dei servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna deve essere pertanto impegnata a perseguire detto obiettivo,

anche attraverso un costruttivo e diretto rapporto con gli utenti alla luce di quanto previsto dal Regolamento (Ce) 1371/2007.

La Regione, nei propri strumenti di programmazione, ha orientato la propria azione verso una offerta di servizi rapportata alla domanda effettiva e potenziale espressa dal territorio ed ha, in particolare, individuato i vincoli e gli indirizzi di qualità finalizzati ad incrementare l'utilizzo del servizio ferroviario.

- Deve considerarsi quindi imprescindibile sia il costante controllo del servizio erogato, sia la conoscenza delle aspettative dell'utenza. A tal fine:
 - la Regione esercita - direttamente o tramite soggetti a ciò autorizzati - le funzioni di "alta vigilanza", la potestà sanzionatoria e le funzioni ad essa attribuite dalla normativa comunitaria; effettua ispezioni e partecipa con propri rappresentanti al "Comitato tecnico di monitoraggio e consultazione" previsto dal Contratto di Servizio;
 - l'Ente affidatario esegue il monitoraggio del Contratto di Servizio verificando la rispondenza del servizio erogato alle clausole contrattuali ed applicando le relative sanzioni; su richiesta della Regione, redige rapporti periodici sull'erogazione dei servizi di trasporto e sulla loro efficienza ed efficacia rapportandoli a standard minimi di qualità:
 - dotandosi di strumenti, anche informatici, in grado di riscontrare e valutare tempestivamente l'andamento della circolazione, la composizione e la tipologia del materiale rotabile in effettivo servizio, la funzionalità degli strumenti di informazione al pubblico a bordo;
 - imponendo all'impresa affidataria di dotarsi di applicativi informatici compatibili e in grado di dialogare con la strumentazione di cui essa è dotata;
 - imponendo all'impresa affidataria l'accessibilità alle informazioni di bordo;
 - strutturandosi adeguatamente in termini organizzativi e gestionali per garantire un puntuale ed esteso accertamento della qualità e della regolarità del servizio erogato;
 - l'Ente affidatario è tenuto ad effettuare almeno annualmente specifiche rilevazioni della qualità "percepita" dall'utenza al fine di monitorare l'andamento dell'indice complessivo di soddisfazione e di individuare i necessari adeguamenti qualitativi rispetto alle esigenze della domanda. Le rilevazioni devono essere effettuate sulla base di standard e parametri di riferimento da concordare preventivamente con la Regione;
 - l'Impresa affidataria deve essere impegnata ad effettuare, almeno due volte l'anno, in periodi significativi del servizio estivo e di quello invernale, rilevazioni delle frequentazioni che dovranno essere trasmesse alla Regione. Può ovviamente effettuare in piena autonomia rilevazioni sulla qualità percepita.
- L'Impresa affidataria deve inoltre essere impegnata a emanare, pubblicare e pubblicizzare una "Carta dei servizi", predisposta in linea con quanto previsto dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998. Gli impegni assunti dall'Impresa affidataria nei confronti degli utenti nella Carta dei servizi non potranno in nessun caso essere inferiori rispetto a quelli definiti nel Contratto di servizio, tenendo conto anche dei presenti indirizzi e vincoli.

Il rispetto degli standard minimi di qualità definiti nel Contratto di Servizio dovrà essere verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata. Il mancato rispetto di tali standard deve comportare l'applicazione di adeguate penali.

- La Regione si riserva di effettuare autonomamente e in ogni momento, specifiche rilevazioni e indagini per accertare il rispetto degli standard minimi di qualità definiti nel Contratto di servizio. Per l'effettuazione di dette rilevazioni, deve essere consentito al preposto personale regionale o di nomina regionale, di disporre, per l'intera durata del contratto e senza soluzione di continuità, di una carta di libera circolazione, su tutti i treni di competenza regionale, elencati nel Contratto di servizio. Al personale medesimo deve essere altresì garantita, presso i propri uffici, la libera consultazione dei sistemi informatici - previo l'ausilio di idonei profili di accesso - atti a monitorare la qualità dei servizi erogati dall'impresa affidataria.
- L'azione di monitoraggio e di controllo esercitata dalla Regione e dall'ente affidante deve essere volta prioritariamente all'individuazione delle criticità e alla rapida soluzione delle stesse in sinergia con l'impresa affidataria del Contratto e con i Gestori delle Infrastrutture, al fine di ridurre i disagi per gli utenti.
- Dagli importi delle eventuali riduzioni di corrispettivo vanno scomutate le somme che l'impresa affidataria del Contratto dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti in base a norme o regolamenti che prevedano il rimborso o l'indennizzo per la minore quantità o qualità dei servizi dalla stessa erogati.
- L'estesa durata del Contratto implica la necessità di prevedere meccanismi periodici di "ricalibratura" - a cadenza temporale regolare, da preannunciare nei documenti di gara - di quanto definito nell' "Allegato qualità" del Contratto di servizio. Le mutate esigenze dell'utenza nell'arco temporale previsto, le evoluzioni tecnologiche, l'introduzione di nuovo materiale rotabile, l'evolversi del contesto in cui si opera, richiedono anche la ricalibratura sia dei parametri di qualità che di alcuni standard di riferimento. Va pertanto previsto un meccanismo nel Contratto di Servizio che ne permetta l'adeguamento.
- Il servizio ferroviario offerto deve rispondere a requisiti/indicatori di qualità non inferiori agli attuali in termini di puntualità, affidabilità, confort, accessibilità, affollamento ed informazione. La necessità di dare riscontro dei reali disagi subiti dall'utenza rende preferibile affiancare a monitoraggi censuari o campionari del servizio, rilevazioni puntuali di singoli episodi, estendendo la disciplina già attiva dei treni "rilevanti" e la penalizzazione dei casi singoli di mancato rispetto dei livelli di qualità.
- I treni "rilevanti" dovranno essere puntualmente e preventivamente definiti dalla stazione apaltante sulla base dei seguenti criteri:
 - fascia pendolare (arrivo tra le 7.00 e le 9.00; partenza tra le 17.00 e le 19.00) con pochissime eccezioni nella fascia di rientro studenti;

- frequentazione particolarmente elevata, sia in numero assoluto che relativamente ai posti disponibili;
 - equilibrio geografico nei diversi bacini regionali;
 - equilibrio tra treni per studenti e treni per lavoratori,
- sentiti i rappresentanti del CRUFER e aggiornati con i rappresentati dello stesso CRUFER in sede di “Comitato di gestione del Contratto di servizio”.
- Il Contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità erogata in termini di puntualità e regolarità dei servizi, di mantenimento in efficienza dei mezzi ed anche di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione nonché di informazione agli utenti.

Riguardo alla qualità occorre prestare **particolare attenzione** ai seguenti aspetti:

PUNTUALITÀ

La puntualità del servizio deve essere calcolata e monitorata rispetto all’orario di arrivo dei singoli treni nella stazione di termine corsa. Per i “treni rilevanti” la puntualità del servizio deve essere calcolata e monitorata anche rispetto all’orario di arrivo dei singoli treni nelle stazioni intermedie più rappresentative della relazione considerata.

Gli standard e le percentuali di puntualità da considerare per l’applicazione delle penali, vanno valutati in relazione ai dati pregressi e devono essere accompagnati da precisi vincoli sul servizio offerto e dalla salvaguardia del tempo di percorrenza dei diversi servizi. Occorre valutare la possibilità di introdurre meccanismi “premianti”, che favoriscano il miglioramento degli standard individuati e un aumento della velocità commerciale.

AFFIDABILITÀ

Vanno accertati i treni, sia totalmente che parzialmente soppressi, distinguendo quelli sostituiti e quelli non sostituiti. Particolare attenzione va posta alla definizione delle cause e del relativo livello di penalizzazione, tenendo conto sia del disagio subito dagli utenti sia, d’altra parte, dell’eventuale riconoscimento delle azioni messe in campo dall’impresa affidataria per alleviarlo.

La soppressione dei treni comporta un elevato scadimento della qualità del servizio pertanto deve essere disincentivata evitandone il ricorso per la regolarizzazione del servizio. In particolare diventa prioritaria la soluzione di criticità reiterate ed evitata la disaffezione a servizi la cui ripetuta soppressione fa percepire come inaffidabili.

L’impresa affidataria deve presentare preventivamente un piano operativo che dimostri le sue capacità di attivare la sostituzione dei treni con servizi adeguati su ferro e su gomma, presentando contestualmente anche un piano per le emergenze e identificando preventivamente le fermate per i bus sostitutivi.

COMUNICAZIONI E INFORMAZIONE AGLI UTENTI

La corretta informazione all’utenza è requisito imprescindibile di qualità. Particolare cura va posta alla completezza, chiarezza, univocità, tempestività e diffusione della stessa in

ogni fase del viaggio, sia a terra che in treno, compresa la preparazione dello stesso viaggio.

Ogni utente deve ricevere informazioni chiare ed univoche sulle condizioni di viaggio (validità titolo di viaggio, rimborsi, casi nei quali viene applicato il sovrapprezzo e quelli esenti, etc.), diritti e doveri, tariffe ferroviarie in vigore, servizi offerti, che non creino disparità di trattamento.

Va penalizzata non solo la mancanza di informazioni ma anche l'inadeguatezza della stessa. Nella stazioni "nodo" deve essere particolarmente curata l'univocità dell'informazione sul servizio offerto.

L'impresa affidataria è impegnata a dare massima tempestività all'informazione sul servizio, sulle eventuali anomalie dello stesso, sull'effettivo andamento della circolazione dei treni a bordo treno e a pretendere che i gestori delle Infrastrutture ferroviarie garantiscano la diramazione in "tempo reale", nelle stazioni attrezzate con altoparlante e/o altri sistemi, delle informazioni sonore e visive, inerenti gli arrivi/partenze dei treni, i ritardi, le coincidenze (ove possibile) oltreché le anomalie.

Oltre alle comunicazioni da diramare nelle forme consuete, va prestata particolare attenzione alla "informazione in tempo reale", sia visiva che sonora.

Tutto il nuovo materiale rotabile dovrà essere dotato di sistemi di comunicazione al pubblico. L'impresa affidataria deve essere impegnata a implementare le informazioni utilizzando le nuove tecnologie che si renderanno disponibili e a garantire un sistema di comunicazione diretta con gli utenti, per via informatica e telematica.

Nelle stazioni/fermate va posta particolare cura nella comunicazione relativa all'ubicazione dei punti vendita (con i relativi orari) e delle fermate per i servizi sostitutivi oltre a quelle relative all'interscambio con altri modi di trasporto, preferendo la rappresentazione schematica della loro localizzazione, alla semplice elencazione.

Va incentivato il celere ripristino delle informazioni e la pronta riparazione dei guasti a monitor e altoparlanti. Il personale dell'impresa affidataria dovrà essere sempre riconoscibile e adeguatamente formato per interfacciarsi con l'utenza.

PULIZIA, CONFORT E DOTAZIONI MINIME SUI TRENI E NELLE STAZIONI

L'impresa affidataria deve garantire adeguate condizioni di pulizia del materiale rotabile, sia all'interno che durante tutto il periodo di utilizzo da parte degli utenti e quindi non solo all'uscita dai depositi, prevedendo pulizie giornaliere veloci e di mantenimento in stazione e pulizie periodiche ed accurate in officina - che all'esterno delle carrozze, nonché il mantenimento di condizioni di decoro delle vetture e dei relativi arredi.

Deve essere altresì impegnata a garantire l'illuminazione e condizioni di temperatura e umidità ottimali, sia d'estate che d'inverno, nelle singole vetture e a garantire la piena accessibilità delle carrozze: in particolare, funzionamento delle porte di accesso e delle porte intercomunicanti. Deve inoltre garantire la piena visibilità dei pittogrammi indicanti i servizi offerti dal treno.

L'impresa affidataria deve essere direttamente impegnata riguardo alla pulizia e al decoro delle aree aperte al pubblico e dei relativi arredi e al loro riscaldamento e illuminazione nelle stazioni/fermate, sempre in forza del Contratto che sottoscrive con i Gestori delle Infrastrutture, sollecitando ai medesimii, laddove necessario, la sostituzione di quanto

usurato e/o non più utilizzabile ed agendo nei confronti di questi ultimi per acquisire l'operatività e la fruibilità degli ascensori, senza assistenza, presenti nelle stazioni.

L'impresa affidataria deve essere impegnata ad installare almeno due obliterate in ogni stazione/fermata e a facilitare la convalida del titolo di viaggio per gli utenti diretti al treno, migliorando il posizionamento e l'accessibilità alle obliterate/dispositivi tecnologici adottati.

AFFOLLAMENTO E DISPONIBILITÀ CARROZZE

Occorre vigilare riguardo alla composizione effettiva dei treni, prevedendo adeguate penali, in merito al rispetto, da parte dell'impresa affidataria delle composizioni dei treni previste nel programma di esercizio – e rapportati ai dati di frequentazione riscontrati - estendendo la penale a tutti i treni effettuati, nel giorno della rilevazione, con lo stesso materiale.

Va prevista la possibilità, anche durante la validità di un programma di esercizio, di variare la composizione di treni per i quali si siano riscontrate situazioni di criticità o di eccessiva offerta di posti a sedere.

Si ritiene accettabile la presenza di passeggeri “in piedi” per tratte brevi in avvicinamento o in allontanamento ai nodi, in percentuale comunque non superiore dal 10% al 20% dei posti a sedere a seconda della configurazione interna del materiale rotabile.

Particolare attenzione deve essere prestata alla disponibilità delle carrozze dei cd. treni “rilevanti per la frequentazione” per i quali la penale dovrà essere più elevata.

Vanno inoltre previste delle penali nel caso di mancanza di posti per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, o per biciclette al seguito laddove siano previsti nell'orario o indicati nei pittogrammi esterni al treno.

MONITORAGGIO ECONOMICO-GESTIONALE

- L'ente affidante dovrà garantire un monitoraggio accurato e continuativo degli andamenti e dei risultati economico-gestionali conseguiti dall'affidatario del Contratto per l'intera sua durata, atto a consentire alla Regione e alla stazione appaltante lo sviluppo delle attività di progettazione e programmazione e l'adozione delle politiche e delle misure (preventive, correttive, ecc.) di rispettiva competenza.
- L'ente affidante, a tal fine, su base annua, dovrà prevedere a carico dell'impresa affidataria, tra gli altri, i seguenti obblighi di rendicontazione e monitoraggio economico-gestionale, secondo le tempistiche riportate nel seguito:
 - a. entro la fine del mese di marzo di ogni anno contrattuale, un **rendiconto pre-consuntivo** dei costi e ricavi caratteristici ed extracaratteristici dell'esercizio finanziario precedente, secondo uno schema di conto economico riclassificato per centro di costo, principali voci di spesa e linee di attività che permetta di distinguere, in apposite sezioni: le attività oggetto di affidamento soggette alla compensazione pubblica della Stazione appaltante; le attività soggette alla compensazione pubblica di altri soggetti; altre attività non a contributo, focalizzando, non limitandosi, ai seguenti elementi principali:
 - centro di costo “Esercizio”, distinguendo tra:

- a) costi del personale;
- b) costi per pedaggio;
- c) costi di trazione (carburante ed energia elettrica);
- d) costi di ammortamento materiale rotabile;
- e) altri costi di ammortamento;
- f) altri costi;

- centro di costo “Manutenzione”, precisando:

- a) di cui per canoni di manutenzioni;
- b) di cui per ammortamenti;

- centro di costo “Struttura”, precisando:

- a) di cui per ammortamenti;

- costi per remunerazione del capitale investito;

riportando, per ogni centro di costo e ogni singola voce di spesa, sia i dati complessivi sia i dati per unità di prodotto e di risultato (treni*km, posti*km, pax, pax*km, ...).

Il rendiconto dovrà essere corredato di una “Relazione illustrativa” dei principali dati esposti nonché dei principali andamenti registrati rispetto ai due esercizi precedenti.

Il rendiconto e la relazione dovranno fornire evidenza argomentata dei principali elementi tecnico-gestionali afferenti al servizio oggetto di affidamento, espressi in valore assoluto e nella forma di indici sintetici appropriati, secondo i dettagli precisati nel seguito e nell’insieme dei presenti indirizzi, tra gli altri:

- numero totale degli addetti al servizio, articolato tra personale di condotta, di scorta, di manutenzione, di struttura;
 - volume totale del servizio erogato, da intendersi al netto delle corse tecniche, distinguendo tra treni*km e autobus*km sostitutivi, raffrontandolo al programma di esercizio allegato al Contratto, come periodicamente aggiornato su indicazione della Stazione appaltante in accordo con la Regione;
 - ore totali di servizio offerte al pubblico, sempre al netto delle corse tecniche e distinguendo tra servizi ferroviari e servizi autobus sostitutivi;
 - velocità commerciale media del servizio erogato, nel complesso e per singola direttrice / missione / OD / ..., distinguendo tra servizi ferroviari e servizi autobus sostitutivi;
 - passeggeri trasportati, nel complesso del servizio e per principali direttrice / missione / OD / ..., precisando le modalità di rilevazione del dato;
 - passeggeri-km trasportati, nel complesso del servizio e per principali direttrici, specificando le modalità di computo dell’indicatore;
 - posti-km offerti, nel complesso del servizio e per principali direttrici, specificando le modalità di computo dell’indicatore;
- b. entro la fine del mese di luglio di ogni anno contrattuale, il rendiconto e la relazione di cui alla precedente lettera a) in forma **consuntiva**;
- c. entro la fine del mese di marzo di ogni anno contrattuale, il rendiconto e la relazione di cui alla precedente lettera a) in forma **previsionale** rispetto all’esercizio finanziario in corso.

- Gli “schemi” di presentazione dei pre-consuntivi e dei consuntivi e degli stati previsionali dovranno essere predisposti dalla stazione appaltante e verificati con la Regione prima della loro pubblicazione nell’ambito della gara ovvero della loro successiva allegazione alla documentazione contrattuale. A tal fine costituiranno riferimento e utile ausilio, tra gli altri, gli schemi e le modalità di rendicontazione adottati per la precedente gara e quelli attualmente in uso, il sistema informativo storicizzato di riferimento della Regione e della stazione appaltante, il rapporto annuale sui servizi pubblicato annualmente dalla Regione.
- Nel Contratto dovrà inoltre essere inserita un’apposita clausola che ponga a carico dell’affidatario l’obbligo di fornire tempestivamente ogni ulteriore informazione, rendicontazione e stima in ordine ad aspetti del servizio e della gestione che possano rispondere, su base sistematica o saltuaria, a future possibili esigenze conoscitive e valutative della Regione e della stazione appaltante, anche in esito a provvedimenti normativi, tavoli di concertazione, comitati tecnici e gruppi di lavoro afferenti al settore e osservatori.

Riguardo a questi ultimi l’impresa affidataria deve essere segnatamente impegnata a fornire tempestivamente i dati richiesti dallo “**Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale**”, previsto ai sensi dell’art. 1, comma 300, della L. 244/2007, anche in relazione a quanto stabilito dal decreto legge 29 dicembre, n. 216.
- La stazione appaltante, al fine di garantire il pieno e tempestivo rispetto degli obblighi sopra citati, dovrà prevedere un appropriato sistema di penali a carico dell’affidatario, tanto più incidente quanto più rilevanti e recidivi dovessero rivelarsi gli inadempimenti e i comportamenti non conformi dell’affidatario.
- La stazione appaltante, al fine di garantire un costante impegno dell’affidatario nel miglioramento dei risultati in termini di efficacia, efficienza, economicità e autofinanziamento del servizio dovrà individuare, con opportune clausole del Contratto di servizio:
 - a. forme appropriate d’incentivazione dell’affidatario nel perseguimento di tali obiettivi e nell’adozione di politiche e misure virtuose;
 - b. soluzioni adeguate dell’affidatario per il monitoraggio, anche mediante ricerche di mercato, indagini e rilevazioni ad hoc, dei risultati e degli andamenti - consolidati, in corso e previsionali – con riguardo agli aspetti tecnici ed economico-gestionali, alla frequentazione del servizio, alle aspettative e al giudizio della clientela, alle aspettative e al giudizio dei non-utenti, alle esigenze di mobilità della clientela attuale e potenziale;
 - c. strumenti adeguati dell’ente affidante, di verifica, concorso e agevolazione dell’affidatario nella promozione, pianificazione e messa in atto di strategie e azioni virtuose d’incentivazione all’uso diffuso e sistematico del servizio da parte dei clienti attuali e potenziali, residenziali e turistici.
- La stazione appaltante è tenuta a garantire un rapporto costante e sistematico con la Regione, volto a condividere gli obiettivi programmati, le strategie di perseguimento individuate, i piani d’intervento previsti, i risultati attesi e conseguiti, le misure e le

azioni correttive e preventive da adottarsi.

- La stazione appaltante è impegnata a predisporre, in regime di autocertificazione anche su supporto informatico, un "Rapporto annuale sui servizi", da articolarsi in accordo con la Regione, quale documento di consuntivazione dei dati economici, dei parametri gestionali e degli elementi tecnici di caratterizzazione del servizio offerto.

GARANZIE FINANZIARIE E ASSICURATIVE

- Deve essere fatto obbligo all'impresa affidataria di stipulare, a pena di decadenza dell'affidamento, prima della sottoscrizione del Contratto di Servizio e dell'inizio del servizio e per l'intero periodo contrattuale, tutte le polizze assicurative previste dalla normativa vigente, nonché adeguate coperture per il caso di incendio, scoppio, atti vandalici e danneggiamento, per fatto proprio o di terzi, del materiale rotabile messo a disposizione dalla stazione appaltante, che allo stesso tempo mantenga indenne la stazione appaltante e la Regione da ogni azione di responsabilità o risarcitoria.
- A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi contrattuali, del pagamento delle penali, del risarcimento dei danni e dei maggiori oneri derivanti dall'inadempimento, l'impresa affidataria dovrà costituire, prima della stipula del Contratto di Servizio, una cauzione definitiva pari al 10% del corrispettivo contrattuale annuo dalla stessa offerto in sede di gara.

COMITATO TECNICO DI GESTIONE DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

- Al fine di facilitare la gestione del Contratto di Servizio e promuovere uno spirito di cooperazione tra le parti, deve prevedersi la costituzione di un "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di cui all'art. 18.bis della L.R. 30/98, composto da due rappresentanti per ciascuna delle parti sottoscrittrici del Contratto stesso.
Il Comitato è presieduto da uno dei rappresentanti dell'ente appaltante, che provvederà alle relative convocazioni e che dovrà svolgere il ruolo di segreteria. In ordine a specifiche esigenze potrà inoltre essere nominato un soggetto esterno di riconosciuta esperienza nel settore, di comune accordo tra le parti, con funzioni consultive e con spese a carico della parte richiedente.
- Il Comitato ha funzioni istruttorie, consultive e di assistenza alle parti nella gestione e nel monitoraggio del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, lo svolgimento di studi, ricerche e approfondimenti; è inoltre competente nella valutazione delle riduzioni del corrispettivo e delle eventuali "premierità", nei limiti stabiliti dalla Regione. Ciascuna delle parti potrà coinvolgere nei lavori, ove necessario ed in relazione agli argomenti trattati, i propri referenti interessati alla risoluzione delle problematiche emerse.
- Devono essere invitati alle riunioni del Comitato, rappresentanti del CRUFER/Comitato regionale Consultivo degli Utenti, alle sedute che trattino questioni specificatamente attinenti alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi oggetto del

contratto, in merito ai quali esercita, in seno a detto Comitato, le funzioni di verifica consultiva ad esso attribuite.

- Partecipano alle riunioni del Comitato anche rappresentanti della Regione al fine di monitorare il rispetto del Contratto di servizio stesso e per facilitare la sua gestione.

PARAMETRI DI RIFERIMENTO PER LA INDIVIDUAZIONE DELLA OFFERTA “ECONOMICAMENTE PIU’ VANTAGGIOSA”

- L’art. 13, comma 6, della L.R. 30/98 prevede espressamente che per l’aggiudicazione della gara per l’affidamento dei servizi pubblici di trasporto di competenza regionale debba applicarsi il criterio della “offerta economicamente più vantaggiosa”.
Si ritiene, essendo di primario interesse per la Regione, il rinnovo del materiale rotabile ed il miglioramento degli altri aspetti tecnici e qualitativi del servizio e della sua gestione, evidenziati in premessa, articolare i parametri di valutazione ai fini dell’aggiudicazione, dando prevalenza a quelli tecnici (nella misura non superiore al **70 %**) rispetto a quelli economici (non inferiore al **30 %**). Riguardo ai primi, la sottoarticolazione delle **modalità di valutazione delle offerte** deve prendere in considerazione i criteri primari di seguito riportati, per perseguire gli obiettivi di efficacia, efficienza e qualità del servizio richiesto, lasciando all’ente affidante l’ulteriore articolazione e la “pesatura”, in termini di punteggio, dei singoli parametri in relazione al perseguimento delle finalità indicate.
- Particolare rilievo va quindi dato alla idoneità dell’offerta complessiva per lo svolgimento dei servizi, alla sua efficienza ed economicità per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, puntando sul progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, unitamente all’idoneità degli strumenti di monitoraggio e di verifica.

Parametri da prendere in considerazione relativamente agli aspetti “tecnici”:

<ul style="list-style-type: none">• Rinnovo parco rotabile	Valutazione del piano di rinnovo, con particolare riferimento alla percentuale dei nuovi mezzi, messi a disposizione dall’affidatario all’avvio del servizio, loro caratteristiche tecniche e funzionali, e rappresentazione della sua evoluzione negli anni successivi (età media, caratteristiche).
<ul style="list-style-type: none">• Struttura organizzativa	Struttura organizzativa territoriale, comprensiva dell’indicazione dei depositi del personale e del materiale rotabile.
<ul style="list-style-type: none">• Organizzazione operativa legata alla movimentazione dei	Valutazione degli assetti e della configurazione “logistica” cui l’IF intende fare riferimento per razionalizzare l’impiego, la valorizzazione e la

mezzi	manutenzione dei mezzi, in particolare del materiale rotabile messo a disposizione dalla Stazione appaltante.
• Manutenzione del materiale rotabile	Struttura organizzativa territoriale della manutenzione.
• Informazione a bordo dei treni e sistemi informativi	Configurazione e grado di diffusione e penetrazione dei sistemi che si intendono adottare nel territorio, anche per via informatica, per la comunicazione e l'informazione alla clientela.
• Modifiche al "programma d'esercizio messo a base di gara", per quanto attiene alla sua evoluzione futura	Valutazione dei miglioramenti introdotti dalla proposta avanzata dalla IF, con particolare attenzione ai potenziamenti e alle razionalizzazioni in grado di meglio soddisfare la domanda e di ridurre i costi di gestione, sia riguardo ai servizi aggiuntivi che alla composizione dei convogli.
• Monitoraggio del servizio e della clientela	Valutazione del sistema di monitoraggio dei servizi che s'intende adottare, sia riguardo alla qualità erogata sia a quella percepita, anche nell'intento di perseguire un avvicinamento dei due parametri e la loro "certificazione".
• Pulizia mezzi e mantenimento in efficienza dei dispositivi di bordo, funzionali all'informazione e al confort degli utenti	Valutazione dei cicli e dei criteri previsti per garantire la pulizia a bordo dei treni nell'intero arco temporale di offerta al pubblico e per il mantenimento in efficienza dei dispositivi di comunicazione e di condizionamento/riscaldamento.
• Formazione del personale che svolge i servizi	Adozione di strumenti e programmi di valorizzazione e qualificazione professionale del personale. Valutazione dei programmi di formazione e professionalizzazione del personale anche in termini di impegni annui di risorse impiegate.
• Rete vendita	Sua estensione e diffusione sul territorio, accessibilità e fruibilità delle soluzioni e dei canali di vendita e ricarica.
• Evasione tariffaria	Sistemi che l'IF intende porre in essere per

	scoraggiare gli utenti sprovvisti di titoli di viaggio.
--	---

La stazione appaltante deve prevedere **specifiche “penali”**, in caso di ritardato rispetto degli impegni presi dall’impresa affidataria del Contratto in sede di offerta e riguardo ai diritti del personale, come previsto dagli artt. 13 e 14 (“clausola sociale”) della L.R 30/98, di ammontare adeguato alla rilevanza dell’inadempienza, sino alla risoluzione del Contratto stesso nei casi più gravi in cui viene meno la validità del punteggio che ha determinato l’affidamento.