

CONVENZIONE TRA IL COMUNE DI BOLOGNA E LA SRM AVENTE PER OGGETTO LA DEFINIZIONE DELLE ATTIVITÀ IN CAPO ALLA SRM CONNESSE ALLA CONCESSIONE DI PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E GESTIONE DI UN'INFRASTRUTTURA DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA PER IL COLLEGAMENTO TIPO "PEOPLE-MOVER" FRA L'AEROPORTO G. MARCONI E LA STAZIONE DI BOLOGNA CENTRALE (REP. 207330/09 E 212474/15 DEL COMUNE DI BOLOGNA) SOTTOSCRITTO DAL COMUNE DI BOLOGNA E DALLA MARCONI EXPRESS S.P.A.– MEX.

Il presente atto (di seguito la "Convenzione") viene definito e sottoscritto da e tra:

- il **Comune di Bologna** (Comune), in persona dell'ing. Cleto CARLINI, direttore a.i. del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, autorizzato in forza della Delibera di Giunta Comunale DG/PRO/2021/323, Rep. DG/2021/43, P.G. n. 88176/2021 e del relativo atto dirigenziale di impegno di spesa DD/PRO/2021/2404, Rep. DD/2021/2905, P.G. n. 99013/2021;
- la **SRM – Reti e Mobilità Srl** (SRM), in persona della dott.ssa Amelia LUCA, Amministratore Unico, in forza dei poteri conferitile dallo Statuto.

Premesso che:

- il Comune e la Marconi Express S.p.a. (di seguito MEX) hanno sottoscritto in data 4 giugno 2009, in esito a procedura a evidenza pubblica, una concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" fra l'aeroporto G. Marconi e la stazione di Bologna centrale ("Concessione", Rep. 207330/09), successivamente integrata e modificata con atto Rep. 212474/15;
- il Comune, ai sensi di quanto previsto all'art. 35 della Concessione, può e intende esercitare i poteri di vigilanza e controllo con la collaborazione di altro organismo a supporto del RUP;
- la LR 30/98, all'art. 19, stabilisce che le province e i comuni costituiscano, per ciascun ambito territoriale provinciale, un'agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale (Tpl) di loro competenza. Essa esplica le sue funzioni dando attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore, con particolare riguardo – ai fini della presente convenzione – ai compiti di controllo dell'attuazione dei contratti di servizio e a ogni altra funzione assegnata dagli enti locali. Il sistema Tpl è definito, ancora dalla LR 30/98, all'art. 2, ricomprendendo i sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei (quali tram-metro, metropolitana e simili), fra i quali rientra il people-mover di cui alla Concessione. Sono nella competenza del Comune, infine, ai sensi dell'art. 28 della LR 30/98, tutte le funzioni in materia di trasporti non espressamente riservate alla Regione, in quanto tale servizio è svolto interamente nel suo territorio;
- la convenzione del maggio 2012, collegata e integrativa della convenzione sottoscritta dalla Provincia e dal Comune di Bologna, dalla SRM e dal Comune di Imola nel dicembre 2003, stabiliva, circa il people-mover, che sulla scorta di quanto già avviato per l'approfondimento degli sviluppi della gestione della sosta e dei servizi/attività a essa complementari, l'amministrazione comunale avrebbe formalizzato la costituzione di un gruppo di lavoro, del quale avrebbe fatto parte anche la SRM, il quale avrebbe rappresentato il nucleo operativo di gestione della Concessione, spettando successivamente alla SRM il compito di gestione del relativo contratto di servizio, a fronte di specifico compenso per l'attività svolta;
- la convenzione del 23 aprile 2014, approvata con deliberazione del Consiglio comunale del Comune di Bologna P.G. n. 313631/2013, Odg 155/2014 del 3 marzo 2014, avente per oggetto "SRM Srl: convenzione avente a oggetto l'affidamento di funzioni alla società e l'esercizio del controllo sulla medesima", al punto 13.02 prevede che "qualora uno degli enti convenzionati intenda affidare a SRM lo svolgimento di una propria attività, funzione/servizio si obbliga a richiedere agli altri enti, prima dell'adozione del proprio provvedimento, un parere positivo";

- ai sensi del suddetto art. 13.02 il presente atto è stato anticipato alla Città metropolitana di Bologna in qualità di sottoscrittore della convenzione del 23 aprile 2014, per la resa del previsto parere (Fascicolo 7.3.3/1/2021 del 15 febbraio 2021).
- in esito a precedenti confronti sul tema, con nota prot. SRM 608/19 del 19 aprile 2019, il Comune ha richiesto alla SRM di valutare un suo coinvolgimento immediato per la redazione di un contratto di servizio integrativo della Concessione sottoscritta dal Comune e di sottoscriverlo insieme a Comune e concessionario, svolgendo le funzioni di controllo dell'attuazione del contratto medesimo;
- con nota prot. SRM 269 del 2 maggio 2019, la SRM ha riscontrato la richiesta e avviato la redazione del contratto di servizio integrativo della Concessione, in collaborazione col RUP della Concessione nell'ambito di un gruppo di lavoro appositamente creato. L'ipotesi di convenzionamento elaborata allora era relativa al complesso delle attività afferenti la gestione della sosta e del people-mover: con la convenzione sottoscritta in data 23 gennaio 2020 (Rep. 4797 del Comune) ha poi avuto seguito la sola componente relativa all'affidamento della gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari;
- una prima bozza di "Accordo operativo per la fase di esercizio" (**Allegato n. 1**) è stata redatta dalla SRM nel mese di marzo 2020 ed è stata oggetto di specifico confronto con l'affidatario, ancora non conclusosi;
- con nota prot. SRM 146 del 10 febbraio 2021, al termine dell'istruttoria congiunta tra SRM e Comune di Bologna, l'Agenzia ha formalizzato la proposta tecnica ed economica relativa alla presente convenzione;
- il Comune ha previsto la copertura della spesa sul proprio bilancio triennale 2021/2023 nel Capitolo U36620-055 alla voce "Corrispettivo ad SRM per la gestione dei contratti di servizio".

ART. 1 – PREMESSE.

1. Tutto quanto riportato fra le Premesse costituisce parte integrante ed essenziale della Convenzione.

ART. 2 – OGGETTO.

1. Il Comune, ai sensi di quanto previsto all'art. 35 della Concessione, esercita i poteri di vigilanza e controllo con la collaborazione, a supporto del RUP, della SRM.
2. È oggetto della Convenzione la definizione delle seguenti attività "ordinarie", in capo al Comune, che il Comune delega alla SRM, in relazione alla Concessione sottoscritta dal Comune e dalla Marconi Express – MEX:
 - **Reportistica.** Gestione della reportistica necessaria a verificare gli adempimenti del Concessionario, con riferimento alla fase di esercizio del sistema di Tpl, rispetto a quanto indicato nella Concessione, nel documento di approvazione in linea tecnica del progetto esecutivo (allegato alla Determinazione Dirigenziale PG 32029 del 14 febbraio 2012) e nel Regolamento di esercizio approvato in data 6 dicembre 2019. Poiché i contenuti della reportistica sono da regolare, la SRM proporrà degli standard che saranno comunque la MEX e il Comune a concordare in termini di contenuti minimi che la MEX dovrà fornire, in particolare rispetto al programma di esercizio e al numero di passaggi giornalieri e notturni, ai titoli venduti e al numero di passeggeri, al riempimento dei veicoli e ai tempi di attesa, ai tempi di funzionamento, ai guasti e fermi, all'uso del servizio sostitutivo e ai reclami, per quanto reso disponibile dalla MEX. Elaborazione di report sintetici dai dati di reportistica e trasmissione al Comune, su base regolare (almeno trimestrale), nonché elaborazione di report dai dati di reportistica finalizzati all'espletamento di quanto indicato nei punti successivi;
 - **Disponibilità del sistema.** Istruttoria, condotta sulla reportistica di cui al punto precedente, finalizzata alla verifica del rispetto dell'indice di disponibilità, che in base a quanto stabilito in

sede di gara deve essere non inferiore al 98% annuale. L'istruttoria potrà essere condotta in contraddittorio con le parti firmatarie della Concessione, sarà poi trasmessa dalla SRM al RUP, nonché alla MEX;

- **Sopralluoghi.** La SRM potrà condurre sopralluoghi e controlli dell'esercizio del people-mover, in particolare con l'obiettivo di validare la reportistica di cui al punto precedente, di propria iniziativa e/o su segnalazione del Comune e dell'utenza. Per questo motivo il Comune comanderà alla MEX il rilascio di due tessere personali di libera circolazione;
 - **Tariffa.** Istruttoria di congruità contrattuale dell'adeguamento tariffario proposto dalla Concessione, secondo i modi e i tempi stabiliti dall'art. 41 della Concessione e sulla base delle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione; a tal fine si terrà conto di quanto autorizzato nella nota del RUP/Direttore di Settore PG 566657/2019 e con l'allegato alla nota della MEX recepita con PG 561129/2019 in merito agli indici di adeguamento. L'istruttoria dovrà essere condotta in contraddittorio con le parti firmatarie della Concessione, sarà poi trasmessa dalla SRM al RUP, nonché alla MEX;
 - **Contributo alla gestione.** Istruttoria finalizzata alla verifica del diritto del Concessionario al contributo e della sua quantificazione, secondo i modi e i tempi stabiliti dall'art. 42 della Concessione, così come ricalcolati e stabiliti nella nota del RUP PG 483505/2020 e sulla base delle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione. L'istruttoria dovrà essere condotta in contraddittorio con le parti firmatarie della Concessione, sarà poi trasmessa dalla SRM al RUP, nonché alla MEX;
 - **Canone a carico del Concessionario.** Istruttoria finalizzata alla verifica del diritto del Comune al contributo e della sua quantificazione, secondo i modi e i tempi stabiliti dall'art. 43 della Concessione, così come ricalcolati e stabiliti nella nota del RUP PG 483505/2020 e sulla base delle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione. L'istruttoria dovrà essere condotta in contraddittorio con le parti firmatarie della Concessione, sarà poi trasmessa dalla SRM al RUP, nonché alla MEX;
 - **Equilibrio economico-finanziario.** Presidio degli adempimenti annuali del Concessionario rispetto agli impegni contrattuali ed extra-contrattuali di rendicontazione della contabilità economico-gestionale e di compilazione e resa del conto della gestione annuale al Comune del Modello 21 "relativo al conto della gestione dell'agente contabile delle province, dei comuni, delle comunità montane, delle unioni di comuni e delle città metropolitane" di cui al DPR 31 gennaio 1996, n. 194 (relativamente ai servizi/attività affidati);
 - **Adempimenti di cui alla LR 30/98.** Presidio degli adempimenti di cui alla LR 30/98, inerenti il people-mover in quanto sistema di Tpl urbano;
 - **Confronto.** Partecipazione alle occasioni di incontro fra il Comune e la MEX;
 - **Relazione con organi elettivi.** La SRM risponderà per le attività delegate, e comunque supporterà il RUP con riferimento alle attività delegate, e per gli elementi informativi in possesso esclusivo, alle domande di attualità, interrogazioni, interpellanze, question-time, petizioni, questioni poste dal Difensore civico, domande d'attualità, segnalazioni pervenute al Comune da cittadini/enti/imprese, nonché presenzierà alle Commissioni consiliari di competenza.
3. Nell'ambito dello svolgimento delle predette attività, la SRM curerà adeguatamente anche i correlati aspetti giuridico-amministrativi inerenti quanto sarà oggetto di apposito Accordo operativo e/o da documenti analoghi, di cui al successivo Art. 3, comma 1.
4. È oggetto della Convenzione la definizione delle seguenti ulteriori attività "straordinarie", in capo al Comune, che il Comune delega alla SRM, in relazione alla Concessione sottoscritta dal Comune e dalla MEX:

- **Equilibrio economico-finanziario.** Collaborazione nella procedura di revisione prevista all'art. 6 della Concessione (ri-equilibrio del contratto) in caso di richiesta di riequilibrio di una delle parti firmatarie della Concessione;
 - **Revisione della Concessione.** Valutazione degli aspetti tecnico-economici e della compatibilità con la Concessione, nonché redazione di bozze di documenti modificativi e/o integrativi della Concessione, sulla base degli indirizzi espressi in tal senso dal Comune (es. Accordi fra le parti, Carta dei servizi, ...), che in qualsiasi modo ne modifichino/integrino i contenuti;
 - **Coefficienti di riempimento.** Presidio delle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione finalizzato all'attuazione di quanto previsto all'art. 7 della Concessione, secondo il quale il Concessionario si obbliga ad attuare tutti i provvedimenti e a effettuare tutti gli investimenti necessari ad adeguare l'infrastruttura all'aumento della domanda, durante tutta la durata del contratto;
 - **Benefit-sharing da rifinanziamento.** Istruttoria, condotta sulle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione, finalizzata all'attuazione di quanto previsto all'art. 43 bis della Concessione, qualora il Concessionario comunichi di aver effettuato un rifinanziamento del debito senior a seguito di mutate e più favorevoli condizioni del mercato finanziario;
 - **Accertamento grave inadempimento.** Istruttoria, condotta sulle informazioni rese disponibili dalle parti firmatarie della Concessione, finalizzata all'accertamento di comportamenti del Concessionario che concretino grave inadempimento alle obbligazioni derivanti dal contratto, finalizzata all'avvio della procedura prevista all'art. 48 della Concessione;
 - **Risoluzione o revoca del contratto.** In caso di risoluzione del contratto, presidio degli adempimenti di cui agli art. 49 e 50 della Concessione in materia di esercizio del sistema;
 - **Altro.** Altre attività che saranno delegate in vigenza di Convenzione, anche "ordinarie" ulteriori rispetto a quelle di cui al precedente comma 2, a fronte di specifico accordo integrativo della Convenzione fra il Comune e la SRM.
5. Le attività delegate dal Comune alla SRM saranno da questa gestite con totale autonomia operativa, con l'obiettivo di supportare il RUP dall'avvio della procedura sino all'emissione del provvedimento finale; non è prevista la delega della gestione di eventuali contenziosi fra le parti firmatarie della Concessione. In tal caso, con riferimento alle attività oggetto di Convenzione, la SRM fornirà al Comune piena e puntuale collaborazione.
6. Il Comune si impegna a informare la MEX in merito al ruolo assegnato alla SRM e garantisce la propria collaborazione in qualità di parte firmataria della Concessione finalizzata all'adempimento delle attività delegate.
7. Rimane in capo al Comune ogni altra funzione e/o attività non espressamente specificata nella Convenzione.

ART. 3 – EFFICACIA PER FASI, ATTIVITÀ ATTRIBUITE E RAPPORTI COL COMUNE DI BOLOGNA.

1. La SRM, con effetto dalla sottoscrizione della Convenzione, proseguirà nell'attività già avviata di assistenza al Comune nella gestione della Concessione ("fase 1"), di cui alle Premesse, con l'obiettivo di andare a regime rispetto agli oggetti di cui al precedente Art. 2. Tali attività saranno svolte, per quanto possibile, in coerenza con quanto previsto all'Allegato n. 1, e/o con quanto previsto da documenti analoghi che venissero sottoscritti fra il Comune e la MEX, auspicabilmente con la partecipazione diretta della SRM, e comunque in analogia, per quanto applicabile, con gli altri contratti di servizio affidati dalla SRM per conto del Comune (Tpl, sosta, sharing).
2. La SRM e il Comune, in accordo, considerano perfezionata la Convenzione ("fase 2") alla data di esecutività della Delibera di approvazione del "Budget/Piano delle assunzioni 2021", contenente

l'adeguamento delle risorse della SRM (di cui al verbale del 2 dicembre 2020), da approvare da parte del Comune, previa verifica del rispetto degli indirizzi sul contenimento delle spese di funzionamento deliberati dal Consiglio Comunale con deliberazione P.G. n.535398/2020.

3. La SRM rendiconta ai soci, con cadenza almeno trimestrale, le proprie attività con la relazione già prevista dagli atti vigenti, anche con l'obiettivo di meglio soddisfare le esigenze informative, in particolare, degli organi e dei rappresentanti del Comune di Bologna.

ART. 4 – MODALITÀ E TERMINI DI PAGAMENTO.

1. Con effetto dalla data di sottoscrizione della Convenzione, sulla base delle valutazioni già condotte e condivise, con riferimento alla "fase 1", alla SRM spetta un compenso onnicomprensivo per tutte le attività regolate dalla Convenzione di 50.000,00 (cinquantamila/00) euro/anno (comprensivo di IVA al 22%), di cui alle Premesse.
2. La comunicazione di cui al precedente Art. 3, comma 2, determinerà l'avvio della "fase 2" e dunque il contestuale adeguamento del corrispettivo a 94.000,00 (novantaquattromila/00) euro/anno (comprensivo di IVA al 22%), su base annua.
3. La SRM trasmetterà regolare fattura al Comune, entro il 31 ottobre di ogni anno. Visto il d.lgs. 231/2002, così come modificato dal d.lgs. 192/2012, il termine di pagamento è fissato in 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento della fattura, in relazione alla complessa articolazione organizzativa del Comune, che vede coinvolte competenze e responsabilità di diverse strutture. I pagamenti sono disposti previo accertamento da parte del RUP delle prestazioni effettuate nel rispetto di quanto previsto dalla Convenzione.
4. In caso di DURC che segnali un'inadempienza contributiva, il Comune tratterà dal pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza. Il pagamento di quanto dovuto per le inadempienze accertate mediante il DURC sarà disposto dal Comune direttamente agli enti previdenziali e assicurativi.
5. L'art. 1 comma 629 lettera b) della legge di stabilità modifica il DPR 633/72 introducendo l'art. 17-ter che prevede, a partire dal 1 gennaio 2015, lo "split-payment", ossia il versamento dell'IVA, da parte degli enti pubblici, direttamente all'Erario. Il Comune perciò pagherà alla SRM il solo corrispettivo (imponibile), mentre la quota IVA verrà versata all'Erario.
6. Ai sensi dell'art. 25 del DL 66/2014, dal 31 marzo 2015 il Comune di Bologna può ricevere esclusivamente fatture elettroniche in formato predefinito. Di seguito i dati da inserire nella fattura elettronica: codice univoco ufficio Y98VTQ, oggetto della Convenzione, il centro di responsabilità (cdr) del settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture 024, la lettera "S" nel campo "IVA esigibilità" in relazione al citato split-payment, nonché il numero di impegno di spesa a seconda dell'anno di riferimento come sotto riportato:
 - anno 2021 numero impegno 321003812,
 - anno 2022 numero impegno 322000638,
 - anno 2023 numero impegno 323000336.
7. Ai sensi dell'art. 3 della L. 136 del 13 agosto 2010 "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia" la SRM assume l'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari; pertanto le transazioni relative al presente articolo dovranno essere effettuate esclusivamente su conto corrente dedicato, anche non in via esclusiva, acceso presso una Banca o presso la Società Poste italiane SpA, a mezzo di bonifico bancario o postale, ovvero con altri strumenti di pagamento idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni.

ART. 5 – DURATA. DISPOSIZIONI FINALI.

1. La Convenzione ha durata dal giorno di sottoscrizione fino alla data del 31 dicembre 2023. La convenzione potrà essere rinnovata, anche più volte, previa verifica ed eventuale aggiornamento dei contenuti e delle condizioni, e successiva approvazione di entrambe le parti.
2. La Convenzione viene sottoscritta dalle parti con firma digitale, ai sensi di legge.

ART. 6 – ALLEGATO.

1. E' allegata alla Convenzione la bozza di "Accordo operativo per la fase di esercizio" redatta nel mese di marzo 2020 e sottoposta alla valutazione delle parti firmatarie della Concessione (Allegato n. 1).

Convenzione sottoscritta dalle parti con firma digitale ai sensi di legge.

PEOPLE-MOVER BOLOGNA ACCORDO OPERATIVO PER LA FASE DI ESERCIZIO

Bologna, xx xx xx.

Le Parti:

- il **Comune di Bologna (Comune)**; xxx;

e

- la **Marconi Express SpA (MEX)**; xxx;

e

- la **SRM – Reti e Mobilità Srl (SRM)**; con sede legale in via Alfredo Calzoni, 1/3 – 40128 Bologna, CF e PI 02379841204, in persona dell'Amministratore unico e legale rappresentante dott.ssa Amelia LÙCA;

premesso che:

- i. xxx;
- ii. xxx;
- iii. il Comune eserciterà i poteri di vigilanza e controllo col supporto della SRM, ai sensi di quanto previsto all'art. 35 del contratto di concessione Rep. 207330/09, sulla base di specifica convenzione, e il presente atto (Accordo operativo) in tal senso integra i rapporti fra le Parti;

con riferimento esclusivo alla fase di esercizio di cui alla concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" fra l'aeroporto G. Marconi e la stazione di Bologna Centrale (Rep. 207330/09 e 212474/15 del Comune di Bologna);

intendendosi richiamata e vigente, anche dove non espressamente citata, tutta la documentazione di affidamento, di cui al seguente elenco: [da completare e elencare su base cronologica, MRivola]

- Documenti a base di gara (Schema di contratto, Capitolato speciale, Capitolati, Progetto preliminare, Piano economico-finanziario, Documenti di consultazione; del settembre 2007);
- Documentazione di offerta (del xxx);
- Contratto di concessione (Rep. 207330/09 del 4 giugno 2009);
- Rapporto sull'impatto ambientale (PG 284017/10 del xxx);
- Documento di approvazione in linea tecnica (PG 32029/12 del xxx);
- Integrazione al contratto di concessione (Rep. 212474/15 del 30 ottobre 2015);
- Nulla-osta tecnico (RU 66693/10 e RU 182/19 del xxx);
- Piano di conduzione MEX (PG xxx del xxx);
- Regolamento di esercizio (PG xxx del xxx);
- Esito del Piano di monitoraggio acustico (PG xxx del xxx);

sulla base delle Premesse, che si intendono parte integrante, a tutti gli effetti, del presente atto, sottoscrivono il seguente

PEOPLE-MOVER BOLOGNA

ACCORDO OPERATIVO PER LA FASE DI ESERCIZIO

1. DEFINIZIONI.

Capitolato prestazionale. I capitolati, in particolare gli elaborati 3.2 e/o 3.8, relativi agli impianti di sistema e al materiale rotabile, nonché al servizio di conduzione tecnica del people-mover, parte della documentazione di affidamento, prodotti dal Comune di Bologna nel settembre 2008.

Contratto. Il contratto di concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" fra l'aeroporto e la stazione di Bologna, sottoscritto fra il Comune di Bologna e il Consorzio Cooperative Costruzioni (CCC) in data 4 giugno 2009.

Integrazione (al contratto). L'atto integrativo e modificativo della concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" fra l'aeroporto e la stazione di Bologna, sottoscritto fra il Comune di Bologna e la società Marconi Express SpA (MEX) in data 30 ottobre 2015.

Offerta. La documentazione di offerta presentata dal concorrente **xxx xxx** in data **xxx**, prot. **xxx**. In particolare, il documento dal titolo "3- Relazione preliminare sull'esercizio".

2. PROGRAMMA DI ESERCIZIO (DI CUI AL PUNTO 2.1 DEL CAPITOLATO PRESTAZIONALE 3-8).

1. Il programma di esercizio del people-mover è elaborato dalla MEX con riferimento ai dati consuntivi di esercizio, ai dati preventivi di frequentazione dell'aeroporto forniti dalla società Aeroporto Marconi di Bologna SpA, nonché a ogni altra informazione che consenta la soddisfazione della quantità più elevata possibile di utenza. L'obiettivo condiviso fra le Parti è quello di trasportare, con elevati livelli di servizio, la domanda espressa, nonché di valorizzare appieno la domanda potenziale, con riferimento alle fermate Aeroporto (AP), Stazione (FS) e Lazzaretto (LZ).

2. Rispetto al programma stabilito in sede contrattuale, la MEX ha la possibilità, previo il benessere del Comune, di modificare, adottare, ottimizzare il programma di esercizio giornaliero in funzione della domanda, garantendo peraltro la produzione complessiva del servizio, in termini di percorrenze chilometriche. Il programma di esercizio è dunque elaborato e trasmesso con riferimento a ciascuna settimana sulla base della classificazione per stagione (bassa/media/alta) e della configurazione di esercizio (A-D, di cui alla tabella che segue), nonché su specificazioni puntuali per giorno e fascia oraria, per numero di veicoli e frequenza, a fronte di fattispecie episodiche che siano trattate in via anticipata e/o in corso di erogazione del servizio. Alla luce di quanto specificato, il programma di esercizio (PE) avrà una definizione preventiva e una consuntiva.

Configurazione	Veicoli	Frequenza	Corse per direzione e ora	Corse totali per ora	Capacità massima per direzione e ora	Capacità operativa per direzione e ora
A	1	15'	4	8	200	160
B	2	10'	6	12	300	240
C	2	7,5'	8	16	400	320
D	3	8'	12	24	563	450

3. Entro le ore 13:00 di ogni giovedì la MEX trasmetterà al Comune e alla SRM (mediante posta elettronica certificata, agli indirizzi **xxx** e **xxx**) la definizione preventiva del PE della settimana successiva (per ogni giorno fra il lunedì e la domenica, compresi) e quella consuntiva della settimana precedente. La trasmissione avverrà in formato digitale editabile e la struttura dei dati sarà la seguente:

Giorno della settimana / Fascia oraria	Veicoli P30 impiegati	Frequenza	Numero corse con partenza Aeroporto (AP) all'interno della fascia oraria	Numero corse con partenza Stazione (FS) all'interno della fascia oraria	Totale numero di corse per fascia oraria
...
...
...
...
Totale ore di servizio	Media veicoli P30 impiegati	Frequenza media	Totale numero di corse	Totale numero di corse	Totale numero di corse

4. In caso di avaria/anormalità del sistema, come da Offerta, la MEX è impegnata a garantire il collegamento fra l'aeroporto e la stazione mediante servizi sostitutivi con mezzi su gomma (autobus) aventi caratteristiche di capacità adeguate a soddisfare la domanda di trasporto. I servizi sostitutivi, comunque su iniziativa della MEX, potranno essere attivati anche a fronte di punte di domanda di trasporto (servizi "BIS"). I viaggiatori trasportati mediante i servizi sostitutivi saranno a tutti gli effetti conteggiati come passeggeri con origine o destinazione aeroporto, di cui all'art. 42 del Contratto.

5. Come previsto in fase di approvazione del progetto esecutivo, il Comune, sulla base dei dati consuntivi del PE e relativi ai livelli di servizio, in caso di inadeguatezza del sistema a servire i flussi di domanda, indicherà alla MEX variazioni quantitative e qualitative del PE preventivo trasmesso con cadenza settimanale; la MEX dovrà incrementare la potenzialità del sistema secondo un programma di espansione da concordare col Comune.

3. CONTROLLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO (DI CUI AL PUNTO 1.7 DEL CAPITOLATO PRESTAZIONALE 3.2 E AL PUNTO 4 DEL CAPITOLATO PRESTAZIONALE 3-8). REPORTISTICA.

1. Sono definiti in accordo fra le Parti, sono oggetto di misurazione in capo alla MEX e di trasmissione a opera della MEX in favore del Comune e della SRM i seguenti indicatori, relativi al programma di esercizio, ai titoli venduti, alle validazioni, al riempimento dei veicoli, ai tempi di fruizione del sistema, ai reclami e ai fermi del sistema.

2. Entro le ore 13:00 di ogni giovedì, insieme con le definizioni del PE di cui al precedente art. 2, sarà trasmesso al Comune e alla SRM (mediante posta elettronica certificata, agli indirizzi xxx e xxx) il report dei seguenti valori, articolati per giorno della settimana, fra lunedì e domenica, compresi, della settimana precedente. La trasmissione avverrà in formato digitale editabile.

Indicatori relativi al programma di esercizio.

AFFIDABILITÀ (MTBF). L'affidabilità, definita quale intervallo di tempo medio tra guasti consecutivi, dovrà essere determinata come rapporto tra le ore di funzionamento e il numero di avarie/anormalità.

Saranno misurati e rendicontati il tempo di funzionamento programmato (TP), il tempo di funzionamento nominale effettivo (TFN) e il tempo totale di ripristino (TTR = TR1 + TR2). TP rappresenta il tempo intercorrente tra l'orario di partenza della prima corsa programmata e l'orario di arrivo dell'ultima corsa programmata; TFN rappresenta la sommatoria dei tempi durante i quali il sistema funziona in modo nominale in riferimento alle condizioni di esercizio indicate nel programma di esercizio; TR1 è calcolato come il tempo intercorrente tra l'orario teorico della prima corsa persa per avaria/anormalità del sistema e l'orario della prima corsa effettuata dopo l'arresto del sistema; TR2 è calcolato come il tempo intercorrente tra l'orario teorico della prima corsa persa per vandalismo e sabotaggio, per guasti dovuti all'introduzione di persone o di oggetti estranei al sistema, ove l'evento non sia riconducibile a lacune nei sistemi di protezione e controllo, per avarie/anormalità conseguenti a eventi esterni eccezionali e non prevedibili e l'orario della prima corsa effettuata dopo l'arresto del sistema.

Sarà misurato e rendicontato il numero di avarie/anormalità con arresto del sistema (**NA1**) e il numero di arresti del sistema per guasti dovuti all'introduzione di persone o di oggetti estranei al sistema, ove l'evento non sia riconducibile a lacune nei sistemi di protezione e controllo, per avarie/anormalità conseguenti a eventi esterni eccezionali e non prevedibili (**NA2**).

- $MTBF_{lorda} = TP / NA1$
- $MTBF_{netta} = TFN / NA1$

MANUTENIBILITÀ (MTTR). La manutenibilità, definita quale intervallo di tempo medio per il ripristino del funzionamento nominale del sistema dopo un'avaria/anormalità, dovrà essere determinata come rapporto tra il tempo totale di ripristino e il numero di avarie/anormalità.

- $MTTR = TTR / NA1$

DISPONIBILITÀ (D). La disponibilità del sistema è il parametro che misura il rapporto fra i tempi di funzionamento effettivo e i tempi di funzionamento teorico.

Saranno misurati e rendicontati il numero di corse programmate da programma di esercizio (**NCP**) e il numero di corse non effettuate (**NCN**).

Saranno misurati e rendicontati il numero di corse non effettuate con riferimento a difetti di costruzione (**NCN1**), a deficienze di manutenzione (**NCN2**), all'esercizio (**NCN3**) e a causa del comportamento dei passeggeri (**NCN4**) tale che $NCN = (NCN1 + NCN2 + NCN3 + NCN4)$.

- $D_{funzionamento} = TFN / TP$
- $D_{servizio} = NCP / (NCP - NCN)$

Il sistema dovrà garantire un valore di disponibilità non inferiore a 0,98 su base giornaliera.

ADERENZA ALL'ORARIO (A). L'aderenza all'orario è il parametro rappresentativo della puntualità/regolarità del servizio offerto agli utenti e dovrà essere determinato come rapporto tra la sommatoria dei tempi di ritardo e dei tempi di esercizio persi e il tempo di esercizio teorico.

Saranno misurati e rendicontati il tempo complessivo di ritardo (**TR**) e il tempo di corsa (**TC**). **TR** rappresenta la sommatoria dei ritardi rispetto agli orari programmati, misurati in ciascuna banchina di stazione, con l'aggiunta dell'eventuale tempo di traslazione della tabella oraria dell'intera flotta moltiplicata per il numero delle banchine di stazione in servizio. I ritardi saranno considerati se superiori ad un periodo di 30 (trenta) secondi. **TC** è pari a 7 minuti e 30 secondi, sarà rendicontata ogni sua eventuale variazione o diversa modulazione.

- $A = 1 - (TR + TC * NCN) / (NCP * TC)$

Il sistema dovrà garantire un valore di aderenza all'orario non inferiore a 0,97 durante il primo anno di esercizio; tale valore è da intendersi quale valore medio mensile con tolleranze di 0,95 per il valore giornaliero e di 0,96 per il valore settimanale.

Il sistema dovrà garantire un valore di aderenza all'orario non inferiore a 0,98 successivamente al primo anno di esercizio; tale valore è da intendersi quale valore medio mensile con tolleranze di 0,95 per il valore giornaliero e di 0,96 per il valore settimanale.

Indicatori relativi ai titoli venduti.

Sarà misurato e rendicontato il numero di titoli di viaggio venduti, articolato per giorno della settimana, fra lunedì e domenica, compresi, della settimana precedente:

- **TV01**, titoli venduti – tariffa aeroporto-stazione;
- **TV02**, titoli venduti – tariffa aeroporto-Lazzaretto;
- **TV03**, titoli venduti – tariffa abbonamento addetti;
- **TV04**, titoli venduti – tariffa stazione-Lazzaretto;

- **TVnn**, titoli venduti – altre tariffe.

Indicatori relativi alle validazioni.

Sarà misurato e rendicontato il numero delle validazioni, articolato per ora e per giorno della settimana, nonché per direzione e per tipologia di titolo di viaggio, fra lunedì e domenica, compresi, della settimana precedente:

- **VPM01**, validazioni a bordo del people-mover (check-in ai tornelli) – tariffa aeroporto-stazione;
- **VPM02**, validazioni a bordo del people-mover (check-in ai tornelli) – tariffa aeroporto-Lazzaretto;
- **VPM03**, validazioni a bordo del people-mover (check-in ai tornelli) – tariffa abbonamento addetti;
- **VPM04**, validazioni a bordo del people-mover (check-in ai tornelli) – tariffa stazione-Lazzaretto;
- **VSS01**, validazioni a bordo dei servizi sostitutivi – tariffa aeroporto-stazione;
- **VSS02**, validazioni a bordo dei servizi sostitutivi – tariffa aeroporto-Lazzaretto;
- **VSS03**, validazioni a bordo dei servizi sostitutivi – tariffa abbonamento addetti;
- **VSS04**, validazioni a bordo dei servizi sostitutivi – tariffa stazione-Lazzaretto.

Per ogni giorno della settimana sarà calcolato il rapporto fra i passeggeri dell'ora di punta e i passeggeri/giorno calcolando il rapporto fra le validazioni dell'ora più carica (per ogni direzione) e le validazioni complessive nella giornata (**ROP**).

Indicatori relativi al riempimento dei veicoli.

Dall'intersezione dei dati desumibili dal **PE** (numero di corse) e di quelli di **VPM** (numero di validazioni), nonché dall'assunzione che ogni veicolo P30 ha un carico massimo di 50 (cinquanta) passeggeri nella condizione di carico C2 (4 passeggeri/m²: 38 in piedi e 12 seduti) sarà ricavato il dato relativo alla condizione di carico, espressa con riferimento al superamento della condizione di carico C2.

Per ogni giorno della settimana e per ogni direzione sarà verificato se il carico dell'ora di punta (ora più carica, **CRO**) e medio (**CRM**) dei veicoli sia inferiore o superiore a 50 (cinquanta).

Qualora in un singolo anno solare $CRO > 50$ per 100 (cento) giorni il Comune si riserva di imporre l'implementazione del modello di esercizio alle esigenze dell'utenza.

Indicatori relativi ai tempi di fruizione del sistema.

Sarà misurato e rendicontato il tempo medio (**TAF**) e massimo (**TMF**) di fruizione del sistema, articolato per ora e per giorno della settimana, nonché per direzione, fra lunedì e domenica, compresi, della settimana precedente:

- **TAF01** e **TMF01**, tempo medio e massimo fra check-in e check-out – tratta aeroporto-stazione;
- **TAF02** e **TMF02**, tempo medio e massimo fra check-in e check-out – tratta aeroporto-Lazzaretto;
- **TAF03** e **TMF03**, tempo medio e massimo fra check-in e check-out – tratta stazione-Lazzaretto.

La MEX dedicherà inoltre al Comune e alla SRM un'utenza dedicata di accesso al sistema di bigliettazione, che consente di accedere in tempo reale, tramite portale online, al numero dei passeggeri transitati sul sistema, con distinzione dei passeggeri per tratta. Il dato è calcolato attraverso il consolidamento dei dati relativi ai check-in effettuati ai tornelli in ingresso ed ai check-out effettuati ai tornelli di uscita.

Indicatori relativi ai reclami.

Sarà elaborato e trasmesso il report dei reclami (**RC**), articolati per data di ricevimento, oggetto del reclamo (almeno: Affollamento, Chiarezza delle informazioni, Comfort delle fermate, Comfort sui veicoli/mezzi, Condotta di marcia, Funzionamento dei veicoli/mezzi, Prezzo dei titoli di viaggio, Pulizia delle fermate, Pulizia sui veicoli/mezzi, Reperimento dei titoli di viaggio, Rispetto delle corse, Sicurezza rispetto a furti), responsabilità della MEX (si/no), data di risposta e azione/i intrapresa/e.

Indicatori relativi ai fermi del sistema.

Sarà elaborato e trasmesso il report dei fermi di linea (**RF**), articolati per data, motivo, responsabilità della MEX (sì/no) e azione/i intrapresa/e.

2. Entro il 15 giugno di ogni anno, la MEX dovrà inoltre fornire al Comune e alla SRM i dati per la relazione col Programma statistico nazionale (di cui all'Allegato 01, salvi aggiornamenti e integrazioni), nonché con l'Osservatorio nazionale sulle politiche dello sviluppo del trasporto pubblico locale.
3. Come previsto in fase di approvazione del progetto esecutivo, nel caso in cui il Comune ritenga di interesse ulteriori dati o informazioni da inserire fra gli indicatori oggetto di misurazione e trasmissione la MEX dovrà adeguare il sistema di rilevamento in modo da poter fornire i dati richiesti.
4. In ogni caso, il Comune e la SRM potranno svolgere le proprie attività di vigilanza e controllo effettuando verifiche ispettive sui dati grezzi di monitoraggio e sui sistemi in uso, in contraddittorio con personale incaricato dalla MEX.
5. Il personale della SRM con funzioni di vigilanza e controllo ha diritto di libera circolazione sui veicoli/mezzi in servizio. A tal fine, al momento della sottoscrizione del presente Accordo operativo, la MEX fornisce alla SRM un'apposita tessera di servizio impersonale (i viaggi effettuati non saranno computati al fine della quantificazione dei passeggeri con origine o destinazione aeroporto).
6. Con l'obiettivo di cui all'art. 2, la MEX è impegnata a migliorare nel tempo, progressivamente e con continuità, i livelli di servizio con riferimento al servizio erogato in tutte le sue fasi, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dall'utenza, anche potenziale, con particolare riguardo agli aspetti dell'attenzione al cliente, del comfort, della puntualità/regolarità e della sicurezza.

4. TARIFFE (DI CUI AGLI ARTT. 40 E 41 DEL CONTRATTO E ALL'ART. 5 DELL'INTEGRAZIONE AL CONTRATTO).

1. Le tariffe di cui al Contratto e all'Integrazione, così come nel tempo adeguate ed eventualmente integrate col sistema del Tpl, sono da intendersi come soglie massime. È facoltà della MEX vendere al pubblico titoli di viaggio a tariffa ridotta (es. "Black Friday", operazioni di indennizzo, ...) e/o titoli di viaggio ulteriori rispetto a quelli regolati, cui corrisponda però una tariffa unitaria inferiore a quella regolata (es. titolo di andata e ritorno a un prezzo inferiore a quello di corsa semplice moltiplicato per due, abbonamento annuale a un prezzo inferiore a quello dell'abbonamento mensile moltiplicato per dodici, ...). Potrà essere avviata la vendita di titoli di viaggio ulteriori rispetto a quelli regolati solo dopo un confronto col Comune che verifichi la condizione di cui al presente punto e che quantifichi il numero dei passeggeri equivalenti, di cui agli artt. 42 e 43 del Contratto.
2. Il Comune e la MEX hanno concordato che al momento dell'avvio del servizio del people-mover i titoli di viaggio regolati dal Contratto siano integrati dai seguenti:

Titolo	Descrizione	Prezzo (IVA incl.)	Passeggeri equivalenti
"Andata e ritorno"	Aeroporto-stazione. Corsa semplice, andata e ritorno.	16,00 euro	2
"Famiglia"	Aeroporto-stazione. 2 adulti + 3 ragazzi dai 5 ai 16 anni.	18,00 euro	= numero titoli
"Famiglia" andata e ritorno	Aeroporto-stazione. 2 adulti + 3 ragazzi dai 5 ai 16 anni, andata e ritorno.	34,00 euro	= numero titoli
"Gruppi"	Aeroporto-stazione. Minimo 10 persone.	7,00 euro/persona	= numero titoli
"Gruppi" andata e ritorno	Aeroporto-stazione. Minimo 10 persone, andata e ritorno	14,00 euro/persona	= numero titoli

3. Inoltre, le Parti concordano che:

- i bambini, fino al compimento del quinto anno di età, non paghino, se accompagnati da un adulto; essi non saranno computati al fine della quantificazione dei passeggeri con origine o destinazione aeroporto, di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione. Essi non saranno dotati di titolo di viaggio;
- i dipendenti delle forze dell'ordine non paghino, se viaggianti con tessere speciali rilasciate dalla MEX (titoli di viaggio); essi non saranno computati al fine della quantificazione dei passeggeri con origine o destinazione aeroporto, di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione.

4. L'adeguamento delle tariffe all'inflazione, condotto sul prezzo al pubblico, IVA inclusa, è calcolato in coerenza con la nota MEX del 16 dicembre 2019 (prot. Comune 565292 del 18 dicembre 2019) sulla base delle seguenti formule:

$$p_n = p_{n-1} * (1 + i_n)$$

$$i_n = 0,2754 * (L_n / L_{n-1}) + 0,2098 * (E_n / E_{n-1}) + 0,5148 * (P_n / P_{n-1}) \text{ dove:}$$

p_n è il prezzo dell'anno n-esimo adeguato rispetto all'anno (n-1)-esimo;

i_n è il fattore correttivo dell'anno n-esimo;

L è l'indice mensile ISTAT del costo del lavoro medio per ora lavorata – imprese con almeno 500 dipendenti, settore "Totale industria e servizi";

E è l'indice mensile ISTAT del costo dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), settore "Energia elettrica";

P è l'indice mensile ISTAT dei prezzi alla produzione dell'industria, settore "Totale industria, escluse costruzioni (b-e)".

5. La MEX presenterà al Comune il calcolo dell'adeguamento per l'anno a venire entro il 30 settembre di ogni anno, avendo preso a riferimento i valori degli indici riferiti al più aggiornato mese di gennaio (es. a settembre 2020 il calcolo è condotto con riferimento alla dinamica registrata fra gennaio 2019 e gennaio 2020). I prezzi p_n verranno arrotondati al primo decimale col criterio di cui al Contratto.

6. Entro il 30 settembre del 2020 sarà presentato il calcolo dell'adeguamento della tariffa in vigore alla data della sottoscrizione del presente Accordo operativo. Come previsto all'art. 5 dell'Integrazione, la tariffa da adeguare sarà incrementata di 0,55 euro riferiti al 2008.

5. CONTRIBUTO ALLA GESTIONE / CANONE A CARICO DEL CONCESSIONARIO (DI CUI AGLI ARTT. 42 E 43 DEL CONTRATTO E AGLI ARTT. 7 E 8 DELL'INTEGRAZIONE AL CONTRATTO).

1. Il numero mensile dei passeggeri con origine o destinazione aeroporto, di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione, è calcolato col seguente metodo:

- i titoli di corsa semplice venduti nel mese alla tariffa aeroporto-stazione (TV01) o aeroporto-Lazzaretto (TV02), di cui all'art. 5 dell'Integrazione, costituiscono il numero dei passeggeri a tariffa intera (**PTI**);
- il numero dei passeggeri a tariffa ridotta (**PTR**; in abbonamento, di cui all'art. 5 dell'Integrazione) è pari al numero dei passeggeri a tariffa intera moltiplicato per il rapporto fra le validazioni in abbonamento (VPM03) e le validazioni a tariffa intera (VPM01+VPM02);
- il numero dei passeggeri complessivo (**PT**) è pari alla somma **PTI + PTR**, di cui sopra.

2. Il numero annuale (1 gennaio / 31 dicembre) dei passeggeri con origine o destinazione aeroporto, di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione, è calcolato come somma di dodici numeri mensili di cui al punto precedente.

3. Il contributo alla gestione, di cui all'art. 43 del Contratto, così come sostituito dall'art. 8 dell'Integrazione, relativo a ciascun anno solare è dovuto dal Comune alla MEX nel caso in cui **PT** risulti, a consuntivo, inferiore alla relativa soglia minima dei passeggeri fissata dal Contratto. In tal caso, il mancato introito per la minore utenza è calcolato sulla base della seguente formula:

$$CAG = (\text{soglia}_{\min} - PT) * [\text{somma } (TV_i * p_i) / PT] \text{ dove:}$$

CAG. Contributo dovuto per il singolo anno.

PT. Numero dei passeggeri complessivo per il singolo anno.

TV_i. Titolo di viaggio i-esimo.

p_i. Prezzo del titolo di viaggio i-esimo.

4. Il canone, di cui all'art. 8 dell'Integrazione, relativo a ciascun anno solare è dovuto dalla MEX al Comune nel caso in cui **PT** risulti, a consuntivo, superiore alla relativa soglia massima dei passeggeri fissata dal Contratto. In tal caso, il canone è calcolato sulla base della seguente formula:

$$C = 0,25 * (PT - \text{soglia}_{\max}) * [\text{somma } (TV_i * p_i) / PT] \text{ dove:}$$

C. Canone dovuto per il singolo anno.

PT. Numero dei passeggeri complessivo per il singolo anno.

TV_i. Titolo di viaggio i-esimo.

p_i. Prezzo del titolo di viaggio i-esimo.

5. Il diritto al canone sarà accertato a consuntivo, il pagamento avverrà entro il 31 dicembre dell'anno solare successivo.

6. PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DI CONVENZIONE (DI CUI ALL'ART. 10 DELL'INTEGRAZIONE AL CONTRATTO).

1. La MEX è impegnata, anche ai sensi della normativa vigente, a tenere una contabilità economico-gestionale separata da quella relativa ad altre operazioni eventualmente gestite, riferita al people-mover. Tale contabilità dovrà essere coerente col piano economico-finanziario (**PEF**) allegato all'Integrazione al contratto, il quale a tutt'oggi ha sostituito i precedenti e costituisce il PEF di riferimento fra le Parti.

2. A rendiconto di ogni anno di esercizio, entro la fine del mese di marzo, la MEX trasmetterà al Comune e alla SRM il consuntivo della contabilità economico-gestionale separata, redatta in modo che sia consentito il confronto fra il **PEF** e i documenti consuntivi trasmessi, nonché sia evidenziata l'incidenza di eventuali fattori esogeni al Contratto. La MEX trasmetterà anche un'eventuale revisione di aggiornamento del **PEF** per gli anni a venire.

3. La contabilità separata e ogni eventuale aggiornamento del **PEF** saranno redatti articolando la voce "Costi di gestione" del Conto economico secondo almeno sei voci di dettaglio diverse (per materie prime, per servizi, per il personale/TFR, per godimento di beni di terzi, per l'ammortamento, per l'accantonamento, ...).

4. Il confronto fra i documenti richiamati innescherà l'eventuale revisione dell'equilibrio del **PEF**, di cui all'art. 6 del Contratto.

7. CARTA DEI SERVIZI E SITO WEB. INDENNIZZI.

1. Ai sensi della normativa vigente, in particolare del DPCM 19 maggio 1995 "Prima individuazione dei settori di erogazione dei servizi pubblici ai fini della emanazione degli schemi generali di riferimento di «Carte dei servizi pubblici» e del DPCM 30 dicembre 1998 "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)", nonché della LR 30/98 e dell'art. 2, comma 461,

della L. 244/07, la MEX è impegnata a redigere e rendere disponibile la Carta dei servizi relativa al people-mover, quantomeno sul sito web di cui al successivo comma 3.

2. Entro il termine del primo anno dall'avvio del servizio la MEX dovrà produrre la prima Carta dei servizi che dovrà poi essere aggiornata con cadenza minima annuale. La Carta dei servizi dovrà prevedere una specifica sezione dedicata agli indennizzi per gli utenti in caso di specifici inadempimenti, con articolazione minima su almeno 7 (sette) tipologie di indennizzo, anche nel rispetto dell'art. 8 del DL 1/12.

3. A partire dall'avvio del servizio la MEX è impegnata ad attivare un sito web aziendale, riferito al people-mover, che soddisfi perlomeno i seguenti contenuti informativi: aggiornamenti/news in tempo reale su situazioni modificative del servizio, Carta dei servizi, modalità e disponibilità dei moduli di reclamo, numeri telefonici aziendali, operatività del call-center, orari dei servizi e percorsi dettagliati, titoli di viaggio e tariffe e altre informazioni utili.

8. PENALE.

1. Le prime cinque trasmissioni settimanali, di cui agli artt. 2 e 3, determineranno la messa a regime dei dati da comunicare e dei formati di condivisione. Dalla sesta trasmissione la SRM segnalerà al Comune e alla MEX ogni ritardo e/o incompletezza. I dati da comunicare e i formati di trasmissione potranno essere rivisti solo in accordo fra le Parti.

2. Dalla sesta trasmissione e per tutta la durata residua di validità del Contratto, a titolo di penale, ogni segnalazione di ritardo e/o incompletezza registrata nel corso di ogni anno solare determinerà un incremento nominale del numero dei passeggeri, di cui di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione, con effetto sul contributo e sul canone di cui all'art. 5, pari a 5.000 (cinquemila) passeggeri.

3. La mancata trasmissione dei dati da comunicare entro il termine di una settimana dalla scadenza di cui agli artt. 2 e 3 si configurerà come grave inadempimento alle obbligazioni derivanti dal Contratto.

4. Il mancato raggiungimento, su base media settimanale, del valore $D_{\text{funzionamento}} = \text{TFN} / \text{TP} > 0,98$, di cui all'art. 3, determinerà un incremento nominale del numero dei passeggeri, di cui di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione, con effetto sul contributo e sul canone di cui all'art. 5, pari a 2.000 (duemila) passeggeri per ogni settimana.

5. Il mancato raggiungimento, su base media settimanale, del valore $A = 1 - (\text{TR} + \text{TC} * \text{NCN}) / (\text{NCP} * \text{TC}) > 0,96$, di cui all'art. 3, determinerà un incremento nominale del numero dei passeggeri, di cui di cui al primo comma dell'art. 42 del Contratto, così come sostituito dall'art. 7 dell'Integrazione, con effetto sul contributo e sul canone di cui all'art. 5, pari a 2.000 (duemila) passeggeri per ogni settimana.

9. GERARCHIA DEGLI ATTI.

1. Il presente Accordo operativo integra la relazione contrattuale esistente fra il Comune e la MEX. Il Contratto e l'Integrazione, di cui all'art. 1, si intendono completati e/o autenticamente interpretati solo con puntuale riferimento a quanto riportato nel presente Accordo. Gli altri atti e documenti richiamati mantengono il loro carattere di descrizione e di giustificazione della sostenibilità del progetto.

2. In caso di discordanza fra clausole contrattuali e previsioni di cui al presente Accordo operativo prevale l'interpretazione a favore della parte pubblica.

10. DISPOSIZIONI FINALI.

1. In virtù del ruolo di agente contabile rivestito, oltre alle operazioni di incasso, rendicontazione e versamento degli introiti derivanti dalle attività gestite di cui al Contratto, la MEX è tenuta all'emissione di tutti i documenti di fatturazione, nonché alla compilazione e alla resa del conto della gestione annuale al Comune del Modello 21

“relativo al conto della gestione dell'agente contabile delle province, dei comuni, delle comunità montane, delle unioni di comuni e delle città metropolitane” di cui al DPR 31 gennaio 1996, n. 194, e secondo le modalità e i termini previsti dal Regolamento di contabilità del Comune di Bologna, o di eventuali modelli che, nel corso dell'affidamento, lo possano sostituire e/o integrare. [vrf con AGazzi]

2. Le Parti si danno atto del reciproco impegno al pieno rispetto del Patto di integrità in materia di contratti pubblici del Comune, reperibile al seguente link:

http://www.comune.bologna.it/media/files/patto_di_integrita.pdf

3. Le Parti si danno atto del reciproco impegno al pieno rispetto del Protocollo di intesa in materia di appalti di lavori, forniture e servizi del Comune, reperibile al seguente link:

<http://comunicatistampa.comune.bologna.it/files/0-2019/11-novembre/protocollo-appalti-bologna-8-novembre-2019.pdf>

4. La MEX è a conoscenza che la SRM ha adottato e attuato un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs. 231/01, con i relativi Codice Etico e Sistema Disciplinare, che dichiara di aver letto dal sito aziendale e che dichiara di aver compreso. La MEX aderisce ai principi del suddetto Modello di organizzazione, gestione e controllo nonché ai suoi allegati e si impegna a rispettarne i contenuti, i principi, le procedure e, in generale, ad astenersi da qualsivoglia comportamento atto a configurare le ipotesi di reato indicate nel d.lgs. 231/01 e riportate nel predetto Modello di organizzazione, gestione e controllo. Si impegna altresì a rispettare e a far rispettare a eventuali suoi collaboratori tutti i principi contenuti nella suddetta documentazione e i Protocolli comportamentali previsti dalla SRM ai sensi del d.lgs. 231/01. La violazione delle regole previste dai sopracitati documenti rappresenta grave inadempimento contrattuale. La MEX manleva fin d'ora la SRM e il Comune per eventuali sanzioni o danni che dovessero derivare a queste ultime dalla violazione dei sopracitati documenti da parte della MEX e di suoi eventuali collaboratori.

Comune di Bologna

Marconi Express SpA

SRM – Reti e Mobilità Srl

DATI RELATIVI ALLA DOMANDA SODDISFATTA IN SERVIZIO EXTRAURBANO - ANNO 2018

AZIENDA		MODALITA' DI SERVIZIO (a)										TOTALE
		Classi di percorrenza relative alle tariffe 2018 (b)										
Biglietti (c)	Ordinari	N°										
		Importo										
b o n a m e n i	Andata e Ritorno	N°										
		Importo										
	Settimanali	N°										
		Importo										
		Viaggi-giorno attribuiti										
		N°										
	Mensili	Importo										
		Viaggi-giorno attribuiti										
	Annuali	N°										
		Importo										
	Viaggi-giorno attribuiti											
	N°											
Altre tipologie di titoli (d)	Importo											
	Viaggi-giorno attribuiti											
		Note										

(a) Compilare una tabella per ogni modalità.

(b) Utilizzare una colonna per ogni classe di percorrenza o per singola tratta.

(c) Le ulteriori tipologie di titoli di viaggio non previste in questo modello possono essere riportate su separato analogo prospetto.

(d) Specificare la tipologia nelle note

N.B.: Utilizzando i dati riportati in questa tabella, calcolare, secondo la metodologia proposta in Appendice, il numero dei Viaggiatori e dei Viaggiatori-km, da riportare nel MOD 1.17. Se necessario, utilizzare più copie del presente modello.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici
 Ufficio di Statistica - Div 3
 Programma Statistico Nazionale 2017-2019 (MIT 00018)

MOD 4.18

DATI RELATIVI ALLE SINGOLE LINEE ESERCITATE IN SERVIZIO EXTRAURBANO - ANNO 2018

AZIENDA: _____

MODALITA' DI SERVIZIO (a): _____

LINEE ESERCITATE (b)	Lunghezza delle linee (km)	Programma di esercizio		Percorrenze annue complessive (veicoli-km)			Posti-km offerti	Viaggiatori trasportati nell'anno	Viaggiatori-km trasportati nell'anno
		Tipo e numero di corse giornaliere	N° giorni di servizio nell'anno	Percorrenza effettiva sulla linea	Trasferimenti (c)	TOTALE			
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
TOTALE (d)									

- (a) Compilare una tabella per ogni modalità.
- (b) La linea esercitata comprende sia le corse tra i capilinea sia le eventuali corse che effettuano variazioni di percorso autorizzato (prolungamenti, deviazioni, limitazioni).
- (c) Dalla rimessa al capolinea e viceversa e tra linee.
- (d) I totali devono essere riportati nel MOD 1.17

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
 Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici
 Ufficio di Statistica - Div 3
 Programma Statistico Nazionale 2017-2019 (MIT 00018)

MOD 5.18

DATI RELATIVI ALLA DOMANDA SODDISFATTA IN SERVIZIO URBANO - ANNO 2018

AZIENDA:

MODALITA' DI SERVIZIO (a):

TIPO DEI TITOLI DI VIAGGIO	N° titoli venduti	Prezzo unitario	Introiti (in Euro)	(in)	N° viaggi-giorno attribuiti a ciascuna tipologia	N° di viaggiatori trasportati nell'anno
A TARIFFA ORDINARIA						
Corsa semplice						
Biglietto ord. a tempo (60')						
Biglietto ord. a tempo (61'-120')						
Biglietto ord. Giornaliero						
Multicorse						
Altro						
ABBONAMENTI						
Settimanali						
Mensili						
Annuali						
ABBONAMENTI PREFERENZIALI						
Scolastici						
Lavoratori						
Anziani						
Altro (specificare)						

Totale introiti

Totale viaggiatori

(a) Compilare una tabella per ogni modalità.

