

ATTO DI PROROGA FINO AL 9 GIUGNO 2024 DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO URBANO ED EXTRAURBANO AFFERENTI IL BACINO SUD

TRA

L’Agenzia della mobilità piemontese con sede in Torino, Corso Marconi, 10 - Torino (CF 97639830013), di seguito denominata “Agenzia”, rappresentata dall’Ing. Cesare Paonessa, nella sua qualità di direttore generale

E

il Consorzio Granda Bus, con sede in Saluzzo (CN), Via Circonvallazione n. 19 (C.F. 02995120041), di seguito denominato "Consorzio", rappresentato dal Sig. Clemente Galleano nella sua qualità di Presidente e di legale rappresentante.

Premesso che

1. per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri per i territori di competenza di ciascun Ente concedente, il consorzio Granda Bus ha sottoscritto i seguenti contratti di servizio:

A) Rep. n. 19875 del 30/3/2010 con la Provincia di Cuneo;

B) Rep. n. 10977 del 28/12/2004 con la Città di Cuneo;

C) Rep. n. 11805 del 28/12/2010 con il Comune di Alba;

D) Rep. n. 18358 del 14/6/2011 con il Comune di Bra;

E) Rep. n. 7172 del 01/10/2010 con il Comune di Mondovì;

F) Rep. n. 22233 del 16/07/2010 con il Comune di Savigliano;

G) Rep. n. 7169 del 07/07/2010 con il Comune di Fossano;

H) Rep. n. 140 del 06/07/2011 con il Comune di Saluzzo;

- |    |   |  |
|----|---|--|
|    |   |  |
| 2. | i servizi di trasporto pubblico locale su gomma per la Conurbazione di Cuneo, già oggetto del contratto di cui al precedente punto 1 sub B) scaduto in data 31.07.2015, mediante stipulazione di apposita convenzione tra la Città di Cuneo e la Provincia di Cuneo sono confluiti nel contratto sub A), con decorrenza dal 01.08.2015;   |  |
| 3. | in attuazione dell'art. 10, c. 4-bis della L.R. Piemonte n. 1/2000, come modificata dalle LL.RR. nn. 1/2000 e 15/2015, con sottoscrizione di specifiche Convenzioni, la titolarità dei contratti di servizio indicati al precedente punto 1 è stata trasferita all' Agenzia della mobilità piemontese;  |  |
| 4. | con determinazione dirigenziale dell' Agenzia n. 549 del 21 novembre 2016, in virtù dell' espressa opzione contenuta all' art. 2.3 dei medesimi contratti, è stato disposto il rinnovo fino al 22.12.2019 dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale afferenti il bacino di Cuneo eserciti dal Consorzio Granda Bus, compresi quelli di Saluzzo, Savigliano e Fossano il cui trasferimento all' Agenzia è avvenuto in data successiva;  |  |
| 5. | in data 21 dicembre 2016 è stato sottoscritto l' "Atto per il rinnovo dei contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale afferenti il bacino di Cuneo" avente durata dal 23/12/2016 al 22/12/2019;  |  |
| 6. | il Consorzio Granda Bus con nota prot. n. 3553 del 10 aprile 2019 ha avanzato richiesta di rideterminazione della durata del contratto ai sensi dell' art. 4, par. 4, del Reg. CE 1370/2007, per un periodo di anni 4 e sei mesi a decorrere dal 23 dicembre 2019 in considerazione degli investimenti realizzati sia sul fronte dell' acquisto di nuovi veicoli che sul fronte delle sperimentazioni regionali di nuovi sistemi tariffari ed allegando un Piano Economico Finanziario 23 |  |

dicembre 2019 – 30 giugno 2024;

7. con determinazione dirigenziale n. 313 del 27 maggio 2019, e per le motivazioni ivi riportate, è stata determinata la proroga del contratto di servizio in scadenza il 22 dicembre 2019 approvando contestualmente il presente atto;

tutto ciò premesso le parti convengono e stipulano quanto segue

#### **Art. 1 – Premesse ed allegati**

1. Le premesse, gli atti, i contratti e i documenti richiamati, ancorché non materialmente allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto.
2. Si intendono vigenti e applicabili per tutta la durata del presente Atto le condizioni, gli obblighi e le disposizioni previste nei contratti di servizio originari citati, e nell'atto di rinnovo sottoscritto in data 21/12/2016, per le parti non specificamente variate con i seguenti articoli.

#### **Art. 2 – Oggetto**

1. Con il presente Atto le Parti concordano di prorogare il Contratto di Servizio derivante dall'unione dei contratti citati in premessa, così come successivamente modificato ed integrato dagli atti citati in Premesse, agli stessi patti e condizioni, salvo quanto specificato in prosieguo nel presente Atto.

#### **Art. 3 – Durata**

1. La proroga contrattuale di cui al presente Atto decorre dal 23.12.2019 e termina il 09.06.2024.

#### **Art. 4 – Attuazione Patto della mobilità**

	1.	Le parti concordano sulla necessità di procedere ad una revisione e razionalizzazione del servizio, coerentemente agli interventi in fase di attuazione previsti dal “Patto della mobilità”, allegato 1 al presente Atto come parte integrante e sostanziale, nei limiti della produzione di 13.750.000 vett-km/annua; tali percorrenze rappresentano l’offerta complessiva su base annua sull’intero bacino, soggetta ad obblighi di servizio e per la quale sono previste le apposite compensazioni economiche, così ripartite nelle diverse tipologie di servizio:
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizi extraurbani XU 10.395.555 vett-km/anno</li> <li>• Servizi urbani UB 3.112.834 vett-km/anno</li> <li>• Servizi in Area a Domanda Debole DD 209.611 vett-km/anno</li> <li>• Servizi Funicolare Mondovì FM 32.000 vett-km/anno</li> <li>• Totale Servizi Contratto anno 2020 13.750.000 vett-km/anno.</li> </ul>
	2.	Il Consorzio si impegna a produrre 100.000 vett-km aggiuntive per anno, per le quali non è richiesta compensazione economica; tale produzione a carico del Consorzio è realizzata a titolo sperimentale in conseguenza della ristrutturazione dei servizi prevista dal “Patto della mobilità”. Le parti si impegnano a verificare, alla fine del 2020, l’effettiva utilità degli stessi e la conseguente eventuale rimodulazione/cancellazione.
	3.	Il processo di revisione è eseguito secondo le indicazioni contenute nel Patto della Mobilità; le linee guida e gli indirizzi in esso contenuti guidano il lavoro di riorganizzazione dell’Agenzia durante il periodo di vigenza contrattuale.
	4.	L’Agenzia si riserva di adottare ulteriori misure di riorganizzazione all’emergere di nuove esigenze di mobilità del territorio.
		4/23

5. In caso di percorrenze aggiuntive autorizzate rispetto a quelle previste dai precedenti comma, le stesse saranno oggetto di compensazione economica sulla base delle previsioni di cui al successivo art. 5, primo comma, fermo restando quanto previsto nella matrice dei rischi e relative misure di mitigazione.

#### **Art. 5 – Compensazioni economiche**

1. Per i servizi svolti dal Consorzio si intendono confermate le modalità di riconoscimento delle compensazioni economiche già previste, con gli importi unitari di seguito riportati:

- Servizi extraurbani XU 1,590 € per vett-km
- Servizi urbani UB 1,599 € per vett-km
- Servizi in Area a Domanda Debole DD 1,289 € per vett-km
- Servizi Funicolare Mondovì FM 14,661 € per vett-km

2. L'ammontare complessivo delle compensazioni economiche da riconoscere al Consorzio su base annua, risultanti dall'applicazione di tali corrispettivi alle percorrenze di cui all'art.4, è pari a € 22.250.00,00 (o.f.e.); detto importo è determinato ai sensi dell'art. 6, paragrafo 1 del Regolamento CE 1370/2007 nonché del relativo allegato; il valore è comprensivo delle agevolazioni tariffarie regionali.

3. Le compensazioni economiche complessive relative al servizio di cui all'art. 4 sull'intero periodo contrattuale, calcolato pari a 4 anni e sei mesi, risultano pari a € 100.125.000,00 (o.f.e.).

4. Fermi restando i tempi di pagamento definiti nel contratto di servizio oggetto di proroga, a seguito dell'erogazione del servizio, il concessionario fatturerà

		mensilmente un dodicesimo del 90% dell'importo annuo definito ai sensi del
		precedente comma 2, al netto di una ritenuta di garanzia pari allo 0,50%.
	5.	Il saldo dell'importo annuale di cui al precedente comma 2, al netto della
		ritenuta di garanzia pari allo 0,5%, sarà definito in funzione del
		raggiungimento degli standard minimi del servizio definiti nel contratto e nei
		successivi atti di proroga.
	6.	Le ritenute di garanzia potranno essere svincolate e fatturate soltanto in sede
		di liquidazione finale, al termine del periodo di cui al precedente articolo 3,
		dopo l'approvazione da parte dell'Agenzia di verifica di conformità, previo
		rilascio del Documento Unico di Regolarità Contributiva.
	7.	Sono inoltre riconosciute
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• le compensazioni relative agli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL</li> </ul>
		Autoferrotranvieri 2000-2003 pari ad € 723 (o.f.e.) per addetto per anno;
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• i contributi di cui alle leggi 47/2004, 58/2005 e 296/2006;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• eventuali agevolazioni tariffarie deliberate dagli Enti Locali con risorse</li> </ul>
		a carico del proprio bilancio.
	8.	La base di riferimento utilizzata per la determinazione dell'ammontare delle
		compensazioni economiche è il Piano Economico Finanziario 2019-2024 (per
		brevità nel prosieguo "PEF2019"), Allegato 3 al presente atto, redatto dal
		Consorzio utilizzando come base il Piano Industriale elaborato all'inizio del
		periodo contrattuale 2010-2016, rivisto nel corso degli anni in considerazione
		dell'evoluzione dei servizi prestati e aggiornato con l'Atto di rinnovo
		contrattuale di cui alle premesse.
	9.	Nel PEF2019 il Consorzio ha stimato l'ammontare dei principali processi
		6/23

aziendali che concorrono al conto economico complessivo della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali. Nella redazione delle proprie stime previsionali, il Consorzio ha adottato un valore di inflazione programmata  $I_p$  pari a 1,2%, applicando quindi una rivalutazione annua dei corrispettivi dello 0,6%, pari a metà del valore di inflazione programmata, secondo quanto previsto nell'allegato 12 del contratto di servizio originario.

10. L'Agenzia ha redatto il Conto economico simulato, Allegato 4, che tiene conto degli obiettivi di efficienza ed efficacia di cui al successivo art.6, e non prevede adeguamento inflattivo dei corrispettivi. Il Conto economico simulato garantisce un risultato netto sull'intero periodo contrattuale congruente con quanto atteso dal Consorzio e riportato nel PEF2019.

11. Nel marzo 2020 e nel marzo 2021, per i primi due anni di contratto, sarà verificato il tasso di inflazione effettiva  $I_e$  relativo all'anno precedente, procedendo alla rivalutazione annuale dei corrispettivi secondo le modalità di calcolo riportate nell'Allegato 2 "Preventivo Bacino Sud":

- valori di  $I_e$  fino all'1,2% annuo non comportano variazione dei corrispettivi unitari, in quanto compensati dal Consorzio nel proprio PEF2019 tramite recupero di efficienza e riduzione dei costi;
- in presenza di valori di  $I_e$  superiori a 1,2% anno, i valori unitari delle compensazioni economiche per l'anno in corso sono aumentati in misura pari alla metà dello scostamento tra  $I_e$  e  $I_p=1,2\%$ ;

12. Nel marzo 2023 e nel marzo 2024, per il periodo finale di validità contrattuale, si procederà alla rivalutazione annuale dei corrispettivi analogamente a quanto previsto dal precedente comma 11, confrontando il tasso di inflazione

effettiva **Ie** misurato nell'anno precedente con un valore di inflazione programmata **Ip** pari a 0,6% anziché 1,2%:

- valori di **Ie** fino allo 0,6% annuo non comportano variazione dei corrispettivi unitari, in quanto compensati dal Consorzio nel proprio PEF2019 tramite recupero di efficienza e riduzione dei costi;
- in presenza di valori di **Ie** superiori a 0,6% anno, i valori unitari delle compensazioni economiche per l'anno in corso sono aumentati in misura pari alla metà dello scostamento tra **Ie** e **Ip**=0,6%;

13. Qualora le risorse disponibili da parte dell'Ente non permettano la copertura degli oneri ricalcolati ai sensi dei commi 11 e 12, si provvederà ad adottare le azioni di mitigazione previste nell'Allegato 5 "matrice dei rischi", secondo quanto definito dal successivo articolo 9. Eventuali ulteriori risorse stanziare ai fini della copertura degli adeguamenti inflattivi nel periodo contrattuale concorreranno alla compensazione dell'adeguamento annuale.

14. Nel marzo 2022, a metà del periodo di validità del presente atto, si procederà all'adeguamento dei corrispettivi contrattuali secondo le modalità di calcolo riportate nell'Allegato 2 "Preventivo Bacino Sud", in misura pari a metà dell'inflazione effettiva misurata negli anni 2020 e 2021 (senza la franchigia dell'1,2%). I corrispettivi così adeguati diventeranno i nuovi corrispettivi unitari per gli anni 2022-2024.

#### **Art. 6 – Obiettivi di efficienza ed efficacia**

1. Nel rispetto degli indirizzi forniti dalla delibera ART n.49 del 17/06/2015 e dall'art.27 del DL 50/2017, il presente atto prevede l'introduzione di obiettivi di efficienza ed efficacia, volti ad assicurare il miglioramento progressivo



delle performance aziendali, che il Consorzio si impegna a raggiungere nel corso dell'intero periodo contrattuale.

2. L'obiettivo di efficacia è relativo all'aumento dei passeggeri trasportati ed è misurato attraverso l'aumento dei ricavi da traffico (a parità di tariffe) in un valore non inferiore all'1% annuo; tale obiettivo è stato previsto dal Consorzio ed inserito nel PEF2019, e recepito dall'Agenzia nel Conto Economico simulato.

3. Obiettivo di efficienza relativo alla maggiore produttività di veicoli ed addetti alla guida, raggiungibile grazie alla riprogrammazione del servizio a parità di MIV; è misurato con il parametro utilizzato nel Conto economico simulato ore guida/turno che risulta al 2024 pari a 4,50; il dato di partenza è pari a 4,27. Tale obiettivo è modellato nel Conto Economico simulato redatto dall'Agenzia, prevedendone il raggiungimento sull'ultimo periodo contrattuale (annualità 2024). In tale scenario, il risultato netto complessivo sull'intero periodo contrattuale è variabile tra 2,5 e 3,8 milioni di €, risultando congruente con quanto atteso dal Consorzio nel PEF2019 pari a € 2.562.638.

#### **Art. 7 – Investimenti in materiale rotabile**

1. I bus della flotta del Consorzio relativi al servizio oggetto del presente contratto sono complessivamente 385 (MIV + 20%);

2. Nel periodo 2011-2016 il Consorzio ha acquistato ed immesso nel servizio 70 autobus nuovi di fabbrica.

3. In attuazione degli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Atto di rinnovo del 21.12.2016 :

a. nel periodo 2016-2019 il Consorzio ha acquistato ed immesso nel servizio

	72 autobus nuovi di fabbrica come da piano di rinnovo.	
	b. nel corso del 2019 il Consorzio provvederà a re-investire il contributo pubblico pari ad Euro 4.096.888,05, erogato dall’Agenzia (alla data del	
	20/5/2019) in attuazione del Piano Autobus Regionale 2017-2019, per	
	l’acquisto di almeno n. 20 autobus nuovi di fabbrica	
4.	Con la sottoscrizione del presente Atto il Consorzio si impegna a effettuare	
	nel corso del 2020 un ulteriore investimento pari ad € 5.658.911,95 per	
	l’acquisto ed immissione in servizio di almeno n. 23 autobus nuovi di	
	fabbrica.	
5.	Le parti concordano che gli investimenti in materiale rotabile di cui al	
	precedente comma rappresentano ed esauriscono gli obblighi del Consorzio	
	per l’intera durata del contratto fino al 9 giugno 2024, fermo restando il co-	
	finanziamento degli stessi da parte della Regione Piemonte. Le parti	
	condividono altresì che concorrono al raggiungimento del numero di autobus	
	di cui al precedente comma anche i mezzi consegnati nel corso dell’anno	
	2019, prima del 23.12.2019 data di avvio dell’esecuzione del presente Atto.	
6.	Alla luce degli obblighi di investimento in materiale rotabile di cui al presente	
	articolo, le parti concordano altresì di ridefinire e concordare che le	
	caratteristiche minime del parco mezzi che il Consorzio è obbligato a	
	rispettare consistono esclusivamente nel raggiungimento di un’età media del	
	parco mezzi di cui al comma 1 inferiore a 10 anni al 31/12/2020, anno in cui	
	saranno ultimati gli investimenti.	
7.	Resta invariato l’obbligo per il Consorzio di ridurre al minimo le percorrenze	
	effettuate con i bus di età superiore ai 15 anni ancora presenti nel parco	

	veicoli, rendicontando le percorrenze per ognuno degli autobus della flotta del Consorzio secondo le modalità concordate con l’Agenzia.	
8.	Qualora al 31/12/2019 il piano di investimento di cui al precedente punto 3 non sia completato, il totale a saldo annuale del 2019, e degli anni successivi fino al completamento dell’investimento previsto, sarà decurtato della quota corrispondente agli ammortamenti annui per gli investimenti non effettuati.	
9.	Qualora al 31/12/2020 il piano di investimento di cui al precedente punto 4 non sia completato, il totale a saldo annuale del 2020, e degli anni successivi fino al completamento dell’investimento previsto, sarà decurtato della quota corrispondente agli ammortamenti annui per gli investimenti non effettuati.	
	<b>Art. 8 – Investimenti relativi al sistema BIP</b>	
1.	Il Consorzio, al fine di garantire il corretto funzionamento del sistema di bigliettazione elettronica BIP, si impegna a intervenire sugli apparati hardware dei centri di controllo aziendale CCA, e sugli apparati di bordo, ricorrendo ove necessario alla sostituzione della componentistica hardware non più funzionante.	
2.	L’impegno massimo di spesa nel periodo 2019-2024 è stimato pari a € 2.325.461,12.	
	<b>Art. 9 – Monitoraggio del PEF e condizioni e modalità per la revisione</b>	
1.	Il monitoraggio del PEF, finalizzato a verificare la permanenza dell’equilibrio economico finanziario, avviene ogni anno nel mese di settembre tramite l’analisi e il confronto delle componenti economiche, finanziarie e patrimoniali descritte e quantificate nei seguenti documenti:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendiconto annuale del contratto redatto dal Consorzio secondo lo</li> </ul>	
	11/23	

schema del Conto Economico simulato (di seguito denominato Rendiconto) sulla base dei relativi dati elementari rilevati a consuntivo per l'anno precedente

- Conto Economico previsionale del Consorzio, contenuto nell'Allegato 3 PEF2019
- Conto Economico simulato - Allegato 4;
- Matrice dei rischi, contenente le azioni di mitigazione previste per gli impatti analizzati - Allegato 5.

2. Il monitoraggio prevede l'analisi dello scostamento tra il Risultato netto (calcolato come Ricavi Totali meno Costi operativi, al netto di oneri di gestione, oneri finanziari e imposte) riportato nel Rendiconto e il Risultato netto previsto nel PEF2019 del medesimo esercizio, considerando i valori cumulati dal 2020 all'anno in esame. L'ampiezza dello scostamento determina quanto segue:

- a. laddove lo scostamento sia compreso in una fascia di più o meno 5 per cento (+/-5%) del Risultato Netto del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
- b. laddove lo scostamento sia compreso tra -30% e -5% o tra il +5% e il +30% del Risultato Netto, per la sola quota parte dello scostamento eccedente il 5% in valore assoluto, si procederà con un'analisi volta ad individuare le cause dei singoli scostamenti e ad adottare le corrispondenti

	azioni di mitigazione descritte nella Matrice dei rischi, secondo quanto	
	previsto dal successivo comma 3;	
	c. laddove lo scostamento sia maggiore del trenta per cento in valore assoluto	
	del Risultato Netto del PEF l'Agazia e il Consorzio condividono azioni	
	per la revisione del PEF al fine di garantire la sostenibilità del servizio.	
3.	Se le cause alla base dello scostamento di cui al comma 2 lettera b. sono	
	imputabili al Consorzio, nulla è dovuto da parte dell'Ente a compensazione	
	degli scostamenti di Risultato Netto rilevati. Qualora le cause siano a carico	
	dell'Ente, invece, si procederà a registrare (a credito o a debito) il Risultato	
	Netto aggiornato al fine di compensare l'equilibrio economico finanziario nel	
	PEF dell'anno successivo.	
4.	Nei casi di cui al precedente comma 2 lettera c. le Parti procedono a definire	
	le azioni idonee a rideterminare la soglia di equilibrio del contratto, entro 90	
	(novanta) giorni dalla trasmissione della richiesta di revisione dalla Parte	
	interessata. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario,	
	attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sui fattori di produttività;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sul corrispettivo;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sulle tariffe;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sul programma di investimenti;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sul livello dei servizi;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sulla durata residua del contratto.</li> </ul>	
5.	Nel caso in cui le variazioni apportate o le nuove condizioni introdotte	
	risultino più favorevoli delle precedenti per il Consorzio, la revisione del PEF	

dovrà essere effettuata a vantaggio dell'Ente.

6. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 (sessanta) giorni dalla richiesta di revisione, le stesse hanno diritto di recedere dal presente Atto, fermo restando l'obbligo, per il Consorzio, di garantire il servizio per i successivi 12 (dodici) mesi agli stessi patti e condizioni, nonché l'obbligo dell'Agenzia di riconoscere a titolo di indennizzo in favore del Consorzio, un importo pari al 10% del Risultato Netto del PEF, così come aggiornato in sede di monitoraggio, per la durata residua del contratto.

7. In caso di sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del contratto, il Consorzio può trasmettere all'Agenzia proposte operative per la revisione del PEF, la modifica del PEA e del programma di investimenti, volte a riallineare i costi ai minori introiti previsti.

#### **Art. 10 – Monitoraggio del Contratto**

1. Al fine di procedere con il monitoraggio del PEF come previsto dall'art.9, il Consorzio provvede:

- a rendicontare i valori dei fattori della produzione e a tenere traccia delle variazioni intervenute, utilizzando la modulistica fornita da Agenzia;
- a fornire i dati economico finanziari necessari per l'aggiornamento delle stime del Conto Economico Simulato, tra cui i valori dei ricavi da traffico suddivisi nelle diverse componenti, utilizzando la modulistica fornita da Agenzia;

2. Il Consorzio si impegna altresì ad alimentare continuamente la banca dati con l'elenco dei veicoli autorizzati in servizio di TPL nel Bacino di Cuneo; tale banca dati, che potrà anche consistere in reportistica derivante dagli strumenti

di BI del Consorzio, dovrà comprendere tutti i dati utili alla gestione del parco, secondo quanto sarà concordato con l’Agenzia. In particolare dovrà essere possibile verificare:

- l’età media del parco veicoli (inteso come elenco di veicoli MIV+20) e il numero di veicoli con più di 15 anni;
- i km effettuati in linea mensilmente da tutti i veicoli autorizzati, indipendentemente dall’età;
- i nuovi inserimenti di veicoli in sostituzione di veicoli alienati e il relativo costo di acquisto, al fine di verificare il rispetto degli impegni di investimento di cui all’art. 7;
- l’entità dei contributi ricevuti a titolo di cofinanziamento per il rinnovo del parco;
- gli eventi eccezionali riguardanti il veicolo e gli interventi di manutenzione straordinaria resisi necessari con la relativa descrizione ed i costi sostenuti dall’impresa per il ripristino della piena efficienza.

#### **Art. 11 – Altri obblighi**

1. Il Patto per la Mobilità prevede che i nodi di interscambio rappresentino un passaggio fondamentale per il rilancio del trasporto pubblico locale della Provincia di Cuneo, per consentire la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico e privato. Negli scorsi anni il progetto “Movicentro” della Regione Piemonte ha previsto la realizzazione di infrastrutture presso le stazioni di Cuneo, Bra e Fossano, che ad oggi non risultano pienamente valorizzate nelle loro funzionalità. Il Consorzio ha proposto un piano di investimenti in tale senso, per sviluppare progetti

strategici che coinvolgono i Movicentro esistenti a Cuneo e a Bra, l'autostazione di Alba e la costruzione di una nuova autostazione a Saluzzo in corrispondenza della stazione ferroviaria.

2. Il Consorzio ha aderito alla sperimentazione del progetto Post payment della Regione Piemonte ed ha messo a disposizione know-how e capitale umano per supportare la Fondazione Link nella realizzazione del progetto. Nel corso di tale sperimentazione è emersa l'importanza che il Consorzio continui a investire per il mantenimento e lo sviluppo del sistema di bigliettazione elettronica ritenendo altresì fondamentale che i risultati raggiunti per quanto concerne la bigliettazione elettronica e il clearing del viaggiato tra le aziende rappresentino un asset fondamentale per garantire una elevata qualità del servizio nei confronti dell'utenza.

3. Entro il primo anno di validità del presente atto, il Consorzio si impegna a concludere il processo di emissione dei titoli di viaggio in forma unitaria come Consorzio indipendentemente dall'azienda che svolge il servizio (c.d. biglietteria unica) adottando tutti gli interventi tecnici ed organizzativi necessari per giungere al risultato finale.

4. Il Consorzio si obbliga ad aderire all'evoluzione del sistema tariffario regionale anche in relazione all'introduzione di tariffe cd "pay-per-use" o servizi "MaaS".

5. Il Consorzio, nell'ambito delle azioni di adeguamento al sistema di Bigliettazione elettronica BIP, si impegna a presentare un piano antielusione nel rispetto delle norme in materia, con misure che prevedano l'obliterazione obbligatoria in salita e quella in discesa, dove prevista.



6. Il Consorzio si obbliga ad aderire al consorzio di vendita che sarà costituito tra tutte le aziende esercenti il TPL per la vendita e gestione dei titoli “regionali” (validi su tutto il territorio regionale come il Credito Trasporti, la tariffa “pay-per-use” o i servizi “MaaS”).

7. Con riferimento alla “Convenzione tra Agenzia, Provincia di Cuneo e Consorzio Granda Bus per la chiusura del contenzioso relativo agli esercizi 2012 - 2013 -2014 e la contestuale rinuncia a tutti i ricorsi pendenti”, approvata dal CdA dell’Agenzia con deliberazione n.13/2017 e sottoscritta in data 27/06/2017, si considera non più vigente la richiesta di cui al punto 3.b.

#### **Art. 12 – Comitato tecnico di gestione del contratto**

1. Al fine di facilitare la gestione del contratto di servizio, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, composto da due rappresentanti per ciascuna delle parti i cui nominativi sono formalizzati dalle Parti entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto.

2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell’interpretazione e nell’applicazione del contratto, con particolare riferimento all’adempimento delle singole clausole contrattuali nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all’applicazione delle penali, al monitoraggio del PEF e all’analisi del Rendiconto Annuale di cui all’art.9.1.

3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri dell’Agenzia; le funzioni di segreteria del Comitato ed il relativo onere sono a carico del Consorzio; la segreteria provvederà alle convocazioni con periodicità minima semestrale ed alla verbalizzazione delle sedute; ulteriori riunioni potranno essere

programmate, anche su richiesta dell’Agenzia.

4. La partecipazione ai lavori del comitato non comporta riconoscimento di compensi o gettoni di presenza.

5. Il comitato potrà avvalersi della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, nominati di comune accordo tra le parti e con eventuali spese a carico della parte richiedente.

### **Art. 13 – Garanzie**

1. A tutela dell'effettivo svolgimento del servizio e a garanzia dell'esatta osservanza degli obblighi contrattuali e di quanto previsto nel presente Atto, con la sola esclusione degli obblighi relativi agli investimenti di cui ai precedenti articoli 7 e 8, il Consorzio ha costituito una garanzia fideiussoria in ragione del 10% dell'importo complessivo annuale definito all’art.5.2. Essa dovrà permanere fino alla chiusura delle attività e lo svincolo sarà autorizzato con apposita determinazione dirigenziale al saldo dell'ultima fattura in assenza di controversia.

2. A garanzia dell'effettuazione degli investimenti di cui all’art. 7.4, il Consorzio ha costituito una garanzia fidejussoria pari a complessivi Euro 282.945,60 ( $€ 5.658.911,95 * 10\% * 50\%$ ). Tale valore può essere ridotto della quota pari a € 10.425,00 per ogni bus di cui viene presentata idonea documentazione di acquisto prima della stipula della garanzia stessa. La garanzia fidejussoria sarà progressivamente svincolata proporzionalmente all’entità della spesa effettuata riferita agli investimenti indicati.

3. Si rende necessario prolungare (o costituire ex-novo qualora scadute) le garanzie già previste al punto 10.4 dell’Atto di Rinnovo 2016-2019 per i

	veicoli che il Consorzio si era impegnato ad acquistare entro il 2016 non ancora immatricolati alla data del presente atto (n. 5 autobus di cui alla tabella a dell'Allegato 4 – parte 1)	
4.	A garanzia dell'effettuazione degli investimenti di cui all'art.8 il Consorzio ha costituito una garanzia fidejussoria pari a complessivi Euro 116.273,06 (€ 2.325.461,12*10%*50%). La garanzia dovrà permanere fino alla chiusura delle attività e lo svincolo della stessa sarà autorizzato con apposita determinazione dirigenziale al saldo dell'ultima fattura in assenza di controversia.	
5.	Tutte le garanzie fideiussorie prevedono la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale all'eccezione di cui all'art. 1957 c. 2 del C.C. e la loro operatività entro quindici giorni a semplice richiesta scritta dell' Agenzia.	
6.	Le garanzie di cui ai precedenti commi sono state costituite considerando la dimidiazione del 50% di cui all'art. 93, comma 7, d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.	
7.	Qualora nel corso di validità del presente Atto il Consorzio dimostri di possedere gli ulteriori requisiti previsti all'art. 93, comma 7, d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. e ss.mm.ii che consentono di ridurre ulteriormente l'importo della garanzia, l'Agenzia potrà autorizzare la relativa riduzione.	
	<b>Art. 14 – Definizione delle controversie e Foro competente</b>	
1.	Le parti si impegnano ad affrontare tutte le eventuali controversie sulla interpretazione ed esecuzione del contratto, anche di natura tecnica, in via conciliativa attraverso il Comitato di cui all'articolo 12.	
2.	Qualora sorgano tra le parti contestazioni o controversie nell'interpretazione	

del contratto, ciascuna parte potrà notificare al presidente del Comitato l'esistenza di tali contestazioni o controversie precisandone la natura e l'oggetto. Su mandato del presidente, la segreteria convocherà il Comitato che si riunirà per esaminare e deliberare sull'argomento al fine di definire in via conciliativa la vertenza.

3. In presenza di contestazioni o controversie e fino alla composizione delle medesime, il servizio prosegue e le prestazioni sono eseguite dalle parti senza interruzioni.

4. Qualora il tentativo obbligatorio di conciliazione sopra esplicitato non abbia esito positivo, le controversie sono deferite al competente Foro di Torino.

#### **Art. 15 – Obblighi in tema di tracciabilità dei flussi finanziari**

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, co. 8, della legge 13 agosto 2010 n. 136, il Consorzio si impegna a rispettare puntualmente quanto previsto dalla predetta disposizione in ordine agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari.

2. Ferme restando le ulteriori ipotesi di risoluzione previste dal presente contratto, ai sensi di quanto disposto dall'art. 3, co. 9 bis della l. 136/2010, il mancato utilizzo, nella transazione finanziaria, del bonifico bancario o postale, ovvero di altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni di pagamento costituisce causa di risoluzione del contratto.

3. Il Consorzio si obbliga, ai sensi dell'art. 3, co. 8, secondo periodo della l. 136/2010, ad inserire nei contratti sottoscritti con i subappaltatori o i subcontraenti, a pena di nullità assoluta, un'apposita clausola con la quale ciascuno di essi assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla citata legge.

4. Il Consorzio, il subappaltatore o il subcontraente che hanno notizia dell'inadempimento della propria controparte agli obblighi di tracciabilità finanziaria di cui alla norma sopra richiamata è tenuto a darne immediata comunicazione all'Agenzia e alla Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo della provincia di Torino.

5. Per il presente atto di proroga è stato acquisito il seguente CIG: \_\_\_\_\_. Il CIG dovrà essere indicato su tutte le fatture emesse nell'ambito della gestione del presente contratto.

#### **Art. 16 – Tutela dei dati personali**

1. Ciascuna Parte garantisce, per sé e per i rispettivi dipendenti e/o professionisti che saranno coinvolti nell'esecuzione del Contratto, di essere pienamente a conoscenza di tutti gli obblighi derivanti dal Regolamento UE 679/2016 in materia di protezione dei dati personali ("GDPR") e, in ogni caso, dalla normativa privacy applicabile.

2. Con riferimento ai sistemi di video sorveglianza, il Consorzio Granda Bus ed ogni singola azienda Consorziata hanno adottato il Piano Privacy aggiornato alla normativa europea 2016/679 GDPR. Le singole aziende sono Titolari del trattamento delle immagini dei propri sistemi di videosorveglianza, ed al loro interno nominano le persone autorizzate al trattamento (visione) delle immagini

#### **Art. 17 – Clausola di riservatezza**

1. Fatti salvi gli obblighi di pubblicazione previsti dalla disciplina vigente, l'Agenzia si impegna a mantenere la riservatezza dell'allegato numero 3 al presente contratto "Piano degli Investimenti e PEF 2017 – 2025"

**Art. 18 – Rinvio**

1. Per quanto non espressamente disciplinato nel presente Atto, si applicheranno tutti i patti e le condizioni stabilite nei Contratti di Servizio citati in premessa e del successivo atto di rinnovo sottoscritto in data 21/12/2016 e dei relativi allegati in quanto non innovati

**Art. 19 – Cessione del contratto**

1. È fatto divieto al Consorzio di cedere il presente atto, a pena di nullità della cessione stessa.

**Art. 20 – Forma del contratto, oneri fiscali e spese contrattuali**

1. Il contratto è stipulato mediante scrittura privata non autenticata.
2. Sono a carico del Consorzio tutti gli oneri relativi alla stipula del contratto, ivi comprese le spese di registrazione in caso d'uso ed ogni altro onere tributario.
3. Il Consorzio dichiara che le prestazioni in esame sono effettuate nell'esercizio di impresa e che trattasi di operazioni soggette ad Iva, che il Consorzio è tenuto a versare, con diritto di rivalsa, ai sensi del d.p.r. n. 633/72. Conseguentemente, al presente atto dovrà essere applicata l'imposta di registro in misura fissa, ai sensi dell'art. 40 del d.p.r. n. 131/86 con ogni relativo onere a carico del Consorzio.
4. Le Parti di questo atto consentono il trattamento dei loro dati personali ai sensi della legge vigente; gli stessi dati potranno essere inseriti in banche dati, archivi informatici e sistemi telematici solo per fini e formalità dipendenti dal presente atto ed effetti fiscali connessi.

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale

Torino, \_\_/\_\_/\_\_\_\_\_

Per l' Agenzia della mobilità Piemontese – Il direttore generale - Cesare Paonessa

Per il Consorzio -

Allegati

1. “Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo”
2. “Preventivo servizio TPL Bacino Sud”
3. “Piano degli Investimenti e PEF 2017 – 2025”
4. “Conto economico simulato e obiettivi di efficacia ed efficienza”
5. “Matrice dei rischi e azioni di mitigazione”