

# Regione Lazio

Agenzia Regionale per la Mobilità del Lazio – (AREMOL)

## GARA DI APPALTO

### PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO INTEGRATO DI STUDIO E PROGETTAZIONE FINALIZZATO ALLA REDAZIONE DEL PIANO DEI SERVIZI FERROVIARI MINIMI DEL TRASPORTO DI PERSONE NEL LAZIO

#### CAPITOLATO TECNICO

### Premesse

Le Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) indicano chiaramente gli obiettivi che si vogliono perseguire al fine di offrire un *sistema dei trasporti in grado di soddisfare la domanda col minimo costo ma con un livello di servizio e “comfort” tale da spostare la mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico*. In particolare, le azioni da individuare devono essere orientate al *miglioramento del servizio offerto a parità di costi, ottimizzando mediante messa a rete, l’attuale sistema di trasporto costruendo una rete gerarchizzata dei vettori interconnessa con i nodi di scambio e con i punti terminali*.

Il potenziamento del sistema dei trasporti regionale basato solo sulla realizzazione di grandi infrastrutture, infatti, ha dato in passato risultati molto modesti in termini di sostegno di questi interventi allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate.

E’ da ritenere che questo obiettivo di sostegno allo sviluppo delle regioni sia possibile invece all’interno di un “progetto di sistema”, che partendo dalla individuazione dei bisogni di mobilità delle popolazioni interessate, definisca un sistema di servizi di trasporto regionale in grado di soddisfare tali bisogni ad un adeguato livello di servizio ed al minimo costo sociale per la collettività. Questa procedura consente di giungere infine alla individuazione degli interventi sulle infrastrutture di trasporto necessari alla attuazione del piano dei servizi.

E’ con questa metodologia che la Regione Lazio intende affrontare il tema della progettazione dei servizi di trasporto ferroviario di persone sul territorio regionale.

L’occasione è fornita dalla riforma del trasporto pubblico locale che, unificando al livello regionale le competenze programmatiche ed amministrative relative a tutte le modalità di trasporto pubblico locale (quindi sia gomma, sia ferro, sia nave), mette le Regioni nelle condizioni di procedere alla

riorganizzazione del sistema dei trasporti locali, dimensionando in maniera adeguata i servizi ferroviari e favorendo lo sviluppo di una rete di servizi di trasporto integrati.

A tal fine la Direzione Regionale Trasporti ha in fase di redazione la rete dei servizi minimi su gomma regionale.

Il presente documento contiene le caratteristiche e le specifiche tecniche del servizio richiesto ad integrazione e completamento delle prescrizioni essenziali riportate sul bando di gara.

Le premesse costituiscono parte integrante del presente capitolato tecnico.

## **Art. 1 – Definizioni**

Nel presente documento, ed in genere in tutta la documentazione di gara, sarà usata la seguente terminologia:

“**Capitolato tecnico**”: il documento recante le caratteristiche e le specifiche tecniche per la realizzazione del servizio richiesto oltre alle modalità di esecuzione del servizio stesso;

“**Disciplinare di gara**”: il documento recante le modalità ed i requisiti di partecipazione alla gara e le modalità di svolgimento della stessa;

“**Servizio**”: lo svolgimento della prestazione oggetto del presente bando di gara consistente nella realizzazione di un “*SERVIZIO INTEGRATO DI STUDIO E PROGETTAZIONE PER LA REDAZIONE DEL PIANO DEI SERVIZI FERROVIARI MINIMI DEL TRASPORTO DI PERSONE NEL LAZIO*”

“**Offerenti**”: operatore economico, le persone fisiche o giuridiche singole o in raggruppamento temporaneo o consorzio di imprese che presentano la loro offerta per l’aggiudicazione dell’appalto di servizio nella persona del Legale rappresentante;

“**Affidatario o aggiudicatario**”: il soggetto cui è affidata l’esecuzione del servizio oggetto della gara;

“**Agenzia**”: Agenzia Regionale per la Mobilità del Lazio – (AREMOL);

“**Servizi Minimi**” i servizi di TPL su ferro qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini.

## **Art. 2 – Norme e documenti di riferimento**

Lo studio, partendo dal quadro attuale, dovrà essere condotto in linea con la disciplina nazionale ed europea in materia ed, in particolare, senza alcuna valenza esaustiva, secondo le seguenti indicazioni e riferimenti normativi.

1. D.Lgs. n.163/2006, Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione della direttive 2004/17/CE e 2994/18/CE;
2. D.P.R. 21 Dicembre 1999 n. 554;

3. L.R. 16/2003, modifiche alla legge regionale 16 luglio 1998, n. 30, recante disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e successive modifiche, alla legge regionale 3 dicembre 1982, n. 52, recante disposizioni sulle tariffe dei pubblici servizi di trasporto, alla legge regionale 12 gennaio 1991, n. 1, recante disposizioni su sistemi tariffari e alla legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58, recante disposizioni sull'esercizio di trasporto pubblico non di linea;
4. D. Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 “Conferimento alla Regione ed agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4 comma 4 della legge 15 marzo 1997 n. 59”;
5. Legge 15 marzo 1997 n. 59. artt. 1 e 4, comma 4 e 6, come modificato dall’art. 7 della legge 15 marzo 1997 n. 127;
6. D.P.R. 17 dicembre 1953, n. 1113, e D. Lgs. N. 296 del 11 settembre 2000 in materia di comunicazione e trasporti;
7. Linee guida del PRMTL della Regione Lazio (pubblicate sul sito [www.aremol.it](http://www.aremol.it)).
8. Determinazione dirigenziale n. 327 del 4 novembre 2008.

### **Art. 3 – Oggetto e contenuti del servizio**

Oggetto del servizio è la redazione di uno “studio e progettazione finalizzato alla redazione del piano dei servizi ferroviari minimi del trasporto di persone nel Lazio”, elaborato in conformità a quanto specificato nel presente capitolato tecnico.

### **Art. 4 – Obiettivi del progetto**

Le linee guida del PRMTL evidenziano che l’attuale organizzazione dei servizi di TPL nel Lazio, presenta notevoli criticità che si riflettono principalmente in insufficiente qualità del servizio, in peso inadeguato rispetto al trasporto privato, in dispersione di risorse.

Tali criticità possono essere, in sintesi, così individuate:

- sostanziale duplicazione dei servizi ferroviari ed automobilistici su tutte le direttrici di adduzione a Roma;
- insufficiente livello di offerta di servizi ferroviari sulle direttrici di interesse nazionale, a causa del livello di saturazione delle linee, utilizzate anche dai servizi viaggiatori di lunga percorrenza e di quelle merci;
- insufficiente livello di qualità dei servizi automobilistici, che sulle grandi arterie stradali di accesso ai centri urbani e a quello di Roma in particolare, si muovono con velocità commerciali molto basse a causa della congestione di tali arterie;

- conseguente inefficiente utilizzo delle risorse ferroviarie erogate dalla Regione a sostegno del settore.

Lo sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL) è l'unica risposta possibile ai gravi problemi di congestione del traffico e di inquinamento dell'ambiente che affliggono la Regione Lazio. Bisogna a questo proposito tener conto delle nuove norme comunitarie in materia (soglia massima delle polveri a 50 microgrammi per metro cubo per non più di 35 giorni l'anno) che stanno comportando, per un numero di giorni crescente ogni anno, il blocco totale del traffico.

A questa situazione si è risposto sinora più con soluzioni tampone (targhe alterne, etc.) che con soluzioni strutturali. Manca, cioè, nella Regione una politica di sviluppo del TPL, basata su un progetto organico di breve, medio e lungo periodo che pianifichi gli interventi sulle infrastrutture ed il potenziamento dei servizi e determini il fabbisogno di risorse e le modalità di reperimento di tali risorse.

Eppure il TPL è il settore del trasporto nel quale è stato più ampio il trasferimento delle competenze alle Regioni.

Compito della Regione in questo settore è quindi proprio la predisposizione di un grande progetto di sviluppo del TPL, che definisca il programma temporale degli interventi necessari ed il conseguente fabbisogno di risorse finanziarie.

Il solo modo per risolvere queste criticità, per modificare in misura significativa l'attuale ripartizione della domanda tra trasporto individuale e trasporto collettivo, per dotare la Regione di un modello di mobilità sostenibile è la predisposizione di un progetto finalizzato alla creazione di un sistema integrato di trasporto collettivo, in cui la ferrovia funga da struttura portante del sistema e le autolinee fungano da elementi di adduzione alla ferrovia in nodi di interscambio, aperti anche alle auto private, strategicamente ubicati sul territorio regionale.

Tale progetto, partendo dalla situazione attuale di domanda-offerta e dalle previsioni di crescita della domanda, dovrà:

- definire il programma di potenziamento dei servizi sulle linee FR, che dovranno essere gestite con frequenza molto elevata (7-15 minuti nelle ore di punta) e con orari di tipo cadenzato e mnemonico;
- individuare gli interventi di potenziamento della rete ferroviaria (RFI e ferrovie ex concesse) e del parco rotabile necessari per garantire la fattibilità del programma dei servizi suddetto;
- ridisegnare la rete dei nodi di interscambio al fine di individuare le stazioni della rete ferroviaria nelle quali realizzare l'integrazione con i trasporti stradali, individuali e collettivi; sarà cura dell'AREMOL interfacciare l'affidatario con la società che sta redigendo la rete dei servizi minimi su gomma regionale.

- quantificare il fabbisogno finanziario, in conto capitale ed in conto esercizio, conseguente ed individuare le fonti di finanziamento.

In linea con queste indicazioni, lo studio oggetto di gara, finalizzato a definire un progetto di sistema ferroviario che rappresenti il primo passo verso la realizzazione di un sistema di trasporto integrato, si prefigge i seguenti obiettivi:

- ❑ aumentare la quota di mobilità regionale servita dai mezzi di trasporto collettivo, in particolare quello ferroviario;
- ❑ ridurre i livelli di congestione della rete stradale regionale;
- ❑ contribuire alla riduzione dei livelli di inquinamento ambientale ed acustico causati dal traffico veicolare nelle principali aree urbane e suburbane della Regione;
- ❑ ridurre, a parità di livello di servizio, il costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico, definire bacini integrati ed indipendenti ai fini di un eventuale gestione dei servizi non basati sul lotto unico.

## Art. 5 - Il Contesto di Riferimento per i Servizi Ferroviari

L'estensione totale della rete ferroviaria laziale è di 1.100 km pari al 7% della rete italiana (vedi tabella seguente)

Regione	Linee elettrificate		Linee non elettrificate		Totale
	doppio binario	semplice binario	doppio binario	semplice binario	
Lazio	681,0	200,8	-	218,6	1.100,4
Italia	5.998,5	4.319,9	110,4	5.537,7	15.996,5

*Estensione in km della rete ferroviaria del Lazio confrontata con la rete nazionale. (fonte linee guida del PRMTL)*

Il 38% della rete è a semplice binario ed oltre la metà di questo non è elettrificato.

Tale rete è composta da:

- ❑ due corridoi di traffico di interesse nazionale:
  - il Corridoio Dorsale Centrale (Roma – Firenze), che si sviluppa, entro il territorio regionale per circa 90 km ed è costituito dalla linea AV/AC e dalla linea storica;
  - il Corridoio Tirrenico (Pisa-Roma-Napoli), che si sviluppa per circa 260 Km e che si dirama a sud di Roma da Campoleone verso Nettuno, da Priverno verso Terracina e da Formia verso Gaeta (quest'ultima attualmente chiusa all'esercizio); questo corridoio comprende anche la nuova linea AV/AC Roma – Napoli (la cui estensione non è considerata nella tabella precedente);
- ❑ due linee di rilevante interesse interregionale:

- la linea Roma-Napoli, via Cassino, che si sviluppa per circa 140 Km entro il territorio regionale interessando i centri di Colferro, Anagni, Frosinone e Cassino e che si dirama da Ciampino verso Frascati, Albano, Velletri e da Roccasecca verso Avezzano;
- la linea Roma Pescara che si sviluppa nel territorio regionale per circa 70 Km lungo l'Autostrada A24 Roma L'Aquila.
- ❑ alcune linee di esclusivo interesse locale:
  - Sora - Roccasecca;
  - Terni - Rieti - L'Aquila;
  - Viterbo - Attigliano - Orte; - Priverno - Terracina;
  - Campoleone - Nettuno;
  - Ponte Galeria - Fiumicino;
  - Ciampino - Velletri;
  - Ciampino - Albano;
  - Ciampino - Frascati.

I servizi ferroviari di TPL interessano tutte la rete regionale, sia le linee di interesse nazionale ed interregionale che quelle di interesse locale e sono attualmente organizzati in 8 linee di trasporto, denominate FR, che hanno un'estensione in ambito regionale di 883 km e servono 142 stazioni.

Esse sono:

- ❑ FR 1 Orte - Fara Sabina - Roma Tiburtina - Fiumicino Aeroporto;
- ❑ FR 2 Roma-Tivoli;
- ❑ FR 3 Roma – Viterbo;
- ❑ FR 4 Roma – Albano – Frascati - Velletri;
- ❑ FR 5 Roma - Civitavecchia ;
- ❑ FR 6 Roma - Frosinone - Cassino;
- ❑ FR 7 Roma - Latina - Formia – Minturno;
- ❑ FR 8 Roma - Campoleone - Nettuno;

Completano il sistema di trasporto ferroviario regionale le seguenti linee ferroviarie (ex ferrovie concesse):

- ❑ Roma-Lido di Ostia che si sviluppa per circa 28 Km lungo la via Ostiense da Piramide a Ostia Lido;
- ❑ Roma - Pantano Borghese - S. Cesareo che si sviluppa per circa 30 Km da Roma Termini a S.Cesareo;
- ❑ Roma -Viterbo che si estende nel territorio regionale per circa 90 Km interessando i centri di Orte e Civita Castellana.

Esistono infine alcuni rami delle linee FS attualmente dismesse come la Formia – Gaeta e la Civitavecchia – Capranica.

## **Art.6 - Contenuti Del Progetto Dei Servizi Ferroviari ed elaborati richiesti**

Nello studio oggetto della prestazione, dovranno essere presenti gli elaborati necessari ad illustrare i risultati delle fasi progettuali.

Il progetto dei servizi ferroviari dei trasporti regionali di persone dovrà essere articolato nelle seguenti fasi:

- *Fase A* – Analisi della situazione attuale;
- *Fase B* – Analisi del quadro programmatico e degli interventi in corso;
- *Fase C* – Progettazione e verifica del nuovo programma d’esercizio ferroviario, che dovrà articolarsi anche per bacini integrati ed indipendenti ai fini di un eventuale gara per la gestione dei servizi non basati sul lotto unico;
- *Fase D* – Analisi della sostenibilità economico-finanziaria del programma progettato;
- *Fase E* – Supporto tecnico e giuridico-amministrativo per la predisposizione del bando di gara dei servizi ferroviari.

### FASE A – ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

In questa fase, essenzialmente sulla base dei dati esistenti, si dovrà procedere ad:

- analizzare le caratteristiche socio economiche dell’area di studio rilevanti ai fini dello studio della mobilità e descriverne le principali caratteristiche insediative;
- suddividere l’area in zone adatte alla descrizione della mobilità, quantificare i principali indicatori demografici e socio-economici che caratterizzano le singole zone e valutare le tendenze evolutive;
- descrivere l’offerta di trasporto, attraverso la costruzione del grafo della rete di trasporto stradale, del grafo diacronico dei servizi di trasporto collettivo e la quantificazione delle caratteristiche dei singoli archi dei grafi modali;
- analizzare la domanda di trasporto, attraverso la quantificazione dei volumi di traffico sui singoli archi dei grafi modali; tale quantificazione dovrà essere effettuata, come detto, sulla base dei dati esistenti presso i vari Enti ed Aziende di trasporto; e con indagini ad hoc che saranno effettuate per integrare i dati esistenti;
- specificare ed implementare un modello di domanda per la regione Lazio, calibrato ad hoc sulla base delle indagini effettuate e di tutte le altre informazioni disponibili, che consenta di stimare l’evoluzione della domanda di trasporto e la sua ripartizione tra le differenti modalità;

- individuare, sulla base del confronto dei dati di domanda e di offerta, gli attuali livelli di servizio del sistema, le principali criticità esistenti, i limiti di accessibilità, i difetti di integrazione con gli altri modi di trasporto ed i valori globali di emissione di sostanze inquinanti.

## FASE B – ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E DEGLI INTERVENTI IN CORSO

In riferimento all'orizzonte temporale futuro, scelto come riferimento, occorrerà, sulla base del quadro programmatico e delle le altre fonti disponibili, individuare gli interventi programmati e quelli con una elevata probabilità di realizzazione sulla rete di trasporti complessiva (strade, ferrovie, porti, aeroporti etc.).

In tale fase, inoltre, per ognuno degli interventi individuati dovranno essere indicate le caratteristiche essenziali e la data per cui è prevista la disponibilità dell'opera.

## FASE C – PROGETTAZIONE E VERIFICA DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO FERROVIARIO

Il Lazio, con una popolazione concentrata particolarmente nella provincia di Roma (72% dei residenti dell'intera regione, 84% della popolazione attiva ed 87% degli addetti della regione) ed in particolare nella città di Roma, ha una struttura della rete di trasporto tipicamente radiale. Essa, pertanto, si presta particolarmente bene alla attivazione di un programma di esercizio che assegni la funzione portante del sistema dei trasporti ai servizi ferroviari di adduzione al principale polo attrattore, svolto sia sulle linee FS, sia su quelle regionali.

Per i collegamenti su gomma si prevede una specializzazione nel ruolo di adduzione alla rete su ferro e quindi, loro vengono chiamati ad assolvere la funzione di diffusione sul territorio regionale, ed in particolare nelle sue aree interne, degli elevati livelli di accessibilità assicurati da nuovi e più efficienti servizi ferroviari.

Questo programma si basa sulla creazione, in corrispondenza delle stazioni ferroviarie più idonee, di nodi d'interscambio attrezzati non soltanto per l'integrazione autobus-treno, ma anche per l'integrazione mezzo privato-treno.

Il nuovo programma d'esercizio integrato si basa quindi sul sistema cosiddetto "per appuntamenti", impiegato in importanti realtà regionali europee, che realizza, in corrispondenza di alcuni nodi principali della rete di trasporto, la perfetta coincidenza dei servizi offerti con le diverse modalità di trasporto.

Questa FASE C del progetto di sistema consiste appunto nella definizione del nuovo programma d'esercizio della rete dei servizi regionali su ferro e nel dimensionamento del fabbisogno di materiale rotabile. Programma d'esercizio che dovrà articolarsi anche per bacini integrati ed

indipendenti ai fini di un eventuale gara per la gestione dei servizi non basati sul lotto unico. Per raggiungere questo obiettivo è necessario descrivere l'offerta e la domanda di trasporto ad un grado di dettaglio adeguato (rif. Fase A).

Partendo dai risultati della Fase A e dalle criticità individuate, si dovrà procedere alla individuazione dei nodi cardine della nuova rete integrata, alla costruzione del nuovo grafo della rete dei servizi ferroviari ed alla quantificazione dei servizi sui singoli elementi del grafo. Per ciascuna linea dovrà essere redatto l'orario di servizio. Dovrà essere verificata la fattibilità tecnica dell'ipotesi di programma d'esercizio con le capacità delle linee e dei nodi e la compatibilità con gli altri servizi ferroviari. Dovrà essere costruita quindi una procedura iterativa che fornirà l'ipotesi che soddisfa al meglio l'utenza, minimizzando nel contempo il numero di treni ed ottimizzando le composizioni.

L'utenza del sistema dovrà essere stimata utilizzando modelli matematici che simulano la scelta sia del modo di trasporto, sia, per il mezzo collettivo, della corsa o del treno.

Dovrà quindi essere verificata la congruenza del programma d'esercizio proposto con le caratteristiche infrastrutturali della rete opportunamente aggiornata con gli interventi previsti. Anche per questa verifica dovranno essere impiegati modelli che simulano il reale movimento dei treni sull'infrastruttura ferroviaria, con l'opportuna descrizione del segnalamento e secondo un orario d'esercizio. Il modello di simulazione deve consentire di valutare la fattibilità dell'orario dei servizi ferroviari proposto, l'effetto sulla circolazione dell'introduzione di nuove tipologie di materiale rotabile e l'impatto conseguente ad interventi sull'infrastruttura o sul sistema di segnalamento e controllo.

#### FASE D – ANALISI DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

In tale fase si dovrà procedere ad un'analisi approfondita della componente economico-finanziaria del progetto sottoposto a studio.

Le attività previste sono:

- ❑ costruzione di un modello di analisi che consenta di effettuare:
  - la stima dei flussi costi-ricavi;
  - il calcolo dei flussi di cassa e dei principali indicatori sulla qualità finanziaria della gestione;
  - la verifica della sostenibilità finanziaria in un arco temporale sufficiente date le caratteristiche tecniche, economiche e gestionali del progetto;
- ❑ costruzione di un modello di analisi economica (tipo costi-benefici), in grado di valutare la convenienza degli eventuali investimenti necessari alla realizzazione del progetto dal punto di vista del benessere della collettività;

- ❑ sviluppo di un adeguato sistema di simulazioni (analisi di sensitività, analisi di rischio) in grado di verificare i punti di debolezza economica e finanziaria del progetto.

Per lo sviluppo delle attività precedentemente descritte dovranno innanzitutto essere quantificati:

- ❑ i costi di gestione del nuovo sistema di trasporto;
- ❑ gli introiti complessivi del nuovo sistema di trasporto, connessi ai livelli tariffari previsti;
- ❑ i sussidi al sistema che dovranno essere erogati dalla Regione e che saranno quindi alla base dei contratti di servizio tra Ente programmatore (e/o Regione) ed Enti di gestione (Aziende di trasporto).

La quantificazione dei costi di gestione verrà effettuata sulla base di precisi obiettivi di aumento della produttività del lavoro e degli altri fattori di produzione, fissati sulla base di significative analisi di benchmarking a livello europeo. E' evidente che il raggiungimento di tali obiettivi costituisce la condizione necessaria per lo sviluppo di un nuovo sistema di trasporto regionale, efficiente ed economicamente sano.

Nella definizione del livello dei prezzi del nuovo sistema tariffario si terrà conto dell'obiettivo di legge di assicurare una copertura dei costi di gestione con gli introiti da traffico pari ad almeno il 35%.

#### FASE E – SUPPORTO TECNICO E GIURIDICO-AMMINISTRATIVO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL BANDO DI GARA DEI SERVIZI FERROVIARI

In questa fase dovranno essere svolte le seguenti attività:

- ❑ definizione di tre ipotesi alternative di suddivisione in lotti del servizio ferroviario progettato nella fase C (lotto unico, lotti di dimensioni medie, lotti di dimensioni minime);
- ❑ individuazione ed elaborazione dei dati tecnici ed economici che gli attuali gestori del servizio ferroviario regionale dovranno fornire all'Amministrazione, al fine di poter determinare tutti gli elementi utili alla predisposizione del futuro bando di gara per i servizi ferroviari;
- ❑ predisposizione di uno schema di Capitolato Speciale d'Appalto (con riferimento agli aspetti tecnici ed economici) in relazione alle diverse ipotesi di suddivisione in lotti ed individuazione delle clausole da inserire nel contratto che verrà stipulato con il vincitore della eventuale gara o delle varie articolazioni progettuali per più lotti.

Gli elaborati richiesti comprenderanno singole relazioni generali articolate nei vari argomenti di trattazione e relativi allegati grafici quali planimetrie a scala adeguata, schemi, diagrammi, quadri analitici, grafici esplicativi, tabelle, ecc., nella quantità necessaria ad illustrare i vari aspetti del Progetto.

Inoltre, già dalla prima fase, dovrà essere redatta una relazione sintetica riepilogativa di raccordo, riportante i riferimenti, i criteri, le metodologie adottate, i principali risultati attesi e le raccomandazioni motivate sulle azioni considerate.

Tutti gli elaborati dovranno essere prodotti in 5 (cinque) copie cartacee e su supporto magnetico (CD - DVD) e dovranno essere compatibili con i sistemi informativi in uso presso l'Agenzia.

Qualunque diversa articolazione del servizio, sia procedurale che metodologica, per comprovate motivazioni, dovrà essere preventivamente concordata con il Responsabile del Procedimento.

Dovrà inoltre essere prodotta una relazione di sintesi con relativi elaborati grafici contenente l'articolazione dello studio, l'elencazione e la descrizione dei processi di analisi condotti ed i principali risultati ottenuti.

Il Responsabile del Procedimento potrà sempre richiedere all'aggiudicatario ulteriori elementi integrativi necessari a definire la prestazione resa, senza che questi comportino ulteriori costi aggiuntivi.

## **Art. 7 – Modalità e tempi di esecuzione del servizio**

Il Progetto con i contenuti e l'articolazione indicati nei punti precedenti sarà svolto secondo la tempistica seguente coerente con le fasi precedentemente descritte.

### FASE A – ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

La fase si avvierà con la stipula del contratto ed entro i primi 15 giorni dovrà essere consegnato il piano esecutivo delle attività. La fase avrà una durata di 60 giorni e si concluderà con la presentazione di un rapporto di sintesi correlato delle tavole necessarie per la completa descrizione dei risultati.

Il documento sarà condiviso con l'Amministrazione.

### FASE B – ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E DEGLI INTERVENTI IN CORSO

Le attività di cui alla fase B dovranno essere concluse entro 20 giorni dal termine della precedente fase A. Il risultato finale consistente in una relazione ed una tavola di sintesi sarà sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione.

### FASE C – PROGETTAZIONE E VERIFICA DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO FERROVIARIO

Le fasi C e D avranno necessariamente uno sviluppo comune e fortemente correlato con gli Enti interessati. L'Amministrazione istituirà un Tavolo di Concertazione per interfacciare il gruppo di progettisti. Le due fasi avranno una durata non superiore ai 100 giorni a partire dalla conclusione/approvazione delle precedenti fasi.

### FASE D – ANALISI DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

Per questa fase si fa riferimento a quanto precedentemente esposto.

## FASE E – SUPPORTO TECNICO E GIURIDICO-AMMINISTRATIVO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL BANDO DI GARA DEI SERVIZI FERROVIARI

Questa fase, che può essere sviluppata anche parallelamente alle fasi precedenti, dovrà essere comunque completata entro 30 giorni dall'approvazione delle fasi C e D.

Complessivamente il servizio richiesto dovrà essere svolto in 210 giorni naturali e consecutivi dalla sottoscrizione del contratto al netto dei tempi di sospensione legati alle verifiche intermedie svolte dell'Amministrazione.

L'inizio dell'attività dovrà essere comunicata formalmente dal Legale rappresentante dell'aggiudicatario entro i primi quindici giorni dalla notifica d'approvazione del contratto di affidamento.

Per le date di consegna e per la formalizzazione dei tempi previsti per le varie fasi come sopra indicate farà fede la data del timbro di entrata dell'Amministrazione.

### **Art. 8 – Modalità di pagamento e penali**

Il corrispettivo dell'appalto sarà erogato con le seguenti modalità:

- 20% all'avvio delle attività;
- 20 % dopo l'approvazione delle due prime fasi A e B;
- 40% all'approvazione delle fasi C e D;
- 20% e svincolo cauzionale al rilascio della Certificazione di coerenza di cui al successivo art. 9.

I corrispettivi saranno pagati previa presentazione di regolare fattura entro 60 giorni dalle rispettive emissioni.

Tutti i suddetti pagamenti avverranno previa avvenuta acquisizione delle corrispondenti somme erogate dall'Assessorato alla Mobilità - Direzione Regionale Trasporti della Regione Lazio.

In caso di raggruppamento, i pagamenti saranno effettuati esclusivamente in favore del Legale Rappresentante, come individuato nella certificazione richiesta, restando l'Agenzia estranea ai rapporti intercorrenti tra le imprese componenti il raggruppamento.

Per ogni giorno di ritardo rispetto ai termini fissati dal presente capitolato tecnico è applicata all'affidatario una penale stabilita nella misura del 3 per mille delle competenze nette spettanti, ferma restando la possibilità di rescindere il contratto dopo il trentesimo giorno di ritardo.

## **Art. 9 – Certificazione di coerenza dello studio**

Entro sessanta giorni dalla consegna complessiva dello Studio, l’Agenzia produrrà la Certificazione di coerenza, a seguito della quale verrà liquidato il saldo della prestazione del servizio.

La Certificazione di coerenza, verifica l’effettiva rispondenza dello studio con le caratteristiche prestazionali, previste nel presente disciplinare tecnico e capitolato d’oneri, nel contratto di affidamento e con quelli aggiuntivi compresi nella proposta tecnica formulata in sede di offerta.

Potranno essere richiesti all’aggiudicatario, oltre alla documentazione comprovante l’attività svolta, ulteriori elementi integrativi necessari a definire la prestazione resa, senza che questi comportino ulteriori costi aggiuntivi.

In particolare la certificazione di coerenza verifica:

- la corrispondenza dello studio con le specifiche ed i contenuti indicati nel presente disciplinare tecnico e capitolato d’oneri;
- la completezza e la qualità dello studio in relazione agli elaborati richiesti.
- i contenuti delle relazioni, gli elaborati grafici e gli approfondimenti richiesti.
- l’attendibilità dei riferimenti e dei dati utilizzati nelle analisi conoscitive;
- la dimostrazione della possibilità di raggiungere gli obiettivi perseguiti e la misurazione quantitativa degli stessi;
- lo svolgimento delle verifiche di sostenibilità tecnico territoriale, economico finanziaria e procedurale amministrativa del progetto;
- l’analisi di sensitività dei risultati progettuali e del loro impatto;
- l’analisi del rischio relativo alle alternative progettuali scelte;
- l’analisi degli aspetti organizzativi, realizzativi e gestionali;
- la corrispondenza con i formati informatici richiesti e la effettiva compatibilità con i sistemi informativi dell’Agenzia.

Ove l’Agenzia non certifichi, per l’insufficienza dello studio prodotto, la presenza dei contenuti richiesti, e l’affidatario non provveda al necessario adeguamento nel termine perentorio che verrà successivamente stabilito, e che sarà comunicato con lettera raccomandata A/R, l’Agenzia stessa provvederà all’incameramento della fideiussione prestata.

## **Art. 10 – Proprietà dello studio**

Gli studi e gli elaborati prodotti in virtù del presente appalto, sono di proprietà esclusiva dell’Agenzia.

In particolare, l'Agazia si riserva di utilizzare lo studio oggetto dell'appalto per propri lavori e/o pubblicazioni e di diffondere i contenuti nella maniera che riterrà più opportuna.

L'affidatario non potrà utilizzare per sé, nè fornire a terzi, nemmeno parzialmente, dati e informazioni dei lavori oggetto dell'appalto o pubblicare gli stessi, senza il preventivo assenso scritto da parte dell'Agazia.

## **Art. 11 – Cause di risoluzione anticipata**

Il mancato rispetto dei requisiti previsti nel capitolato nella esecuzione del Servizio, comporta la risoluzione anticipata del contratto, salva ed impregiudicata ogni pretesa risarcitoria da parte dell'Agazia.

In caso di inosservanza delle norme previste dal presente capitolato tecnico o dal contratto, l'Agazia, a mezzo lettera raccomandata A/R, diffiderà l'affidatario, assegnandoli un termine perentorio per l'esatto adempimento, pena la risoluzione del contratto senza che il contraente abbia nulla a pretendere.

## **Art. 12 – Sospensione - recesso**

L'Agazia ha facoltà di sospendere in qualsiasi momento, per comprovati e giustificati motivi, l'efficacia del contratto stipulato con l'affidatario del Servizio e lo svolgimento della prestazione del Servizio stesso, dandone comunicazione scritta allo stesso salvo il pagamento di quanto dovuto per legge.

L'Agazia può recedere dall'incarico conferito in qualsiasi momento. In caso di recesso, il soggetto aggiudicatario dell'appalto ha diritto ad un corrispettivo, se richiesto, a titolo di indennizzo, valutato in contraddittorio, e rapportabile all'opera prestata ed al lavoro già svolto, comprensivo delle spese sostenute, escluso ogni ulteriore risarcimento o indennizzo.

Tale indennizzo sarà effettuato entro 90 (novanta) giorni dalla presentazione di fattura e di documentazione giustificativa dell'opera prestata e delle spese sostenute, quale forma liberatoria nei confronti dell'Agazia con esplicita dichiarazione di null'altro a pretendere.

## **Art. 13 – Efficacia**

Le norme e le disposizioni del presente capitolato tecnico e i contenuti, sono vincolanti per l'affidatario sin dal momento in cui viene presentata l'offerta, mentre vincoleranno l'Agazia solo con la stipula del contratto di affidamento.

## **Art. 14 – Responsabilità**

L'affidatario solleva l'Agenzia da ogni responsabilità penale e civile verso terzi, comunque connessa allo svolgimento delle attività inerenti allo svolgimento del servizio affidato.

Nessun ulteriore onere potrà pertanto essere addebitato all'Agenzia oltre al pagamento del corrispettivo contrattuale.

## **Art. 15 – Riservatezza**

Ai sensi dell'articolo 1 della L. 675/96 "Tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali" e dell'art. 48 comma 3 del DPR 445/00 "Testo unico sulla documentazione amministrativa", si informano le imprese partecipanti che:

- (a) la legge n. 675/96 prevede la tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali ed impone di improntare il trattamento dei dati a principi di correttezza, liceità, trasparenza e tutela della riservatezza e dei diritti di chi conferisce le informazioni cui l'Agenzia correttamente si attiene;
- (b) i dati forniti verranno trattati per le finalità istruttorie connesse alla presente procedura di appalto e potranno essere esibiti, all'occorrenza, innanzi all'Autorità giudiziaria o ad altre autorità ove siano ritenuti pertinenti per la definizione di un eventuale contenzioso;
- (c) i dati potranno essere comunicati ad altri soggetti esclusivamente per le finalità innanzi indicate;
- (d) il trattamento sarà effettuato sia manualmente che mediante sistemi informatici;
- (e) il mancato conferimento dei dati in esame, pregiudica la partecipazione alla procedura di appalto;
- (f) il responsabile del trattamento dei dati è il Responsabile del Procedimento.

## **Art. 16 – Spese contrattuali e fiscali**

Sono ad esclusivo carico dell'aggiudicatario tutte le spese di copia, di eventuale registrazione connesse alla stipula del Contratto d'Appalto, nonché ogni altra spesa inerente l'esecuzione del contratto.

Sono, altresì, a carico dell'affidatario tutte le spese ulteriori relative a tasse, e contributi di ogni genere previsti per legge, gravanti sulla prestazione del servizio.

## **Art. 17 – Controversie**

Il contratto stipulato dalle parti sarà regolato dalle leggi italiane.

Per qualsiasi controversia in merito all'interpretazione, all'esecuzione, validità ed efficacia del contratto sarà competente in via esclusiva il Foro di Roma.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Tommaso Picano

Il Direttore

Ing. Antonio Mallamo