

CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO

FERROVIARIO SULLA TRATTA DOMODOSSOLA – ISELLE 2017-

2022 – CIG 674581242

tra

l’Agenzia della mobilità piemontese con sede in Torino, corso Marconi, 10 (C.F. 97639830013), nella persona del direttore generale, sig. Cesare Paonessa, di seguito denominata “AMP”

e

la Società BLS AG con sede legale in Genfergasse, 11 3001 Berna (CH) TVA CHE-116-287-061, rappresentata dal Direttore generale Bernard Guillelmon e dal Direttore produzione Peter Fankhauser, di seguito denominata “IF”

Premesso che

A. L’Agenzia della mobilità piemontese, con determinazione dirigenziale 144/2016 del 7/04/2016, ha approvato e pubblicato sul sito proprio internet un Avviso di manifestazione d’interesse finalizzato all’individuazione dell’operatore economico di servizio pubblico con il quale procedere alla negoziazione del contratto di servizio da affidare direttamente ai sensi all’articolo 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007.

B. L’AMP, con determinazione dirigenziale n. 372/2016 del 08/08/2016, ha aggiudicato in via definitiva la concessione del servizio ferroviario Domodossola –Iselle per il periodo 2017-2022 alla società BLS AG con sede legale in Genfergasse, 11 3001 Berna (CH) TVA CHE-116-287-061 per un importo complessivo di € 1.770.000,00 oltre IVA al 10% (€ 295.000,00 oltre IVA all’anno).

C. L'AMP, con Determinazione Dirigenziale n. 605/2016 del 07/12/2016, ha autorizzato l'IF all'esecuzione anticipata del contratto di servizio, a decorrere dal 11/12/2016, nelle more del completamento del procedimento di sottoscrizione del medesimo.

D. La tratta Domodossola-Iselle-Brig presenta, a tutti gli effetti e in particolare in funzione dei flussi di utenza e dei servizi, carattere di unitarietà. Per questo motivo l'AMP, quale Ente concedente il servizio fra Domodossola e Iselle, terrà conto della strategia di pianificazione dell'Ufficio Federale dei Trasporti e del Cantone Vallese per l'intera tratta Domodossola –Brig, in coordinamento con l'IF.

E. In considerazione dell'unitarietà della tratta Domodossola-Iselle-Brig, anche ai fini del rispetto dell'obbligazione di gara che prescrive l'assenza di rotture di carico intermedie, l'IF è tenuta al rispetto degli obblighi di cui al presente Contratto a condizione che il Cantone Vallese e l'Ufficio Federale dei Trasporti conferiscano alla stessa IF un'analoga concessione sulla tratta Iselle-Brig che, in particolare, preveda l'effettuazione di un volume di servizi almeno pari a quelli erogati sulla Domodossola-Iselle ed orari coordinati. In considerazione della durata biennale delle concessioni elvetiche, nel corso della durata contrattuale tale verifica sarà operata con la medesima cadenza. Parimenti dovrà essere verificata annualmente l'assegnazione, da parte di traccia.ch, delle tracce corrispondenti all'orario programmato da Domodossola a Brig.

F. Nel corso dell'esecuzione del presente Contratto le Parti ricercheranno l'allineamento della durata del Contratto con la cadenza biennale di rinnovo delle concessioni elvetiche - prevista nel mese di dicembre degli

anni dispari – valutando entro il termine di scadenza del contratto la possibilità di prorogare la durata dello stesso sino al 11/12/2023 agli stessi patti e condizioni.

G. Con determinazione dirigenziale n. 598 del 29/11/2017 è stato approvato lo schema del presente contratto e dei relativi allegati di cui si omette l'allegazione poiché hanno già acquisito natura di atti pubblici dichiarando le parti di ben conoscerli ed impegnandosi a osservarli ed a farli osservare.

Art. 1 Premesse ed allegati

1. Le premesse al contratto, gli atti e i documenti richiamati, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto così come l'offerta tecnica, l'offerta economica, la lettera d'invito e le risposte ai chiarimenti forniti nel corso della procedura.

2. Le clausole del contratto sono sostituite, modificate od abrogate automaticamente per effetto di norme aventi carattere cogente contenute in leggi o regolamenti che entreranno in vigore successivamente, fermo restando che in ogni caso, anche ove intervengano modificazioni autoritative dei prezzi migliorative per l'Agenzia, l'IF rinuncia a promuovere azione o ad opporre eccezioni rivolte a sospendere o a risolvere il rapporto contrattuale in essere.

Art. 2 Struttura del contratto

1. Il contratto è articolato come segue:

Art. 1 Premesse ed allegati

Art. 2 Struttura del contratto

Art. 3 Oggetto del Contratto ed obbligazioni reciproche

Art. 4 Durata del Contratto

Art. 5 Corrispettivo e modalità di pagamento

Art. 6 Programmazione del servizio ferroviario

Art. 7 Interruzione dei servizi

Art. 8 Investimenti in materiale rotabile

Art. 9 Monitoraggio del servizio ferroviario

Art. 10 Sistema delle penali

Art. 11 Comitato tecnico di gestione del Contratto di servizio

Art. 12 Risoluzione e recesso

Art. 13 Obblighi in tema di tracciabilità dei flussi finanziari

Art. 14 Garanzia definitiva

Art. 15 Divieto di cessione del contratto; Cessione del credito

Art. 16 Foro di competenza.

Art. 17 Forma del contratto, oneri fiscali e spese contrattuali

ALLEGATI),

Art. 3 Oggetto del Contratto ed obbligazioni reciproche

1. L'AMP affida all'IF, che accetta, la concessione per il servizio di trasporto pubblico ferroviario nella tratta Domodossola – Iselle.

L'attuale capacità dell'infrastruttura ferroviaria nella tratta Domodossola – Brig consente l'avvio del servizio di cui al comma precedente per fasi successive che si possono sintetizzare nei seguenti periodi:

a) 1^a fase: 1^o semestre 2017; ripetizione del servizio in vigore fino al 11/12/2016;

b) 2^a fase: 2^o semestre 2017; servizio a cadenzamento bi-orario;

c) 3^a fase: periodo 2018 – 2021; servizio a cadenzamento bi-orario;

d) 4^a fase: anno 2022; servizio a cadenzamento orario.

L'IF è obbligata all'effettuazione di tutte le corse previste dal Programma di esercizio annuale (PEA), di cui agli **Allegati 1 e 2** al presente Contratto.

2. L'IF è tenuta ad effettuare la manutenzione straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile utilizzato per il servizio nonché le operazioni di pulizia all'interno ed all'esterno dei predetti rotabili, attuando interventi mirati al mantenimento in condizioni di decoro dei relativi arredi. Tutti gli interventi di cui al presente comma potranno essere svolti, a discrezione dell'IF, sul territorio italiano o elvetico.

3. L'IF è obbligata ad attivare e mantenere in esercizio la rete di vendita offerta in sede di gara per la vendita di biglietti di viaggio all'utenza, sia mediante biglietteria sia attraverso punti vendita convenzionati, garantendo le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione. Sarà altresì garantita la vendita dei biglietti a bordo senza sovrapprezzo.

4. L'IF è obbligata ad attivare e mantenere in esercizio un canale di informazione all'utenza mediante call center e sito internet, carta di qualità del servizio con la descrizione degli obblighi di monitoraggio e controllo del servizio e a garantire la promozione dei servizi turistici ferroviari interessanti la tratta Domodossola – Brig.

5. L'IF è obbligata a garantire il mantenimento del livello tariffario dei biglietti in vendita e le modalità di aggiornamento tariffario vigenti sul territorio svizzero. All'**Allegato 7** al presente Contratto è riportata tabella che riassume le distanze tra le varie relazioni della tratta Domodossola-Iselle-Brig nonché l'attuale offerta tariffaria in disponibilità degli utenti.

6. L'AMP corrisponderà all'IF – a fronte delle obbligazioni di cui ai

precedenti commi – il corrispettivo di cui al successivo art. 5 per la gestione di tutti i servizi nella tratta Domodossola – Iselle. E' attribuita all'IF la totalità dei ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti il trasporto pubblico ferroviario nonché degli introiti derivanti da altre attività commerciali e di tipo turistico.

Art. 4 Durata del Contratto

1. Il Contratto ha la durata di 6 (sei) anni con decorrenza dalla data di effettivo avvio dell'esercizio.
2. La data di avvio del servizio è stata determinata il giorno 11/12/2016 con il provvedimento dell'AMP citato nelle premesse.
3. Alla scadenza del Contratto, nel caso in cui non sia terminata la procedura per l'affidamento del servizio per il periodo successivo, l'IF si impegna a continuare l'erogazione del servizio fino ad ulteriori 12 mesi ai medesimi patti e condizioni del presente Contratto.

Art. 5 Corrispettivo e modalità di pagamento

1. Considerate le fasi di sviluppo del servizio di cui al precedente art. 3, comma 1 e il piano economico presentato dall'IF per la durata del Contratto, di cui agli **Allegati 3 e 4** al presente Contratto, l'AMP corrisponde all'IF, per gli obblighi di servizio di cui al precedente art. 3, la compensazione annua, al netto di Iva:

2017	€ 304.698
2018	€ 304.672
2019	€ 304.874
2020	€ 285.179
2021	€ 285.191

2022	€ 285.386
------	-----------

2. Entro il primo semestre 2019 sarà verificato il succitato piano economico.

L'IF dovrà evidenziare gli eventuali scostamenti rilevabili a consuntivo e motivare le variazioni non prevedibili delle partite economiche elaborate nella fase di preventivo.

3. Nel caso in cui la capacità dell'infrastruttura ferroviaria consenta l'avvio

del servizio con orario cadenzato all'ora in anticipo rispetto alle previsioni

di cui al precedente art. 3, comma 1, l'IF si dichiara disponibile ad

effettuare detto servizio al corrispettivo offerto in sede di gara. Parimenti ,

il corrispettivo indicato nella tabella di cui al precedente comma 1 resterà

invariato nel caso in cui la capacità disponibile dell'infrastruttura

ferroviaria non consenta l'avvio del servizio con orario cadenzato nel

2022, anche se la messa in esercizio dei nuovi rotabili di cui al successivo

art. 8, comma 1, e la conseguente ottimizzazione dei turni del materiale

ammetta in maniera efficace ed efficiente un servizio con frequenza

oraria.

4. La compensazione non sarà assoggettata a rivalutazione ISTAT per il

primo triennio; per il secondo triennio la compensazione prevista al

precedente comma 1. sarà adeguata applicando la media (di segno positivo

o di segno negativo) dell'indice di variazione dei prezzi per le famiglie di

operai e di impiegati (indice FOI) pubblicato dall'ISTAT per ognuno degli

anni del primo triennio.

5. Il verificarsi di eventuali variazioni nei costi di pedaggio determinerà la

corrispondente variazione della spesa per l'utilizzo dell'infrastruttura

compresa nella compensazione annua di cui al precedente comma 1; in

ogni caso l'IF si impegna a produrre annualmente all'AMP il contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sottoscritto con RFI SpA.

6. La compensazione viene erogata dalla AMP a rate semestrali posticipate, corrisposte entro 60 (sessanta) giorni successivi alla data di ricevimento di regolare fattura. L'IF emette fattura successivamente alla conclusione del semestre di riferimento. L'importo di ciascuna rata è pari al 50% del corrispettivo complessivo annuale. La fatturazione della seconda rata annuale sarà emessa al netto degli importi delle eventuali sanzioni in applicazione del successivo art. 10.

7. In caso di ritardato pagamento del corrispettivo di cui al precedente comma 1, l'AMP è tenuta a corrispondere all'IF gli interessi di mora al tasso stabilito dalle norme vigenti emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs 9 ottobre 2002, n. 231 di recepimento della direttiva 2002/35/CE.

8. L'AMP, in ottemperanza alle disposizioni previste dall'art. 48-bis del d.p.r. 602 del 29 settembre 1973, con le modalità di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 18 gennaio 2008 n. 40, per ogni pagamento di importo superiore ad euro 10.000,00 (Iva inclusa), procederà a verificare se il beneficiario è inadempiente all'obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento per un ammontare complessivo pari almeno a tale importo, in quanto applicabile in relazione al possesso da parte dell'IF del codice fiscale italiano.

9. Nel caso in cui la società Equitalia S.p.A. comunichi che risulta un

inadempimento a carico del beneficiario l'AMP applicherà quanto disposto dall'art. 3 del decreto di attuazione di cui sopra.

10. Ogni somma che a causa della mancata produzione delle certificazioni di cui sopra non venga corrisposta dall'AMP, non produrrà alcun interesse.

11. Le fatture, redatte secondo le norme fiscali in vigore, saranno intestate all'Agenzia della mobilità piemontese – (C.F. 97639830013) – corso Marconi, 10 – 10125 Torino e riporteranno le modalità di pagamento, comprensive del codice IBAN. Ciascuna fattura dovrà contenere il riferimento al presente contratto, al **CIG n. 674581242**, nonché alla fase di riferimento ed al periodo di competenza.

12. L'importo delle predette fatture verrà pagato mediante bonifico dall'AMP sul conto corrente dedicato dichiarato dall'IF.

Art. 6 Programmazione del servizio ferroviario

1. Agli Allegato 1 e 2 al presente Contratto sono riportati i programmi di esercizio (pde) che l'IF si impegna ad effettuare per la prima e la seconda fase di sviluppo del servizio di cui al comma 1, del precedente art. 3; i pde sono costituiti da un orario tabellare in cui per ogni treno sono riportate le seguenti informazioni:

a) Orario programmato di partenza ed arrivo nelle stazioni di Iselle e Domodossola ed indicazioni delle fermate intermedie, comprensivo del servizio base e dell'eventuale potenziamento previsto.

b) Periodicità di effettuazione riferita sia alle giornate settimanali sia a periodi più o meno estesi dell'anno.

c) Tipologia di materiale rotabile utilizzata.

2. Con anticipo non inferiore a tre mesi da ogni scadenza annuale l'IF è

tenuta a consegnare all'AMP il nuovo programma di esercizio che sarà attivato nella successiva annualità. L'IF potrà attivare il nuovo programma solo se autorizzato formalmente dall'AMP.

3. Parimenti con anticipo non inferiore a tre mesi da ogni scadenza annuale l'IF potrà presentare all'AMP ulteriori eventuali proposte di miglioramento dei servizi a favore dell'utenza sia della prestazione principale sia delle prestazioni accessorie. L'IF potrà attivare le proposte di miglioramento solo se autorizzate formalmente dall'AMP.

Art. 7 Interruzione dei servizi

1. L'esecuzione dei servizi di trasporto non può essere interrotta né sospesa dall'IF fatta eccezione per:

- a) disposizioni delle Autorità competenti, italiane o elvetiche per la tratta gestita;
- b) eventi naturali quali terremoti, allagamenti, frane, uragani, trombe d'aria, abbondanti nevicate che provocano l'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria;
- c) eventi accidentali causati da terzi a danno dell'infrastruttura e/o del materiale rotabile.

2. Tutti questi casi sono configurabili come cause imprevedibile e/o di forza maggiore, indipendenti dall'organizzazione aziendale dell'IF.

3. All'**Allegato 5** al presente contratto è riportato l'elenco dei codici ErZu rappresentativo delle cause di perturbazione dell'esercizio che definiscono:

- a) la responsabilità di comunicazione all'utenza e di garanzia della mobilità degli utenti mediante servizi sostitutivi;

b) l'attribuzione della spesa per i servizi sostitutivi con autobus;

c) le conseguenze delle interruzioni rispetto al calcolo dell'indice di affidabilità di cui al successivo art. 10, comma 1.

In sintesi le parti concordano di applicare le indicazioni della seguente tabella:

		Responsabilità	Servizio	Concorso al
1		informazione	sostitutivo a	calcolo
		all'utenza e	carico	dell'indice
		gestione bus		affidabilità
	disposizioni delle			
2	Autorità, calamità	BLS	BLS	NO
	naturali, eventi			
	Indisponibilità del			
3	materiale rotabile	BLS	BLS	SI
	o del personale,			
	Lavori			
4	programmati alla	BLS	BLS	NO
	rete, interruzioni			

d) L'esecuzione dei servizi potrà altresì essere interrotta o sospesa per indisponibilità di materiale rotabile, di personale o per scioperi e per effettuazione dei lavori programmati dal gestore dell'infrastruttura.

In tutti i casi in cui l'IF è costretta a interrompere o sospendere il servizio ferroviario, l'IF medesima si impegna ad effettuare efficaci comunicazioni all'utenza e a garantire la mobilità dei viaggiatori con servizi con autobus in proprietà e/o di terzi, adeguati rispetto ai servizi ferroviari non

effettuati.

Art. 8 Investimenti in materiale rotabile

1. L'IF si impegna, nei termini e nei tempi offerti e riportati in tabella all'**Allegato 6** al presente Contratto, a immettere in esercizio il materiale rotabile nuovo proposto in sede di offerta in sostituzione del materiale utilizzato all'avvio del presente Contratto.

2. Nel caso in cui l'IF non rispetti detta obbligazione l'AMP applicherà una penalità annua non superiore al 20% del valore annuo del Contratto al netto del ribasso, rapportata sia al numero di rotabili nuovi non avviati all'esercizio nell'anno di riferimento rispetto alle previsioni offerte in sede di gara, sia al mese di introduzione dei singoli rotabili nuovi rispetto al mese di gennaio.

3. L'AMP e l'IF concordano sul fatto che l'immissione in esercizio di materiale rotabile interoperabile Italia-Svizzera e la conseguente eliminazione della rottura di carico a Domodossola contribuirebbero a rendere più fruibile ed attrattivo il servizio sia per l'utenza pendolare sia per i flussi turistici, con importanti ricadute sul territorio e sul servizio stesso sotto il profilo quali-quantitativo, oltre che ad incrementare la contendibilità nelle procedure ad evidenza pubblica di prossima pubblicazione per l'affidamento del servizio sul territorio italiano.

4. L'AMP si impegna ad attivarsi nelle sedi opportune, in particolare nei confronti della Regione Piemonte, della Regione Lombardia, dell'Ufficio Federale dei Trasporti e del Cantone Vallese, per il finanziamento del progetto che prevede l'immissione in esercizio di nuovo materiale rotabile interoperabile Italia-Svizzera sulla tratta Berna-Briga-Iselle-Domodossola,

con prosecuzione sulla tratta italiana fino ad Arona e Milano. L'IF si impegna a valutare la possibilità di attivare il progetto di cui sopra nell'ambito della commessa aperta per il rinnovo del materiale rotabile di cui al presente articolo.

Art. 9 Monitoraggio del servizio ferroviario

1. L'IF si impegna a fornire alla AMP, al fine di garantire l'attività di monitoraggio e di verifica del servizio erogato, entro il mese successivo al mese di riferimento, i seguenti dati su supporto informatico:

a) riepilogo mensile della produzione programmata e della produzione effettuata in termini di corse e treni x km;

b) riepilogo mensile dei treni soppressi, comprensivo della causa di soppressione e delle misure adottate a garanzia della mobilità degli utenti, con catalogazione in base alle cause di cui all' **Allegato 5**;

c) riepilogo dei seguenti indici di puntualità calcolati su base mensile:

• rapporto fra i treni arrivati a Brig entro tre minuti dall'orario programmato e tutti i treni arrivati alla medesima stazione;

• rapporto fra i treni partiti da Brig entro tre minuti dall'orario programmato e tutti i treni partiti dalla medesima stazione.

Nel momento in cui le tecnologie a supporto del servizio ferroviario permetteranno di misurare in via automatica la puntualità nelle stazioni di Domodossola ed Iselle, i suddetti due indici di puntualità saranno sostituiti dell'indice di puntualità calcolato su base mensile, determinato dal rapporto fra i treni arrivati alla stazione capolinea (Domodossola e Iselle) entro tre minuti dall'orario programmato e tutti i treni arrivati alla stazione capolinea.

2. L'IF fornisce all'AMP su supporto informatico, un elaborato concernente

i seguenti dati:

a) Entro il secondo mese successivo al primo semestre, la struttura della rete di vendita dei biglietti di viaggio del trasporto pubblico e dell'offerta turistica commerciale.

b) per ogni semestre di anno solare, entro il secondo mese successivo a ciascun semestre, i dati di frequentazione (per ogni corsa effettuata numero di viaggiatori saliti e discesi in ciascuna stazione/fermata);

c) per ogni anno solare, entro il mese di marzo dell'anno successivo, i proventi del traffico suddivisi per tipologia di titolo di viaggio: biglietti singoli, biglietti forfettari, abbonamenti generali, altre tipologie di biglietti.

3. L'IF fornisce alla AMP su supporto informatico, per ogni anno solare, entro il mese di gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento, un elaborato concernente i seguenti dati:

a) riepilogo annuale della produzione programmata e della produzione effettuata in termini di corse e treni x km;

b) riepilogo annuale delle corse cancellate per le cause di cui al comma 1. del precedente art. 7, in termini di numero di corse e treni x km,

4. L'IF si impegna a fornire la più ampia collaborazione per agevolare le eventuali verifiche della AMP sui servizi erogati, concedendo, se richiesta, la libera circolazione su tutti i treni al personale di controllo della AMP.

5. La mancata trasmissione delle informazioni di cui ai precedenti comma comporta la sospensione dei pagamenti.

Art. 10 Sistema delle penali

1. L'IF si impegna a garantire il seguente indice di affidabilità annuo:
numero di treni partiti dall'origine ed arrivati alla destinazione programmata rispetto al totale dei servizi programmati = 99,5%.

Non concorrono al calcolo dell'indice di affidabilità le corse cancellate per le cause di cui alle righe 2 e 4 della tabella di cui al comma 3 del precedente art. 7, nel senso che dette corse sono conteggiate nel numeratore del rapporto.

2. Il mancato rispetto dell'indice di affidabilità darà origine ad una penalità pari a 1.000,00 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in difetto rispetto allo standard minimo prefissato (arrotondamento per eccesso al decimo di punto del valore raggiunto).

3. L'AMP e l'IF concorderanno le modalità attraverso i quali l'Ente pubblico verificherà periodicamente l'adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato dall'IF, anche in funzione della tecnologia disponibile all'IF.

4. La AMP provvederà a trattenere l'importo complessivo delle penali di cui al precedente comma 2 nonché quelle previste al comma 2 del precedente art. 8 dalla liquidazione della seconda rata annuale del corrispettivo.

Art. 11 Comitato tecnico di gestione del Contratto di servizio

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 Servizio", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da due rappresentanti per ciascuna delle parti.

2. Il Comitato si riunirà semestralmente, alternativamente presso la sede

delle Parti, e potrà avvalersi della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, di riconosciuta esperienza in materia di mobilità e trasporto pubblico, nominati di comune accordo tra le parti e con spese a carico della parte richiedente. Le funzioni di segreteria del Comitato sono svolte dalla AMP che provvederà alle relative convocazioni e alla redazione dell'ordine del giorno.

3. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, con particolare riferimento all'applicazione di sanzioni e riduzioni di corrispettivo.

4. Annualmente, in sede di Comitato, l'IF dovrà informare l'AMP, anche con una relazione scritta, circa i fattori produttivi utilizzati nell'esercizio annuale: materiale rotabile, personale utilizzato a terra e a bordo, con le relative professionalità, per l'esercizio ferroviario, personale a staff e dedicato alla rete di vendita dei biglietti per il trasporto pubblico. Ciascuna delle parti potrà coinvolgere nei lavori, ove necessario ed in relazione agli argomenti trattati, i referenti interessati alla risoluzione delle problematiche emerse.

Art. 12 Risoluzione e recesso

1. L'AMP può risolvere il contratto se l'IF si è trovata al momento dell'aggiudicazione del contratto in una delle situazioni di esclusione previste e richiamate nella lettera di invito:

2. Il Contratto è risolto qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 108, comma 2, lett. b) comma 3 e comma 4 del d.lgs. 50/2016.

3. Nei casi di risoluzione del contratto si richiamano nella loro applicabilità

al presente contratto le disposizioni contenute nell'art. 108, commi 5, 6 e 7.

4. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 88, comma 4-ter e 92, comma 4 del d.lgs 159/2011, l'AMP può revocare la concessione e recedere dal contratto in qualunque tempo previo il pagamento delle prestazioni relative ai servizi eseguiti nonché un indennizzo a titolo di risarcimento del mancato guadagno pari al 10 per cento del valore attuale della parte del servizio ancora da eseguire.

Art. 13 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, l'IF 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. L'IF, 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. L'IF, 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.

Art. 14 Garanzia definitiva

1. A garanzia dell'esatto e tempestivo adempimento degli obblighi contrattuali e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni contrattuali, l'IF ha depositato idonea garanzia definitiva dell'importo di € 178.081,70 (in lettere euro centosettantomilaottantuno/70), resa in favore dell'AMP con le modalità previste dagli artt. 103, 93, comma 2 e 3 del d.lgs. 50/2016.

2. La garanzia ha validità temporale pari alla durata del contratto, avere efficacia fino ad apposita comunicazione liberatoria (costituita anche dalla semplice restituzione del documento di garanzia) da parte dell'Agenzia, con la quale verrà attestata l'assenza oppure la definizione di ogni eventuale eccezione e controversia, sorte in dipendenza dell'esecuzione del contratto.

3. La garanzia dovrà essere reintegrata entro il termine di dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta dell'Agenzia qualora, in fase di esecuzione del contratto, essa sia stata escussa parzialmente o totalmente a seguito di ritardi o altre inadempienze da parte dell'IF. In caso di inadempimento a tale obbligo, l'Agenzia ha facoltà di dichiarare risolto di diritto il contratto.

Art. 15 Divieto di cessione del contratto; Cessione del credito

1. E' fatto divieto all'IF di cedere, il presente contratto, a pena di nullità

della cessione stessa.

2. L'IF può cedere i crediti derivanti dal contratto nelle forme e modalità espresse all'art. 106, comma 13 del d.lgs. 50/2016 specificamente richiamate. L'IF, in caso di cessione dei crediti, si impegna a comunicare il CIG di cui al presente contratto al cessionario, eventualmente anche nell'atto di cessione, affinché lo stesso venga riportato sugli strumenti di pagamento utilizzati. Il cessionario è tenuto ad utilizzare conti correnti dedicati nonché ad anticipare i pagamenti all'IF, mediante bonifico bancario o postale, sui conti correnti dedicati dell'IF medesimo, riportando il CIG.

3. In caso di inosservanza da parte dell'IF agli obblighi di cui al presente articolo, fermo restando il diritto dell'Agenzia al risarcimento del danno, il presente contratto si intende risolto di diritto.

Art. 16 Foro di competenza.

1. Per ogni controversia che dovesse insorgere in merito al rispetto delle clausole del presente Contratto è competente il Foro di Torino

Art. 17 Forma del contratto, oneri fiscali e spese contrattuali

1. Il contratto è stipulato mediante scrittura privata non autenticata.

2. Il presente atto, avente ad oggetto somme soggette all'imposta sul valore aggiunto (IVA) ai sensi dell'art. 7- quater, 1° comma, lettera b) del D.P.R. 633/72 è da registrarsi solo in caso d'uso, e in tale evenienza, 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 con oneri a carico della parte che ne richiede la registrazione.

3. Sono a carico dell'IF tutti gli ulteriori oneri relativi alla stipula del

contratto, ivi comprese l'imposta di bollo.

4. L'obbligo del versamento dell'IVA è a carico dell'Agenzia ai sensi dell'art. 17, comma 2 del D.P.R. 633/72.

5. 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.

6. In caso di contraddizione tra la versione italiana e quella tedesca, fa fede la versione italiana.

Letto, approvato e sottoscritto / Gelesen, genehmigt und unterzeichnet

Torino, li ___ / ___ / _____

Per l'Agenzia della mobilità Piemontese

Il direttore generale - Cesare Paonessa _____

Per la Società BLS AG

Il Direttore generale Bernard Guillelmon _____

Il Direttore produzione Peter Fankhauser _____

ALLEGATI:

- ALLEGATO 1 - Programma di esercizio annuale (PEA), 1^ fase: 1^ semestre 2017 / ANHANG 1 – Jahresgeschäftsplan, 1. Etappe: 1. Halbjahr 2017;
- ALLEGATO 2 - Programma di esercizio annuale (PEA), 2^ fase: 2^ semestre 2017 / ANHANG 2 – Jahresgeschäftsplan, 2. Etappe: 2. Halbjahr 2017;
- ALLEGATO 3 – Piano Economico (1) / ANHANG 3 – Businessplan (1);
- ALLEGATO 4 – Piano Economico (2) / ANHANG 4 – Businessplan (2);
- ALLEGATO 5 – codici ErZu, classificazione delle cause di ritardo o soppressione / ANHANG 5 – ErZu-Kodierungen, Klassifizierung der Ursachen für Verspätungen oder Ausfälle;
- ALLEGATO 6 – Programma di immissione di materiale rotabile nuovo / ANHANG 6 – Programm für die Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial.
- ALLEGATO 7 – Tariffe Domodossola – Iselle - (Brig)

**DIENSTLEISTUNGSVERTRAG ÜBER DEN BETRIEB DES
ÖFFENTLICHEN SCHIENENVERKEHRS AUF DER STRECKE
DOMODOSSOLA – ISELLE 2017-2022 – CIG 674581242**

zwischen

der Agenzia della Mobilità Piemontese (nachfolgend die «AMP») mit Sitz in Turin (Italien), Corso Marconi 10 (Steuernummer: C.F. 97639830013), vertreten durch den Generaldirektor Cesare Paonessa,

und

dem Eisenbahnunternehmen BLS AG mit Sitz in der Genfergasse 11, 3001 Bern (nachfolgend die «BLS»), MWST-Nr. CHE-116.287.061, vertreten durch den Geschäftsführer Bernard Guillelmon und den Leiter Bahnproduktion Peter Fankhauser.

Es wird folgendes vorausgeschickt:

A. Die Agenzia della Mobilità Piemontese hat per Geschäftsführungsbeschluss Nr. 144/2016 vom 7/04/2016 einen Aufruf zur Interessensbekundung genehmigt und auf ihrer Homepage mit dem Ziel veröffentlicht, den wirtschaftlichen Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu ermitteln, um mit Letzterem einen Vertrag zur direkten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäss Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 auszuhandeln.

B. Die AMP hat per Geschäftsführungsbeschluss Nr. 372/2016 vom 08/08/2016 die Konzession für den Schienenbetrieb auf der Strecke Domodossola–Iselle für den Zeitraum 2017–2022 und für einen Gesamtbetrag von 1'770'000.– Euro zzgl. MWST von 10% (295'000.–

Euro zzgl. MWST pro Jahr) an die Firma BLS AG mit Sitz in der Genfergasse 11, 3001 Bern (MWST-Nr. CHE-116.287.061) vergeben.

C. Die AMP hat per Geschäftsführungsbeschluss Nr. 605/2016 vom 07/12/2016 die BLS dazu befugt, den Auftrag bis zum Abschluss des Verfahrens zur Vertragsunterzeichnung bereits vorzeitig ab dem 11/12/2016 auszuüben.

D. Die Strecke Domodossola–Iselle–Brig ist in jeder Hinsicht und insbesondere in Bezug auf den Personen- und Dienstleistungsfluss als betriebliche Einheit anzusehen. Aus diesem Grund wird AMP als Erteilerin der Konzession für den Bahnbetrieb zwischen Domodossola und Iselle dem Planungskonzept des Bundesamtes für Verkehr und des Kantons Wallis für die Gesamtstrecke Domodossola–Brig in Abstimmung mit der BLS Rechnung tragen.

E. In Anbetracht der Einheitlichkeit der Strecke Domodossola–Iselle–Brig sowie zur Einhaltung der Auftragsverpflichtung, die einen ungebrochenen Verkehr ohne Zugwechsel vorschreibt, hat die BLS die im vorliegenden Vertrag festgelegten Verpflichtungen zu erfüllen, sofern der Kanton Wallis und das Bundesamt für Verkehr der BLS eine vergleichbare Konzession für die Strecke Iselle–Brig erteilen, die insbesondere die Beauftragung eines Leistungsvolumens, das zumindest dem Umfang der auf der Strecke Domodossola–Iselle erbrachten Leistungen entspricht, sowie einen koordinierten Fahrplan vorsieht. Da die Konzessionen in der Schweiz für die Dauer von zwei Jahren erteilt werden, wird diese Überprüfung während der Vertragsdauer ebenfalls alle zwei Jahre durchgeführt. Ebenso ist die Zuteilung der Trassen nach dem festgelegten

Fahrplan zwischen Domodossola und Brig jährlich von trasse.ch zu prüfen.

F. Die Parteien sind während der Laufzeit des Vertrags darum bemüht, die Anpassung der Vertragsdauer auf den Zeitpunkt der Erneuerung der Schweizer Konzessionen abzustimmen, die zweijährlich, jeweils im Dezember der ungeraden Jahre vorgesehen ist, wobei sie vor Ablauf des Vertrags die Möglichkeit prüfen, den Vertrag bis zum 11/12/2023 zu den gleichen Bedingungen und Voraussetzungen zu verlängern.

G. Per Geschäftsführungsbeschluss Nr. 598 vom 29.11.2017 wurde der Vertragsentwurf und die dazugehörigen Anhänge genehmigt, damit haben sie den Charakter öffentlicher Urkunden erworben, worin die Parteien erklären, sie gut zu kennen und sich verpflichten, sie zu beachten und durchzusetzen.

Art. 1 Prämissen und Anhänge

1. Die Prämissen zu diesem Vertrag sowie die angeführten Urkunden und Dokumente sind ergänzender und wesentlicher Bestandteil dieses Vertrags, und zwar auch dann, wenn sie diesem nicht materiell beigelegt sind. Dies gilt auch für das technische und wirtschaftliche Angebot, das Einladungsschreiben sowie für die im Lauf des Verfahrens zwecks Klarstellung verfassten Antworten.

2. Die Vertragsbestimmungen werden automatisch durch verbindliche gesetzliche oder reglementarische Vorschriften, die nach Vertragsabschluss in Kraft treten, ersetzt, geändert oder aufgehoben, wobei BLS in jedem Fall – auch bei obligatorischen Preisanpassungen zugunsten der AMP – darauf verzichtet, Massnahmen zu ergreifen oder

Einwände zu erheben, die eine Unterbrechung oder Auflösung des bestehenden Vertragsverhältnisses bezwecken.

Art. 2 Vertragsstruktur

1. Der Vertrag ist wie folgt gegliedert:

Art. 1 Prämissen und Anhänge

Art. 2 Vertragsstruktur

Art. 3 Gegenstand des Vertrags und gegenseitige Verpflichtungen

Art. 4 Vertragsdauer

Art. 5 Abgeltung und Zahlungsmodalitäten

Art. 6 Planung des Bahnbetriebs

Art. 7 Unterbrechung des Verkehrsdienstes

Art. 8 Investitionen in Rollmaterial

Art. 9 Überwachung des Bahnbetriebs

Art. 10 Sanktionssystem

Art. 11 Fachausschuss für die Vertragsausführung

Art. 12 Vertragsaufhebung und Rücktritt

Art. 13 Verpflichtungen bezüglich der Rückverfolgbarkeit von Finanzflüssen

Art. 14 Stellung einer endgültigen Sicherheit

Art. 15 Verbot der Vertragsabtretung; Abtretung von Forderungen

Art. 16 Gerichtsstand

Art. 17 Vertragsform, Steuern und Vertragsspesen

ANHÄNGE

Art. 3 Gegenstand des Vertrags und gegenseitige Verpflichtungen

1. Die AMP erteilt der BLS die Konzession für den Betrieb des öffentlichen Schienenverkehrs auf der Strecke Domodossola–Iselle.

Die aktuelle Kapazität der Bahninfrastruktur auf der Strecke

Domodossola–Brig ermöglicht die schrittweise Aufnahme des im

vorstehenden Absatz erwähnten Betriebs in folgenden Etappen:

e) 1. Etappe: 1. Halbjahr 2017; Weiterführung des bis zum 11/12/2016

unterhaltenen Betriebs;

f) 2. Etappe: 2. Halbjahr 2017; Betrieb im Zweistundentakt;

g) 3. Etappe: 2018–2021; Betrieb im Zweistundentakt;

h) 4. Etappe: 2022; Betrieb im Stundentakt.

Die BLS hat die Pflicht, sämtliche im Jahresgeschäftsplan vorgesehenen

Fahrten sicherzustellen. Der genannte Jahresgeschäftsplan ist dem

vorliegenden Vertrag als **Anhang 1 und 2** beigefügt.

2. Die BLS ist verpflichtet, ausserordentliche und ordentliche Wartungen,

regelmässige Überprüfungen des für den Betrieb verwendeten

Rollmaterials und dessen Innen- und Aussenreinigung durchzuführen

sowie Massnahmen zu ergreifen, um die entsprechenden Ausstattungen in

einem gepflegten Zustand zu erhalten. Sämtliche im vorliegenden Absatz

genannten Massnahmen müssen – nach Wahl der BLS – in Italien oder

der Schweiz ausgeführt werden.

3. Die BLS ist verpflichtet, das auf die Ausschreibung angebotene

Vertriebsnetz für den Verkauf von Fahrkarten an Reisende, sei es am

Fahrkartenschalter oder über vertraglich gebundene Verkaufsstellen, in

Betrieb zu nehmen und zu unterhalten und die Erfüllung der

administrativen und kommerziellen Aufgaben zur Unterstützung der

Geschäftsführung sicherzustellen. Ebenso ist der Fahrkartenerwerb im

Zug ohne Aufpreis sicherzustellen.

4. Die BLS ist verpflichtet, ein Kommunikationskanal zur Information der Bahnkunden über ein Call-Center oder via Website in Betrieb zu nehmen und zu unterhalten, eine Charta über die Dienstleistungsqualität auszuarbeiten, aus der die betrieblichen Überwachungs- und Kontrollverpflichtungen hervorgehen, sowie die Förderung touristischer Bahnangebote für die Strecke Domodossola–Brig zu gewährleisten.

5. Die BLS ist verpflichtet, die Beibehaltung der Tarife für die angebotenen Fahrkarten sowie die Einhaltung der in der Schweiz geltenden Bestimmungen über Tarifanpassungen sicherzustellen.

6. Die AMP leistet an die BLS im Gegenzug zu den in den vorangehenden Absätzen genannten Verpflichtungen eine Vergütung gemäss den Modalitäten im nachstehenden Art. 5 für die Verwaltung aller Bahndienste auf der Strecke Domodossola–Iselle. Der BLS stehen sämtliche Einnahmen sowohl aus dem Verkauf von Fahrkarten für den öffentlichen Schienenverkehr als auch aus anderen kommerziellen oder touristischen Aktivitäten zu.

Art. 4 Vertragsdauer

1. Der Vertrag wird für eine Dauer von 6 (sechs) Jahren geschlossen und tritt ab dem Datum der tatsächlichen Aufnahme des Bahnbetriebs in Kraft.

2. Das Datum für die Aufnahme des Bahnbetriebs wurde gemäss in den Prämissen genannter Verfügung der AMP auf den 11/12/2016 festgesetzt.

3. Die BLS verpflichtet sich bei Ablauf des Vertrags, für den Fall, dass das Verfahren für die Vergabe des Dienstleistungsauftrags für den darauffolgenden Vertragszeitraum noch nicht abgeschlossen ist, die Aufrechterhaltung des Betriebs für weitere 12 Monate zu den gleichen

Bedingungen und Voraussetzungen des vorliegenden Vertrags sicherzustellen.

Art. 5 Abgeltung und Zahlungsmodalitäten

1. In Anbetracht der in Art. 3 Abs. 1 weiter oben beschriebenen Entwicklungsetappen des Betriebs und des von der BLS für die Dauer des Vertrags erarbeiteten Businessplans, der diesem Vertrag als **Anhang 3 und 4** beigelegt ist, zahlt die AMP der BLS als Gegenleistung für die gemäss dem vorstehenden Art. 3 übernommenen Verpflichtungen eine jährliche Vergütung (ohne MWST) in Höhe von:

2017	€ 304'698
2018	€ 304'672
2019	€ 304'874
2020	€ 285'179
2021	€ 285'191
2022	€ 285'386

2. Der oben genannte Businessplan wird bis zum ersten Halbjahr 2019 geprüft. Die BLS muss allfällige signifikante Abweichungen in der Ergebnisrechnung anzeigen und nicht vorhersehbare Änderungen der in der Angebotsphase erarbeiteten wirtschaftlichen Vorgaben begründen.

3. Für den Fall, dass die Kapazität der Bahninfrastruktur erlaubt, den Betrieb im Stundentakt früher als im vorstehenden Art. 3 Abs. 1 vorgesehen aufzunehmen, erklärt sich die BLS bereit, diesen Betrieb zum in der Ausschreibung angegebenen Entgelt durchzuführen. Die in der Tabelle im vorstehenden Absatz 1 aufgeführten Vergütungsbeträge bleiben ebenfalls unverändert, falls die verfügbare Kapazität der Bahninfrastruktur die

Aufnahme des Stundentaktbetriebs in 2022 nicht erlauben sollte, wengleich die Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial gemäss dem nachstehenden Art. 8 Abs. 1 und die damit einhergehende Optimierung der Rotation des Rollmaterials einen effizienten und erfolgreichen Betrieb im Stundentakt zulassen würden.

4. Die Vergütung wird im ersten Dreijahreszeitraum nicht an den ISTAT-Index angepasst. Im zweiten Dreijahreszeitraum wird die im vorstehenden Absatz 1 genannte Vergütung auf der Grundlage der durchschnittlichen prozentualen Veränderung (mit positivem oder negativem Vorzeichen) des vom ISTAT jeweils für jedes Jahr des Dreijahreszeitraums veröffentlichten Verbraucherpreisindex für Haushalte von Arbeitern und Angestellten (FOI) angepasst.

5. Das Eintreten allfälliger Änderungen der Mautkosten bestimmt die entsprechende Anpassung der in der jährlichen Vergütung laut vorstehendem Absatz 1 enthaltenen Auslagen für die Nutzung der Bahninfrastruktur. Die BLS verpflichtet sich auf jeden Fall, der AMP jährlich den mit der Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) abgeschlossenen Vertrag über die Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzulegen.

6. Die Vergütung wird von der AMP in halbjährlichen nachschüssigen Raten jeweils innert einer Frist von 60 (sechzig) Tagen nach Erhalt einer ordnungsgemässen Rechnung entrichtet. Die BLS stellt jeweils bei Ablauf eines Halbjahres eine Rechnung für den entsprechenden Zeitraum aus. Der Betrag jeder Rate entspricht 50% der jährlichen Gesamtvergütung. Die Inrechnungstellung der zweiten Halbjahresrate hat abzüglich allfälliger in Anwendung von nachstehendem Art. 10 verhängter

Sanktionsbeträge zu erfolgen.

7. Bei Verzug der Vergütungszahlung laut vorstehendem Absatz 1 ist die AMP verpflichtet, der BLS Verzugszinsen in Höhe des nach den geltenden und gemäss den gemeinschaftlichen Richtlinien zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr erlassenen Vorschriften festgelegten Zinssatzes im Sinne von Art. 5 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 231 vom 9. Oktober 2002 zur Umsetzung der Richtlinie 2000/35/EG zu zahlen.

8. Die AMP wird in Anwendung der Bestimmungen von Art. 48-bis des Dekrets des Präsidenten der Republik (DPR) Nr. 602 vom 29. September 1973 nach den im Erlass des Wirtschafts- und Finanzministeriums Nr. 40 vom 18. Januar 2008 vorgesehenen Modalitäten bei der Zahlung von Beträgen in Höhe von über 10'000.00 (ohne MWST) jeweils überprüfen, ob der Begünstigte seiner Zahlungspflicht aufgrund der Zustellung einer oder mehrerer Steuerzahlkarten für einen Gesamtbetrag in mindestens der gleichen Höhe nachgekommen ist. Dies gilt jedoch nur für den Fall, dass die BLS eine italienische Steuernummer besitzt.

9. Sollte die Gesellschaft Equitalia S.p.A. eine Nichterfüllung der Verpflichtungen seitens des Begünstigten mitteilen, wird die AMP im Sinne von Art. 3 des vorgenannten Dekrets des Wirtschafts- und Finanzministeriums vorgehen.

10. Auf die Beträge, welche von der AMP aufgrund nicht vorgelegter Bescheinigungen nicht bezahlt werden, fallen keine Zinsen an.

11. Die gemäss den geltenden Steuervorschriften erstellten Rechnungen sind auf die Agenzia della Mobilità Piemontese (C.F. 97639830013), Corso

Marconi 10, 10125 Turin, auszustellen und müssen die Zahlungsmodalitäten mit IBAN enthalten. Aus jeder Rechnung muss der Bezug zum vorliegenden Vertrag, zur Ausschreibungsnummer (CIG Nr. 674581242) sowie zur jeweiligen Etappe und Rechnungsperiode ersichtlich sein.

12. Der Betrag der vorgenannten Rechnungen wird mittels Überweisung durch AMP auf das von der BLS angegebene und eigens dafür eingerichtete Konto gezahlt.

Art. 6 Planung des Bahnbetriebs

1. Den Anhängen 1 und 2 des vorliegenden Vertrags sind die Geschäftspläne beigelegt, welche die BLS für die erste und zweite Etappe der Betriebsentwicklung gemäss vorstehendem Art. 3 Abs. 1 erstellen wird. Die Geschäftspläne müssen eine Fahrplantabelle enthalten, in der für jeden Zug folgende Informationen aufgeführt sind:

a) Die planmässigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Bahnhöfen Iselle und Domodossola sowie die Angabe der Zwischenhalte, einschliesslich der Basisdienste und ihrer allfällig geplanten Ausweitung.

b) Periodizität der Ausführung sei es im Hinblick auf die Wochentage oder auf mehr oder weniger lange Zeiträume des Jahres.

c) Art des verwendeten Rollmaterials.

4. Die BLS hat der AMP jeweils spätestens drei Monate vor Ablauf der Jahresfrist den neuen Geschäftsplan für das darauffolgende Jahr einzureichen. Die BLS kann den neuen Plan erst dann einsetzen, wenn er von der AMP formell genehmigt wurde.

5. Ferner kann die BLS der AMP allfällige weitere Vorschläge zur Verbesserung der Dienste für die Bahnkunden – sei es im Rahmen des Hauptleistungs- oder des Nebenleistungsangebots – jeweils ebenfalls spätestens drei Monate vor Ablauf der Jahresfrist vorlegen. Die BLS kann die Verbesserungsvorschläge erst dann umsetzen, wenn sie von der AMP formell genehmigt wurden.

Art. 7 Unterbrechung des Verkehrsdienstes

1. Der Verkehrsdienst darf mit Ausnahme der nachstehend genannten Fälle von der BLS weder unterbrochen noch vorübergehend ausgesetzt werden:

- a) Verfügungen der zuständigen italienischen oder schweizerischen Behörden betreffend die betriebene Strecke;
- b) Naturereignisse wie Erdbeben, Überflutungen, Erdbeben, Stürme, Wirbelwinde oder heftige Schneefälle, die einen Ausfall der Bahninfrastruktur verursachen;
- c) Durch Dritte verursachte Störungen, welche die Infrastruktur und/oder das Rollmaterial beeinträchtigen.

2. All diese Fälle sind als unvorhersehbare Umstände und/oder Ursachen höherer Gewalt anzusehen, die unabhängig von der Unternehmensorganisation der BLS eintreten.

3. **Anhang 5** des vorliegenden Vertrags enthält das Verzeichnis der ErZu-Kodierungen, welche die verschiedenen Ursachen der Betriebsstörung bezeichnen und folgende Punkte definieren:

- a) Die Mitteilungspflicht an die Bahnkunden und die Gewährleistung der Beförderung der Reisenden mit Ersatzverkehrsmitteln;
- b) Die Zuweisung der Kosten für die Beförderung mit Ersatzbussen;

c) Die Folgen des Unterbruchs im Hinblick auf die in Art. 10 Abs. 1 weiter unten dargelegte Berechnung des Zuverlässigkeitsindex.

Die Parteien verpflichten sich übereinstimmend, die Weisungen der nachstehenden Tabelle zu befolgen:

		Mitteilungspflicht	Zuständigkeit	Auswirkung auf
1		an Kunden und	für den	die Berechnung
		Einsatz von	Ersatzver-	des Zuverlässig-
		Ersatzbussen	kehrsdienst	keitsindex
	Behördl. Verfügungen,			
2	Naturkatastrophen,	BLS	BLS	NEIN
	Fälle höherer Gewalt			
	Ausfall von			
3	Rollmaterial oder	BLS	BLS	JA
	Personal			
	Geplante Arbeiten am			
4	Streckennetz, Unter-	BLS	BLS	NEIN
	brüche, Störungen beim			
	Infrastrukturbetreiber			

d) Der Betrieb kann ferner wegen eines Ausfalls des Rollmaterials, des Personals, Streik oder geplanter Arbeiten des Infrastrukturbetreibers unterbrochen oder ausgesetzt werden.

Die BLS wird sich in allen Fällen, in denen sie gezwungen ist, den Bahnbetrieb zu unterbrechen oder auszusetzen, um eine effiziente Mitteilung an die Bahnkunden bemühen und die Beförderung der Reisenden mit eigenen Ersatzbussen oder mit solchen Dritter sicherstellen,

die für die ausfallenden Züge eingesetzt werden.

Art. 8 Investitionen in Rollmaterial

1. Die BLS verpflichtet sich, das bei der Angebotsabgabe angegebene neue Rollmaterial zu den in der Tabelle in **Anhang 6** des vorliegenden Vertrags genannten Bedingungen und Fristen als Ersatz für das bei Abschluss dieses Vertrags im Einsatz stehende Material in Betrieb zu nehmen.

2. Sollte diese Verpflichtung von der BLS nicht eingehalten werden, erhebt die AMP eine jährliche Vertragsstrafe in Höhe von höchstens 20% des jährlichen Vertragswertes abzüglich etwaiger Abschläge, die sich entweder aus der Anzahl neuer Züge errechnet, die im entsprechenden Jahr nicht wie bei der Ausschreibung angegeben in Betrieb genommenen wurden, oder die für den Zeitraum ab Januar bis zum Monat der Inbetriebnahme der neuen Züge anfällt.

3. Die AMP und die BLS sind sich darin einig, dass die Inbetriebnahme von zwischen Italien und der Schweiz interoperabel verkehrendem Rollmaterial und der damit wegfallende Zugwechsel in Domodossola dazu beitragen, den Bahndienst sowohl für Pendler als auch für Freizeit-Reisende bequemer und attraktiver zu machen, was zudem nicht nur für die Gegend und den Betrieb spürbare qualitative und quantitative Verbesserungen mit sich bringt, sondern auch für eine verstärkte Offenheit bei den anstehenden öffentlichen Verfahren für die Vergabe des Bahnbetriebs in Italien sorgen würde.

4. Die AMP ist darum bemüht, sich bei den zuständigen Stellen, insbesondere in den Regionen Piemont und Lombardei, sowie beim Bundesamt für Verkehr und dem Kanton Wallis für die Finanzierung des

Projekts einzusetzen, das die Inbetriebnahme von interoperablem Rollmaterial vorsieht, welches auf der Strecke Bern-Briga-Iselle-Domodossola sowie auf der italienischen Anbindungsstrecke bis Arona und Mailand einsetzbar ist. Die BLS prüft die Möglichkeit, das oben genannte Projekt im Rahmen des Auftragsangebots für die Erneuerung des Rollmaterials gemäss vorliegendem Artikel voranzutreiben.

Art. 9 Überwachung des Bahnbetriebs

1. Die BLS verpflichtet sich, der AMP zwecks Sicherstellung der Überwachung und Überprüfung der erbrachten Bahndienste binnen einem Monat nach Ablauf des jeweiligen Berichtsmonats folgende Angaben auf einem Datenträger zu übermitteln:

a) Monatliche Aufstellung der geplanten und effektiven Fahrleistung, gemessen in km pro Zug;

b) Monatliche Aufstellung der ausgefallenen Züge, einschliesslich der Gründe für den Ausfall sowie der zur Gewährleistung der Beförderung der Bahnkunden ergriffenen Massnahmen, gegliedert nach den in **Anhang 5** angegebenen Ursachen;

c) Aufstellung der folgenden auf monatlicher Basis ermittelten Pünktlichkeitsindizes:

- Verhältnis zwischen den Zügen, die mit weniger als drei Minuten Abweichung vom Fahrplan im Bahnhof Brig eintrafen, und allen übrigen Zügen, die in diesem Bahnhof eintrafen;

- Verhältnis zwischen den Zügen, die mit weniger als drei Minuten Abweichung vom Fahrplan vom Bahnhof Brig abfahren, und allen übrigen Zügen, die von diesem Bahnhof abfahren.

Sobald es die technologischen Hilfsmittel zur Unterstützung des Bahnbetriebs erlauben, die Fahrplanpünktlichkeit in den Bahnhöfen Domodossola und Iselle automatisch zu ermitteln, werden die beiden oben angeführten Pünktlichkeitsindizes durch den monatlich berechneten Pünktlichkeitsindex ersetzt, der durch das Verhältnis zwischen den Zügen, die mit weniger als drei Minuten Abweichung vom Fahrplan im Endbahnhof (Domodossola und Iselle) eintreffen und allen übrigen im Endbahnhof eingetroffenen Zügen bestimmt wird.

6. Die BLS hat der AMP eine Übersicht über folgende Daten auf einem Datenträger zu übermitteln:

d) Spätestens am Ende des zweiten Monats nach dem ersten Halbjahr: die Struktur des Vertriebsnetzes zum Verkauf von Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs und touristischen Angeboten;

e) Für jedes Kalenderhalbjahr, spätestens am Ende des zweiten Monats nach jedem Halbjahr: Nutzungshäufigkeit (Anzahl der Fahrgäste auf jedem durchgeführten Kurs, die an jedem Bahnhof/jeder Haltestelle aus- bzw. einstiegen);

f) Für jedes Kalenderjahr, spätestens Ende März des darauffolgenden Jahres: Die Erlöse aus dem Bahnbetrieb, gegliedert nach Fahrkartenart (Einzelfahrkarten, Pauschalfahrausweise, Generalabonnemente, andere Fahrkartenarten).

7. Die BLS hat der AMP für jedes Kalenderjahr spätestens Ende Januar des darauffolgenden Jahres eine Übersicht mit folgenden Angaben auf einem Datenträger zu übermitteln:

g) Jährliche Aufstellung der geplanten und effektiven Fahrleistung,

gemessen in km pro Zug;

h) Jährliche Aufstellung der aus einem der im vorangegangenen Art. 7 Abs. 1 genannten Gründen ausgefallenen Zugfahrten, nach Anzahl und in km pro Zug.

8. Die BLS verpflichtet sich zu einer umfassenden Zusammenarbeit, um etwaige Überprüfungen der AMP der erbrachten Leistungen zu erleichtern, wobei dem Kontrollpersonal der AMP auf Ersuchen freier Zugang zu allen Zügen zu gewähren ist.

9. Die Nichtübermittlung der in den vorangehenden Absätzen aufgeführten Informationen hat die Aussetzung der Vergütungszahlungen zur Folge.

Art. 10 Sanktionssystem

1. Die BLS verpflichtet sich, die jährliche Einhaltung des folgenden 'Zuverlässigkeitsindex' zu gewährleisten: Verhältnis der Anzahl der Züge, die am Ausgangsbahnhof abfahren und an der planmässigen Zielstation ankommen, zur Gesamtzahl der geplanten Dienste = 99,5%.

Zugfahrten, die aus in den Zeilen 2 und 4 der im vorangegangenen Art. 7 Abs. 3 angeführten Tabelle genannten Gründen ausfallen, werden für die Berechnung des Zuverlässigkeitsindex nicht berücksichtigt und sind somit nicht im Zähler des Koeffizienten zu erfassen.

2. Die Nichterreicherung des vorgegebenen Wertes des Zuverlässigkeitsindex führt zu einer Vertragsstrafe in Höhe von 1'000.00 Euro für jede negative Abweichung um einen Zehntelprozentpunkt vom festgelegten Mindeststandard (angebrochene Werte werden auf das volle Zehntelprozent aufgerundet).

3. Die AMP und die BLS vereinbaren die Modalitäten, zu denen die AMP

regelmässige Überprüfungen vornimmt, um die Angemessenheit der qualitativen und quantitativen Parameter der von der BLS erbrachten Leistungen, u.a. auch in Bezug auf die von der BLS eingesetzte Technologie, zu beurteilen.

4. Der Gesamtbetrag der nach vorstehendem Abs. 2 sowie nach dem vorstehenden Art. 8 Abs. 2 anfallenden Vertragsstrafen wird von AMP zum Zeitpunkt der Zahlung der zweiten Jahresrate der Vergütung in Abzug gebracht.

Art. 11 Fachausschuss für die Vertragsausführung

1. Um die Ausführung des Dienstleistungsauftrags im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zu erleichtern, wird ein «Fachausschuss für die Vertragsausführung» (nachfolgend kurz als «Fachausschuss» bezeichnet) eingerichtet, der sich aus Vertretern beider Parteien zusammensetzt.

2. Der Fachausschuss tagt im Halbjahresturnus jeweils abwechselnd am Sitz einer der beiden Parteien und kann die Dienste von Sachverständigen mit beratender Funktion und nachgewiesener Erfahrung in Sachen Mobilität und öffentlicher Verkehr in Anspruch nehmen, welche von den Parteien im gegenseitigen Einvernehmen ernannt werden. Die Kosten für den Beizug solcher Sachverständiger gehen zulasten der beantragenden Partei. Das Sekretariat des Fachausschusses wird von der AMP gestellt, die für die Einberufung der Tagungen und die Aufstellung der Tagesordnung zuständig ist.

3. Aufgabe des Fachausschusses ist es, die Parteien bei der Auslegung und Durchführung des Vertrags im Hinblick auf die Erfüllung der einzelnen

Vertragsbestimmungen sowie insbesondere auf die Anwendung von Sanktionen und Vergütungsabschlägen zu unterstützen.

4. Die BLS hat die AMP im Rahmen des Fachausschusses jährlich in Form eines schriftlichen Berichts über die im Geschäftsjahr eingesetzten Produktionsfaktoren zu informieren (Rollmaterial, Personal am Boden und an Bord mit der jeweiligen Berufsbezeichnung, Personal, das im Bahnbetrieb für den Vertrieb von Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs zuständig ist). Jede Partei kann – bei Bedarf und soweit es die behandelten Themen betrifft – die an der Lösung der festgestellten Probleme interessierten Beteiligten in die Durchführung ihrer Aufgaben miteinbeziehen.

Art. 12 Vertragsaufhebung und Rücktritt

1. Die AMP kann den Vertrag aufheben, falls die BLS sich zum Zeitpunkt des Zuschlags des Auftrags in einer der vorgesehenen und im Einladungsschreiben angeführten Ausschlussituationen befindet.
2. Der Vertrag gilt als aufgehoben, falls die Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 3 lit. b, Abs. 3 und Abs. 4 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 50/2016 erfüllt sind.
3. In den Fällen der Vertragsaufhebung finden die Bestimmungen in Art. 108 Abs. 5, 6 und 7 des vorgenannten Dekrets Anwendung auf diesen Vertrag.
4. Die AMP kann unbeschadet von Art. 88 Abs. 4-ter und Art. 92 Abs. 4 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 159/2011 die Konzession widerrufen und jederzeit, nach vorheriger Vergütung der erbrachten Leistungen und Zahlung einer Entschädigung für den Verdienstaufschlag in Höhe von 10% des aktuellen Werts des nicht erfüllten Teils der Vertragsleistung, vom

Vertrag zurücktreten.

Art. 13 Verpflichtungen bezüglich der Rückverfolgbarkeit von Finanzflüssen

1. Im Sinne und zu den Zwecken von Art. 3 Abs. 8 des Gesetzes Nr. 136 vom 13. August 2010 verpflichtet sich die BLS, die in den genannten Bestimmungen festgelegten Verpflichtungen bezüglich der Rückverfolgbarkeit finanzieller Mittel streng einzuhalten.

2. Unbeschadet anderweitiger Fälle der Vertragsaufhebung, die im Sinne von Art. 3 Abs. 9 bis des Gesetzes Nr. 136/2010 im vorliegenden Vertrag festgelegt werden, stellt die Nichtnutzung des Bank- bzw. Postwegs oder sonstiger Überweisungsverfahren im Zahlungsverkehr, die geeignet sind, die volle Rückverfolgbarkeit der Zahlungen zu gewährleisten, einen ausreichenden Grund für eine Vertragsaufhebung dar.

3. Im Sinne von Art. 3 Abs. 8 Satz 2 des Gesetzes 136/2010 verpflichtet sich die BLS unter Strafe der absoluten Nichtigkeit, in die mit den Subunternehmern bzw. Nebenvertragsnehmern unterzeichneten Verträge eine spezielle Klausel einzufügen, laut der sich Letztere zur Einhaltung der im genannten Gesetz vorgesehenen Verpflichtungen bezüglich der Rückverfolgbarkeit der Finanzflüsse verpflichten.

4. Sollte die BLS, der Subunternehmer oder der Nebenvertragsnehmer darüber Kenntnis erlangen, dass einer ihrer Vertragspartner die Pflichten bezüglich der Rückverfolgbarkeit der Finanzflüsse gemäß oben genannten den Bestimmungen nicht erfüllt, haben sie unverzüglich die AMP sowie das Regierungskommissariat der Provinz Turin darüber zu informieren.

Art. 14 Stellung einer endgültigen Sicherheit

1. Zur Gewährleistung der vollständigen und fristgerechten Erfüllung aller vertraglichen Pflichten sowie der Vergütung etwaiger Schäden aus der Nichterfüllung der vertraglichen Verpflichtungen hat die BLS eine angemessene endgültige Sicherheit im Betrag von 178'081.70 Euro (hundertachtundsiebzigtausendeinundachtzig Euro und siebenzig Cent) zu hinterlegen, die der AMP gemäss den in Art. 103 und Art. 93 Abs. 2 und Abs. 3 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 50/2016 festgelegten Modalitäten zur Verfügung gestellt wird.

10. Die Sicherheit ist zeitlich auf die Vertragsdauer beschränkt, bleibt jedoch auch darüber hinaus solange bestehen, bis sie durch Mitteilung der AMP (die auch einfach durch Rückgabe der Garantieurkunde erfolgen kann) freigegeben wird und welche das Nichtvorliegen oder Vorliegen allfälliger Einwände und Streitigkeiten, die sich im Zusammenhang mit der Vertragsausführung ergeben, bescheinigt.

11. Sollte die Sicherheit im Zuge der Vertragsausführung wegen Verzugs oder anderer Vertragsverletzungen der BLS ganz oder teilweise in Anspruch genommen werden, muss diese innert zehn Werktagen nach Erhalt des Antrags der AMP wiederhergestellt werden. Bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung ist die AMP berechtigt, den Vertrag von Rechts wegen als aufgelöst zu erklären.

Art. 15 Verbot der Vertragsabtretung; Abtretung von Forderungen

1. Der BLS ist es bei Strafe der Nichtigkeit der Konzession untersagt, den vorliegenden Vertrag abzutreten.

2. Der BLS kann Forderungen aus dem Vertrag nach den diesbezüglichen in

Art. 106 Abs. 13 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 50/2016 enthaltenen Modalitäten abtreten. Bei Forderungsabtretung verpflichtet sich die BLS, dem Forderungserwerber den CIG-Code [Identifizierungs-Code der Ausschreibung, Anm.d.Ü.] mitzuteilen und gegebenenfalls auch in der Abtretungsurkunde zu vermerken, damit dieser im Zahlungsverfahren angegeben wird. Der Forderungserwerber muss eigens zu diesem Zweck eingerichtete Kontokorrente verwenden bzw. Vorschüsse an die BLS auf die eigens dafür eingerichteten Kontokorrente der BLS unter Angabe des CIG-Codes mittels Bank- oder Postüberweisung bezahlen.

3. Bei Nichterfüllung der im vorliegenden Artikel festgelegten Verpflichtungen, gilt der Vertrag als von Rechts wegen aufgelöst. Allfällige Schadenersatzansprüche der AMP bleiben vorbehalten.

Art. 16 Gerichtsstand

1. Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die im Zusammenhang mit der Ausführung des vorliegenden Vertrags entstehen, ist das Gericht von Turin.

Art. 17 Vertragsform, Steuern und Vertragsspesen

1. Der Vertrag wird privatschriftlich ohne notarielle Beglaubigung geschlossen.
2. Der vorliegende Vertrag hat Beträge zum Gegenstand, die der Mehrwertsteuer (MWST) im Sinne von Art. 7- quater Abs. 1 lit. b des DPR Nr. 633/72 unterliegen. Eine Eintragung des Vertrags ist nur bei deren Inanspruchnahme erforderlich. In diesem Fall wird eine Eintragungsgebühr gemäss Art. 40 des DPR Nr. 131/86 erhoben, die

jeweils von der Partei, welche die Eintragung beantragt, zu tragen ist.

3. Alle übrigen Steuern und Abgaben im Zusammenhang mit dem Vertragsabschluss, einschliesslich der Stempelsteuer, gehen zu Lasten der BLS.

4. Die Pflicht zur Entrichtung der Mehrwertsteuer obliegt gemäss Art. 17 Abs. 2 des DPR Nr. 633/72 der AMP.

5. Die Vertragsparteien stimmen der Verarbeitung ihrer persönlichen Daten im Sinne der geltenden Gesetzgebung zu. Diese Daten dürfen nur für die Zwecke dieses Vertrags und der damit verbundenen Steuerpflicht in Datenbanken, elektronischen Dateien und IT-Systemen erfasst werden.

6. Im Falle eines Widerspruchs zwischen der italienischen und der deutschen Fassung ist die italienische Fassung massgebend.

Per l'Agenzia della mobilità Piemontese

Il direttore generale - Cesare Paonessa

Per la Società BLS AG

Il Direttore generale Bernard Guillelmon

Il Direttore produzione Peter Fankhauser

ALLEGATI:

- ALLEGATO 1 - Programma di esercizio annuale (PEA), 1^a fase: 1^o semestre 2017 / ANHANG 1 – Jahresgeschäftsplan, 1. Etappe: 1. Halbjahr 2017;
- ALLEGATO 2 - Programma di esercizio annuale (PEA), 2^a fase: 2^o semestre 2017 / ANHANG 2 – Jahresgeschäftsplan, 2. Etappe: 2. Halbjahr 2017;
- ALLEGATO 3 – Piano Economico (1) / ANHANG 3 – Businessplan (1);
- ALLEGATO 4 – Piano Economico (2) / ANHANG 4 – Businessplan (2);
- ALLEGATO 5 – codici ErZu, classificazione delle cause di ritardo o soppressione / ANHANG 5 – ErZu-Kodierungen, Klassifizierung der Ursachen für Verspätungen oder Ausfälle;
- ALLEGATO 6 – Programma di immissione di materiale rotabile nuovo /
- ANHANG 6 – Programm für die Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial.
- ALLEGATO 7 – Tariffe Domodossola – Iselle - (Brig)