

ATTO DI RINNOVO DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI INTERESSE

REGIONALE E LOCALE PER IL PERIODO

2017-2020

Con la presente scrittura privata sottoscritta digitalmente il giorno 29 del mese di settembre dell'anno duemiladiciassette

tra

l'Agenzia della Mobilità Piemontese (codice fiscale n. 97639830013), rappresentata dal Direttore Ing. Cesare PAONESSA, di seguito, per brevità, denominata "Agenzia"

e

la Società "TRENITALIA S.p.A."- società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale Euro 1.417.872.000,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, iscritta al R.E.A. al n. 883047, rappresentata dall'Ing. Orazio Iacono, nella sua qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale, in virtù dei poteri al medesimo conferiti con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 15 settembre 2017, iscritta al Registro delle Imprese di Roma in data 22 settembre 2017, di seguito denominata "Trenitalia" (di seguito, congiuntamente, anche "Parti")

premesso che:

1. Trenitalia è la Società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che, per Statuto (di seguito anche "FS"), svolge i servizi ferroviari di persone,

avendo acquistato l'azienda "Trasporto" da "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni" con Contratto di compravendita in data 28 novembre 2000;

2. a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale già in concessione a FS S.p.A.;

3. dalla suddetta data i servizi erogati da Trenitalia sono stati regolamentati da specifici contratti di servizio;

4. il contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:

– Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 che prevede l'obbligo per l'Autorità regolatrice e aggiudicatrice del servizio di esercitare un controllo rigoroso sulla qualità del servizio offerto, nonché di verificare che le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico siano calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive e siano tali da prevedere modalità di applicazione dettagliate, idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità;

– Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

– D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente "Conferimento alle

regioni e 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", recepito dalla Regione Piemonte con la legge regionale 4 gennaio

2000 n. 1, recante "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in

attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422";

– Legge 23 luglio 2009, n. 99, che all'art. 61 prevede *"Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";*

– Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2017";*

– Legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1 che contiene le *"Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" e s.m.i.;*

– DGR n. 1-4621 del 6 febbraio 2017, con cui la Regione Piemonte ha istituito ai sensi dell'art. 18 della legge regionale 4 gennaio n. 2000 n. 1, così come modificato dall'art. 19 della legge regionale 25 ottobre 2015 n. 19, il "Sistema Informativo Regionale Trasporti" (SIRT), identificandone le relative basi, ed il "Debito Informativo Trasporti" (DIT), specificandone i flussi, nonché le modalità e le tempistiche di trasmissione;

5. in data 28.06.2011, la Regione Piemonte e Trenitalia hanno sottoscritto il contratto di servizio rep. n. 16255 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, la cui titolarità e gestione sono state trasferite all'Agenzia con convenzione sottoscritta in data 31.07.2015 (rep. n. 222-015 del 3 agosto 2015), giuste le previsioni della DGR n.48-1927 del 27

luglio 2015;

6. in data 28.06.2011, l’Agenzia e Trenitalia hanno sottoscritto l’omologo contratto rep. n. 165 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;

7. la Regione, con DGR n. 1-528 del 4 novembre 2014, modificata con DGR n. 38-3346 del 23 maggio 2016, ha approvato le linee strategiche propedeutiche all’avvio delle procedure per l’affidamento dei servizi ferroviari piemontesi, prevedendo l’affidamento di distinti lotti, riguardanti, il primo, il servizio ferroviario metropolitano e, il secondo, il servizio ferroviario regionale, a sua volta suddiviso in tre ambiti riferiti rispettivamente ai treni regionali veloci, ai treni suscettibili di trasferimento ai contratti di altre regioni ed ai treni, diversi dai precedenti, suscettibili di efficientamento attraverso la gestione integrata con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, nell’ambito dei bacini territoriali di riferimento;

8. ai sensi della legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, recante *“Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422”* all’Agenzia sono state conferite le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale e che la medesima è pertanto competente in materia di affidamento dei relativi servizi;

9. in data 20/12/2016 la Regione, l’Agenzia e Trenitalia hanno sottoscritto il *“Protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento”* disciplinando le modalità di prosecuzione dei contratti rep. n. 16255 (ora

di titolarità dell’Agenzia) e del contratto rep. n. 165, entrambi del 28 giugno 2011;

10. nel protocollo d’intesa è stabilito che la Regione intende avvalersi dell’art. 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 ed aggiudicare direttamente il lotto dei servizi Regionali Veloci e il Servizio Ferroviario Metropolitano della città di Torino – per la durata massima prevista dal citato articolo, mediante sottoscrizione di un nuovo ed autonomo contratto di servizio;

11. le aggiudicazioni dirette, effettuate in applicazione del citato art. 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE), richiedono, ai sensi dell’art. 7 par. 2 del medesimo Regolamento, la pubblicazione sulla GUUE di apposite preinformazioni, almeno un anno prima dell’aggiudicazione medesima;

12. l’Agenzia, in data 02/01/2016 ha pubblicato, ai sensi dell’art 7 paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, l’avviso per l’affidamento diretto del Servizio Ferroviario Metropolitano;

13. l’Agenzia, in data 04/01/2017, ha pubblicato, ai sensi dell’art 7 paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, l’avviso per l’affidamento diretto del servizio ferroviario dei treni regionali veloci;

14. alla luce del quadro normativo ed amministrativo sopra delineato, è necessario disciplinare i rapporti relativi alla prosecuzione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, nel rispetto dei contenuti del Protocollo, attraverso il rinnovo dei contratti rep. n. 16255 (ora di titolarità dell’Agenzia) e del contratto rep. n. 165, entrambi del 28 giugno 2011;

15. l’Agenzia, con Determinazione dirigenziale n. 684 del 30 dicembre 2016 ha prorogato la validità dei contratti innanzi citati per il 2017;

16. il Protocollo fissa un contratto di rinnovo per tre anni (2017 – 2019), con possibilità di estendere la durata per un ulteriore anno, e che il protrarsi della negoziazione porta le Parti a considerare l'annualità 2017 di fatto superata, tale atto di rinnovo non può che avvalersi già da subito della estensione annuale, portando la scadenza naturale dell'atto di rinnovo al 31 dicembre 2020;

17. che con Verbale del Tavolo Tecnico di cui al "Protocollo d'intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento" ha definito le questioni elencate all'art. 9 dello stesso Protocollo;

18. che con Determinazione dirigenziale n.443 del 29/09/2017 l'Agenzia ha approvato lo schema del presente atto di rinnovo contrattuale (di seguito anche "Contratto");

19. che il codice identificativo di gara (C.I.G.) attribuito è il seguente:
7222453CC0

Tutto ciò premesso,

SI STIPULA E SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Articolo 1 - Premesse e allegati

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2 - Oggetto

1. Il presente Contratto disciplina, unitariamente, le modalità di esecuzione delle prestazioni di trasporto ferroviario di interesse regionale rese da Trenitalia sulle relazioni di traffico di competenza della Regione Piemonte, nonché l'effettuazione dei servizi connessi al trasporto

medesimo, a seguito del rinnovo dei Contratti di Servizio n. 16255 e n. 165, sottoscritti in data 28 giugno 2011, così come meglio dettagliati in premessa, come descritti nel presente Atto e nei relativi Allegati e secondo gli standard qualitativi ivi fissati.

2. Le parti si impegnano a perseguire il pieno raggiungimento degli obiettivi previsti dalla programmazione nazionale e regionale per la definizione dei livelli adeguati di servizio ed il miglioramento dei livelli di offerta e qualità.

3. L’Agenzia corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 - una compensazione economica (di seguito definita anche corrispettivo) il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito, come definito al successivo art. 6.

Articolo 3 - Durata del Contratto

1. Il Contratto ha una durata di quattro anni, dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020.

2. Il perimetro dei servizi ferroviari oggetto del presente contratto potrà subire modifiche in relazione al completamento delle procedure di affidamento da parte dell’Agenzia; qualora il processo di affidamento dei servizi regionali si completi prima, il presente atto cesserà al 31 dicembre 2019, su comunicazione dell’Agenzia da presentarsi almeno dodici mesi prima (31 dicembre 2018), garantendone l’equilibrio economico-finanziario, inclusa la remunerazione del capitale investito, come definito al successivo Articolo 6 .

Articolo 4 - Programma di esercizio 2017 e standard qualitativi 2017

1. Trenitalia effettua per il 2017 il servizio di trasporto nel rispetto del Programma di esercizio annuale (di seguito PEA) di cui all'Allegato 1a, alle condizioni di cui ai contratti di servizio n. 16255 e n.165 del 28 giugno 2011, fermo restando l'aggiornamento degli standard qualitativi che per l'anno 2017, coerentemente con quanto nello stesso contratto è previsto, sono definiti nell'allegato 6.

Articolo 5 - Programma di esercizio 2018 – 2020 e flessibilità

1. Per il periodo 1 gennaio 2018 – 31 dicembre 2020 e, nel caso ricorrano le condizioni di cui al precedente art. 3 comma 2, sino al 31 dicembre 2019, Trenitalia effettuerà il servizio di trasporto ferroviario secondo il Programma di Esercizio Annuale (PEA) la cui prima bozza è riportata nella nota trasmessa da Trenitalia in data 29/09/2017 (prot. Ag. 9096/2017), assicurando i servizi di cui all'Allegato 3 connessi al trasporto quali la manutenzione straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile, le condizioni di sicurezza, la pulizia del materiale rotabile e le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione, garantendo in particolare la distribuzione dei titoli di viaggio in relazione alla densità della domanda ed alle caratteristiche del territorio e con gli standard di qualità di cui all'Allegato 6.

2. Il PEA è strutturato secondo la seguente ripartizione:

- codice identificativo del treno;
- direttrice e relazione servita;
- stazioni di partenza e di arrivo;
- treni*km;
- treni*ore;

- fermate intermedie;
- orari di partenza e di arrivo ed il tempo di percorrenza;
- periodicità e numero dei giorni di effettuazione per tipologia (feriale lavorativo, sabato, festivo);
- tipo di materiale rotabile da utilizzare, composizione del treno e numero dei posti a sedere offerti.

3. Il PEA potrà essere soggetto a modificazioni in relazione a sopravvenute esigenze di esercizio o a significative variazioni della domanda di mobilità, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al successivo articolo 6, comma 6 (All. 3). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai successivi articoli 6, 7 e 8.

4. I PEA (invernale ed estivo) e le eventuali variazioni di programmazione in corso d'orario saranno sottoposti all'Agenzia per l'approvazione, in anticipo rispetto alla data di entrata in vigore. Trenitalia è tenuta a recepire le variazioni richieste dall'Agenzia fatta salva la capacità della rete e disponibilità di tracce e sulla base di quanto definito dall'Accordo Quadro che la stessa ha sottoscritto con il Gestore dell'infrastruttura. L'Agenzia si impegna a comunicare a Trenitalia, entro i termini previsti dal Prospetto informativo di rete (P.I.R.), le richieste di variazione della programmazione del servizio ferroviario, fermo restando la disponibilità delle tracce orarie sull'Infrastruttura ferroviaria da parte del Gestore.

Articolo 6 - Corrispettivi 2017 – 2020

1. Per gli anni dal 2017 al 2020, a fronte dello svolgimento delle prestazioni

di cui agli artt. 4 e 5, l'Agenzia corrisponderà a Trenitalia il corrispettivo riportato nel Piano Economico Finanziario, di seguito PEF (Allegato 2), determinato, in coerenza con il Regolamento (CE) 1370/2007, in modo da preservare nel tempo l'equilibrio economico e finanziario del Contratto al netto dei proventi tariffari e da qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico affidato, tenuto conto di tutte le agevolazioni tariffarie già previste al momento della sottoscrizione dell'Atto, nonché il raggiungimento degli obiettivi di cui al DPCM 11 marzo 2013.

2. Il PEF in allegato riporta le dinamiche che sono state considerate nell'elaborazione dei valori (nota integrativa).

3. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva performance registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art. 18. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà fatturato/ rettificato con apposito documento fiscale entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti all'atto di sottoscrizione del Contratto sono riportate all'Allegato 4; di detti importi si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.

5. Nel PEF è annualmente stimato, con riferimento all'intero periodo di

vigenza del Contratto, l'ammontare dei principali processi aziendali che concorrono al conto economico complessivo della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali, riporta gli elementi che sono stati considerati nell'elaborazione dei valori e tiene conto di un aumento, a parità dei volumi di offerta, dei ricavi da traffico determinato nella misura dello 0,5% /anno, determinato dall'impegno alla prevenzione dei fenomeni di evasione tariffaria. Tale valore viene computato al netto degli incrementi tariffari e costituisce rischio d'impresa a carico del gestore.

6. Sulla base del PEF sono stati definiti i corrispettivi unitari per ora e per tipologia di servizio di trasporto di cui all'Allegato 3 da utilizzarsi come riferimento per valorizzare eventuali riprogrammazioni in corso d'orario e richieste di variazioni di servizi da parte dell'Agenzia.

Articolo 7 - Canone di accesso all'infrastruttura

1. Sono riconosciuti a Trenitalia il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, e il costo per l'energia elettrica nella misura effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura per i treni oggetto del Contratto, secondo quanto previsto nel PIR (Prospetto informativo della Rete del Gestore dell'Infrastruttura), e al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore medesimo a Trenitalia in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art 21 del D.Lgs. n. 112/2015.

2. Ogni eventuale incremento o riduzione di costo dell'energia elettrica per trazione, inclusi i servizi accessori e complementari, e del canone di accesso all'infrastruttura, rispetto a quanto stimato nel PEF, quando

derivante da sopravvenute disposizioni normative o regolamentari delle Autorità competenti, a parità di servizio, verrà consuntivato tra le Parti nell'ambito del confronto PEF/CER di cui al successivo art. 9. Nella contabilizzazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario, sarà garantita la distinzione dei valori di pedaggio, inclusi i servizi accessori e complementari, da quelli di energia elettrica per trazione.

Articolo 8 - Modalità di pagamento

1. Il corrispettivo, determinato ai sensi degli artt. 6 e 7, viene erogato dall'Agenzia a rate trimestrali posticipate, corrisposte entro i termini di legge (30 giorni al momento della sottoscrizione del presente Atto) dal ricevimento della fattura.
2. Trenitalia emette fattura entro 30 giorni dalla conclusione del trimestre di riferimento. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad $\frac{1}{4}$ del corrispettivo complessivo annuale di cui al PEF; la quarta rata è pari all'80% di $\frac{1}{4}$ del corrispettivo complessivo annuale di cui al PEF. La fattura di saldo della quarta rata sarà emessa da Trenitalia entro trenta giorni dalla chiusura dell'anno effettuata dal Comitato Tecnico di Gestione, di cui al successivo art. 20, da tenersi entro il mese di aprile dell'anno successivo a quello di riferimento.
3. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, l'Agenzia corrisponderà a Trenitalia gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti.

Articolo 9 - Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEF

1. Le Parti procedono entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisiti i consuntivi dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (nel

PEF) e i consuntivi (nel Conto Economico Regionale - CER) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti in più o in meno rispetto alle stime riportate nel PEF. A tal fine il CER, anche in formato elettronico, verrà inviato entro il mese di aprile dell'anno successivo, corredato da apposita relazione esplicativa che dettagli gli elementi di cui alla nota metodologica ART.

2. Le risultanze del CER certificate da revisore contabile saranno trasmesse all'Agenzia entro centoventi giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio. In caso di differenze tra il CER trasmesso ad aprile e il successivo CER certificato si procederà alla rettifica dei risultati del confronto di cui al comma precedente entro il mese di dicembre dello stesso anno.

3. A seconda dei risultati del confronto di cui al comma 1, come eventualmente rettificati in applicazione del comma 2, e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si produrranno i seguenti effetti alternativi:

a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno due per cento (+2%) rispetto ai Ricavi operativi del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;

b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia (+2%), l'importo corrispondente alla parte eccedente è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di piano con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi;

c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento (+5%) dei ricavi operativi, le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo e sostituendo quindi l'allegato (All. 2) al presente Contratto.

4. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo e sostituendo quindi l'allegato (All. 2) al presente Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:

a) nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;

b) nel caso in cui il volume di produzione dei servizi vari di oltre il +2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;

c) nel caso di modifiche dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC);

d) nei casi di adeguamenti a disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio; analogamente in caso di riduzioni da queste derivanti;

5. Qualora lo squilibrio tra CER/PEF sia dovuto ad una delle seguenti cause, dettagliate nella matrice dei rischi contenuta nell'allegato 2, gli effetti economici del riequilibrio non potranno far carico all'Agenzia:

– dinamica negativa dei ricavi da tariffa addebitabile ad inefficienze commerciali;

– incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale;

– incremento oneri finanziari, tranne quelli eventualmente maturati per tardati pagamenti da parte dell'Agenzia stessa;

– incremento dei costi di approvvigionamento del carburante per trazione;

– incremento dei fenomeni di evasione tariffaria la cui misura è concordata tra le Parti ed è riportata all'Allegato 6;

– dinamica negativa dei costi di produzione addebitabile ad inefficienze gestionali/organizzative.

6. Nel caso in cui lo squilibrio non sia dovuto a quanto sopra riportato, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60

giorni dalla trasmissione del CER dell'anno precedente prevista entro il mese di maggio. Le Parti procedono al riequilibrio economico del PEF intervenendo prioritariamente sui fattori di produttività, sul corrispettivo, sulle tariffe, sul livello dei servizi. Si procederà analogamente in caso di riduzione dei Fondi, anche per effetto di quanto determinato da eventuali incrementi stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del processo di adeguamento del DPCM 11 marzo 2013.

7. Trenitalia effettuerà su richiesta dell'Agenzia, avvalendosi dei prezzi unitari derivati dai valori del PEF riportati nell'Allegato 3, le simulazioni necessarie a stimare le ricadute economiche delle richieste dell'Agenzia in relazione alle ipotesi di variazione del perimetro del servizio.

8. Entro il mese di maggio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti.

9. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia predeterminata pari al più o meno due per cento (+2%) del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra a

tale titolo.

10. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia predeterminata di cui al comma precedente, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolamento del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi sessanta giorni. L'Agenzia prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, Trenitalia ha tenuto conto di quanto riconosciuto relativamente alla circolazione sui servizi ferroviari al personale FS in forza dell'applicazione del CCNL vigente

Articolo 10 - Sopravvenuta incapacienza dei fondi a copertura del contratto e minimo garantito

1. Si considera l'ipotesi di sopravvenuta incapacienza dei fondi nel caso di ritardo nel pagamento di una fattura con oltre due mesi di ritardo rispetto ai termini previsti al precedente articolo.
2. In caso di sopravvenuta incapacienza dei fondi stanziati a copertura del contratto e di mancato accordo entro 60 giorni sulla rimodulazione del PEF e della produzione quali/quantitativa dei servizi Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione all'Agenzia, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi, secondo i criteri riportati nell'allegato 9.
3. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a

Trenitalia.

4. L'Agenzia garantisce a Trenitalia, un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) dei corrispettivi previsti a PEF, escluse le variazioni determinate dalla riduzione del perimetro del Contratto a seguito dei possibili affidamenti di cui precedente all'articolo 3 comma 2.

Articolo 11 - Interruzione dei servizi

1. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, Trenitalia può apportare modifiche all'offerta commerciale, previa adeguata informazione all'Agenzia e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 6, 7 e 8.
2. Trenitalia assicura la mobilità dei viaggiatori, a seguito di interruzioni contingenti dei servizi di trasporto programmati e/o per l'indisponibilità contingente dell'infrastruttura, programmando servizi sostitutivi adeguati alla domanda di mobilità conosciuta a bordo dei servizi sospesi dandone tempestiva comunicazione all'Agenzia. Nel caso di interruzioni superiori a giorni 5 il programma dei servizi sostitutivi, a modificazione del PEA, è condiviso ed approvato dall'Agenzia.
3. Eventuali variazioni non programmate del PEA determinate da cause di forza maggiore, quali calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a Trenitalia o al Gestore dell'Infrastruttura o attribuibili ad agitazioni sindacali e

scioperi risultano automaticamente riportate, come minori costi sostenuti, in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente articolo 9.

4. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a Trenitalia, in quanto:

a) dipendono dall'organizzazione, dalla logistica e dalla buona conservazione dei fattori produttivi di Trenitalia;

b) derivano da agitazioni sindacali e scioperi del personale Trenitalia e RFI derivanti da cause imputabili all'attività aziendale;

c) evitabili con l'applicazione della normale diligenza e della buona manutenzione preventiva e conservativa sugli impianti e sull'infrastruttura disponibile, anche in relazione alla territorialità dei servizi;

le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'Allegato 6.

In particolare e con riferimento alla causa di cui al precedente punto b), Trenitalia analizzerà le cause di sciopero degli ultimi anni e presenterà i risultati in un comitato di gestione da tenersi entro il secondo mese a far data dalla sottoscrizione del presente contratto, allo scopo di definire una griglia di riferimento di supporto alla definizione delle cause di sciopero.

5. In caso di sciopero, Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili in conformità alle disposizioni di cui alla Legge n. 146/1990 e s.m.i.. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione all'Agenzia ed alla clientela.

6. Trenitalia nei casi di cui al comma 2 si impegna a contenere al massimo le

temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela sia l'Agenzia.

Articolo 12 - Valorizzazione commerciale

1. Trenitalia, previa informazione all'Agenzia, può procedere alla valorizzazione commerciale, anche del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio, purché ciò non determini alcun onere a carico dell'Agenzia, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio o determini minori ricavi da traffico.
2. Trenitalia, determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente contratto.

Articolo 13 - Sistema tariffario, interoperabilità e integrazione tariffaria dei titoli di viaggio

1. Trenitalia, per i viaggi all'interno del territorio regionale, adotta il sistema tariffario vigente al momento della sottoscrizione del Contratto (ivi comprese le integrazioni tariffarie) e l'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali per i viaggi attraverso più Regioni, come riportato in allegato 4.
2. In merito alle tariffe con applicazione sovraregionale, queste saranno aggiornate tenendo conto degli impegni indicati nel documento "Nuova Tariffa con Applicazione Sovraregionale" approvato dalla Conferenza Stato – Regioni il 3 agosto 2017 e successive integrazioni allo stesso documento della Conferenza Stato – Regioni, fermo restando che gli impatti economici generati da tale modifica tariffaria non sono previsti nel

PEF allegato al Contratto e saranno conseguentemente compensati dall'Agenzia.

3. Trenitalia si impegna a partecipare al gruppo di lavoro che la Regione e l'Agenzia istituiranno per la definizione dell'evoluzione del progetto Biglietto Integrato Piemonte (BIP) per l'interoperabilità dei titoli di viaggio e la tariffazione a consumo, che dovrà predisporre un progetto entro sei mesi dall'avvio dei lavori. Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire qualora la Regione e l'Agenzia non si impegnino formalmente a compensare i minori introiti o i maggiori costi.

4. I mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità stabiliti da norme o modifiche al sistema tariffario eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente contratto saranno compensate dall'Agenzia, ivi comprese quelle eventualmente a carico dei Comuni/Province o altri enti territoriali.

5. Coerentemente con quanto previsto nel PEF in merito ai ricavi da mercato, le Parti attueranno le azioni, ciascuna per la propria competenza, al fine di raggiungere i seguenti risultati di ricavo da mercato:

Incrementi ricavi da mercato PEF (milioni di €)	2018	2019	2020
Incremento vs anno precedente	1,9	9,1	16,5
di cui:			
Trenitalia: azioni di antievasione/antielusione	1,9	0,5	1,1
Agenzia: manovre sul sistema tariffario	0	3,4	6,1
Aumento dell'utenza	0	5,2	9,3

6. Nell'eventualità in cui l'Agenzia non proceda, provvederà a compensare la quota mancante, di cui nella tabella precedente attribuita alla

responsabilità dell’Agenzia, attraverso fondi propri o attivando quanto previsto all’art. 9 comma 6, fermo restando che tale importo non sarà computato nel calcolo di cui all’art. 9 comma 3 lettera a).

7. Trenitalia provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri sulla base delle vigenti disposizioni regionali ed ha inoltre l'obbligo di comunicare all'utenza l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.

8. Trenitalia si impegna ad attivare sistematiche iniziative di contrasto all’evasione e all’elusione secondo il programma indicato all’Allegato 5.

9. Trenitalia ha facoltà di adottare promozioni sui titoli in vigore individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, anche combinati con altre prestazioni o servizi, previo assenso dell’Agenzia, da formalizzarsi nel termine di trenta giorni dalla richiesta; la mancata risposta sarà da intendersi come riscontro positivo.

Articolo 14 - Politica della qualità dei servizi

1. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze della clientela

2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto degli standard di qualità di cui all’All. 6. Il rispetto degli standard di qualità è verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.

3. Trenitalia effettua, con almeno un’indagine all’anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all’individuazione dei

necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda.

4. Trenitalia elabora, aggiorna annualmente e pubblicizza, in conformità alla normativa vigente e con standard e obiettivi allineati a quelli del presente contratto, la “Carta dei Servizi”. Trenitalia si impegna a pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per gli anni successivi al 2017, Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi all’Agenzia, entro il 30 novembre dell’anno precedente a quello di riferimento. La Carta dei servizi è approvata dall’Agenzia nel termine di trenta giorni dal ricevimento del documento; la mancata risposta sarà da intendersi come riscontro positivo. In fase di elaborazione ed aggiornamento della Carta dei Servizi, l’Agenzia congiuntamente con Trenitalia coinvolge gli stakeholder interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità ponendo particolare attenzione all’attuazione delle norme di cui alla Legge Regionale 23 marzo 2016, n. 5 anche ai sensi e per gli effetti della Legge 1 marzo 2006, n. 67.

5. In relazione a quanto previsto dalla D.G.R. n. 8-4564 del 16.01.2017 “Approvazione dello schema del “Protocollo di intesa per il recepimento e l’attuazione dell’accordo sancito in sede di conferenza unificata il 26.09.2013 e pubblicato sulla G.U. n. 254 del 29.10.2013, tra la Regione Piemonte, l’Agenzia della Mobilità Piemontese e le Associazioni dei Consumatori iscritte nell’elenco di cui all’articolo 6 della legge regionale 26.10.2009, n. 24”, ed in ottemperanza a quanto disposto all’art. 2 comma

461, lett. F, L. 244/2007 cit., Trenitalia si impegna a finanziare, fino alla misura massima annuale, non cumulabili, di Euro 40.000,00 (quarantamila/00 euro), le attività di cui alle lettere b), c) e d) della Legge suddetta legge, a ristoro di spese per attività approvate dall’Agenzia, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

6. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Articolo 15 - Investimenti e Materiale rotabile

1. Trenitalia si impegna a garantire il piano di investimenti per il materiale rotabile di seguito indicato, coerente con il PEF di cui all’allegato 2.

2. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile di cui al precedente comma, per complessivi 102 milioni di euro, sono finanziati da Trenitalia per 42 milioni di euro (quarantadue milioni di euro) e dall’Agenzia per 60 milioni di euro (sessanta milioni di euro).

3. Il finanziamento dell’Agenzia consentirà di acquistare materiale rotabile, di cui la Regione sarà proprietaria al 100%, a seguito della regolare procedura di acquisizione posta in essere da Trenitalia nei confronti di terzi fornitori. I rotabili di proprietà regionale saranno concessi in comodato d’uso gratuito a Trenitalia, in qualità di gestore del servizio ferroviario.

4. Alla cessazione del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, l’Agenzia si obbliga sin d’ora ad acquistare, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile acquisito in forza di contratti di servizio che lo prevedevano.

5. Analogamente, alla cessazione del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, la Regione può richiedere a questa di cedere la proprietà del materiale rotabile, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, così come previsto dalle disposizioni vigenti alla data della stipula del presente Atto. In tale caso, Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.

6. Trenitalia, in caso di necessità legate all'esercizio dei servizi ferroviari, potrà trasferire temporaneamente il materiale rotabile in uso presso la Regione Piemonte, dandone preventiva comunicazione all'Agenzia.

7. Trenitalia, nell'ottica di razionalizzazione della flotta dei treni in termini di efficacia alla domanda di mobilità ed efficienza in termini economici, può proporre all'Agenzia una diversa allocazione territoriale dei mezzi, anche cofinanziati, a cui potrà dare seguito solo previo assenso formale da parte dell'Agenzia.

Articolo 16 - Monitoraggio e controlli sui servizi

1. Trenitalia fornisce all'Agenzia i risultati delle rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità definiti nell'Allegato 6, secondo le periodicità ivi indicate. L'Agenzia ha facoltà di chiedere a Trenitalia tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi.

2. Il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo art 20 valuta il rispetto degli standard di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento.

3. L'Agenzia controlla il rispetto degli standard di qualità del servizio, ivi

inclusa la puntualità, ed il livello di soddisfazione dell'utenza (qualità percepita) tramite proprio personale o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.

4. Relativamente ai controlli della qualità erogata, il personale dell'Agenzia, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di Trenitalia le evidenze negative dei controlli effettuati.

5. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali di cui all'allegato 1a e di cui alla nota trasmessa da Trenitalia in data 29/09/2017 (prot. Ag. 9096/2017) è concessa la libera circolazione ai servizi, agli impianti ed alla documentazione amministrativo-contabile ai dipendenti dell'Agenzia, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero annuale di carte attive massimo pari a 15. Potrà inoltre essere richiesta dall'Agenzia l'autorizzazione a viaggiare per specifiche campagne di rilevazione condotte da rilevatori individuati dell'Agenzia stessa, anch'esse nominative ed annuali.

6. La Regione, ai sensi della legge regionale n. 1/2000 e s.m.i., tramite proprio personale appositamente incaricato, esercita funzioni di controllo, monitoraggio e vigilanza sui servizi di trasporto pubblico ferroviario. Al personale della Regione Piemonte incaricato delle funzioni di cui all'articolo 18 della legge regionale n. 1 /2000 e s.m.i. è consentito il libero accesso ai treni, agli impianti ed alla documentazione amministrativa contabile ai sensi dell'art 18 della medesima legge

regionale.

Articolo 17 - Debito informativo

1. Il presente contratto è orientato alla massima trasparenza e simmetria informativa sia riguardo ai servizi prestati che per gli aspetti tecnico-economici, con la previsione di una attività di monitoraggio e controllo periodico anche delle componenti di costo e di ricavo, come descritte nel PEF di cui all'All. 2.

2. Per l'esercizio delle funzioni istituzionali di pianificazione, programmazione, gestione e controllo, Trenitalia fornisce i dati, con le modalità e le tempistiche di cui alla DGR 4621 del 06/02/2017.

3. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché l'Agenzia e la Regione siano abilitati per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione di RFI con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria.

Articolo 18 - Sistema delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, in relazione ai quali possono maturare penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 6.

2. Nel caso di maturazione di riduzione/mitigazione delle penalità, le stesse sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.

3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità e per le misure di riduzione/mitigazione delle medesime non potrà superare per l'anno 2017 il 2,0% del valore del fatturato annuale (ricavi da mercato + ricavi da contratto di servizio) indicato nel PEF (All. 2). Il limite del 2% sarà incrementato dello 0,5% annuo sino al raggiungimento, nell'anno 2020, del valore del 3,5%. Qualora le mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà alla mitigazione delle penali dell'anno successivo. In nessun caso comunque gli importi delle mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo.
4. Ai sensi dell'art. 4, comma 6, del D.Lgs. 70/2014 è consentita l'applicazione di penali a Trenitalia solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
5. L'Agenzia e Trenitalia si danno reciprocamente atto che gli standard di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il Contratto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento CE 1371/07. Le somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento (CE) 1371/07 vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
6. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e gli importi hanno lo scopo di finanziare eventuali progetti a favore dell'utenza regionale e/o il ristoro di eventuali disagi e danni, tra cui buoni sconto per l'acquisto di abbonamenti, da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione

delle indennità da ritardo previste all'art. 17 del citato Reg. (CE) 1371/07.

7. Le contestazioni delle violazioni, escluse quelle relative al mancato raggiungimento degli standard di qualità di cui all'Allegato 6, sono inoltrate dall'Agenzia a mezzo pec entro 10 giorni dalla data di accertamento della medesima; Trenitalia, entro 10 giorni dalla data di ricevimento delle medesime può produrre, con lo stesso mezzo, motivata istanza di riesame all'Agenzia che decide in via definitiva entro 60 giorni dalla data della violazione dandone comunicazione via pec corredandola delle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

Articolo 19 - Subaffidamento

1. È consentito a Trenitalia il ricorso al subaffidamento dei servizi di trasporto ferroviario nei limiti previsti dall'art. 105, comma 2 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. previa autorizzazione concessa dall'Agenzia in funzione dei requisiti posseduti dall'Impresa subaffidataria. In particolare quest'ultima deve essere in possesso dei requisiti previsti dal D.Lgs. 112/2015. Parimenti Trenitalia può avvalersi di altre Aziende o Operatori per lo svolgimento di specifici servizi attinenti al trasporto.
2. Ai sensi del comma 1 del presente articolo è da intendersi autorizzato il servizio attualmente svolto da G.T.T. S.p.A.
3. Trenitalia conserva la titolarità e la responsabilità del servizio, sia nei confronti dell'Agenzia, sia nei confronti dell'utenza. Essa si impegna, in particolare, a garantire il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, nonché ad assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti.

4. In ogni caso il sub-affidamento di cui al presente articolo deve essere effettuato a condizioni per l'utenza non inferiori rispetto a quelle previste nel presente Contratto.

5. Trenitalia è tenuta a rendere note formalmente alle Imprese sub-affidatarie tutte le condizioni e gli obblighi cui l'Impresa medesima è soggetta nei confronti dell'Agenzia e degli utenti, con l'obbligo per l'Impresa subaffidataria di accettare e fare proprie tali condizioni nel quadro del subaffidamento, ferma restando l'estraneità dell'Agenzia al rapporto tra Trenitalia e l'Impresa subaffidataria.

Articolo 20 - Comitato Tecnico di Gestione del Contratto

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da due rappresentanti di Trenitalia e da due rappresentanti dell'Agenzia, che saranno formalizzati dalle Parti entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto

2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, nonché: al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione complessiva delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, alla rimodulazione del PEF per variazioni in aumento o riduzione della domanda di servizio contenuta nella misura del 3% rispetto al totale del corrispettivo previsto nel medesimo PEF. Il Comitato è presieduto da uno dei membri dell'Agenzia,

che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

Articolo 21 - Riservatezza

1. Fatti salvi gli obblighi di pubblicazione previsti dalla disciplina vigente, l'Agenzia si impegna a mantenere la riservatezza in merito al contenuto dei allegati numero 2, 3, 6, 7 al presente contratto.

Articolo 22 - Clausola fiscale

1. Ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986, n. 131 il presente Atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.
2. L'imposta di bollo per la stipulazione del presente contratto è a carico di Trenitalia.

Articolo 23 - Risoluzione e cessione del Contratto

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento CE 1370/07), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9 comma 9. Il versamento dalla

Parte a debito avverrà entro sei mesi dalla definizione dell'importo.

2. E' vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico- organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:

a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Agenzia.

Articolo 24 - Controversie tra le Parti

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.

2. Non è ammessa la competenza arbitrale.

3. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Torino.

4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Articolo 25 - Cessione dei crediti e debiti

1. I crediti e i debiti derivanti dal presente Contratto possono formare oggetto di cessione o di delegazione o di mandato all'incasso o di qualsiasi atto di disposizione ("Cessione") a favore di Fercredit-Servizi Finanziari S.p.A. – società del Gruppo FS Italiane S.p.A. - o di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.

2. Entro 20 giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, l'altra Parte può opporre diniego espressamente motivato.

3. In ogni caso, la Parte può opporre al cessionario tutte le eccezioni

opponibili al cedente in base al contratto con questo stipulato.

Articolo 26 - Trasparenza dei prezzi

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:

- dichiarano che non vi è stata mediazione od altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
- dichiarano di non aver corrisposto, né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente o attraverso società collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto;
- si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del Contratto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del comma precedente ovvero le Parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del Contratto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibili alla Parte responsabile che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

Articolo 27 - Tracciabilità dei flussi finanziari

1. Trenitalia assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche.

2. Trenitalia si impegna a dare immediata comunicazione all'Agenzia ed alla

prefettura-ufficio territoriale del Governo della provincia di Torino della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

Articolo 28 - Codici etici

1. L'Agenzia si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato sul sito internet: www.fsitaliane.it.
2. Trenitalia si impegna a rispettare gli obblighi di condotta di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 ed al Codice di comportamento dei dipendenti dell'Agenzia. Detti codici, seppur non allegati al presente Contratto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale dei quali le Parti dichiarano di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.
3. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, ciascuna Parte avrà diritto di risolvere il presente Contratto, ai sensi e per gli effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Articolo 29 - Tutela dei dati personali

1. I dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentanti dell'Agenzia saranno utilizzati esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate:
 - esecuzione di obblighi di legge in genere;
 - gestione dell'eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
 - esigenze di tipo operativo e gestionale di Trenitalia;
 - esigenze connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

2. I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da Trenitalia in qualità di Responsabili o di Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003. Titolare del trattamento dei dati personali è Trenitalia, con sede in Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma. Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è il Direttore della Direzione Regionale Piemonte domiciliato per la carica in via Nizza 8bis, Torino, presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui all'art. 7 del citato D.Lgs. 196/2003.

3. L'Agenzia, si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 del predetto Decreto, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a Trenitalia per le finalità sopra indicate.

Articolo 30 Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici

1. L'Agenzia è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardanti le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare la Circolare AgID del 17 marzo 2017 n. 1/2017 contenente le "Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni" pubblicata sulla G.U. (Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e da atto di procedere all'implementazione secondo le misure ivi previste.

2. Trenitalia si impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente contratto.

Articolo 31 - Politiche di trasporto per sviluppo dei servizi

1. L’Agenzia, d’intesa con la Regione, riconosce l’importanza della rete ferroviaria piemontese nella sua interezza e – nell’ambito della durata di tale contratto – si propone di avviare, con il supporto tecnico di Trenitalia in ordine alle caratteristiche dei servizi programmabili e nell’ambito di quanto previsto nell’Accordo Quadro con il Gestore dell’Infrastruttura, il processo di riattivazione delle linee sospese all’esercizio ferroviario, provvedendo al ripristino del servizio su almeno per una linea per bacino, traguardando un modello di esercizio di trasporto integrato ferroviario e realizzando le necessarie sinergie tra i soggetti TPL operanti sul territorio.

2. La riattivazione dovrà essere sostenibile economicamente, attraverso uno specifico stanziamento o secondo quanto previsto nell’ambito del precedente art. 9, comma 6.

3. Trenitalia e l’Agenzia si impegnano ad attivare azioni volte a facilitare il trasporto delle biciclette a bordo treno, al fine di sostenere l’uso integrato dei due mezzi e l’offerta turistica regionale.

Articolo 32 - Regolazione delle partite pregresse

1. Le Parti danno atto che gli accordi raggiunti nel verbale del Tavolo Tecnico di cui al "Protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento", allegato n 10 al presente contratto per costituirne parte integrante e sostanziale, esauriscono ed estinguono ogni e qualsiasi impegno facente carico a Trenitalia in forza dei precedenti rapporti contrattuali con la Regione e l’Agenzia.

2. Con riferimento al comma 1 del presente articolo, le Parti dichiarano di

non aver più nulla a che pretendere l'una nei confronti dell'altra.

Articolo 33 - Disposizioni finali

1. Il Contratto è stato oggetto di articolata trattativa tra le Parti, che ne hanno discusso e approvato ogni singola clausola ed allegato e, pertanto, gli artt. 1341 e 1342 del codice civile non trovano applicazione.

Il presente atto è redatto in un unico esemplare.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per l'Agenzia Cesare Paonessa

Per Trenitalia S.p.A. Orazio Iacono

Allegati al presente contratto:

1. Programma di Esercizio Annuale
2. PEF Piano Economico Finanziario 2017-2020
3. Listino prezzi di trasporto e servizi connessi al trasporto
4. Sistema Tariffario, Gratuità e agevolazioni
5. Programma di contrasto all'evasione e all'elusione tariffaria
6. Qualità dei servizi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime
7. Asset materiale rotabile
8. Monitoraggio dei servizi ferroviari
9. Criteri di riduzione del servizio
10. Verbale tavolo tecnico art. 9 Protocollo d'intesa

Imposta di bollo assolta mediante i seguenti contrassegni telematici datati 29/09/2017 apposti su copia cartacea del contratto conservato presso l'Agenzia della mobilità piemontese:

01162050634753 – 01162050634741 – 01162050634753 – 01162050634730 –
01162050634729 -01162050634718 – 01162050634707 – 01162050634695 –
01162050634684 - 01162050634673