CONCESSIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE E LOCALE

CONTRATTO DI SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALI VELOCI E REGIONALI - SFR - PERIODO 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032

TRA

l'Agenzia della Mobilità Piemontese in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Torino, Corso Marconi 10 codice fiscale 97639830013 e P.IVA 11745050010, rappresentata da, Cesare PAONESSA, che interviene ed agisce in qualità di direttore generale (di seguito, per brevità, denominata "Agenzia" o anche "Ente affidante")

E

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 1.607.137.500,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 05403151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, la quale interviene nel presente atto in persona di Sabrina DE FILIPPIS in qualità di Direttrice della Direzione Business Regionale (di seguito, per brevità, denominata "Trenitalia")

di seguito, per brevità, indicate anche "Parti", congiuntamente, e "Parte", singolarmente,

PREMESSO

1. che Trenitalia è società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel prosieguo anche "FS") operante nel settore del trasporto ferroviario avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione di servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto

dei viaggiatori medesimi, in virtù della Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000;

2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione Piemonte (di seguito anche "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 Ferrovie dello Stato;

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

- Decreto Legislativo 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";
- 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.;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 "relativo ai servizi pubblici di trasposto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70" e s.m.i., con particolare riguardo al Regolamento (UE) 2338/2016;
- 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;
- 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. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";

- Decreto Legislativo del 15 luglio 2015, n. 112 “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e s.m.i.;
- Delibera della Giunta Regionale 4621 del 06/02/2017 “Disposizioni per l’istituzione del "Sistema Informativo Regionale Trasporti", del "Debito Informativo Trasporti" e degli indicatori per il "Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti" e prime disposizioni relative al sistema sanzionatorio” e ss.mm.ii e conseguenti provvedimenti attuativi;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 2017 n. 48 “Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti dell’8 febbraio 2018 n. 16 che detta le “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120 recante “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 9 dicembre 2018 n. 106 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 che sostituisce la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 49/2015 e contiene le "*Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica*";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 12 marzo 2020, n. 65, con cui si definisce il "Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019";

4. che in data 28.06.2011, la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto il contratto di servizio rep. n. 16255 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2011-2016, rinnovabile per ulteriori sei anni, 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;

5. che 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 per gli anni 2011-2016, rinnovabile per ulteriori sei anni;

6. che 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;

7. che 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;

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

9. che 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, rettificato in data 08/04/2022;

10. che le Parti, in data 29 settembre 2017 hanno sottoscritto il rinnovo dei predetti contratti di servizio fino al 2020;

11.che per il periodo successivo, il servizio è proseguito in emergenza ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007;

12.che l'Agenzia della mobilità piemontese in esecuzione alla deliberazione n. 10 del 30/05/2016 del Consiglio d'Amministrazione ha istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale che, all'articolo 21, commi 1 e 2 prevede che l'Agenzia possa avvalersi del Sistema in qualsiasi momento e che

qualora l'Agenzia intenda avvalersi del Sistema per affidare concessioni di servizi, ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, invita al procedimento di individuazione del concessionario i soggetti qualificati, senza preventiva pubblicazione del bando. Tali soggetti, nonché i soggetti ausiliari da essi indicati, dovranno trovarsi nella condizione di permanenza dei requisiti che ne hanno consentito la qualificazione;

13.che Trenitalia è iscritta al Sistema di qualificazione nella Categoria C (servizi ferroviari) — Classe C2 (oltre 4.000.000 di treni*km);

14.che il Regolamento (CE) 1370/2007 prevede all'articolo 5, paragrafo 6 la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia,

15. che l'Agenzia ha predisposto la Relazione ex Delibera ART 48/2017 con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente a servizio ferroviario regionale denominato SFR su rete del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI, di seguito anche "Gestore"), inviandola all'ART in data 06/05/2022 e ricevendo riscontro dalla Stessa in data 16/06/2022 (parere n. 6/2022);

16.che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018, l'Agenzia ha richiesto all'ART in data 11/04/2022 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 21/04/2022, sulla base dei quali è stato predisposto il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO – All. 3), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio;

17.che, in data 15/07/2022, l'Agenzia ha inviato all'ART la Relazione di Affidamento dei servizi ferroviari per il servizio SFR di cui alla Delibera ART 154/2019;

18.che le Parti hanno elaborato il PEF Affidato, di seguito PEF, sviluppato per il periodo 01.01.2022-31.12.2031, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, incentivando il progressivo miglioramento degli obiettivi di efficacia ed efficienza, per il primo periodo regolatorio definiti nel documento di programmazione, Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito, PRO);

19.che l'Agenzia, in ottemperanza alla Misura 2.7 della delibera ART 120/2018, ha inviato in data 01/06/2022, successivamente in data 07/07/2022 e per ultimo in data 13 e 14 agosto 2022 la revisione del PRO e l'annesso PEF all'ART (All. 3);

20.che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "Atto" o "Contratto"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 01/07/2022 – 30/06/2032;

21.che le Parti danno atto che gli esprimendi pareri dall'ART, ai sensi delle delibere 120/2018 (punto 16 delle premesse) e 154/2019 (punto 17 delle premesse), vincolano le stesse a valutarli tempestivamente, anche al fine della non applicazione delle decurtazioni di cui all'articolo 27, comma 2, lettera d), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, così come richiamato dall'articolo 9, comma 1 della LEGGE 5 agosto 2022, n. 118.

22.che il PEF e il PRO non tengono conto in alcun modo dell'impatto economico e finanziario dei crediti vantati da Trenitalia verso AMP relativamente al periodo antecedente al 1° luglio 2022;

23.che con determinazione n. 462 del 01/07/2022 è stato dato atto che tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale eserciti da Trenitalia in Regione Piemonte, ad eccezione dei servizi operati nell'ambito del "Contratto di servizio concessione del servi-

zio ferroviario metropolitano", sono da considerarsi soggetti alla regolazione del presente contratto;

24.che nella gestione del presente contratto, Trenitalia, nell'impiego delle proprie capacità manageriali, tecniche e professionali, si impegna a perseguire il miglioramento continuo dei servizi, coerentemente con le risorse di cui al PEF, proponendo anche azioni di miglioramento da condividere con l'AMP per il progressivo incremento della soddisfazione dell'utenza;

25.che con Determinazione dirigenziale n. 625 del 08/09/2022 l'Agenzia ha approvato la sottoscrizione del presente Contratto;

TUTTO CIÒ PREMESSO,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1. (Conferma delle premesse e degli allegati)

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

1.2. L'allegato n. 3 (PEF e PRO), l'allegato 4 (Matrice dei Rischi), l'allegato n. 7 (Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità, mitigazione delle penali e premi) e l'allegato n. 8 (Investimenti) al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 20.

Articolo 2. (Struttura)

2.1. Il presente Contratto è strutturato in distinte sezioni, articolate come segue:

Articolo 1..... (Conferma delle premesse e degli allegati)

Articolo 2..... (Struttura)

SEZIONE I. OGGETTO E DURATA

Articolo 3..... (Oggetto)

Articolo 4..... (Durata ed effetti della sottoscrizione)

Articolo 5..... (Disciplina delle prestazioni)

SEZIONE II. COMPENSAZIONI ECONOMICHE

Articolo 6..... (Compensazioni economiche e modalità di pagamento)

Articolo 7..... (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

Articolo 8..... (Confronto annuale ed effetti conseguenti)

Articolo 9..... (Riequilibrio del PEF)

Articolo 10..... (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)

Articolo 11..... (Flessibilità del programma di esercizio)

Articolo 12..... (Valorizzazione delle linee minori e mobilità sostenibile)

Articolo 13..... (Interruzione dei servizi)

Articolo 14..... (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE III. TARIFFE E QUALITA'

Articolo 15..... (Politica tariffaria)

Articolo 16..... (Politica della qualità dei servizi)

Articolo 17..... (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

SEZIONE IV. SISTEMA DI MONITORAGGIO

Articolo 18..... (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia e di efficienza)

Articolo 19..... (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di mitigazione delle

medesime)

SEZIONE V. DISPOSIZIONI VARIE

Articolo 20..... (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Articolo 21..... (Trasparenza e Riservatezza)

Articolo 22..... (Clausola Fiscale)

Articolo 23..... (Risoluzione e cessione del Contratto)

Articolo 24..... (Obblighi alla scadenza del Contratto)

Articolo 25..... (Controversie tra le Parti)

Articolo 26..... (Cessione dei crediti e debiti)

Articolo 27..... (Dichiarazioni ed obblighi)

Articolo 28..... (Codici etici)

Articolo 29..... (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Articolo 30..... (Trattamento dei dati personali)

Articolo 31..... (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'Articolo 18 punto 18.6, per le abilitazioni previste dall'Articolo 18 punto 18.10 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'Articolo 20)

Articolo 32..... (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Articolo 33..... (Disposizioni finali)

Allegati al presente Atto:

1) Programma di Esercizio;

2) Servizi connessi al trasporto;

3) Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori e Piano Economico Finanziario;

4) Matrice dei Rischi;

5) Sistema tariffario;

6) Listino Prezzi – Servizi di Trasporto Ferroviario;

7) Condizioni Minime di Qualità, di Efficacia ed Efficienza dei Servizi, Penalità, Mitigazioni e Premi;

8) Piano Investimenti;

9) Schema caratteristiche Materiale Rotabile in uso e Manutenzione;

10) Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione;

11) Schema Carta dei Servizi;

12) Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;

13) Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse;

14) Piano di intervento vendita ed informazioni.

SEZIONE I. OGGETTO E DURATA

Articolo 3. (Oggetto)

3.1. L'Agenzia affida a Trenitalia, che accetta, la Concessione per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, soggetti agli Obblighi di Servizio Pubblico come descritti nel presente Contratto e nei suoi Allegati, secondo le condizioni minime di qualità ivi fissate.

3.2. L'Agenzia corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) di cui al precedente comma 3.1 – compensazioni economiche il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, nei termini di cui al successivo Articolo 6, garantendo la remunerazione del capitale investito secondo quanto disciplinato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i e secondo i criteri previsti dalla Delibera ART 154/2019.

3.3. Il presente Contratto è di tipo net cost.

3.4. L'Agenzia si riserva la facoltà di ridurre il perimetro dei servizi del presente contratto, con riferimento ad esempio alla produzione sulla direttrice Domodossola-Arona-Milano o a ulteriori servizi, comunque previa condivisione con Trenitalia e nella misura massima complessiva del 6% della produzione annuale di cui al programma di esercizio dell'anno di riferimento (treni*km), dandone avviso a Trenitalia almeno ventiquattro mesi prima dal cambio orario di dicembre. In conseguenza della riassegnazione di tali servizi, l'ammontare delle compensazioni economiche del presente contratto di servizio sarà modificato in misura tale da ristabilire e garantire l'equilibrio economico finanziario del Contratto, tenuto conto delle eventuali insufficienze generate da tale scorporo sulla parte rimanente.

Articolo 4. (Durata ed effetti della sottoscrizione)

4.1. Il presente Contratto ha durata decennale per il periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032, in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.

4.2. Tenuto conto che il PEF è stato elaborato per il periodo 1° gennaio 2022-31 dicembre 2031, in occasione della revisione dello stesso al termine del primo periodo regolatorio quinquennale, le Parti procederanno ad aggiornare il PEF secondo la decorrenza e termine di cui al precedente comma 4.1, assicurando l'equilibrio economico-finanziario originario.

Articolo 5. (Disciplina delle prestazioni)

5.1. Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario di cui all'Articolo 3 secondo

il Programma di Esercizio analitico annuale (All. 1 Servizi ferroviari), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'All. 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliati all'All. 7.

5.2. Il Programma di Esercizio, di cui al precedente comma 5.1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:

a) codice identificativo del treno;

b) categoria del treno;

c) linea;

d) stazione di partenza del treno;

e) stazione di arrivo del treno;

f) stazione di partenza di competenza;

g) stazione di arrivo di competenza;

h) ora di partenza del treno;

i) ora di arrivo del treno;

j) km della tratta di competenza;

k) periodicità;

l) numero fermate intermedie

m) giorni di esercizio annuo, distinti in feriale, sabato e festivo;

n) km* treno annui;

o) ore di servizio giornaliere;

p) ore di servizio annue;

q) tipo di materiale programmato;

r) composizione programmata;

s) posti a sedere della composizione programmata;

t) posti offerti totali della composizione programmata;

u) posti a sedere*km della composizione programmata;

v) posti offerti totali*km della composizione programmata;

w) composizione minima del treno da garantire (posti a sedere minimi calcolati sulla media del carico medio risultante dai dati di frequentazione dell'anno precedente);

x) intervento, in caso di necessità, di servizio sostitutivo;

y) posti PRM (n° posti disabili /carrozzina);

z) posti PRM;

aa) bagno accessibile PRM

bb) posti bici;

cc) servizi igienici;

dd) garantito in caso di sciopero;

ee) treni dell'ora punta.

5.3. Il Programma di Esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in relazione allo sviluppo del calendario di ciascun anno o alle esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione, secondo quanto previsto dall'All. 12 Procedure di aggiornamento del programma di esercizio. L'Agenzia procederà, inoltre, a valutare modifiche alla programmazione in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dall'Agenzia, che saranno oggetto di separata regolazione, secondo quanto previsto all'Articolo 8, comma 8.7 e all'All. 6 (Listino prezzi).

5.4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al pre-

sente Contratto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento dell'offerta di servizi che l'Agenzia ha definito.

5.5. Il programma di esercizio è attuato da Trenitalia sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione Piemonte prenota nell'ambito dell'Accordo Quadro, sottoscritto con il Gestore dell'infrastruttura. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con l'Agenzia, secondo le tempistiche riportate nell'All. 12 Procedure di aggiornamento del programma di esercizio. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'infrastruttura sarà poi trasmesso all'Agenzia almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore e comunicato alla clientela attraverso il sito internet di Trenitalia.

5.6. È facoltà dell'Agenzia, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e Trenitalia.

5.7. Trenitalia, in condivisione con l'Agenzia, effettua il servizio con modalità automobilistica solo nei seguenti casi, fermo restando la responsabilità diretta di Trenitalia nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso l'Agenzia:

5.7.1) servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;

5.7.2) servizi a carattere temporaneo resi necessari da un improvviso e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.

5.8. Trenitalia è tenuta a comunicare all'Agenzia, entro 24 ore dall'inizio dei servizi

di cui ai precedenti punti 5.7.1) e 5.7.2), le cause della loro effettuazione e il programma dei servizi, indicando la durata, che non può superare i 60 giorni per i servizi di cui al punto 5.7.2).

5.9. Trenitalia ha predisposto uno specifico "Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse" relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo", in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definisce le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

5.10. Trenitalia è tenuta a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:

5.10.1) la manutenzione ordinaria, straordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;

5.10.2) le condizioni di sicurezza;

5.10.3) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'All. 7.

5.11. Trenitalia effettua il servizio con il materiale rotabile di cui all'All. 9, aggiornato annualmente, ove sono riportati: l'elenco dei rotabili in disponibilità e i livelli e tipologie di manutenzione programmata. Trenitalia, in occasione di eventuali immissioni, dismissioni e/o trasferimento di rotabili, nel rispetto dei vincoli gravanti su ciascun rotabile, provvede a informare l'Agenzia in via preventiva in caso di trasferimento.

5.12. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

SEZIONE II. COMPENSAZIONI ECONOMICHE

Articolo 6. (Compensazioni economiche e modalità di pagamento)

6.1. L'Agenzia corrisponde a Trenitalia, a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui all'Articolo 3, le compensazioni economiche di cui al PEF (rigo "ricavi da contratto di servizio") tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, garantendo la remunerazione del capitale investito. Per l'intera durata contrattuale 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032, le compensazioni economiche non potranno superare l'importo necessario per coprire, anche dal punto di vista finanziario, la differenza tra i ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo anche conto dei relativi ricavi da traffico, e i costi sostenuti ivi inclusa la remunerazione del capitale investito, in coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e con le previsioni della Delibera 154/2019.

6.2. Le compensazioni economiche da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato secondo quanto previsto all'Articolo 4, sono determinate in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, garantendo che la somma dei risultati netti regolatori di conto economico regionale sia tendente a zero.

6.3. Il PEF decennale comprende quanto previsto nel PRO per il primo quinquennio e tiene conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al Contratto. Le compensazioni economiche, come definite in occasione dell'aggiornamento del PEF per il secondo periodo regolatorio, potranno comportare un'eventuale revisione, laddove necessaria per il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario

per l'intero periodo contrattuale di dieci anni (1° luglio 2022 - 30 giugno 2032), avuto riguardo a tutte le voci di costi e ricavi pertinenti al Contratto, inclusi ad esempio gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma che dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco temporale del Contratto e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio.

6.4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti all'atto di sottoscrizione del Contratto sono riportate all'All. 5; di queste l'Agenzia ne ha tenuto conto nella definizione dei ricavi previsti nel PEF.

6.5. 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 del Gruppo Ferrovie dello Stato in forza dell'applicazione del CCNL vigente.

6.6. Eventuali premi, penalità e mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione delle compensazioni come sopra definite, ma vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva prestazione registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo Articolo 18 e all'All. 7 Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative mitigazioni sarà effettuato entro il primo quadrimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. La regolazione degli importi di tali calcoli verrà definita in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto e regolata entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

6.7. Le compensazioni sono erogate in rate trimestrali posticipate, ripartendo l'ammontare annuale previsto a PEF in rate di pari importo, da corrispondersi entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della fattura in modalità elettronica. Per l'anno

2022 saranno emesse due fatture trimestrali relative al secondo semestre di pari importo determinate come sopra.

6.8. L'importo dell'ultima rata è fatturato in acconto nella misura del 80% e liquidato entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della fattura. La restante parte dell'ultima rata, pari al 20% dell'importo trimestrale, è fatturata da Trenitalia previa trasmissione all'AMP della Relazione annuale dei servizi resi. La fattura è liquidata entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento.

6.9. L'importo delle penali, al netto delle eventuali mitigazioni, quando l'Agenzia ne disponga l'applicazione, sarà liquidato a compensazione finanziaria con la prima fattura utile.

6.10. L'Agenzia, in correlazione all'evoluzione delle tempistiche di trasferimento delle risorse statali, si riserva di aderire alla richiesta di Trenitalia di una maggior frequenza dei pagamenti valutandone gli effetti positivi sul PEF.

6.11. L'Agenzia si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione delle compensazioni economiche e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, l'Agenzia è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti, emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali, ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. n. 231/2002.

6.12. Nel caso di ritardo nei pagamenti, la relativa remunerazione non concorre all'ammontare di cui alla previsione dell'Articolo 8 punto 8.5.1).

Articolo 7. (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

7.1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Treni-

talia nella misura da questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'infrastruttura per l'esecuzione del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a Trenitalia, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015 s.m.i.

7.2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia elettrica per trazione.

Articolo 8. (Confronto annuale ed effetti conseguenti)

8.1. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, per l'intero periodo di dieci anni di durata, le Parti procedono, acquisito il consuntivo dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali annui riportati nel PEF con quelli consuntivi desumibili dal CEC dell'esercizio in questione, al fine di determinare eventuali scostamenti rispetto alle stime del citato PEF, secondo le modalità riportate nell'All. 4 Matrice dei rischi.

8.2. Il confronto annuale è effettuato tra i valori dell'anno di riferimento riportati nel PEF ed il CEC, quest'ultimo opportunamente rettificato da Trenitalia avendo riguardo agli importi non di competenza dell'anno di riferimento nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse stimate in sede di bilancio di esercizio, e tenuto anche conto di quanto previsto nella "Matrice dei rischi" di cui all'All. 4.

8.3. Al fine di garantire che il presente Contratto non riferisce in alcun modo all'impatto economico e finanziario dei crediti vantati da Trenitalia verso AMP relativamente al periodo antecedente al 1° luglio 2022, per il primo semestre di validità del contratto (periodo 1/7/2022-31/12/2022) il confronto è svolto attraverso l'analisi dei costi e dei ricavi strettamente pertinenti al periodo, utilizzando i

"Driver 2" di cui al PRO (All. 3) e, laddove non possibile, il driver dei treni*km, ed analogamente ripartendo le ulteriori voci del conto economico e dello stato patrimoniale per il calcolo del Capitale Investito Netto (CIN).

8.4. La "Matrice dei rischi" dettaglia le responsabilità per voci di costo/ricavo attribuendola alle Parti e definisce la metodologia di applicazione. Sulla base delle responsabilità così individuate, si procede alle rettifiche delle voci di costo/ricavo così come riportate nella contabilità regionale di cui al CEC. Allo scopo Trenitalia invia annualmente una relazione di analisi degli scostamenti PEF/CEC superiori alle normali oscillazioni gestionali (± 5% della voce oggetto di analisi).

8.5. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento calcolato, si possono adottare le seguenti misure e produrre i seguenti effetti alternativi:

8.5.1) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CEC) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto annuo del PEF), si evidenzi una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento (±0,5%) rispetto ai Ricavi Operativi annui del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente 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;

8.5.2) laddove il confronto di cui al precedente punto 8.5.1) faccia registrare uno scostamento eccedente la fascia ivi indicata (±0,5% dei ricavi annui), ma inferiore alla fascia di cui al punto 8.5.3) (±5%), l'importo cor-

rispondente alla parte eccedente il punto 8.5.1) in più o in meno, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi di cui all'All. 4, è rendicontato per essere poi compensato algebricamente alla fine del periodo di riferimento del PEF, ovvero in occasione della revisione di cui al PRO per il secondo periodo regolatorio, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo Articolo 9. In alternativa le Parti possono condividere la possibilità di reimpiego durante gli incontri del Comitato Tecnico di Gestione, fra cui rimborsi ed indennizzi ai cittadini che hanno subito interruzioni, perturbazioni o ritardi del servizio.

8.5.3) laddove il confronto di cui al precedente punto 8.5.1) faccia registrare un risultato totale eccedente il più o meno cinque per cento (±5%) dei ricavi operativi, che il Comitato Tecnico di Gestione ritiene non riassorbibile nel corso di validità del Contratto, le Parti provvedono alla rendicontazione ai sensi del precedente punto 8.5.2) e ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che modifichi il PEF sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al presente Contratto, con le modalità previste al successivo Articolo 9.

8.6. Nel successivo periodo regolatorio, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti dall'ART, effettuata una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CEC rendicontati e cumulati algebricamente (sia positivi che negativi) negli anni precedenti, a norma del precedente comma 8.5, le Parti definiscono il PRO per il successivo periodo regolatorio, e la conseguente eventuale revisione/rimodulazione del PEF, rideterminando eventualmente il

tasso di inflazione previsto a PEF secondo il tasso al momento disponibile, sempre mantenendo l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto, inclusa l'originale remunerazione del capitale. In caso di importi rendicontati a favore dell'Agenzia, le Parti potranno definire il riutilizzo per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.

8.7. Infine, la tabella di Listino Prezzi (All. 6), derivata dai valori del primo anno del PEF ed aggiornata secondo la previsione del PEF annualmente, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte dell'Agenzia. Al riguardo, Trenitalia si rende disponibile ad effettuare su richiesta dell'Agenzia - avvalendosi del predetto Listino Prezzi – ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste dell'Agenzia in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui l'Agenzia proceda alla richiesta di servizi in più non trova applicazione la previsione di cui al precedente punto 8.5.1).

8.8. Entro il mese di luglio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CEC certificato 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 determinati e rendicontati secondo i precedenti commi, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e/o oggetto di accordi tra le Parti volti alla parziale regolarizzazione delle eccedenze in più o in meno.

8.9. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia pari al più o meno zero virgola cinque per cento

(±0,5%) 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.

8.10. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, al netto di eventuali accordi tra le Parti rettificativi dei servizi da rendere e volti a riassorbire parzialmente le differenze preliminarmente rendicontate e non utilizzate, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia diviene definitivo e pertanto iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi sessanta giorni.

Articolo 9. (Riequilibrio del PEF)

9.1. Le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali di cui all'Articolo 8 punto 8.5.2) nel frattempo rendicontati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che ripristini l'originario equilibrio economico-finanziario di cui al precedente Articolo 6 comma 6.1, modificando il PEF e sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al Contratto, nei seguenti casi:

9.1.1) nel caso in cui i risultati del confronto PEF/CEC di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui all'Articolo 8 punto 8.5.2) e facciano registrare scostamenti totali, entrambi positivi od entrambi negativi, di ammontare complessivo del biennio superiore al 2,5% dei Ricavi operativi dello stesso biennio di cui al PEF;

9.1.2) nel caso di cui all'Articolo 8 punto 8.5.3);

9.1.3) nel caso di modifica permanente del programma di esercizio superiore al 2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;

9.1.4) nel caso in cui la redazione del PRO, per il secondo periodo regolatorio, renda necessaria una modifica del PEF;

9.1.5) nei casi di adempimento a sopravvenute disposizioni normative, nonché in caso di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, diversi dall'Agenzia, che comportino una variazione significativa dell'ammontare complessivo degli investimenti in capo a Trenitalia o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;

9.2. Nei risultati del confronto PEF/CEC di cui ai punti 9.1.1) e 9.1.2) del presente articolo, che determinano il riequilibrio del PEF, non si tiene conto degli importi imputabili a situazioni di emergenza, anche di natura epidemiologica quali quelle determinate dal Covid-19. I relativi importi saranno considerati a carico delle Parti come disciplinato nella Matrice del Rischio, qualora non compensati con fondi dedicati, anche a carattere nazionale e/o europeo.

9.3. In tutti i casi elencati sub comma 9.1, le Parti procedono a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito dell'ultimo confronto PEF/CEC, procedendo al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:

a) sui fattori di produzione;

b) sulle compensazioni degli obblighi di servizio;

c) sul sistema tariffario;

d) sul programma di investimenti di cui al successivo Articolo 17, solo laddove non siano state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;

e) sul livello dei servizi.

9.4. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 giorni dall'apertura delle trattative, ciascuna delle Parti si riserva il diritto di risolvere il presente Contratto, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi 6 mesi agli stessi patti e condizioni, fatto salvo il diritto di Trenitalia a vedersi riconosciute le somme necessarie a garantire l'equilibrio economico-finanziario inclusa la remunerazione del capitale investito per il periodo di servizio effettivamente reso.

Articolo 10. (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)

10.1. In caso di incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e di mancato accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 giorni dall'intervenuto accertamento, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione all'Agenzia, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.

10.2. Tali interventi, finalizzati a mantenere l'originario equilibrio economico-finanziario del presente Contratto, dovranno essere tali da compensare integralmente la parte di compensazione non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.

10.3. L'Agenzia garantisce a Trenitalia lo svolgimento di prestazioni in applicazione del presente Contratto, tale da assicurare una compensazione minima annua corrispondente all'80% (ottanta per cento) della produzione del servizio quantificato nell'All. 1.

Articolo 11. (Flessibilità del programma di esercizio)

11.1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.

11.2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendano necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dall'Agenzia sia da Trenitalia, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al precedente Articolo 8, comma 8.7 (All. 6). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti Articolo 6, Articolo 7, Articolo 8 e Articolo 9.

11.3. 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 Articolo 6, Articolo 7, Articolo 8 e Articolo 9.

11.4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, Trenitalia deve assicurare un'adeguata informazione alla clientela e all'Agenzia.

Articolo 12. (Valorizzazione delle linee minori e mobilità sostenibile)

12.1. Il programma di esercizio allegato al Contratto non prevede servizi sulle seguenti linee (nel prosieguo anche "linee sospese"), dove la circolazione è stata sospesa:

- Alessandria-Castagnole-[Alba];
- Alessandria-Ovada;
- Asti-Casale;
- Asti-Chivasso;
- Casale-Vercelli;

- Ceva-Ormea;
- Cuneo-Mondovì;
- Cuneo-Saluzzo-Savigliano;
- Novara-Varallo;
- Novi-Tortona;
- Santhià-Arona;
- Cavallermaggiore-Bra.

12.2. Nel caso in cui l'Agenzia richieda la riattivazione dei servizi su una o più delle linee sospese, Trenitalia procederà alla stima dei relativi costi quantificati sulla base del listino prezzi (All. 6) dell'anno di riferimento, ai sensi dell'Articolo 8, comma 8.7 tenuto conto anche della stima dei potenziali ridotti ricavi su dette linee e della necessità di adeguare l'asset, anche in termini di materiale rotabile per tipologia da destinare a detti servizi.

Articolo 13. (Interruzione dei servizi)

13.1. Il PEF riflette il programma di esercizio condiviso dalle Parti, pertanto le eventuali variazioni non programmate – determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, 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 – genereranno effetti economico-finanziari, come minori costi sostenuti in sede di CEC e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente Articolo 8.

13.2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a Trenitalia, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'All. 7.

13.3. In caso di sciopero, Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili (prestazioni di servizio minime) di cui all'All. 1, stabilite con accordo siglato tra Trenitalia e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla clientela e all'Agenzia.

13.4. Trenitalia, nei casi di cui al comma 13.1 del presente articolo, 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.

13.5. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità di cui all'All. 7 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da Trenitalia.

Articolo 14. (Valorizzazione commerciale)

14.1. Previa comunicazione all'Agenzia, Trenitalia ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, purché ciò non determini alcun onere a carico dell'Agenzia, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.

14.2. Trenitalia determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 14.1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.

14.3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CEC nell'ambito dei ricavi, in ragione della loro natura.

14.4. L'Agenzia, in ottemperanza alle prescrizioni normative e/o regolatorie, ha fa-

coltà di richiedere spazi nella disponibilità esclusiva di Trenitalia per la divulgazione di informazioni di proprio interesse coerenti con le finalità del presente Contratto, quali la promozione del territorio, previa valutazione dei relativi costi/mancati ricavi che saranno riconosciuti a Trenitalia con separata regolazione. L'Agenzia fornirà a Trenitalia, al momento della richiesta, il contenuto dell'informazione al fine di consentirle di valutare che la stessa non sia lesiva o in contrasto con interessi/policy/attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Resta in capo all'Agenzia ogni responsabilità sul contenuto delle informazioni, manlevando Trenitalia da ogni responsabilità a riguardo.

SEZIONE III. TARIFFE E QUALITA'

Articolo 15. (Politica tariffaria)

15.1. Per i viaggi all'interno del territorio regionale, il sistema tariffario adottato è quello vigente al momento della sottoscrizione del presente Atto, nonché l'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali per i viaggi attraverso due o più Regioni, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento "Nuova tariffa con applicazione sovraregionale" del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni. Il sistema tariffario è riportato nell'All. 5.

15.2. L'Agenzia, ai sensi del presente Atto, corrisponde direttamente a Trenitalia l'integrale compensazione delle quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità, nonché da altre norme o modifiche al sistema tariffario eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e già non contenute nel PEF.

15.3. Il PEF prevede adeguamenti/incrementi tariffari, ove previsti, a far data dal 1° gennaio, paritetici per le tariffe regionali, sovraregionali e integrate. L'Agenzia

delibera annualmente gli adeguamenti/incrementi dal 1° luglio, con anticipo adeguato a consentire l'adeguamento dei sistemi di vendita di Trenitalia e di tale slittamento si terrà conto nell'ambito del confronto PEF/CEC secondo quanto previsto dall'All. 4 Matrice dei rischi.

15.4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento/incremento di cui al comma 15.3 contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora non siano effettuate le manovre tariffarie previste nel PEF, l'importo corrispondente all'aumento dei ricavi atteso, anno per anno considerando l'effetto cumulato sarà attribuito all'Agenzia secondo quanto previsto all'All. 4 Matrice dei Rischi; tale importo non è considerato nel calcolo di cui all'Articolo 8, punto 8.5.1).

15.5. Trenitalia provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha, inoltre, l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.

15.6. Trenitalia si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Il Piano definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.

15.7. Trenitalia ha facoltà di adottare ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa- lavoro e casa–scuola e turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi. Trenitalia comunica

all'Agenzia, con almeno 30 giorni di anticipo rispetto alla data di avvio dell'iniziativa, la stima degli effetti attesi. Di tali iniziative si terrà conto nell'ambito del confronto PEF/CEC secondo quanto previsto dall'All. 4 Matrice dei rischi.

15.8. Trenitalia assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di digital customer experience ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e con riferimento al PEF che prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, le Parti hanno predisposto un apposito All. 14 "Piano di intervento per la vendita e l'informazione", anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano definisce la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. In funzione della realizzazione di quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'All. 7 potranno essere ridefinite.

15.9. Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione, qualora gli stessi risultino economicamente penalizzanti per Trenitalia e l'Agenzia non si impegni formalmente a compensare i minori introiti. Allo stesso modo Trenitalia si riserva di recedere dalle integrazioni tariffarie e/o modali vigenti alla data del presente Atto, qualora intervengano modifiche che risultino economicamente penalizzanti e l'Agenzia non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.

15.10. La Regione Piemonte ha avviato un percorso per l'introduzione di una tariffa regionale "a consumo" (pay per use), con titolo di viaggio unico valevole su tutti i servizi TPL, anche ferroviario, di competenza regionale (Programma triennale dei servizi di TPL 2019-2021 poi prorogato al 2022). L'applicazione di tale tariffa diverrà un obbligo di servizio per gli Operatori affidatari di servizi TPL, anche ferroviario, con comunicazione formale della Regione Piemonte.

Articolo 16. (Politica della qualità dei servizi)

16.1. Trenitalia si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.

16.2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'All. 7. Il rispetto delle condizioni minime di qualità è verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.

16.3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Trenitalia predispone, entro il 2022, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità" coinvolgendo almeno l'Agenzia, la Regione Piemonte, il Gestore dell'infrastruttura e, quindi, le Associazioni dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà la necessità, anche con specifico riferimento alle disposizioni regionali in materia di "Sistema Informativo Regionale Trasporti" e "Debito Informativo Trasporti" (di cui al punto 3 delle premesse), le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'All. 7 potranno essere ridefinite.

16.4. Trenitalia assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, Trenitalia predispone, condividendolo con l'Agenzia, un "Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese", fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.

16.5. Trenitalia effettua la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, con almeno due indagini all'anno, di cui una nel primo e una nel secondo semestre, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela. A tal fine, Trenitalia si avvale di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. L'Agenzia impiegherà tali rilevazioni per l'individuazione degli eventuali adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda, in coerenza con la misura 5 della Delibera ART 16/2018.

16.6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi, secondo lo schema di cui all'All. 11, in conformità alla normativa vigente, con indicazione degli standard e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui alla Delibera ART 16/2018, Delibera ART 106/2018 e i diritti minimi degli utenti con possibilità di rimando alle "Condizioni generali di trasporto" di Trenitalia. Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi all'Agenzia, entro il 15 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora l'Agenzia non si esprima entro 45 giorni

dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si considera approvata e Trenitalia procede a pubblicarla sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno, provvedendo al successivo invio all'ART. L'Agenzia, in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder interessati, le rappresentanze delle Associazioni dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

16.7. Trenitalia in ottemperanza a quanto disposto all'art. 2 comma 461, lett. F, L. 244/2007 cit. si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di 20.000,00 euro (ventimila/00 euro) le attività di cui alle lett. b, c, d. della suddetta legge, a ristoro di spese per attività approvate dall'Agenzia, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

Articolo 17. (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

17.1. Trenitalia e Agenzia si impegnano al Piano di investimenti di cui all'All. 8, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato. Gli investimenti complessivi a carico di Trenitalia ammontano a 256,1 milioni di euro, di cui:

- 50,7 mln di euro per il rinnovo della flotta;
- 29,1 mln di euro per gli impianti;
- 30,5 mln di euro per revamping per la flotta esistente;
- 2,7 mln di euro per sviluppi informatici;
- 19,2 mln di euro per nuove tecnologie;
- 124,0 mln di euro manutenzione ciclica treni.

17.2. Le Parti, entro un anno dalla sottoscrizione del Contratto, nei limiti dell'investimento complessivo previsto a PEF, predispongono i seguenti Piani:

- Piano per la sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale);
- Piano per investimenti per innovazione tecnologica;
- Piano per ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc).

17.3. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile, di proprietà di Trenitalia, o di revamping di cui al precedente comma 17.1, sono pari a 284,0 milioni di euro, di cui 81,2 milioni di euro in autofinanziamento Trenitalia e 202,7 milioni di euro finanziati dall'Agenzia per nuovo materiale rotabile; l'imputazione delle quote percentuali del cofinanziamento è riportata nell'All. 8.In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti per il quale Trenitalia si è impegnata potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF ai sensi del precedente art. 9.

17.4. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, il maggior costo sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CEC, secondo quanto previsto all'All. 4 Matrice del Rischio e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, ai sensi del precedente Articolo 9, e/o si procederà a una riduzione del numero dei rotabili previsti a PEF, sempre fermo restando quanto previsto alla Matrice dei rischi (all. 4) e al PRO (all. 3).

17.5. Trenitalia, nell'ambito del quadro economico del Contratto, procede all'ammortamento del valore del materiale rotabile al netto dei finanziamenti regionali, applicando i principi contabili Internazionali (IFRS) adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia:

17.6. Alla cessazione – anche anticipata – 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 acquistato da Trenitalia in forza del presente Contratto, nonché in virtù di disposizioni di precedenti contratti di servizio. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto col fornitore all'Agenzia; in tal caso, quest'ultima si impegna sin d'ora a subentrare in detto contratto ed a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

17.7. Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, su richiesta dell'Agenzia Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, l'Agenzia può richiedere a Trenitalia di cedere il contratto di acquisto con il fornitore, per tutti o parte dei treni; in tal caso, l'Agenzia si impegna sin d'ora a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso. Nei casi di cui al presente comma, il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

17.8. Trenitalia si obbliga, inoltre, alla cessazione anche anticipata del Contratto a trasferire all'Agenzia la proprietà del materiale rotabile da essa eventualmente

interamente finanziato.

SEZIONE IV. SISTEMA DI MONITORAGGIO

Articolo 18. (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia e di efficienza)

18.1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità definite nell'All. 7 e nel PRO All. 3, secondo i contenuti e le periodicità che saranno condivise nel primo Comitato Tecnico nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018, nella quale sono esaminate le performance e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove possibile, quelle preventive.

18.2. Trenitalia illustra all'Agenzia i risultati conseguiti in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo Articolo 20. 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, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto delle condizioni minime di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento. Le condizioni minime di qualità sono sottoposte a una valutazione in sede di verifica intermedia di cui all' Articolo 8 comma 8.6. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri e degli indicatori di cui all'All. 7.

18.3. Allo scopo l'Agenzia istituisce un tavolo di confronto con le Associazioni dei Consumatori con il compito di valutare l'andamento del servizio, la qualità percepita, la rispondenza alle esigenze dei viaggiatori. In tale ambito, l'Agenzia potrà richiedere la partecipazione in qualità di soggetto tecnico di Trenitalia per

fornire specifici approfondimenti, cui Trenitalia ha obbligo di partecipare.

18.4. L'Agenzia si riserva di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.

18.5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, l'Agenzia comunica entro un giorno a Trenitalia le evidenze negative del monitoraggio.

18.6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali del presente Contratto è concessa la libera circolazione a dipendenti dell'Agenzia o a rilevatori individuati dall'Agenzia stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione (CLC) e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 20. Laddove l'Agenzia dovesse far ricorso a prestazioni temporanee di Imprese terze per le campagne di rilevazioni campionarie periodiche, Trenitalia provvederà a rimborsare gli importi dei biglietti acquistati previa apposita dichiarazione dell'Agenzia e fino a un importo annuo massimo di 60.000 euro.

18.7. Trenitalia è tenuta a fornire i dati numerici relativi alle frequentazioni di tutti i treni, per giorno medio feriale, sabato/prefestivo e festivo e per ogni fermata, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, entro 90 giorni dalla conclusione della rilevazione di riferimento. Trenitalia è tenuta a fornire l'indice di affollamento per fascia oraria - misurato come passeggeri in piedi/metri quadrati, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa quindi la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi

destinati al deflusso dei passeggeri). Trenitalia effettua dette rilevazioni in modalità manuale, fino alla completa disponibilità di modalità elettroniche, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, con almeno 3 campagne di rilevazione annuali (da svolgersi nei mesi di marzo, luglio e novembre), ciascuna delle quali deve essere svolta in due settimane consecutive. I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Agenzia. All'entrata in esercizio di materiale rotabile dotato di Sistema Conta Passeggeri, le Parti valuteranno in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, le modalità di rilevazione.

18.8. I dati relativi all'indice di affollamento saranno esaminati almeno semestralmente in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto al fine di valutare le possibili azioni per la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.

18.9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché l'Agenzia sia abilitata con 2 (due) postazioni per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria".

Articolo 19. (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di mitigazione delle medesime)

19.1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'All. 7

19.2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.

19.3. Le Parti concordano che il montante complessivo delle penalità per il mancato rispetto degli obiettivi e degli obblighi contrattuali di cui al presente Contratto, al netto delle eventuali mitigazioni, non potrà superare:

- per l'anno 2022 lo 0,1%;
- per gli anni dal 2023 al 2027 lo 0,5%;
- per l'anno 2028 l'1%;
- per gli anni 2029 e 2030 il 1,5%;
- per gli anni 2031 e 2032 il 2%;

del valore delle compensazioni economiche di periodo indicato nel PEF (All. 3). Qualora le mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo.

19.4. In nessun caso, comunque, gli importi delle mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento delle compensazioni economiche. 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.

19.5. L'Agenzia e Trenitalia si danno reciprocamente atto che le condizioni minime di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dei passeggeri dei treni regionali, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007. Le somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e della Delibera ART 106/2018, tra cui le somme erogate per l'indennità da ritardo biglietti singoli e abbonamenti, vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.

19.6. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro

di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici, detratte le mitigazioni e gli importi impiegati per l'applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 e della Delibera ART 106/2018, sono utilizzati dall'Agenzia prioritariamente per iniziative a beneficio della clientela, anche tariffarie, e per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.

19.7. In caso di ritardo nell'esecuzione degli ulteriori obblighi contrattuali, non già previsti nell'All. 7, si applica una penale a carico di Trenitalia pari a € 40,00 per ogni giorno di ritardo, a partire dalla data di notifica della penalità applicata - di cui al comma successivo - fino all'adempimento. Le penali di cui al presente comma concorrono alla formazione del montante complessivo delle penali di cui al precedente comma 19.3.

19.8. Ai fini della contestazione delle violazioni contrattuali diverse da quelle previste nell'All.7 (queste ultime sono analizzate e definite dal comitato tecnico di cui al successivo Articolo 200), che possono dar luogo all'applicazioni di penali, l'Agenzia provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 15 giorni dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 15 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre all'Agenzia le proprie controdeduzioni via pec. L'Agenzia, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 15 giorni dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata, il cui ammontare sarà determinato considerando il ritardo decorrente dalla data di quest'ultima notifica fino al l'adempimento; la notifica della penalità sarà corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

SEZIONE V. DISPOSIZIONI VARIE

Articolo 20. (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

20.1. 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", disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'All. 10, composto da:

a) due rappresentanti di Trenitalia, tra cui il Direttore Regionale;

b) due rappresentanti dell'Agenzia, a cui spetta la nomina del Presidente.

20.2. Il Comitato ha le seguenti funzioni di: assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, quali l'approvazione dei Piani di cui all'Articolo 15, all'Articolo 16 e all'Articolo 17, il monitoraggio dei dati anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di cui all'Articolo 16, la prevenzione e soluzione delle controversie, la definizione delle penali e delle mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto e, in caso di squilibrio, provvede agli adempimenti relativi al riequilibrio dello stesso, la verifica dello stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente Articolo 17, l'individuazione di azioni per affrontare eventuali criticità riscontrate.

20.3. Il Comitato è presieduto da uno dei rappresentanti dell'Agenzia, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

Articolo 21. (Trasparenza e Riservatezza)

21.1. Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui alla Delibera ART 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.

21.2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni

di cui al precedente comma 21.1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.

21.3. Fatti salvi gli obblighi di cui al D.Lgs. 14 marzo 2013, n.33, l'Agenzia si impegna ad osservare ed a far osservare al proprio personale e a propri consulenti/collaboratori a qualsiasi titolo l'obbligo di riservatezza in ordine a tutte le informazioni, di qualsivoglia natura, fornite in relazione all'esecuzione del presente Contratto, senza limiti di tempo e comunque in coerenza con il quadro normativo vigente. L'Agenzia si impegna pertanto ad adottare tutte le misure necessarie per non pregiudicare la riservatezza delle predette informazioni e ad utilizzare ciascuna informazione esclusivamente per la gestione del presente Contratto.

Articolo 22. (Clausola Fiscale)

22.1. La presente scrittura privata non autenticata è, sottoscritta digitalmente.

22.2. Trenitalia si obbliga:

a) a registrare il presente Contratto con il pagamento dell'imposta di registro in misura fissa – e la correlata imposta di bollo – entro i termini di legge decorrenti dalla sottoscrizione;

b) nel caso di applicazione di penali da parte della Regione, a presentare presso il competente Ufficio delle Agenzia delle Entrate (ai sensi dell'art. 19 D.P.R. n.131/86) apposita "Denuncia di avveramento della condizione sospensiva" entro i termini di legge decorrenti dalla data della seduta di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto che ne quantifica e definisce l'importo e procedere al pagamento della relativa imposta di registro in misura proporzionale.

Articolo 23. (Risoluzione e cessione del Contratto)

23.1. 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) n. 1370/2007 e della Delibera ART 154/2019), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'Articolo 8, comma 8.8. Il versamento da parte della Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche definite concordemente e comunque non oltre il termine di 12 mesi dalla data di cessazione del Contratto.

23.2. È 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'Ente Affidante.

Articolo 24. (Obblighi alla scadenza del Contratto)

24.1. Al fine di consentire all'Agenzia l'organizzazione della procedura di affidamento del servizio alla scadenza del Contratto, non prima di tre anni dalla scadenza di cui all'Articolo 4 e su richiesta dell'Agenzia, Trenitalia si impegna a trasmettere entro 180 giorni dalla richiesta:

a) l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio con indicazione del valore di cessione;

b) elenco dei beni essenziali/indispensabili in proprietà di Trenitalia, con l'indicazione del titolo giuridico di cessione (proprietà/locazione/altro);

c) l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo;

d) ulteriori informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie all'organizzazione e allo svolgimento della procedura di affidamento del servizio che Trenitalia avrà l'obbligo di fornire in base alla normativa che sarà vigente.

24.2. Resta inteso che ogni informazione/dato/elenco di cui al precedente comma 24.1 verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

Articolo 25. (Controversie tra le Parti)

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

25.2. Non è ammessa la competenza arbitrale.

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

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

Articolo 26. (Cessione dei crediti e debiti)

26.1. 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.

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

26.3. In ogni caso, la Parte può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto con questo stipulato.

Articolo 27. (Dichiarazioni ed obblighi)

27.1. 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 presente Atto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

27.2. 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 presente Atto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibile alla Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

Articolo 28. (Codici etici)

28.1. Le Parti dichiarano, garantiscono e assicurano che nello svolgimento delle attività oggetto del presente Contratto, ivi incluse le attività ad esso connesse:

a) conformeranno i propri comportamenti ai principi di lealtà, correttezza, integrità e trasparenza;

b) osserveranno, garantendone l'ottemperanza - previa adeguata informativa - da parte dei propri funzionari, dipendenti, nonché agenti, consulenti, rappresentanti, subappaltatori e subcontraenti impiegati ai fini dell'esecuzione del presente Contratto, per tutta la durata del presente Contratto, ogni normativa e regolamento in materia di anticorruzione applicabile, ivi compreso, ma non solo, il D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. In particolare e in coerenza con tali normative, le Parti si impegnano ad astenersi nello svolgimento delle attività connesse al presente Contratto (a) dall'offrire, promettere, elargire, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, denaro o altre utilità, benefici, vantaggi, indebitamente, a un Pubblico Ufficiale o ad un Incaricato di Pubblico Servizio, per sé o per altri, o a qualsivoglia soggetto terzo e (b) dal sollecitare o dall'accettare, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, offerte di danaro o altre utilità, benefici, vantaggi, non dovuti, per sé o per altri, da un Pubblico Ufficiale, un Incaricato di Pubblico Servizio o da un qualsivoglia soggetto terzo.

28.2. 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. Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso l'Agenzia dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, Trenitalia avrà diritto di risolvere il presente Atto, 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.

28.3. 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 in quanto applicabili. Detti codici, seppure non allegati al presente accordo, ne costituiscono parte integrante e sostanziale e degli stessi Trenitalia dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nei predetti codici, l'Agenzia avrà diritto di risolvere il presente Atto, 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.

28.4. Trenitalia dichiara espressamente ed irrevocabilmente che la conclusione della Contratto avviene nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 53, comma 16 ter, del D. Lgs. n. 165/2001. Qualora non risultasse conforme al vero la dichiarazione resa, Trenitalia prende atto e accetta che si applicheranno le conseguenze previste dalla predetta disposizione di legge.

Articolo 29. (Tracciabilità dei flussi finanziari)

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

29.2. Ferme restando le ulteriori ipotesi di risoluzione previste dal presente contratto, si conviene che l'Agenzia, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 3, comma 9 bis della Legge 13 agosto 2010 n. 136, senza bisogno di assegnare previamente alcun termine per l'adempimento, potrà risolvere di diritto il presente contratto ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., nonché ai sensi dell'art. 1360 cod. civ., previa dichiarazione da comunicarsi a Trenitalia con raccomandata a/r qualora le tran-

sazioni siano eseguite senza avvalersi del bonifico bancario o postale ovvero degli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni ai sensi della Legge 13 agosto 2010 n. 136.

29.3. Trenitalia si obbliga, a mente dell'art. 3, comma 8, secondo periodo della Legge 13 agosto 2010 n. 136, 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 Legge 13 agosto 2010 n. 136.

29.4. Trenitalia, il subappaltatore o il subcontraente che ha notizia dell'inadempimento della propria controparte agli obblighi di tracciabilità finanziaria di cui alla norma sopra richiamata è tenuto a darne immediata comunicazione alla Committente e la Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo della provincia di Torino.

29.5. Trenitalia, si obbliga e garantisce che nei contratti sottoscritti con i subappaltatori e i subcontraenti, verrà assunta dalle predette controparti l'obbligazione specifica di risoluzione di diritto del relativo rapporto contrattuale nel caso di mancato utilizzo del bonifico bancario o postale ovvero degli strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità dei flussi finanziari.

29.6. L'Agenzia verificherà che nei contratti di subappalto sia inserita, a pena di nullità assoluta del contratto, un'apposita clausola con la quale il subappaltatore assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla soprarichiamata Legge. Con riferimento ai contratti di subfornitura, Trenitalia si obbliga a trasmettere all'Agenzia apposita dichiarazione resa ai sensi del DPR 445/2000, attestante che nel relativo sub-contratto, sia stata inserita, a pena di nullità assoluta,

un'apposita clausola con la quale il subcontraente assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla soprarichiamata Legge, restando inteso che l'Agenzia, si riserva di procedere a verifiche a campione sulla presenza di quanto attestato, richiedendo all'uopo la produzione degli eventuali sub-contratti stipulati, e, di adottare, all'esito dell'espletata verifica ogni più opportuna determinazione, ai sensi di legge e di contratto.

29.7. Trenitalia è tenuta a comunicare tempestivamente e comunque entro e non oltre 7 giorni dalla/e variazione/i qualsivoglia variazione intervenuta in ordine ai dati relativi agli estremi identificativi del/i conto/i corrente/i dedicato/i nonché le generalità (nome e cognome) e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su detto/i conto/i.

29.8. Ai sensi delle Linee Guida sulla tracciabilità dei flussi finanziari ai sensi dell'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 adottate dell'ANAC con Determinazione n. 4 del 7 luglio 2011 aggiornata con delibera n. 556 del 31 maggio 2017 e con delibera n. 371 del 27 luglio 2022, Trenitalia, in caso di cessione dei crediti, si impegna a comunicare il CIG al cessionario, eventualmente anche nell'atto di cessione, affinché lo stesso venga riportato sugli strumenti di pagamento utilizzati. Il cessionario è tenuto ad utilizzare conto/i corrente/i dedicato/i, nonché ad anticipare i pagamenti al Fornitore mediante bonifico bancario o postale sul/i conto/i corrente/i dedicato/i del Fornitore medesimo riportando il CIG dallo stesso comunicato.

Articolo 30. (Trattamento dei dati personali)

30.1. Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'affidamento e all'esecuzione del contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in

materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

30.2. In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

30.3. È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

30.4. L'obbligo di informativa di cui al terzo comma viene assolto da Trenitalia S.p.A. mediante pubblicazione nella sezione "Protezione Dati Personali" del sito istituzionale www.trenitalia.com e dall'Agenzia mediante pubblicazione nella sezione Privacy Policy del sito istituzionale www.mtm.torino.it.

30.5. Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

Articolo 31. (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'Articolo 18 punto 18.6, per le abilitazioni previste dall'Articolo 18 punto 18.9 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'Articolo 200)

31.1. L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Trenitalia S.p.A. e l'Agenzia che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4

del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

31.2. Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.

31.3. In particolare, le Parti si impegnano:

- ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
- alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
- ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
- ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

Articolo 32. (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

32.1. Le Parti si impegnano, nel rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza informatica, a concordare le modalità per l'osservanza dei relativi obblighi.

Articolo 33. (Disposizioni finali)

33.1. 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.

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente

Luogo di sottoscrizione corrispondente alla sede legale della Parte rappresentata

Per l'Agenzia della Mobilità Piemontese Cesare Paonessa

Per Trenitalia S.p.A. Sabrina De Filippis

L'imposta di bollo è assolta mediante i contrassegni telematici del valore € 16,00 cadauno, apposti su copia cartacea del contratto conservato presso l'Agenzia della mobilità piemontese, i cui numeri identificativi sono riportati a margine.

CODICE IDENTIFICATIVO	IMPORTO	DATA
012010047323307	16,00 €	21/06/2022
012010047323352	16,00 €	21/06/2022
012010047323409	16,00 €	21/06/2022
012010047323501	16,00 €	21/06/2022
012010047323499	16,00 €	21/06/2022
012010047323443	16,00 €	21/06/2022
012010047323397	16,00 €	21/06/2022
012010047323341	16,00 €	21/06/2022
012010047323295	16,00 €	21/06/2022
012010047323386	16,00 €	21/06/2022
012010047323284	16,00 €	21/06/2022
012010047323330	16,00 €	21/06/2022
012010047323432	16,00 €	21/06/2022
012010047323488	16,00 €	21/06/2022