

**CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO**

**FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE TRA**

**REGIONE MARCHE E TRENITALIA S.p.A.**

**ANNI 2019-2033**

\*\*\*\*\*

L'anno 2019, il giorno ventinove del mese di novembre con la presente  
scrittura privata

tra

la Regione Marche in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico  
ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Ancona, in via Gentile  
da Fabriano 9, codice fiscale 80008630420 e P.IVA 00481070423,  
rappresentata da Letizia Casonato, che interviene ed agisce in qualità di  
dirigente della P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità (di  
seguito, per brevità, denominata "Regione")

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 nella persona di in virtù di Orazio Iacono, in qualità di Amministratore  
Delegato e Direttore Generale, (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 delle Licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000;

2. che, a far data dall’anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale già in concessione a Ferrovie dello Stato;

3. che i rapporti fra Trenitalia e la Regione sono regolamentati da specifici contratti di servizio;

4. 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”;

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 “relativo ai servizi pubblici di trasporto 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.;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio</li> </ul>	
	del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel	
	trasporto ferroviario;	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all'art. 61 prevede "Ulteriori disposizioni</li> </ul>	
	in materia di trasporto pubblico locale";	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la "Disciplina</li> </ul>	
	sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n.	
	1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto	
	ferroviario";	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015</li> </ul>	
	n. 49 che contiene le "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle	
	convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di	
	trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina	
	delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la	
	definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio	
	pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 2017 n.</li> </ul>	
	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";	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018</li> </ul>	
	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”;	
	5. che, in data 13 novembre 2009, la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto,	
	con Reg. Int. n° 14356, il contratto di servizio per il trasporto pubblico	
	ferroviario di interesse regionale e locale per gli anni 2009-2014, rinnovabile	
	per ulteriori sei anni;	
	6. che, avvalendosi della relativa clausola contrattuale, le Parti, in data 30	
	dicembre 2016 hanno sottoscritto il rinnovo del predetto contratto di servizio	
	fino al 2023 di cui gli ultimi tre anni quale proroga - ai sensi dell'art. 4 par. 4	
	del Regolamento (CE) n 1370/2007 - in ragione degli investimenti previsti	
	(nel prosieguo anche denominato “Atto di rinnovo”);	
	7. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto	
	dei principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i., pur non	
	direttamente applicabile all'originario contratto di servizio (rientrante, quanto	
	ai tempi dell'affidamento, nel regime transitorio regolato dal Regolamento	
	medesimo), al fine di assicurare a Trenitalia, in quanto impresa di trasporto,	

	la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa	
	l'adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla	
	disciplina comunitaria;	
	8. che, al fine del raggiungimento di tale sostenibilità economico -	
	finanziaria, le Parti hanno congiuntamente definito un Piano Economico	
	Finanziario (per brevità nel prosieguo "PEF") già allegato all'Atto di rinnovo	
	(all. 6) ed hanno previsto di confrontare i dati stimati del PEF per ciascun	
	anno con i dati di consuntivo del Conto Economico Regionale (per brevità nel	
	prosieguo "CER"), rilasciato di norma a valle dell'approvazione del bilancio	
	di Trenitalia, per registrare eventuali scostamenti;	
	9. che l'articolo 4 dell'Atto di rinnovo prevede che, in presenza anche di	
	ulteriori investimenti da parte di Trenitalia, con positive ricadute sui livelli	
	prestazionali e con conseguente impatto sul PEF, le Parti possano procedere	
	alla sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di diversa e più lunga	
	durata, che non ecceda comunque il limite massimo previsto dal Regolamento	
	(CE) n. 1370/2007 (art. 5.6 e art. 4.4);	
	10. che, in data 15 febbraio 2017, Trenitalia ha presentato una proposta	
	commerciale contenente l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed	
	affidabilità del servizio migliorative e tali da giustificare la scelta della	
	procedura di affidamento diretto mediante stipula di un nuovo Contratto di	
	servizio per il periodo di quindici anni (2018-2032), di cui dieci ai sensi	
	dell'articolo 5 par. 6 e ulteriori cinque ai sensi dell'articolo 4 par.4 del	
	Regolamento CE 1370/2007, in ragione della significatività dei nuovi	
	investimenti previsti;	
	11. che la Regione, constatata la convenienza della proposta commerciale e	

	a seguito della comunicazione della Giunta del 6 giugno 2017, in data	
	01/07/2017, ha proceduto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 7 paragrafo	
	2 del Regolamento (CE) 1370, alla pubblicazione dell'avviso di pre-	
	informazione circa l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto	
	pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per la durata massima di	
	dieci anni più ulteriori cinque anni;	
	12. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di	
	15 anni - oltre ad essere del tutto coerente con il contesto normativo europeo	
	e nazionale in materia di affidamenti - garantisce all'ente committente un	
	notevole vantaggio in termini di qualità del servizio del trasporto ferroviario	
	13. che la più lunga durata del contratto consente all'impresa ferroviaria una	
	maggior efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti del	
	materiale rotabile, a beneficio dello stesso ente committente, messo in	
	condizione di ottenere investimenti altrimenti non sostenibili per contratti di	
	durata inferiore;	
	14. che Trenitalia ha bandito una gara europea per la fornitura di nuovi treni	
	regionali aggiudicata a Hitachi Rail S.p.A. con la quale ha sottoscritto un	
	Accordo Quadro che prevede un prezzo per rotabile con indicizzazione	
	annuale della cui stima si è tenuto conto in sede di redazione del Piano	
	Economico Finanziario del presente Contratto (All. 3);	
	15. che dal nuovo affidamento derivano inoltre vantaggi alla Regione e	
	quindi alla collettività in termini di riduzione del corrispettivo e di servizi	
	aggiuntivi nel tempo offerti sulla base del nuovo materiale rotabile man mano	
	disponibile;	
	16. che, dall'inefficacia anticipata dell'Atto di rinnovo conseguente alla	

	sottoscrizione del nuovo contratto, non deriva, in proporzione, alcun onere	
	aggiuntivo per la Regione, ferma restando la necessità - per la frazione di	
	periodo di vigenza dell'Atto di rinnovo - di garantire l'equilibrio economico-	
	finanziario nei termini pattuiti;	
	17. che Trenitalia ha in ultimo aggiornato la proposta commerciale sopra	
	citata, in data 20 maggio 2019, con l'offerta delle condizioni in termini di	
	qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di quindici anni (2019-2033)	
	in ragione del protrarsi dell'istruttoria propedeutica alla sottoscrizione, che la	
	Regione ha reputato di proprio interesse e convenienza;	
	18. che le Parti hanno definito il risultato economico regolatorio	
	consuntivato dell'Atto di rinnovo per gli anni dal 2015 al 2018, importo che	
	le Parti - in mancanza di una specifica previsione nell'ipotesi di sospensione	
	anticipata dell'Atto di Rinnovo - hanno concordato, in esito alle specifiche	
	negoziazioni, essere corrispondente al risultato regolatorio per il quadriennio	
	2015-2018;	
	19. che in data 27 luglio 2018, la Regione, in ottemperanza a quanto previsto	
	dalla Delibera ART 48/2017, ha provveduto ad inviare all'ART la relazione	
	con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente	
	all'intero servizio ferroviario regionale su rete del Gestore dell'Infrastruttura	
	Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e successivamente integrata in data	
	16/7/2019, prot. 892282, previa approvazione di specifica DGR n. 840/2019	
	e ricevendo positivo riscontro dalla Stessa con nota 10690 del 12.09.2019,	
	acquisita al prot. della Regione al n° 1092517 del 13.09.2019;	
	20. che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018 cit., la	
	Regione ha richiesto all'ART in data 14 dicembre 2018, prot 1380031, i	

	parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo	
	riscontro dalla Stessa in data 20 dicembre 2018, sulla base dei quali ha	
	predisposto e concordato con Trenitalia, il Piano Raggiungimento Obiettivi	
	Regolatori (di seguito PRO), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di	
	efficacia ed efficienza e le azioni di miglioramento della performance del	
	servizio di trasporto per il primo quinquennio, di seguito anche primo periodo	
	regolatorio;	
	21. che le Parti hanno elaborato un PEF sviluppato per l'intero periodo	
	dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del	
	contratto, incluso il ragionevole utile, e un processo di miglioramento	
	progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, che per il primo periodo	
	regolatorio segue quanto definito nel documento di programmazione PRO;	
	22. che a valle di una intensa interlocuzione tra l'Amministrazione e	
	l'Autorità, in data 27 marzo 2019, prot. 373445, la Regione, in ottemperanza	
	a quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, ha provveduto ad inviare	
	all'ART il PEF 2019-2033 e il PRO per il primo periodo regolatorio 2019-	
	2023;	
	23. a seguito delle osservazioni ricevute da ART, prot 3587 del 12.4.2019,	
	8928 del 30.7.2019, 10690 del 12.9.2019, 12990 del 18.10.2019, acquisite	
	dalla Regione il 15 aprile 2019, prot 461799; il 31 luglio 2019, prot. 944124;	
	il 13 settembre 2019, prot 1092517; il 22 ottobre 2019, prot 1263956, la	
	Regione ha integrato e trasmesso il PRO in data 14 novembre 2019, prot	
	1360747, ricevendo ulteriori osservazioni sulla stessa con nota 15267 del 22	
	novembre 2019, acquisita al prot della regione al n° 1394017 del 25.11.2019;	
	24. che 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 2019 – 2033;

25. che, con DGR n. 1509 del 28/11/2019, la Regione ha autorizzato la sottoscrizione del presente Contratto;

tutto ciò premesso,

**SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE**

**Art. 1**

**(Conferma delle premesse e degli allegati)**

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

L’allegato n. 3 (PEF, Matrice dei rischi e PRO), l’allegato n. 7(Investimenti) e l’allegato 6 (Condizioni minime di qualità, di efficienza e di efficacia dei servizi, penali e premi) 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 19.

Le Parti si impegnano ad avviare azioni e monitoraggi congiunti finalizzati al recepimento delle osservazioni dell’ART di cui alla nota 15267/2019 sub 23 delle premesse.

**Art. 2**

**(Struttura)**

Il presente Contratto è strutturato in quattro distinte sezioni, articolate come segue e dagli allegati:

	Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)	
	Art. 2 (Struttura)	
	SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA	
	Art. 3 (Oggetto)	
	Art. 4 (Durata e effetti della sottoscrizione)	
	Art. 5 (Disciplina delle prestazioni)	
	Art. 6 (Corrispettivi e modalità di pagamento)	
	Art. 7 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)	
	Art. 8 (Confronto annuale ed effetti conseguenti)	
	Art. 9 (Riequilibrio del PEF)	
	Art. 10 (Sopravvenuta incapacienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto	
	e minimo	
	garantito)	
	Art. 11 (Flessibilità del programma di esercizio)	
	Art. 12 (Interruzione dei servizi)	
	Art. 13 (Valorizzazione commerciale)	
	SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'	
	Art. 14 (Politica tariffaria)	
	Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)	
	Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)	
	SEZIONE TERZA: SISTEMI DI MONITORAGGIO	
	Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli indicatori di efficacia	
	ed efficienza)	
	Art. 18 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione	
	delle medesime)	

SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 19 (Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Art. 20 (Trasparenza e Riservatezza)

Art. 21 (Clausola fiscale)

Art. 22 (Risoluzione e cessione del Contratto)

Art. 23 (Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)

Art. 24 (Controversia tra le Parti)

Art. 25 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 26 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 27 (Patti d'integrità)

Art. 28 (Codici etici)

Art. 29 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 30 (Tutela dati personali per l'esecuzione del Contratto)

Art. 31 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Art. 32 (Disposizioni finali)

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio;

2. Servizi connessi – rete di vendita diretta Trenitalia nella Regione Marche, biglietterie e self service;

3. PEF, matrice dei rischi e PRO;

4. Sistema tariffario e agevolazioni;

5. Listino Prezzi servizi di trasporto ferroviario;

6. Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penalità e premi;

7. Piano Investimenti;

8. Regolamento del Comitato tecnico di gestione.

### **SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA**

#### **Art. 3**

##### **(Oggetto)**

1. La Regione, continuando a perseguire gli obiettivi del miglioramento della qualità dei servizi, dell'aumento dei viaggiatori trasportati e dell'efficienza in termini di costi, affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo gli standard qualitativi definiti nel contratto e nell'allegato 6.

2. La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 - un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, come esposto nel PEF allegato, garantendo anche un'equa remunerazione del capitale investito, come disposto dal Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i.

#### **Art. 4**

##### **(Durata e effetti della sottoscrizione)**

1. Il presente Atto ha durata dal 01 gennaio 2019 al 31 dicembre 2033, di cui dieci anni, per il periodo 1 gennaio 2019 - 31 dicembre 2028, in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario secondo quanto previsto all'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, e gli ulteriori cinque anni, per il periodo 1 gennaio 2029 - 31 dicembre 2033, in ragione degli investimenti di entità significativa previsti

dal Contratto, ai sensi di quanto previsto all'art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.

2. La sottoscrizione del presente Contratto spiega effetti in subentro all'Atto di rinnovo che, ai sensi dell'art. 4 del medesimo Atto di rinnovo, cessa di produrre i suoi effetti.

#### **Art. 5**

##### **(Disciplina delle prestazioni)**

1. Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario di cui al precedente art. 3 secondo il programma di esercizio analitico annuale (All. 1), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'All. 2, nel rispetto degli standard minimi di qualità dettagliati all'All. 6. Nel PEF si è tenuto altresì conto di un'ulteriore produzione annua pari a 5.000 treni\*Km, valutata a costo medio, per servizi ferroviari che potranno essere disposti dalla Regione durante l'anno solare di riferimento per soddisfare esigenze non programmabili alla data di sottoscrizione del Contratto e pertanto non compresi nel programma di esercizio (All. 1). Qualora detti servizi fossero caratterizzati da condizioni economiche che si discostano dal costo medio, la differenza sarà a carico della Regione secondo le modalità previste nel contratto.

2. Il programma di esercizio, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:

a) categoria e codice identificativo del treno;

b) stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza e i km\* treno;

c) gli orari di partenza e di arrivo;

	d) tempo di percorrenza;	
	e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;	
	f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale rotabile;	
	g) intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.	
	3. Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione.	
	4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Atto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi che la Regione ha definito.	
	5. Il programma di esercizio è attuato da Trenitalia sulla base della capacità della rete e delle relative tracce che la Regione ha prenotato nell'ambito dell'Accordo Quadro stipulato con il gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana a dicembre 2016, rep 491/2016. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore.	
	6. E' facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e Trenitalia.	

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

a) 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;

b) 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.

8. Trenitalia è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 ore dall'inizio dei servizi di cui ai precedenti punti a) e b), le cause della loro effettuazione, indicando la durata che non può superare i 60 giorni per i servizi di cui al punto b).

9. Trenitalia predisporrà uno specifico "Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse", entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, 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 definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

	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:	
	a) la manutenzione ordinaria, straordinaria (salvo quanto diversamente	
	disposto da contratti di comodato o locazione stipulati tra le Parti) e le	
	revisioni periodiche del materiale rotabile;	
	b) le condizioni di sicurezza;	
	c) la pulizia del materiale rotabile.	
	11. 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.	
	12. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, Trenitalia deve assicurare	
	un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione.	
	<b>Art. 6</b>	
	<b>(Corrispettivi e modalità di pagamento)</b>	
	1 La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle	
	prestazioni di cui al precedente art. 3 – un corrispettivo tale da assicurare la	
	sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo un'equa	
	remunerazione del capitale investito, in coerenza con il Regolamento CE	
	1370/2007 e s.m.i.	
	2 Il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato dall'1°	
	gennaio 2019, riportato nel PEF, (Allegato 3), oltre IVA, è determinato in	
	modo da garantire che la somma dei risultati netti regolatori di conto	
	economico per gli anni 2019 – 2033 sia tendente a zero, ivi incluso il	

riassorbimento del risultato economico regolatorio consuntivato di cui al precedente Atto di Rinnovo. Gli importi annui dei corrispettivi sono riportati nel PEF (Allegato 3).

3 Il PEF comprende quanto previsto nel PRO, Piano Raggiungimento Obiettivi, per il primo quinquennio 2019 – 2023, e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo contrattuale di quindici anni, tenendo conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al contratto, non solo dei costi operativi di cui al PRO, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi gli investimenti che si realizzano prevalentemente nel primo quinquennio, ma dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco di Contratto e pertanto anche nel secondo e terzo periodo regolatorio.

4 L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti all'atto di sottoscrizione dell'Atto sono riportate all'allegato 4; di queste si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.

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

6. Il corrispettivo viene erogato in quattro rate trimestrali posticipate da corrispondersi entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento della fattura in

modalità elettronica. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad 1/4

(un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF.

L'importo della quarta rata viene fatturato in 2 (due) tranches: la prima per un

importo pari all'80% (ottanta per cento) del totale della quarta rata, da

liquidarsi entro 30 (trenta) giorni dalla data di presentazione della fattura; la

seconda tranche, a saldo degli importi dovuti dalla Regione a Trenitalia, viene

fatturata entro il 31 maggio dell'anno successivo a quello di riferimento e

liquidata insieme alle penali e alle forme di mitigazione/riduzione delle penali

stesse, entro 30 (trenta) giorni dall'emissione.

7. La Regione, 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.

8. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei

corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione.

In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti, la Regione 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.

#### **Art. 7**

#### **(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)**

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e

complementari, come a titolo esemplificativo e non esaustivo la sosta e il

parking, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a

	Trenitalia, nel confronto PEF/CER, 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. A tale	
	riguardo non trova applicazione la previsione di cui al comma 3 lettera a)	
	dell'articolo 8.	
	2. Nella rappresentazione nel PEF e nel CER degli oneri di produzione del	
	servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia	
	elettrica per trazione.	
	<b>Art. 8</b>	
	<b>(Confronto annuale ed effetti conseguenti)</b>	
	1. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto e di	
	verificare il rispetto degli impegni assunti per l'intero periodo di quindici anni	
	di durata, le Parti procedono, acquisito il consuntivo certificato dell'anno	
	precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF) con quelli	
	consuntivi (del CER) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali	
	scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEF, secondo le modalità	
	riportate nell'Allegato 3 Matrice dei rischi.	
	2. Allo scopo Trenitalia annualmente, entro 60 giorni dall'approvazione del	
	bilancio di esercizio, trasmette alla Regione e all'ART i formati di contabilità	
	regolatoria e i dati tecnici relativi all'esercizio precedente compilati in	
	ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 e successive	
	modifiche ed integrazioni, unitamente alla Relazione Illustrativa e alla	
	certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei	

	conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della	
	Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART	
	120/2018. Il confronto annuale è effettuato, anche al fine di individuare	
	eventuali inefficienze con riferimento all'inflazione reale, tra PEF e CER,	
	quest'ultimo opportunamente rettificato dalle voci attive e/o passive, nonché	
	delle stime dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle	
	stesse e dei premi e sanzioni ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e	
	seguenti, di cui al precedente articolo 6 comma 5.	
	3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale	
	scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:	
	a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in	
	questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel	
	PEF (Risultato netto PEF), risulti una differenza compresa in una fascia di più	
	o meno zero virgola cinque per cento (+0,5%) rispetto ai Ricavi operativi del	
	PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si	
	intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per	
	espreso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto	
	a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in	
	questione;	
	b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno	
	scostamento eccedente la predetta fascia (+0,5%) e inferiore alla fascia della	
	successiva lettera c) (+5%), l'importo corrispondente alla parte eccedente,	
	scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti	
	secondo quanto previsto nella matrice dei rischi di cui all'allegato 3, è	
	registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi	

compensato alla fine del periodo di validità contrattuale ovvero in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO per il secondo e terzo periodo regolatorio con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo art.9 comma 4;

c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento (+5%) dei ricavi operativi, le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che modifichi il PEF sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al presente Contratto, con le modalità previste al successivo articolo.

#### **Art. 9**

##### **(Riequilibrio del PEF)**

1. Le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che ripristini l'originale equilibrio economico-finanziario di cui al precedente art. 6 comma 1, modificando il PEF e sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al Contratto, oltre a quanto previsto nel precedente articolo, anche nelle seguenti ulteriori ipotesi:

a. nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del comma 3 art. 8 e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi, laddove l'ammontare complessivo dell'accantonamento sia superiore al valore del 2,5% del valore

	a PEF dei ricavi operativi del biennio considerato;	
	b. nel caso in cui il volume di produzione dei servizi vari di oltre il 2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEF;	
	c. nel caso in cui la redazione del PRO, per periodi regolatori (di 5 anni) successivi al primo, renda necessario una modifica del PEF, fermo restando l'esigenza di assicurare l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto per l'intero periodo di vigenza (10+5 anni) dello stesso, inclusa l'originaria remunerazione del capitale;	
	d. nei casi di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative, amministrative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio.	
	2. In tutti i casi sopra previsti le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito del confronto PEF/CER dell'anno precedente. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:	
	a) sui fattori di produzione;	
	b) sul corrispettivo;	
	c) sul sistema tariffario;	
	d) sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 16, solo laddove non siano state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;	
	e) sul livello dei servizi.	
	3. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 90	

giorni dall'apertura delle trattative, Trenitalia ha diritto di risolvere il presente

Atto, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi 12 mesi,

fermo restando 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.

4. Nel quinto anno e nel decimo anno di vigenza contrattuale, a valle della

ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti da ART e della

definizione del PRO per il relativo periodo regolatorio quinquennale, le Parti

effettuano, nell'ambito del comitato tecnico di gestione di cui al successivo

art. 19, una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER

accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3,

e definiscono la conseguente eventuale revisione/rimodulazione del PEF,

rideterminando eventualmente il tasso di inflazione previsto a PEF, sempre

mantenendo l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto,

inclusa l'originale remunerazione del capitale. In caso di importi accantonati

a credito della Regione, la stessa potrà definire il riutilizzo per progetti di

miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale, da condividere

con Trenitalia.

5. Infine, la tabella di Listino Prezzi (All. 5), 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 della Regione. Al riguardo, Trenitalia si rende disponibile

ad effettuare su richiesta della Regione - avvalendosi del predetto Listino

Prezzi – ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle

richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta. Nel caso in cui la Regione proceda alla richiesta di servizi in più non trova applicazione la previsione di cui al comma 3 lettera a) dell'art. 8.

6. Al Termine dell'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER 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 per l'intero periodo contrattuale (2019 – 2033) di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.

7. 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 (ricavi operativi PEF) dell'ultimo periodo regolatorio, 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. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice entro i successivi 90 giorni.

9. La Regione 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.

**Art. 10**

**(Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)**

1. In caso di incapienza dei fondi stanziati a copertura del contratto e di mancato accordo sulla rimodulazione del PEF entro 60 giorni dall'intervenuto accertamento e della produzione quali/quantitativa dei servizi, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario e previa comunicazione alla Regione, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi.

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

3. La Regione garantisce a Trenitalia lo svolgimento di prestazioni in applicazione del presente Contratto, tale da assicurare un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% (ottanta per cento) della produzione del servizio quantificato nell'allegato 1 "programma di esercizio".

**Art. 11**

**(Flessibilità del programma di esercizio)**

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

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 dalla Regione sia da

Trenitalia, previa verifica tecnica ed economica, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al precedente articolo 9, comma 5 (All. 5). Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 6, 7, 8 e 9.

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 alla Regione e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 6, 7,8 e 9.

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

## **Art. 12**

### **(Interruzione dei servizi)**

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 CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEF, come previsto al precedente art. 8.

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. 6.

3. In caso di sciopero, Trenitalia garantisce le prestazioni indispensabili, 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 Regione e alla clientela.

4. Trenitalia, nei casi di cui al primo comma 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 la Regione.

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. 6 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da Trenitalia

### **Art. 13**

#### **(Valorizzazione commerciale)**

1. 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 della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.

2. Trenitalia determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.

3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER nell'ambito dei ricavi, in

ragione della natura.

## SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

### Art. 14

#### (Politica tariffaria)

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 vigente al momento della sottoscrizione del presente Contratto è quello riportato nell'allegato 4.

2. La Regione, 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 non già contenute nel PEF; tali agevolazioni o gratuità possono essere disposte esclusivamente dalla Regione.

3. La Regione stabilisce inoltre gli incrementi tariffari, nella misura massima - in ragione dell'applicazione del meccanismo del price cap - di cui alla tabella sotto riportata:

Anno	2019	2020	2021	2022	2023	Per ogni anno dal 2024 al 2033
Incrementi % Annuo	0%	0%	9%	0%	9%	1,64%

Tali incrementi, applicati alle tariffe regionali ed integrate (parte attribuita a Trenitalia) per ogni scaglione tariffario con arrotondamento matematico ai 5

	centesimi per la corsa semplice e ai 10 centesimi per gli abbonamenti, saranno	
	effettuati al 1° gennaio di ogni anno, con prevendita degli abbonamenti al 25	
	dicembre dell'anno precedente e, salvo deliberazione contraria da parte della	
	Regione, sono automaticamente applicati da Trenitalia, secondo i criteri	
	previsti dal meccanismo di price cap come definito nell'allegato 4.	
	Per le tariffe con applicazione sovraregionale l'incremento è applicato al 1°	
	febbraio con prevendita degli abbonamenti al 25 gennaio dell'anno di	
	riferimento.	
	Trenitalia trasmette alla Regione le tabelle delle tariffe regionali ed integrate	
	aggiornate entro il 1° ottobre dell'anno precedente l'aumento considerato.	
	4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'incremento di cui al	
	precedente comma 3, contribuisce all'equilibrio economico-finanziario del	
	Contratto. Qualora la Regione disponga di non effettuare i suddetti	
	incrementi, sarà computato a credito di Trenitalia nell'ambito del confronto	
	annuale PEF/CER il valore dell'aumento atteso – considerando l'effetto	
	cumulato anno per anno – e non effettuato, che non sarà considerato nel	
	calcolo di cui all'art. 8 comma 3 lettera a).	
	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.	
	6. Trenitalia si impegna a mantenere le iniziative di contrasto all'evasione	
	e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore; sarà	
	inoltre predisposto il Piano Operativo di sicurezza e contolleria, 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.

7. Trenitalia ha facoltà di adottare – decorsi trenta giorni dalla data della comunicazione alla Regione – 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.

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 predisporranno entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto un apposito Piano di intervento per la vendita e l'informazione, tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano di Intervento per la vendita e l'informazione definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto sarà definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 6 potranno essere ridefinite.

9. Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie e/o modali vigenti alla

	data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente	
	penalizzanti per Trenitalia e la Regione non si impegni formalmente a	
	compensare i minori introiti.	
	10. La Regione riconosce l'ammissione gratuita a bordo treno a favore delle	
	Forze dell'Ordine (FF.OO.) e Capitanerie di Porto per gli scopi di sicurezza	
	sociale cui è destinata, subordinandola al rispetto di tutti i seguenti requisiti:	
	a) utilizzo della divisa;	
	b) presentazione preventiva al Capotreno e consegna dello specifico titolo	
	di viaggio a carattere gratuito;	
	c) esibizione della tessera di riconoscimento personale;	
	d) dichiarazione della posizione occupata durante il viaggio.	
	Per le Forze dell'Ordine e Capitaneria di Porto i requisiti di cui ai punti a), b),	
	d), a partire dal 1° febbraio 2020 sono determinati attraverso il ricorso	
	obbligatorio alla registrazione ad ogni viaggio sulla App Board Support di	
	Trenitalia. In questo ultimo caso l'esibizione della tessera di riconoscimento	
	di cui al punto c) avverrà in fase di sola controlleria.	
	Le registrazioni alla suddetta App consentiranno il monitoraggio	
	dell'agevolazione. In caso di mancato rispetto anche di uno soltanto di detti	
	requisiti, l'appartenente alle FF.OO. e alla Capitaneria di Porto sarà	
	considerato sprovvisto di titolo di viaggio e conseguentemente sanzionato ai	
	sensi della normativa vigente. Inoltre, su richiesta del personale di bordo, gli	
	appartenenti alle FF.OO. e Capitaneria di Porto sono tenuti obbligatoriamente	
	a prestare assistenza in caso di accertamento di identità e/o per mantenimento	
	dell'Ordine Pubblico, ad intervenire per prevenire o reprimere atti che	
	possano procurare danni ai clienti, al materiale rotabile e alle infrastrutture	

ferroviarie, nonché a supportare il Personale di Bordo nei casi di anormalità che interessano la circolazione stradale (il mancato intervento verrà segnalato ai competenti uffici). In caso di sovraffollamento del treno, dovranno lasciare a disposizione dei clienti paganti il posto a sedere.

11. Le Parti si impegnano a sviluppare evoluzioni del sistema tariffario, che consentano di attuare meccanismi di pricing differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

#### **Art. 15**

#### **(Politica della qualità dei servizi)**

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.

2. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'All. 6. Il rispetto delle predette condizioni minime di qualità è verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.

3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Trenitalia predisponde, entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità" coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell'infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Il Piano definirà la necessità, 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'Allegato 6 potranno essere ridefinite.

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 la Regione, 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 per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.

5. Trenitalia effettua, con almeno un'indagine all'anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, Trenitalia deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. Le Parti hanno verificato e condividono che la rilevazione della customer satisfaction condotta da Trenitalia è conforme ai requisiti della misura 5 della delibera ART 16/2018.

6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi 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 16/2018. Per gli anni successivi al 2019, Trenitalia si	
	impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il	
	30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Qualora la	
	Regione non si esprima entro 30 giorni dalla predetta comunicazione, la Carta	
	dei Servizi si deve considerare approvata e Trenitalia procede a pubblicarla	
	sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno. La Regione, in fase di	
	disamina della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli stakeholder	
	interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri	
	e delle persone a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro	
	interessi.	
	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 10.000 euro le attività di cui alle lett. b, c, d. della suddetta legge, a ristoro	
	di spese per attività approvate dalla Regione, su specifica richiesta della	
	Stessa. Di tali attività verrà data rendicontazione nell'ambito del Comitato	
	Tecnico di Gestione di cui al successivo art. 19.	
	8. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce	
	parte integrante e sostanziale.	
	<b>Art. 16</b>	
	<b>(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)</b>	
	1. Trenitalia e la Regione si impegnano a garantire il piano di investimenti	
	in materiale rotabile, il <i>revamping</i> dello stesso, gli sviluppi informatici e la	
	tecnologia e l'ammodernamento degli impianti di manutenzione come	
	indicato nell'All. 7, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi	

	riportato.	
	2. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile di cui al	
	precedente comma ammontano a complessivi 206,1 milioni di euro, di cui	
	169,1 milioni in capo a Trenitalia e 37 milioni da parte della Regione (fondi	
	POR, FSC, FESR, risorse statali e/o regionali), che consentono l'acquisto di:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 treni a 5 casse tipo Rock o similari;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 treni a 4 casse tipo Rock o similari;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 treni a 4 casse tipo Pop o similari;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 treno Swing;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 treno a 5 casse tipo Jazz;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 locomotiva diesel per il sistema di soccorso.</li> </ul>	
	3. Qualora il valore degli investimenti stimati nel PEF per nuovo materiale	
	rotabile risultasse maggiore degli investimenti a consuntivo a causa di ribassi	
	d'asta, Trenitalia si impegna a modificare il PEF o, in alternativa, a utilizzare	
	le rimanenti risorse per ulteriori investimenti, previa approvazione della	
	Regione; in caso di prezzi maggiori, lo scostamento sarà gestito nel confronto	
	PEF/CER e, laddove fosse necessario attraverso la procedura di riequilibrio	
	del PEF, a parità di valore degli investimenti previsti a PEF, allo scopo di	
	individuare azioni tali da consentire l'acquisto dei rotabili individuati di cui	
	al precedente comma 2.	
	4. Gli scostamenti tra CER e PEF dovuti ad una tempistica di attuazione	
	degli investimenti diversa, per qualsiasi causa, da quella programmata, non	
	potranno essere considerati agli effetti di cui all'articolo 9 comma 1.	
	5. Trenitalia, nell'ambito del quadro economico del Contratto, procede	
	all'ammortamento del valore del materiale rotabile, applicando i principi	

	contabili Internazionali (IFRS) adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia:	
	a. 3,3% sull'83,6% del valore del bene;	
	b. 20% sul 3,3% del valore del bene;	
	c. 10% sul 13,1% del valore del bene.	
	6. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento ad un diverso gestore, la Regione si obbliga a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo ad acquistare il materiale rotabile in uso in forza del presente Contratto, previa corresponsione, da parte del nuovo affidatario, del valore netto contabile alla data di cessione o altro valore in ordine alla mutata normativa di riferimento se più favorevole. In caso di affidamento di servizi di inferiore produzione chilometrica, l'obbligo ricade sulla corrispondente quota parte di materiale rotabile in uso. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, su richiesta di Trenitalia la Regione si obbliga a porre l'obbligo in capo al nuovo affidatario 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.	
	Analogamente, alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un gestore diverso da Trenitalia, la Regione può richiedere a quest'ultima di cedere la proprietà del materiale rotabile al nuovo Affidatario, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, la Regione può richiedere a Trenitalia di cedere, per tutti o per parte dei treni, il relativo contratto di acquisto con il fornitore al	

nuovo Affidatario; in tal caso, la Regione si impegna sin d'ora a porre in carico a quest'ultimo l'obbligo di subentrare in detto contratto ed di restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso. In tale caso, Trenitalia si obbliga a cedere la proprietà del materiale rotabile.

7. Il trasferimento della proprietà ovvero il subentro al contratto con il fornitore è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

### **SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO**

#### **Art. 17**

#### **(Monitoraggio della qualità dei servizi e degli indicatori di efficacia ed efficienza)**

1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità definite nell'All. 6, secondo le periodicità ivi indicate nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla delibera ART 120/2018, nella quale sono esaminate le performance e proposte le eventuali ed opportune azioni correttive e, dove possibile, quelle preventive.

2. Trenitalia illustra i risultati conseguiti alla Regione in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo art 19. La Regione 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 degli standard di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento.

3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio e le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di Trenitalia. La Regione si riserva inoltre di verificare il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.

4. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano al personale di Trenitalia le evidenze negative dell'ispezione.

5. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali di competenza della Regione è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 10.

6. Trenitalia è tenuta a fornire i dati relativi ad almeno tre frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché 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, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per i periodi c.d. invernali ed una per gli estivi per un totale

di tre anni). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.

7. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Trenitalia cura gli adempimenti presso il Gestore dell'Infrastruttura affinché la Regione sia abilitata con 1 (una) postazione 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".

8. Ai fini della definizione dei premi, delle penali e delle mitigazioni delle stesse di cui al successivo art. 18, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'esito delle verifiche mensilmente, entro il mese successivo a quello di riferimento. Trenitalia provvede ad inviare le proprie controdeduzioni sempre via pec entro 30 giorni dalla ricezione e la Regione, qualora non le condivida, ne comunica a Trenitalia le motivazioni analitiche a mezzo pec sempre entro trenta giorni dal ricevimento. I risultati delle verifiche nonché dei monitoraggi di Trenitalia sono discussi nel Comitato Tecnico di Gestione, che provvede a definire i premi, le penalità e le mitigazioni.

#### **Art. 18**

#### **(Sistema dei premi, delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime)**

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'All. 6.

	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.	
	3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che	
	il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare	
	l'1,0% del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (All. 3). Qualora	
	le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli	
	importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno	
	successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni	
	potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo. 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.	
	4. La Regione e Trenitalia si danno reciprocamente atto che gli standard di	
	qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono	
	definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal	
	Regolamento (CE) 1371/07. Le somme che Trenitalia dimostri di aver	
	sostenuto per l'applicazione del Regolamento (CE) 1371/07 e della Delibera	
	ART 106/2018, tra cui le somme erogate per l'indennità da ritardo per	
	biglietti di corsa semplice e di abbonamento, vanno a ridurre in maniera	
	corrispondente gli importi delle eventuali penali.	
	5. 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) 1371/07 e della Delibera ART 106/2018, sono	

utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela e per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.

#### **SEZIONE QUARTA: DISPOSIZIONI VARIE**

##### **Art. 19**

##### **(Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)**

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il “Comitato Tecnico di Gestione del Contratto”, di seguito denominato per brevità “Comitato”, composto da:

- a) due rappresentanti di Trenitalia;
- b) due rappresentanti della Regione.

2. Entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Contratto, ciascuna Parte comunicherà per iscritto i nominativi.

3. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell’interpretazione e nell’applicazione del Contratto, con particolare riferimento all’adempimento delle singole clausole contrattuali e all’esame ed approvazione dei Piani ex Delibera Art 16/2018 (Piano d’intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse, Piano di intervento per la vendita e l’informazione, Piano Operativo di sicurezza e controlleria, Piano per l’incremento graduale della copertura dell’erogazione delle informazioni in lingua inglese, Piano Operativo per l’Accessibilità), nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all’applicazione dei premi, delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente articolo 16.

4. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

5. Il Comitato agisce secondo un apposito regolamento, riportato in All. 8.

#### **Art. 20**

##### **(Trasparenza e Riservatezza)**

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 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.

2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.

3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, la Regione si impegna a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.

#### **Art. 21**

##### **(Clausola Fiscale)**

La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione fino al caso d'uso ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.

#### **Art. 22**

##### **(Risoluzione e cessione del Contratto)**

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto, che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la

prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento CE 1370/07), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 9, comma 7 e 8. Il versamento dalla Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche che saranno definite, e, comunque, entro, e non oltre, 6 (sei) mesi dalla risoluzione.

2. In particolare la Regione, previa diffida ad adempiere secondo quanto previsto al comma 1 del presente articolo, ha facoltà di risolvere il Contratto ove ricorrano i seguenti gravi inadempimenti:

- a) abbandono o sospensione ingiustificata del servizio;
- b) ingiustificate e gravi, reiterate o permanenti irregolarità nell'esercizio che ne compromettano la regolarità o la sicurezza;
- c) grave violazione delle prescrizioni dettate dagli enti competenti nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;
- d) superamento per due anni consecutivi della soglia per le penali al netto delle mitigazioni delle stesse prevista al comma 3 dell'articolo 18;
- e) mancata ottemperanza a norme imperative di legge o regolamentari ed in particolare nel caso di sostituzione, anche parziale, di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia stata autorizzata dalla regione;

	f) qualora Trenitalia sia sottoposta a procedura di fallimento, oppure ad	
	altra procedura concorsuale di liquidazione;	
	g) qualora Trenitalia perda i requisiti di idoneità morale, tecnica e	
	finanziaria previsti dalla normativa vigente in materia di rilascio della licenza	
	ferroviaria.	
	3. In particolare Trenitalia, previa diffida ad adempiere secondo quanto	
	previsto al comma 1, ha facoltà di risolvere il contratto ove ricorrano gravi	
	inadempimenti:	
	a) nel caso di tardivo pagamento di tre rate trimestrali consecutive, di cui al	
	precedente articolo 6;	
	b) nel caso in cui la Regione non assicuri a Trenitalia il corrispettivo annuo	
	minimo garantito di cui al precedente articolo 10 comma 3.	
	4. A seguito della risoluzione conseguente all'inutile decorrenza del	
	termine fissato ai sensi del comma 1, Trenitalia è tenuta comunque al	
	proseguimento del servizio alle medesime condizioni di cui al presente	
	Contratto per i primi dodici mesi successivi alla soprarichiamata decorrenza.	
	Decorso il predetto periodo, le Parti concorderanno le condizioni tecniche,	
	economico e finanziarie del successivo periodo di continuità del servizio che	
	non potrà comunque superare il limite temporale previsto dalla normativa	
	applicabile.	
	5. E' vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previa verifica in	
	capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della	
	idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico- organizzativo ed	
	economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti	
	casi:	

a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiane;

b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Amministrazione regionale.

### **Art. 23**

#### **(Cessazione del Contratto in caso di sopravvenuti provvedimenti di natura giurisdizionale)**

1. In tutti i casi, diversi da quelli di cui all'art. 22, in cui sopravvengano cause legate a provvedimenti di natura giurisdizionale che comportino la cessazione degli effetti del Contratto, le somme eventualmente necessarie a garantire l'equilibrio economico - finanziario del contratto, incluso il profitto ragionevole ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007, per la frazione di periodo di vigenza contrattuale, saranno versate dalla Parte debitrice secondo le tempistiche concordate in un Piano di Rientro della durata massima di 5 anni, da redigersi entro un anno dalla cessazione del Contratto stesso.

2. Nei casi di cui al presente articolo, le Parti rinunciano espressamente e fin d'ora a qualsiasi ulteriore pretesa, anche di natura risarcitoria, e ad ogni ulteriore compenso o indennizzo.

3. Le Parti si danno reciprocamente atto che nell'ipotesi di cui al comma 1, rimarrà comunque in vigore il presente contratto fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio e del relativo avvio, ferma restando, in ogni caso, la rimodulazione del piano degli investimenti di cui all'art 16 e conseguentemente del Piano Economico Finanziario, tenendo conto della minore durata dello stesso contratto e di ogni partita pregressa, nell'interesse comune delle parti.

### **Art. 24**

**(Controversie tra le Parti)**

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale.
3. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Roma.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

**Art. 25**

**(Cessione dei crediti e debiti)**

1. I crediti e i debiti derivanti dal presente Contratto possono formare oggetto di cessione o di delegazione o di mandato all'incasso o di qualsiasi atto di disposizione ("Cessione") a favore di Fercredit-Servizi Finanziari S.p.A. – società del Gruppo FS Italiane S.p.A. - o di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. Entro 20 giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, l'altra Parte può opporre diniego espressamente motivato.
3. In ogni caso, la Parte può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto con questo stipulato.

**Art. 26**

**(Dichiarazioni ed obblighi)**

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;	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate</li> </ul>	
	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.	
	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.	
	<b>Art. 27</b>	
	<b>Patti d'integrità</b>	
	1. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 17, della legge n.	
	190/2012, le Parti assumono la reciproca e formale obbligazione di	
	conformare i propri comportamenti ai principi di lealtà, trasparenza e	
	correttezza nonché l'espresso impegno di non offrire, accettare o richiedere	
	somme di denaro o qualsiasi altra ricompensa, vantaggio o beneficio, sia	
	direttamente che indirettamente tramite intermediari, al fine	
	dell'aggiudicazione del contratto o al fine di distorcerne la relativa corretta	
	esecuzione e verifica.	
	2. Trenitalia si impegna, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del D.P.R. 16	
	aprile 2013, n. 62 (Codice di comportamento dei dipendenti pubblici), ad	

	osservare e a far osservare ai propri collaboratori a qualsiasi titolo, avuto	
	riguardo al ruolo e all'attività svolta, gli obblighi di condotta previsti dalla	
	delibera n. 64 in data 27 gennaio 2014, con la quale la Giunta regionale ha	
	adottato il codice di comportamento dei suoi dipendenti e dei suoi dirigenti	
	dalle disposizioni. A tal proposito Trenitalia è consapevole ed accetta che, ai	
	fini della completa e piena conoscenza delle predette disposizioni, la Regione	
	ha adempiuto all'obbligo di trasmissione di cui all'articolo 17 del D.P.R. n.	
	62/2013, garantendone l'accessibilità sul profilo del committente.	
	3. Trenitalia dichiara, ai fini dell'applicazione dell'articolo 53, comma 16-	
	ter, del decreto legislativo n. 165/2001, di non aver concluso contratti di	
	lavoro subordinato o autonomo e comunque di non aver attribuito incarichi	
	ad ex dipendenti della Regione Marche che hanno cessato il loro rapporto di	
	lavoro da meno di tre anni e che negli ultimi tre anni di servizio hanno	
	esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto della stessa Regione	
	Marche nei loro confronti di Trenitalia.	
	4. Trenitalia si impegna a segnalare alla Regione qualsiasi tentativo di	
	turbativa, irregolarità o distorsione nelle fasi di svolgimento della procedura	
	fino alla stipulazione del contratto o durante l'esecuzione dello stesso, da parte	
	di ogni soggetto interessato o addetto allo svolgimento ed all'esecuzione	
	predetti e, comunque, da parte di chiunque possa influenzarne le decisioni.	
	L'impegno si estende anche all'esercizio di pressioni per indirizzare	
	assunzione di personale e affidamento di prestazioni, nonché a	
	danneggiamenti o furti di beni personali o aziendali. Resta fermo l'obbligo di	
	segnalazione degli stessi fatti all'Autorità giudiziaria. La Regione accerta le	
	fattispecie segnalate nel rispetto dei principi di comunicazione e	

partecipazione al procedimento di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni. Sono fatti salvi i principi propri dell'autotutela decisoria.

5. La Regione, verificata l'eventuale violazione delle disposizioni del presente articolo, contesta per iscritto a Trenitalia il fatto assegnandogli un termine non superiore a dieci giorni per la presentazione di eventuali controdeduzioni. La mancata presentazione delle controdeduzioni o il loro mancato accoglimento, comporteranno l'esclusione dalla procedura in oggetto o la risoluzione del conseguente contratto, fatto salvo il risarcimento dei danni.

6. Il presente atto dispiega i suoi effetti anche a tutti i subappalti, subcontratti, cessioni e sub affidamenti regolarmente autorizzati o regolarmente posti in essere per l'esecuzione del contratto. Trenitalia si impegna, pertanto, ad inserire il presente atto nei patti negoziali stipulati con subappaltatori, subcontraenti e sub affidatari e si impegna a rendere noti, su richiesta della Regione, tutti i pagamenti eseguiti riguardanti il contratto, inclusi quelli eseguiti a favore di intermediari e consulenti.

#### **Art. 28**

#### **(Codici etici)**

1. La Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato sul sito internet: [www.fsitaliane.it](http://www.fsitaliane.it). Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Regione 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.	
	2. Trenitalia si impegna a rispettare gli obblighi di condotta di cui al DPR	
	16 aprile 2013 n 62 ed al Codice di Comportamento dei dipendenti della	
	regione marche approvato con DGR 27.1.2014, n. 64.	
	3. Detti codici, seppur non allegati al presente Contratto, ne costituiscono	
	parte integrante e sostanziale, dei quali le Parti dichiarano di aver preso	
	particolareggiata e completa conoscenza. In caso di violazione di una	
	qualsiasi delle norme contenute nei predetti codici etici, le Parti avranno	
	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.	
	<b>Art. 29</b>	
	<b>(Tracciabilità dei flussi finanziari)</b>	
	La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L.	
	136/2010 e s.m.i. non trova applicazione nei confronti di Trenitalia in quanto	
	società a capitale interamente pubblico. Tuttavia Trenitalia, su richiesta della	
	Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà	
	le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti	
	delegati ad operare sullo stesso.	
	<b>Art. 30</b>	
	<b>(Tutela dei dati personali per l'esecuzione del contratto)</b>	
	Finalità del trattamento e base giuridica	
	Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del	

	presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a	
	dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di	
	esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità	
	alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003,	
	così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati	
	personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.	
	Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali	
	sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli	
	interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di affidamento ed	
	esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: Contrattuale), nonché	
	degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).	
	Tipologie di dati personali	
	I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente	
	Contratto rientrano nelle seguenti categorie:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del</li> </ul>	
	contraente: dati anagrafici e dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).	
	I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da	
	garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.	
	Dati di contatto di Titolari e Data Protection Officer (DPO)	
	Per l'esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del	
	trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:	
	<u>Per Trenitalia S.p.A.</u>	
	Titolare del Trattamento è Trenitalia S.p.A., rappresentata	
	dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail	
	titolaretrattamento@trenitalia.it, con sede legale in Roma, Piazza della Croce	

	Rossa, 1.	
	Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail	
	protezionedati@trenitalia.it	
	<u>Per Regione Marche</u>	
	Titolare del Trattamento è Regione Marche, rappresentata da Giunta	
	Regionale con sede legale in via Gentile da Fabriano, 9 – 60125 Ancona	
	Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail	
	rpd@regione.marche.it.	
	Conservazione dei dati	
	I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno	
	trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al	
	perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo	
	contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più	
	estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a	
	10 anni dalla scadenza del presente Contratto.	
	Diritti degli Interessati	
	Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati	
	l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei	
	propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la	
	rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre	
	possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in	
	Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito,	
	ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte	
	degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente	
	informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del	

	Regolamento EU 679/2016.	
	Titolarità autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle	
	credenziali di libera circolazione (CLC)	
	Considerato che le Parti contrattuali non definiscono congiuntamente finalità	
	e modalità di trattamento dei dati personali dei dipendenti della Regione, in	
	favore dei quali Trenitalia emette le CLC, come previsto dall'art. 17, né	
	esistono database condivisi (la Regione comunica a Trenitalia esclusivamente	
	nome, cognome, data di nascita dei dipendenti cui dovranno essere intestate	
	le CLC), Trenitalia S.p.A. e la Regione devono essere considerate Titolari	
	autonomi del trattamento.	
	<b>Art. 31</b>	
	<b>(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)</b>	
	1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le	
	pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei	
	sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia	
	Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le "Misure	
	minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni" (G.U. Serie	
	Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto che sta procedendo alla	
	implementazione delle misure ivi previste.	
	2. Trenitalia si impegna a individuare e rispettare misure equivalenti, idonee	
	a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente	
	Contratto.	
	3. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, la Regione si obbliga	
	a segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco	
	informatico contattando il numero 06.44104893 o scrivendo all'indirizzo	

mail securityincident@fsitaliane.it.

4. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale Trenitalia avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.

**Articolo 32**

**(Disposizioni finali)**

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

\*\*\*\*\*

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente.

Per la Regione Marche

Per Trenitalia S.p.A.