

**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.	
	<b>SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA</b>	
	<b>Art. 3</b>	
	<b>(Oggetto)</b>	
	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.	
	<b>Art. 4</b>	
	<b>(Durata e effetti della sottoscrizione)</b>	
	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.

## ALLEGATO 1 - Programma di esercizio DR Marche

1 Gennaio 2019 - 31 Dicembre 2019

Cat. del treno	codice id. treno	Partenza	ora part.	Arrivo	ora arr	Tratta di competenza	Giorni esercizio annui	Periodicità	Km *treno	minuti di percorrenza	Tipo di materiale prioritariamente utilizzato	Posti offerti Programmati	n° carr minime treno	servizio sostitutivo*
RV	1609	ANCONA	18:30	Roma T. (FABRIANO)	19:39	Ancona - Fabriano	60	circola i festivi	4.215,660	69	MD	608	4	BUS
RV	1777	PIACENZA	14:06	S.BENEDETTO T.	20:18		9	circola il venerdì dal 5/7 al 30/8	3.924,468	372	MD	608	7 - 5dp	2137+ BUS
RV	1780	S.BENEDETTO T.	18:05	PIACENZA	23:25		9	circola la domenica dal 7/7 al 1/9	3.923,667	320	MD	608	7 - 5dp	12060+2140+BUS
RV	2121	BOLOGNA C.LE	6:32	ANCONA	9:23		365	circola sempre	74.458,540	171	VIVALTO	558	4	11407/2931
RV	2126	ANCONA	6:35	PIACENZA	11:10		365	circola sempre	128.286,550	275	VIVALTO	558	6 - 4dp	BUS
RV	2131	PIACENZA	14:49	ANCONA	19:23		365	circola sempre	128.286,550	274	VIVALTO	558	6 - 4dp	11545
RV	2140	ANCONA	20:42	BOLOGNA C.LE	23:21		365	circola sempre	74.458,540	159	VIVALTO	558	2	BUS
R	6991	ANCONA	6:00	ASCOLI P.	7:53		300	circola i giorni feriali; soppresso il sabato dal 27/07 al 24/08	35.122,500	113	JAZZ	302	4	Lv 1-5: 12043+6993 Lv 6: 12043+21557
R	6991	S.BENEDETTO T.	7:05	ASCOLI P.	7:53		5	circola il sabato dal 27/07 al 24/08	162,910	48	JAZZ	302	4	BUS
R	6992	ASCOLI P.	7:12	S.BENEDETTO T.	7:57		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	45	Minuetto	145	2	6998
R	6993	S.BENEDETTO T.	8:05	ASCOLI P.	8:47		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	7.461,278	42	Minuetto	145	2	BUS
R	6994	ASCOLI P.	6:30	ANCONA	8:28		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	32.312,700	118	JAZZ	302	3	LV 1-5: 6992+BUS Lv 6: 6992+12046
R	6997	ANCONA	8:45	ASCOLI P.	10:34		258	circola L-V; circola anche il sabato dal 27/07 al 24/08	30.205,350	109	JAZZ	302	1	6999
R	6998	ASCOLI P.	8:10	ANCONA	10:10		305	circola i giorni feriali	35.707,875	120	JAZZ	302	3	LV 1-5: 7000 Lv 6: BUS
R	6999	ANCONA	9:45	ASCOLI P.	11:45		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	120	JAZZ	302	1	7001
R	7000	ASCOLI P.	9:10	ANCONA	11:03		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	113	Minuetto	145	2	BUS + 12048
R	7001	ANCONA	10:45	ASCOLI P.	12:42		305	circola i giorni feriali	35.707,875	117	JAZZ	302	1	12047+7003

R	7002	ASCOLI P.	11:10	ANCONA	13:01		258	circola L-V; circola anche il sabato dal 27/07 al 24/08	30.205,350	111	JAZZ	302	2	7004+12050
R	7003	S.BENEDETTO T.	13:00	ASCOLI P.	13:45		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	45	JAZZ	302	1	Lv 1-5: 7007 Lv 6: BUS
R	7004	ASCOLI P.	12:05	S.BENEDETTO T.	12:50		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	45	JAZZ	302	2	BUS
R	7005	ANCONA	14:05	ASCOLI P.	15:48		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	103	JAZZ	302	2	7009 Lv 6: 21523
R	7006	ASCOLI P.	13:10	ANCONA	15:10		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	32.312,700	120	JAZZ	302	3	Lv 1-5: 7008 Lv 6: 7008+12058
R	7007	ANCONA	12:45	ASCOLI P.	14:45		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	120	JAZZ	302	2	12051+7005
R	7008	ASCOLI P.	14:08	ANCONA	15:50		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	102	JAZZ	302	3	BUS
R	7008	ASCOLI P.	14:08	S.BENEDETTO T.	14:55		76	circola il sabato e i giorni feriali dal 22/07 al 23/08	2.476,232	47	JAZZ	302	3	BUS
R	7009	ANCONA	15:05	ASCOLI P.	16:48		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	103	JAZZ	302	2	7013
R	7009	S.BENEDETTO T.	16:00	ASCOLI P.	16:48		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	1.531,354	48	JAZZ	302	2	7013
R	7010	ASCOLI P.	15:10	ANCONA	17:00		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	110	JAZZ	302	2	BUS
R	7012	ASCOLI P.	16:13	ANCONA	17:53		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.810,175	100	JAZZ	302	2	7016+BUS
R	7013	ANCONA	15:45	ASCOLI P.	17:45		305	circola i giorni feriali	35.707,875	120	JAZZ	302	2	12057+ 7017
R	7014	ASCOLI P.	16:20	S.BENEDETTO T.	17:08		29	circola il feriali dal 22/07 al 24/08	944,878	48	JAZZ	302	1	BUS
R	7016	ASCOLI P.	17:08	S.BENEDETTO T.	17:55		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	47	JAZZ	302	1	BUS
R	7017	S.BENEDETTO T.	18:06	ASCOLI P.	18:57		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	51	JAZZ	302	1	Lv 1-5: 7019 Lv 6: 7021
R	7019	ANCONA	17:45	ASCOLI P.	19:42		253	circola L-V	29.619,975	117	MD	376	4	12059+7023
R	7020	ASCOLI P.	18:20	ANCONA	20:05		305	circola i giorni feriali	35.707,875	105	JAZZ	302	1	Lv 1-5: 7022+12062 Lv 6: BUS+12062
R	7021	ANCONA	17:45	ASCOLI P.	19:42		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	5.502,525	117	JAZZ	302	1	12059+BUS

R	7022	ASCOLI P.	19:10	S.BENEDETTO T.	19:52		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	7.461,278	42	JAZZ	302	1	BUS
R	7023	S.BENEDETTO T.	20:00	ASCOLI P.	20:47		234	circola L-V; circola solo il sabato dal 22/07 al 24/08	7.624,188	47	JAZZ	302	1	BUS
R	7025	ANCONA	20:05	ASCOLI P.	22:05		313	circola L-V e festivi	36.644,475	120	JAZZ	302	1	12065+BUS
R	7026	ASCOLI P.	20:50	ANCONA	22:35		253	circola L-V	29.619,975	105	MD	376	1	BUS
R	7027	S.BENEDETTO T.	6:25	ASCOLI P.	7:03		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	8.992,632	38	Minuetto	145	1	6991
R	7084	ASCOLI P.	5:25	ANCONA	7:25		305	circola i giorni feriali	35.707,875	120	JAZZ	302	3	BUS
R	7085	S.BENEDETTO T.	15:23	ASCOLI P.	16:10		29	circola il feriali dal 22/07 al 24/08	944,878	47	JAZZ	302	1	BUS
R	7086	MACERATA	5:35	CIVITANOVA	6:11		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.224,678	36	Swing	149	1	7092
R	7087	CIVITANOVA	5:54	FABRIANO	7:52		305	circola i giorni feriali	28.931,385	118	Swing	149	1	BUS
R	7088	FABRIANO	5:05	MACERATA	6:21		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	15.497,575	76	Swing	149	1	7090
R	7089	CIVITANOVA	7:02	FABRIANO	9:11		305	circola i giorni feriali	28.931,385	129	Swing	149	3	Lv 1-5: 7091 Lv 6: BUS
R	7090	FABRIANO	5:44	ANCONA	8:17		305	circola i giorni feriali	41.956,410	153	Swing	149	2	BUS+6998
R	7091	ANCONA	7:15	FABRIANO	9:58		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	31.501,698	163	Swing	149	2	12033+7093+7095
R	7092	MACERATA	6:26	ANCONA	7:35		253	circola L-V	17.681,411	69	Swing	149	2	7090
R	7092	MACERATA	6:26	CIVITANOVA	6:53		52	circola il sabato lavorativo	1.413,464	27	Swing	149	2	7090
R	7093	ANCONA	8:05	MACERATA	9:17		305	circola i giorni feriali	21.315,535	72	Swing	149	2	Lv 1-5: 6997+BUS Lv 6: BUS
R	7094	FABRIANO	7:00	CIVITANOVA	9:00		305	circola i giorni feriali	28.931,385	120	Swing	149	2	7096
R	7095	MACERATA	9:30	FABRIANO	10:55		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	15.497,575	85	Swing	149	1	BUS
R	7096	FABRIANO	8:00	ANCONA	10:21		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	37.967,112	141	Swing	149	1	BUS+12048

R	7096	MACERATA	9:23	ANCONA	10:21		29	circola il feriali dal 22/07 al 24/08	2.026,723	58	Swing	149	1	BUS+12048
R	7097	CIVITANOVA	11:45	MACERATA	12:22		305	circola i giorni feriali	8.290,510	37	Swing	149	1	7101
R	7099	MACERATA	12:30	FABRIANO	14:00		305	circola i giorni feriali	20.640,875	90	Swing	149	1	7101
R	7100	FABRIANO	10:35	MACERATA	11:55		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	15.497,575	80	Swing	149	1	BUS
R	7101	ANCONA	12:05	FABRIANO	14:40		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	37.967,112	155	Swing	149	2	7103
R	7102	FABRIANO	12:20	CIVITANOVA	14:25		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.180,532	125	Swing	149	2	7104
R	7103	ANCONA	12:55	FABRIANO	15:20		305	circola i giorni feriali	41.956,410	145	Swing	149	1	12051+BUS
R	7104	FABRIANO	13:08	ANCONA	15:45		305	circola i giorni feriali	41.956,410	157	Swing	149	2	Lv 1-5: BUS+7010 Lv 6: BUS
R	7105	ANCONA	19:25	FABRIANO	22:00		29	circola il feriali dal 22/07 al 24/08	3.989,298	155	Swing	149	2	12027+BUS
R	7106	FABRIANO	14:20	MACERATA	15:50		305	circola i giorni feriali	20.640,875	90	Swing	149	1	BUS
R	7107	CIVITANOVA	14:53	MACERATA	15:32		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	7.502,232	39	Swing	149	1	Lv 1-5: 7109 Lv 6: BUS
R	7108	MACERATA	15:58	CIVITANOVA	16:25		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.224,678	27	Swing	149	1	7112
R	7109	ANCONA	14:55	FABRIANO	17:15		253	circola L-V	34.803,186	140	Swing	149	2	7009+BUS
R	7111	CIVITANOVA	17:00	MACERATA	17:31		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.224,678	31	Swing	149	1	7113
R	7112	MACERATA	16:30	ANCONA	17:35		305	circola i giorni feriali	21.315,535	65	Swing	149	1	Lv 1-5: BUS Lv 6: 7126+BUS
R	7113	ANCONA	17:05	FABRIANO	19:30		305	circola i giorni feriali	41.956,410	145	Swing	149	2	BUS
R	7114	FABRIANO	16:00	ANCONA	18:43		253	circola L-V	34.803,186	163	Swing	149	2	BUS+7122
R	7117	ANCONA	18:05	MACERATA	19:07		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	19.288,812	62	Swing	149	2	12059+BUS
R	7118	MACERATA	18:30	CIVITANOVA	19:05		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.224,678	35	Swing	149	1	7122

R	7119	CIVITANOVA	20:30	FABRIANO	22:20		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	26.180,532	110	Swing	149	1	BUS
R	7120	FABRIANO	17:32	MACERATA	18:59		305	circola i giorni feriali	20.640,875	87	Swing	149	1	BUS
R	7122	MACERATA	19:15	ANCONA	20:20		305	circola i giorni feriali	21.315,535	65	Swing	149	1	7124+12062
R	7123	ANCONA	21:15	MACERATA	22:25		313	circola sempre; soppresso il sabato (anche i sabati festivi)	21.874,631	70	Swing	149	1	Lv 1-5: 12061+BUS F: BUS
R	7124	FABRIANO	18:35	CIVITANOVA	20:28		305	circola i giorni feriali	28.931,385	113	Swing	149	1	BUS
R	7126	MACERATA	17:31	CIVITANOVA	18:04		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	1.277,554	33	Swing	149	1	BUS
R	7127	MACERATA	19:20	FABRIANO	20:43		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	18.678,300	83	Swing	149	1	BUS
R	7128	MACERATA	12:05	ANCONA	13:05		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	19.288,812	60	Swing	149	1	BUS+12050
RV	11526	ANCONA	5:35	PIACENZA	10:10		365	circola sempre	128.286,550	275	VIVALTO	558	7 - 5dp	2126
RV	11528	ANCONA	7:42	Piacenza (BOLOGNA C.LE)	10:26	Ancona - Bologna	365	circola sempre	74.458,540	164	VIVALTO	558	6 - 4dp	2128
RV	11539	BOLOGNA C.LE	13:32	ANCONA	16:18		305	circola i giorni feriali	62.218,780	166	VIVALTO	558	5	2129
RV	11545	Piacenza (RIMINI)	19:07	ANCONA	20:35	Rimini - Ancona	365	circola sempre	33.928,210	88	VIVALTO	558	6 - 4dp	2133
RV	11581	Bologna (RIMINI)	15:05	ANCONA	16:16	Rimini - Ancona	60	circola i festivi	5.577,240	71	VIVALTO	558	3	2129
R	11602	ANCONA	16:15	Rimini (PESARO)	17:08	Ancona - Pesaro	305	circola i giorni feriali	18.170,070	53	JAZZ	302	3	2136
R	11606	ANCONA	18:15	RIMINI	19:37		305	circola i giorni feriali	28.350,970	82	MD	312	3	2138
R	12001	RIMINI	15:45	ANCONA	17:00		305	circola i giorni feriali	28.350,970	75	MD	312	1	2129
R	12002	ANCONA	5:42	PESARO	6:33		305	circola i giorni feriali	18.170,070	51	MD	376	1	2126
R	12003	PESARO	5:00	ANCONA	5:50		305	circola i giorni feriali	18.170,070	50	Minuetto	145	1	BUS
R	12005	RIMINI	5:45	ANCONA	7:05		305	circola i giorni feriali	28.350,970	80	MD	312	4	12007

R	12006	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	5:49	ANCONA	7:05	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	76	JAZZ	302	3	7084
R	12007	RIMINI	6:10	ANCONA	7:28		305	circola i giorni feriali	28.350,970	78	MD	376	3	12009
R	12008	ANCONA	8:15	PESARO	9:05		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	2.799,978	50	JAZZ	302	1	2128
R	12009	RIMINI	7:00	ANCONA	8:22		305	circola i giorni feriali	28.350,970	82	JAZZ	302	4	12015
R	12010	ANCONA	13:15	PESARO	14:15		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	16.442,424	60	MD	376	2	12012
R	12011	PESARO	7:03	ANCONA	7:55		305	circola i giorni feriali	18.170,070	52	MD	376	4	12009
R	12012	ANCONA	13:45	RIMINI	15:05		305	circola i giorni feriali	28.350,970	80	MD	312	4	Lv 1-5: 12014 Lv 6: 2134
R	12014	ANCONA	14:15	RIMINI	15:40		253	circola L-V	23.517,362	85	MD	376	3	2134
R	12015	RIMINI	7:20	ANCONA	8:42		305	circola i giorni feriali	28.350,970	82	MD	312	3	2121
R	12016	ANCONA	15:15	PESARO	16:12		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	13.642,446	57	Minuetto	145	1	11602
R	12017	PESARO	8:45	ANCONA	9:35		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	16.442,424	50	JAZZ	302	1	11407/2931
R	12018	ANCONA	17:15	PESARO	18:12		253	circola L-V	15.072,222	57	JAZZ	302	3	12020
R	12019	PESARO	13:07	S.BENEDETTO T.	15:07		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	6.771,149	120	JAZZ	302	2	11535+BUS
R	12020	ANCONA	17:42	RIMINI	19:02		253	circola L-V	23.517,362	80	JAZZ	302	3	11606
R	12021	PESARO	15:05	ANCONA	15:56		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	16.442,424	51	MD	376	1	11539
R	12022	ANCONA	19:15	PESARO	20:08		253	circola L-V	15.072,222	53	Minuetto	145	1	12024
R	12023	RIMINI	16:50	ANCONA	18:12		253	circola L-V	23.517,362	82	MD	376	3	2921+12025
R	12024	ANCONA	19:42	RIMINI	21:05		305	circola i giorni feriali	28.350,970	83	MD	312	1	2140
R	12025	PESARO	18:02	ANCONA	18:55		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	13.642,446	53	Minuetto	145	2	2131

R	12026	ANCONA	22:42	RIMINI	23:50		365	circola sempre	33.928,210	68	MD	376	1	BUS
R	12027	PESARO	18:43	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	20:54	Porto D'Ascoli-Ancona	253	circola L-V	37.659,303	131	JAZZ	302	2	12029+7025
R	12027	ANCONA	19:35	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	20:54	Porto D'Ascoli-Ancona	112	circola sabato e festivi	9.999,024	79	JAZZ	302	2	Lv 6: BUS F: 7025
R	12028	ANCONA	7:10	PESARO	8:08		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	16.442,424	58	JAZZ	302	2	11528
R	12029	RIMINI	18:35	ANCONA	20:00		253	circola L-V	23.517,362	85	JAZZ	302	2	11545
R	12030	S.BENEDETTO T.	20:42	ANCONA	21:50		24	circola L-V dal 22/07 al 24/08	2.027,832	68	JAZZ	302	1	7026
R	12032	ANCONA	7:10	FALCONARA M.	7:20		29	circola il feriali dal 22/07 al 24/08	252,213	10	JAZZ	302	1	11528
R	12033	ANCONA	7:33	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	8:43	Porto D'Ascoli-Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	70	MD	376	3	7093+BUS
R	12038	S.BENEDETTO T.	4:35	ANCONA	5:40		253	circola L-V	21.376,729	65	JAZZ	302	2	BUS
R	12041	ANCONA	5:15	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	6:25	Porto D'Ascoli-Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	70	MD	376	2	6991
R	12042	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	6:44	ANCONA	8:02	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	78	MD	376	3	6994
R	12043	ANCONA	6:23	Sulmona (PORTO D'ASCOLI)	7:37	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	74	MD	312	3	BUS
R	12044	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	7:47	ANCONA	9:07	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	80	MD	312	3	BUS
R	12046	S.BENEDETTO T.	8:04	ANCONA	9:10		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	3.971,171	66	Minuetto	145	1	6998
R	12047	ANCONA	11:45	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	12:57	Porto D'Ascoli-Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	72	JAZZ	302	2	Lv 1-5: 7007 Lv 6: 1755/1763
R	12048	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	10:56	ANCONA	12:15	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	79	JAZZ	302	3	Lv 1-5: 7002 Lv 6: BUS
R	12050	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	12:53	ANCONA	14:10	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	77	MD	376	3	7006
R	12051	ANCONA	13:45	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	14:57	Porto D'Ascoli-Ancona	365	circola sempre	32.586,105	72	MD	312	3	12055/21523
R	12055	ANCONA	14:45	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	15:58	Porto D'Ascoli-Ancona	313	circola L-V e festivi	27.943,701	73	MD	376	2	Lv 1-5: 7009/7013

R	12056	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	16:56	ANCONA	18:10	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	74	MD	312	2	BUS
R	12057	ANCONA	16:45	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	17:58	Porto D'Ascoli- Ancona	365	circola sempre	32.586,105	73	MD	376	3	7019/7021 F: BUS
R	12058	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	14:59	ANCONA	16:15	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	76	JAZZ	302	2	Lv 1-5: 7010 Lv 6: BUS
R	12059	ANCONA	18:41	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	19:59	Porto D'Ascoli- Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	78	JAZZ	302	4	12027
R	12060	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	18:07	ANCONA	19:30	Porto D'Ascoli - Ancona	365	circola sempre	32.586,105	83	MD	376	2	Lv 1-6: 7020 F: BUS
R	12061	ANCONA	22:05	S.BENEDETTO T.	23:15		305	circola i giorni feriali	25.770,365	70	JAZZ	302	1	BUS
R	12062	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	20:01	ANCONA	21:20	Porto D'Ascoli - Ancona	305	circola i giorni feriali	27.229,485	79	MD	376	3	BUS
R	12065	ANCONA	21:05	S.BENEDETTO T.	22:05		281	circola L-V e festivi; soppresso i festivi prefestivi e dal 21/07 al 24/08	23.742,533	60	Minuetto	145	1	12061
R	21520	ANCONA	17:42	PESARO	18:31		60	circola i festivi	3.574,440	49	Minuetto	145	2	Dom: 1776/1778 Fest infr: BUS
R	21521	RIMINI	6:47	ANCONA	8:00		60	circola i festivi	5.577,240	73	MD	376	1	11591 + BUS
R	21523	ANCONA	14:40	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	15:58	Porto D'Ascoli- Ancona	52	circola il sabato lavorativo	4.642,404	78	MD	376	2	BUS
R	21524	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	16:06	ANCONA	17:30	Porto D'Ascoli - Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	84	MD	376	2	1776/1778 Dom e Fest infr: BUS
R	21525	ANCONA	8:05	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	9:19	Porto D'Ascoli- Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	74	MD	376	2	BUS
R	21527	ANCONA	11:45	Pescara (PORTO D'ASCOLI )	12:57	Porto D'Ascoli- Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	72	MD	376	2	Dom: 1755/1763 Fest infr: 21569+BUS
R	21528	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	6:44	ANCONA	8:02	Porto D'Ascoli - Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	78	MD	312	1	BUS
R	21530	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	9:57	ANCONA	11:15	Porto D'Ascoli - Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	78	JAZZ	302	2	BUS
R	21532	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	12:44	ANCONA	14:04	Porto D'Ascoli - Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	80	MD	376	3	BUS
R	21536	Pescara (PORTO D'ASCOLI)	20:01	ANCONA	21:20	Porto D'Ascoli - Ancona	60	circola i festivi	5.356,620	79	MD	376	4	BUS
R	21540	ASCOLI P.	8:40	CIVITANOVA	9:57		60	circola i festivi	4.462,200	77	JAZZ	302	1	BUS

R	21542	ASCOLI P.	13:55	S.BENEDETTO T.	14:38		60	circola i festivi	1.954,920	43	JAZZ	302	1	BUS
R	21544	ASCOLI P.	17:15	ANCONA	19:10		60	circola i festivi	7.024,500	115	JAZZ	302	3	BUS
R	21546	ASCOLI P.	19:15	S.BENEDETTO T.	19:55		60	circola i festivi	1.954,920	40	JAZZ	302	1	BUS
R	21551	S.BENEDETTO T.	13:00	ASCOLI P.	13:40		60	circola i festivi	1.954,920	40	JAZZ	302	1	BUS
R	21553	CIVITANOVA	15:41	ASCOLI P.	17:05		60	circola i festivi	4.462,200	84	JAZZ	302	1	BUS
R	21555	S.BENEDETTO T.	18:20	ASCOLI P.	19:00		60	circola i festivi	1.954,920	40	JAZZ	302	1	BUS
R	21557	S.BENEDETTO T.	8:05	ASCOLI P.	8:47		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	1.531,354	42	JAZZ	302	1	BUS
R	21566	S.BENEDETTO T.	15:55	ANCONA	17:05		47	circola il sabato; soppresso dal 27/07 al 24/08	3.971,171	70	JAZZ	302	1	BUS
R	21567	MACERATA	5:57	FABRIANO	7:15		8	circola Festivi infrasettimanali: il 1/1, il 22/4, il 25/4, il 1/5, il 15/8, il 1/11, il 25/12; il 26/12,	541,400	78	Swing	149	1	BUS
R	21567	CIVITANOVA	5:25	FABRIANO	7:15		52	circola la domenica	4.932,564	110	Swing	149	1	BUS
R	21568	FABRIANO	7:25	CIVITANOVA	9:15		60	circola i festivi	5.691,420	110	Swing	149	1	BUS
R	21569	ANCONA	12:05	CIVITANOVA	12:40		60	circola i festivi	2.562,300	35	Swing	149	1	BUS
R	21570	MACERATA	10:10	ANCONA	11:36		47	circola i festivi soppresso dal 09/06 al 25/8	3.284,689	86	Swing	149	1	BUS
R	21571	CIVITANOVA	9:25	MACERATA	10:00		60	circola i festivi	1.630,920	35	Swing	149	1	BUS
R	21572	FABRIANO	12:10	CIVITANOVA	14:00		60	circola i festivi	5.691,420	110	Swing	149	1	BUS
R	21573	CIVITANOVA	13:00	FABRIANO	14:44		60	circola i festivi	5.691,420	104	Swing	149	1	BUS
R	21574	FABRIANO	13:35	ANCONA	16:05		60	circola i festivi	8.253,720	150	Swing	149	2	BUS
R	21575	CIVITANOVA	14:25	FABRIANO	16:12		60	circola i festivi	5.691,420	107	Swing	149	1	BUS
R	21576	FABRIANO	16:05	CIVITANOVA	17:55		60	circola i festivi	5.691,420	110	Swing	149	1	BUS

R	21577	CIVITANOVA	18:30	FABRIANO	20:30		60	circola i festivi	5.691,420	120	Swing	149	2	BUS
R	21578	FABRIANO	18:53	CIVITANOVA	20:34		60	circola i festivi	5.691,420	101	Swing	149	2	BUS
R	21579	ANCONA	19:05	MACERATA	20:25		60	circola i festivi	4.193,220	80	Swing	149	3	7025+BUS
R	21580	FABRIANO	8:52	ANCONA	11:36		13	circola i festivi dal 09/06 al 25/08	1.788,306	164	Swing	149	2	BUS
R	21581	MACERATA	20:30	FABRIANO	21:55		60	circola i festivi	4.060,500	85	Swing	149	1	BUS
R	21661	ANCONA	6:14	FABRIANO	7:26		305	circola i giorni feriali	21.429,605	72	Minuetto	145	1	Lv 1-5: 21669 Lv 6: BUS
R	21662	FABRIANO	8:20	ANCONA	9:30		305	circola i giorni feriali	21.429,605	70	Minuetto	145	1	2320
R	21663	ANCONA	5:05	Foligno (FABRIANO)	6:03	Ancona - Fabriano	305	circola i giorni feriali	21.429,605	58	MD	376	1	Lv 1-5: 21665+BUS Lv 6: BUS
R	21665	ANCONA	6:00	CASTELPLANIO C.	6:35		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	9.496,401	35	JAZZ	302	1	21661
R	21666	FABRIANO	5:00	ANCONA	6:05		253	circola L-V	17.776,033	65	Minuetto	145	1	21668
R	21668	FABRIANO	6:00	ANCONA	7:10		305	circola i giorni feriali	21.429,605	70	JAZZ	302	2	21672
R	21669	ANCONA	6:50	FABRIANO	8:08		253	circola L-V	17.776,033	78	Minuetto	145	1	21671+BUS
R	21670	CASTELPLANIO C.	6:52	ANCONA	7:37		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	9.496,401	45	JAZZ	302	2	21672
R	21671	ANCONA	7:30	JESI	8:00		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.119,567	30	JAZZ	302	1	BUS
R	21672	Foligno (FABRIANO)	6:46	ANCONA	8:03	Fabriano - Ancona	305	circola i giorni feriali	21.429,605	77	MD	376	4	21678
R	21673	ANCONA	11:10	FABRIANO	12:15		253	circola L-V	17.776,033	65	JAZZ	302	1	21675
R	21674	Foligno (FABRIANO)	7:14	ANCONA	8:28	Fabriano - Ancona	60	circola i festivi	4.215,660	74	MD	608	1	BUS
R	21675	ANCONA	12:03	FABRIANO	13:18		209	circola L-V; soppresso dal 24/06 al 24/08	14.684,549	75	Minuetto	145	1	21677/21707
R	21676	JESI	8:10	ANCONA	8:35		229	circola L-V; soppresso dal 22/07 al 24/08	6.119,567	25	JAZZ	302	1	21678

R	21677	ANCONA	12:50	Orte (FABRIANO)	14:10	Ancona - Fabriano	246	circola i giorni feriali; soppresso dal 24/06 al 31/08	17.284,206	80	JAZZ	302	2	2325
R	21678	Foligno (FABRIANO)	7:36	ANCONA	8:55	Fabriano - Ancona	305	circola i giorni feriali	21.429,605	76	MD	376	2	21662
R	21679	ANCONA	13:10	JESI	13:35		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	7.375,548	25	JAZZ	302	1	2325
R	21681	ANCONA	14:30	FABRIANO	15:46		305	circola i giorni feriali	21.429,605	76	Minuetto	145	2	BUS
R	21682	FABRIANO	14:30	ANCONA	15:47		253	circola L-V	17.776,033	77	Minuetto	145	1	21692
R	21684	FABRIANO	12:54	ANCONA	14:10		253	circola L-V	17.776,033	76	JAZZ	302	1	21688
R	21685	ANCONA	15:40	FABRIANO	16:57		305	circola i giorni feriali	21.429,605	77	MD	376	1	Lv 1-5: 21687 Lv 6: BUS
R	21686	JESI	13:50	ANCONA	14:21		276	circola i giorni feriali; soppresso dal 22/07 al 24/08	7.375,548	31	JAZZ	302	1	Lv 1-5: 21688 Lv 6: BUS
R	21687	ANCONA	16:20	FABRIANO	17:35		253	circola L-V	17.776,033	75	Minuetto	145	2	21689
R	21688	FABRIANO	13:40	ANCONA	14:54		209	circola L-V; soppresso dal 24/06 al 24/08	14.684,549	74	Minuetto	145	1	21682
R	21689	ANCONA	17:05	FABRIANO	18:24		253	circola L-V	17.776,033	79	JAZZ	302	3	21691
R	21690	FABRIANO	14:55	ANCONA	16:03		60	circola i festivi	4.215,660	68	JAZZ	302	2	BUS
R	21691	ANCONA	17:35	FABRIANO	18:52		365	circola sempre	25.645,265	77	JAZZ	302	2	2327/1609
R	21692	Foligno (FABRIANO)	15:23	ANCONA	16:37	Fabriano - Ancona	305	circola i giorni feriali	21.429,605	74	JAZZ	302	2	2320
R	21694	FABRIANO	17:12	ANCONA	18:36		253	circola L-V	17.776,033	84	Minuetto	145	1	BUS
R	21695	ANCONA	19:05	CASTELPLANIO C.	19:45		209	circola L-V; soppresso dal 24/06 al 24/08	8.667,021	40	Minuetto	145	1	2329
R	21696	CASTELPLANIO C.	19:55	ANCONA	20:40		209	circola L-V; soppresso dal 24/06 al 24/08	8.667,021	45	Minuetto	145	1	21700
R	21697	ANCONA	20:30	FABRIANO	21:43		253	circola L-V	17.776,033	73	Minuetto	145	1	21699
R	21698	FABRIANO	18:15	ANCONA	19:28		253	circola L-V	17.776,033	73	Minuetto	145	1	2326

R	21699	ANCONA	21:30	Foligno (FABRIANO)	22:34	Ancona - Fabriano	365	circola sempre	25.645,265	64	MD	608	1	BUS
R	21700	FABRIANO	19:48	ANCONA	20:57		253	circola L-V	17.776,033	69	JAZZ	302	1	BUS
R	21707	ANCONA	12:50	Terni (FABRIANO)	14:10	Ancona - Fabriano	59	circola i feriali dal 24/06 al 31/08	4.145,399	80	JAZZ	302	2	2325
R	21714	FABRIANO	12:54	ANCONA	14:10		52	circola il sabato lavorativo	3.653,572	76	Minuetto	145	1	BUS
R	34341	ANCONA	8:00	VARANO	8:07		64	circola L-V	352,256	7	MD	376	1	34343
R	34343	ANCONA	8:12	VARANO	8:17		64	circola L-V	352,256	7	MD	376	1	34345
R	34345	ANCONA	8:34	VARANO	8:41		64	circola L-V	352,256	7	JAZZ	302	1	6997

posti a sedere offerte	n° comp min
≤70	1
>70 ≤140	2
>140≤210	3
>210 ≤320	4
>320 ≤400	5
>400≤500	6 - 4dp
>500	7 - 5dp

carrozza Tipo 70 posti

\* con eventuale assegnazione al treno sostitutivo delle  
fermate non programmate rispetto al servizio  
soppresso

## **ALLEGATO 2**

### **Servizi Connessi – Rete di vendita diretta Trenitalia nella Regione Marche Biglietterie e Self service**

I titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) possono essere acquistati presso le biglietterie di stazione, le self service, i rivenditori privati autorizzati, il sito Trenitalia, l'App Trenitalia.

Allo scopo di rispondere in modo più efficace alle esigenze della clientela e considerata la Delibera ART 16/2018, nel corso degli anni 2019-2033 i diversi canali di vendita potranno subire delle modifiche/integrazioni, che saranno previste nel Piano di intervento per la vendita e l'informazione di cui all'articolo 14 comma 8 del Contratto.

Al riguardo si rappresenta che il Piano Economico Finanziario, posto a base del presente Contratto, prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi (self service, rivenditori privati autorizzati, sito Trenitalia, App Trenitalia), anche alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio.

Di seguito si riportano le consistenze, alla data di sottoscrizione del contratto, della rete di vendita diretta di cui al PEF.

#### **1. Biglietterie**

L'elenco delle biglietterie attive e gestite da Trenitalia con proprio personale, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato in tabella 1.

**Tabella 1**

<b>Stazione</b>
CIVITANOVA MARCHE
FANO
PESARO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO

L'elenco delle biglietterie attive ed in gestione a società diverse da Trenitalia, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è riportato in tabella 2.

**Tabella 2**

<b>Stazione</b>
ASCOLI PICENO
FALCONARA MARITTIMA
JESI
MACERATA
MAROTTA
PORTO RECANATI
PORTO SAN GIORGIO
SENIGALLIA

L'efficientamento descritto nel PEF potrà prevedere la revisione dell'attuale reticolo di vendita diretta, anche in funzione delle evoluzioni tecnologiche dell'esperienza di acquisto.

I provvedimenti saranno analizzati e discussi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione e attuati a valle dello stesso.

Nel caso in cui sia necessario apportare modifiche in gestione operativa ai contenuti della tabella 1 e 2, le stesse sono pubblicate sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com).

Si precisa che le modifiche in gestione operativa possono verificarsi sia per indisponibilità del personale per la fruizione degli istituti di legge sia per la gestione di specifici eventi.

## 2. Self service

Nel territorio della Regione Marche, alla data di sottoscrizione del contratto, sono presenti ed attive 55 biglietterie self service, di cui 23 full (che accettano moneta, banconote e con POS), 17 con modalità di vendita moneta e POS e 15 con solo POS.

L'elenco delle self service attive nella Regione, oggetto del presente contratto, alla data di sottoscrizione, è di seguito riportato (tabella 3). In particolare le consistenze considerano due nuove self service full già entrate in esercizio nel 2019, collocate una nella stazione di Macerata e l'altra di Fano.

**Tabella 3**

Stazione/località	"self service full" banconote + monete + pos	"self service money" monete + pos	"self service" solo pos	Numero totale
Aeroporto delle Marche			1	1
Albacina	1			1
Ancona Torrette			1	1
Ascoli Piceno	1		1	2
Camerano Aspio		1		1
Castelferretti – Falconara	1			1
Castelplanio		1		1
Castelraimondo		1		1
Chiaravalle			1	1
Civitanova	3		2	5
Fabriano	1	1	1	3
Falconara Marittima	1		1	2
Fano	2	1		3
Jesi	1		1	2
Loreto	1	1		2
Macerata	2			2
Marotta		1		1
Marzocca			1	1
Matelica		1		1
Montecarotto	1	1		2
Osimo		1		1
Pedaso		1		1
Pesaro	2		2	4
Porto d'Ascoli		2		2
Porto Recanati	1		1	2
Porto San Giorgio		1		1
Porto Sant'Elpidio	1			1
Potenza Picena		1		1
San Benedetto del Tronto	2		2	4
San Severino		1		1
Senigallia	2			2
Tolentino		1		1
<b>TOTALE</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>55</b>

## ALLEGATO 3

### PEF, Matrice dei rischi e PRO

#### PEF

Valori in M€	PEF MARCHE																cagr
	Cons 2018	Piano 2019	Piano 2020	Piano 2021	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	Piano 2033	
Ricavi da Mercato	27,1	27,3	27,7	29,0	29,4	31,6	32,7	34,1	34,7	36,4	37,1	37,8	38,5	39,2	39,9	40,6	2,9%
Ricavi da Contratto di Servizio	37,5	36,0	37,0	37,2	38,4	39,6	41,0	42,6	43,3	45,2	45,5	46,2	46,9	47,6	48,3	49,0	2,2%
Altri Ricavi e Prestazioni	2,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0%
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>67,0</b>	<b>64,8</b>	<b>66,2</b>	<b>67,7</b>	<b>69,3</b>	<b>72,6</b>	<b>75,2</b>	<b>78,2</b>	<b>79,5</b>	<b>83,1</b>	<b>84,1</b>	<b>85,5</b>	<b>86,8</b>	<b>88,3</b>	<b>89,7</b>	<b>91,2</b>	<b>2,5%</b>
Accesso Infrastruttura	-10,7	-10,6	-11,1	-11,3	-11,6	-11,9	-12,3	-12,8	-13,4	-14,0	-14,2	-14,5	-14,7	-14,9	-15,2	-15,4	2,7%
Gestione Circolazione	-2,2	-2,2	-2,3	-2,3	-2,4	-2,5	-2,5	-2,6	-2,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,2%
Condotta e Scorta	-13,2	-13,7	-14,1	-14,3	-14,8	-15,3	-15,9	-16,6	-16,9	-17,7	-18,0	-18,4	-18,8	-19,1	-19,5	-19,9	2,7%
Manovra	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,5	-1,5	-1,5	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6	-1,6	0,1%
Manutenzione	-3,5	-4,0	-4,1	-4,1	-4,2	-4,3	-4,4	-4,5	-4,6	-4,8	-4,9	-5,0	-5,0	-5,1	-5,2	-5,3	2,0%
Pulizie	-2,4	-2,4	-2,5	-2,5	-2,6	-2,7	-2,8	-2,9	-2,9	-3,0	-3,1	-3,1	-3,2	-3,3	-3,3	-3,4	2,4%
Commerciale	-2,7	-2,3	-2,3	-2,4	-2,4	-2,6	-2,6	-2,7	-2,8	-2,9	-2,9	-2,9	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	2,0%
Staff	-7,1	-7,0	-6,9	-6,7	-6,5	-6,4	-6,4	-6,4	-6,4	-6,5	-6,6	-6,8	-6,9	-7,0	-7,1	-7,3	0,3%
<b>Costi di Processo</b>	<b>-43,2</b>	<b>-43,8</b>	<b>-44,8</b>	<b>-45,2</b>	<b>-46,0</b>	<b>-47,0</b>	<b>-48,4</b>	<b>-50,0</b>	<b>-50,0</b>	<b>-52,0</b>	<b>-53,0</b>	<b>-53,9</b>	<b>-54,8</b>	<b>-55,8</b>	<b>-56,8</b>	<b>-57,7</b>	<b>2,0%</b>
<b>EBITDA - Margine Operativo Lordo</b>	<b>23,8</b>	<b>21,0</b>	<b>21,4</b>	<b>22,4</b>	<b>23,3</b>	<b>25,6</b>	<b>26,8</b>	<b>28,2</b>	<b>29,5</b>	<b>31,1</b>	<b>31,1</b>	<b>31,6</b>	<b>32,0</b>	<b>32,5</b>	<b>32,9</b>	<b>33,4</b>	<b>3,4%</b>
Ammortamenti	-12,1	-13,5	-14,2	-16,9	-21,6	-17,8	-18,6	-19,6	-17,3	-17,7	-16,8	-13,0	-12,7	-12,5	-12,7	-10,1	-2,1%
<b>Risultato Operativo Ordinario</b>	<b>11,6</b>	<b>7,5</b>	<b>7,2</b>	<b>5,5</b>	<b>1,7</b>	<b>7,8</b>	<b>8,2</b>	<b>8,6</b>	<b>12,3</b>	<b>13,4</b>	<b>14,3</b>	<b>18,6</b>	<b>19,3</b>	<b>20,0</b>	<b>20,2</b>	<b>23,3</b>	<b>n.s.</b>
Accantonam. Svalutazioni	-0,5	-0,9	-6,3	-1,3	-1,8	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.s.
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>11,2</b>	<b>6,6</b>	<b>0,9</b>	<b>4,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>5,8</b>	<b>8,2</b>	<b>8,6</b>	<b>12,3</b>	<b>13,4</b>	<b>14,3</b>	<b>18,6</b>	<b>19,3</b>	<b>20,0</b>	<b>20,2</b>	<b>23,3</b>	<b>n.s.</b>
Remunerazione CIN	-6,8	-10,5	-11,3	-11,5	-11,8	-12,9	-13,0	-14,9	-14,2	-13,4	-12,7	-12,3	-11,9	-11,5	-11,1	-10,8	0,2%
Imposte sul Reddito	-1,2	-0,3	0,0	-0,2	0,0	-0,2	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-1,0	9,4%
<b>Risultato Netto</b>	<b>3,2</b>	<b>-4,1</b>	<b>-10,5</b>	<b>-7,5</b>	<b>-11,9</b>	<b>-7,4</b>	<b>-5,1</b>	<b>-6,7</b>	<b>-2,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>5,5</b>	<b>6,6</b>	<b>7,6</b>	<b>8,3</b>	<b>11,5</b>	<b>n.s.</b>

Risultato Netto regolatorio 2015-2017 + Cons 2018	15,7
---	------

Sovra/sottocompensazione 2019-2033	0,1
------------------------------------	-----

Corrispettivi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Valori in Euro	36.000.000	36.951.690	37.181.623	38.414.817	39.564.744	40.952.222	42.560.503	43.285.102	45.205.926	45.507.620	46.190.549	46.883.727	47.587.309	48.301.449	49.026.307

Produzione	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Treni KM	4.160.000,0	4.210.000,0	4.210.000,0	4.260.000,0	4.320.000,0	4.400.000,0	4.500.000,0	4.500.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0	4.630.000,0

## MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 8 (Confronto annuale PEF/CER ed effetti conseguenti) del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER. Il CER viene trasmesso alla Regione Marche nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, Trenitalia trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro.

Qualora il confronto faccia registrare uno scostamento eccedente la prima fascia (+/- 0,5% dei ricavi operativi del PEF per l'anno di riferimento) e inferiore al  $\pm 5\%$  dei ricavi operativi del PEF l'importo corrispondente alla parte eccedente, tenuto conto delle componenti a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella presente matrice dei rischi, è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato ovvero reinvestito dalla Regione (in caso di accantonamento a suo favore) alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO. In tal caso, per ciascuna delle voci del PEF relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto nella successiva tabella della Matrice dei Rischi (tabella 1).

La soglia del  $\pm 5\%$  che fa scattare il riequilibrio ai sensi dell'art. 8 comma 3 lett. c) è quantificata a parità di produzione stimata a PEF.

### **Confronto PEF/CER ad inflazione reale e valutazione dell'efficienza/inefficienza**

Come previsto all'art. 8 del Contratto, laddove lo scostamento tra l'inflazione stimata a PEF e quella reale sia  $> \pm 0,2$  punti percentuali (p.p.),

- il PEF viene normalizzato da Trenitalia al tasso di inflazione reale di cui al DEF dell'anno di riferimento nelle voci dei costi di processo diverse dal costo del lavoro, dal costo di manovra e dai costi verso il Gestore dell'infrastruttura, partendo dalla versione del PEF deflazionato e al netto degli effetti derivanti dai rinnovi dei CCNL stimati, di cui al PRO;
- il CER viene opportunamente “rettificato” da Trenitalia delle partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché delle stime dell'importo delle penali, al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, e delle premialità e delle sanzioni applicate a Trenitalia ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione;

Si specifica che i costi del personale non sono normalizzati nel PEF all'inflazione reale, in quanto, come riportato nel PRO, l'evoluzione stimata del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario pari al 2% medio annuo, compresa la componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL e i recuperi per produttività.

Inoltre, prima di procedere con il confronto è da verificarsi la piena corrispondenza tra i livelli di servizio, anche accessori, tra preventivato (PEF) e consuntivato (CER). Laddove si riscontrino degli incrementi di servizio, si misura lo scostamento considerando la valutazione di costo effettuata con il listino prezzi e si sterilizza la variazione a CER per un confronto omogeneo. Sono da considerare inoltre tutte le altre eventuali modifiche rispetto a quanto considerato nel PEF (es. incremento dei presidi di customer care).

Ogni operazione di normalizzazione e rettifica è esplicitata da Trenitalia nella nota esplicativa. Il confronto tra PEF, normalizzato all'inflazione reale, e il CER, rettificato delle partite straordinarie e a parità di produzione stimata, consente di determinare lo scostamento in termini di maggiore efficienza/inefficienza del quale poi si tiene conto nella determinazione dell'accantonamento dell'anno.

#### **Confronto PEF/CER ed eventuale accantonamento**

Il confronto si opera tra il PEF del Contratto e il CER rettificato delle sole partite straordinarie.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso all'infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi. Resta fermo che sono oggetto di analisi di dettaglio le voci aggregate per processo che fanno registrare scostamenti tra previsionale e consuntivato PEF/CER che eccedono le normali oscillazioni gestionali, stimate in un valore superiore al  $\pm 5\%$  e comunque non inferiori a 0,1 milioni di euro annui.

Una volta scomutate le quote di rischio attribuite a ciascuna delle Parti, lo scostamento tra il Risultato netto previsionale e consuntivato di cui al confronto PEF/CER sarà accantonato a debito/credito di ciascuna delle Parti, computando lo scostamento già determinato dal confronto PEF normalizzato/CER rettificato, di cui sopra, con riferimento all'efficienza/inefficienza.

TABELLA 1

<b>Identificativo</b>	<b>Parametro valutato</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>Regione</b>
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		■
2	Ricavi da mercato: quota imputabile all'introduzione di agevolazioni/gratuità successive alla stipula del Contratto		■

3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale successive alla stipula del Contratto		■
4	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione ed elusione	■	
5	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per qualità del servizio	■	
6	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per politiche del trasporto		■
7	Minori ricavi per strategie di marketing	■	
8	Altri ricavi	■	■
9	Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il gestore dell'infrastruttura		■
10	Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi TPL operanti nella Regione, diversi da quelli già previsti nel PEF per la smart card Marche		■
11	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	■	
12	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	■	
13	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale	■	
14	Dinamica negativa dei costi per effetto di tardivi pagamenti da parte della Regione		■

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella 1; i parametri valutati sono richiamati tramite l'identificativo riportato in tabella.

## RICAVI

L'analisi dei ricavi operativi sarà effettuata solo in caso di delta negativo tra previsionale PEF e consuntivato CER.

### RICAVI DA TRAFFICO

Il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico è determinato da tre componenti:

- politica tariffaria;
- recupero dell'evasione/elusione
- incremento dei viaggiatori.

**Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria (identificativo 1)**

Qualora la Regione deliberi di non effettuare l'incremento tariffario previsto da PEF, e sotto riportato, saranno considerati a debito della Regione nel confronto PEF/CER rettificato, gli importi dell'adeguamento atteso determinato applicando all'ammontare totale dei ricavi la % di adeguamento attesa. Il mancato adeguamento dovrà poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

Incremento tariffario	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
%	-	-	9,0%	-	9,0%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%
Ricavo atteso (mln di euro)	-	-	1,549	-	1,644	0,500	0,509	0,519	0,528	0,538	0,548	0,558	0,568	0,578	0,589

**Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del contratto (identificativo 2)**

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti stimati minori ricavi, che dovranno poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

**Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale (identificativo 3)**

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti stimati minori ricavi, che dovranno poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento

**Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione (identificativo 4) e Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per qualità del servizio (identificativo 5 e 6)**

Considerando l'automatismo dell'adeguamento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER rettificato sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale, prevista nel PEF e sotto riportata in tabella, dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori atteso per incremento della qualità, entrambi in capo a Trenitalia, e dell'incremento dei viaggiatori atteso per le politiche di trasporto in capo alla Regione.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Recupero evasione % annuo	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Ricavo atteso (mln euro)	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005
Incremento viaggiatori % annuo per incremento qualità	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095
Ricavo atteso (mln euro)	0,026	0,026	0,026	0,027	0,027	0,029	0,030	0,030	0,031	0,031	0,032	0,032	0,033	0,034	0,034
Incremento viaggiatori % annuo per politiche di trasporto	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095	0,095
Ricavo atteso (mln euro)	0,026	0,026	0,026	0,027	0,027	0,029	0,030	0,030	0,031	0,031	0,032	0,032	0,033	0,034	0,034

Qualora la Regione non abbia provveduto come previsto all'incremento tariffario o abbia attivato azioni di cui all'identificativo 2 e 3, lo scostamento negativo terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra e delle azioni citate e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori.

#### **Ricavi per strategie di marketing (identificativo 7)**

Qualora le politiche aziendali di Trenitalia prevedano l'introduzione di agevolazioni/gratuità, la conseguente riduzione dei ricavi sarà considerata a carico di Trenitalia.

#### **Altri ricavi (identificativo 8)**

Sono determinati prioritariamente da attività svolte da Trenitalia; gli eventuali mancati "altri ricavi" sono a carico di Trenitalia o della Regione laddove sia chiaramente identificabile la Responsabilità, il resto è valutato nel confronto del risultato netto PEF/CER normalizzato.

### **COSTI**

#### **Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il gestore dell'infrastruttura (identificativo 9)**

Il costo sostenuto per il pedaggio dell'infrastruttura (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per il contratto di servizio), incluse le prestazioni accessorie e complementari ed il costo sostenuto per l'energia elettrica e per l'aggio dell'1% che Trenitalia deve riconoscere all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione.

In tale ottica, il confronto tiene opportunamente in considerazione quanto effettivamente corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura.

**Costi collegati alla introduzione di sistemi di “ticketing elettronico” sui mezzi TPL operanti nella Regione diversi da quelli già previsti nel PEF per la smart card Marche (identificativo 10):**

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare eventuali maggiori costi, nonché gli eventuali minori ricavi ulteriori rispetto a quelli già pianificati, in ogni caso all'interno della valutazione PEF/CER.

**Dinamica negativa costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative (identificativo 11):**

I costi dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER rettificato – esclusi i costi di accesso alla infrastruttura – sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi/attività richiesti formalmente/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, determinati da cause esogene. Gli scostamenti, laddove indicati in capo a Trenitalia nella tabella di cui sopra, sono pertanto a carico di Trenitalia.

**Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali (identificativo 12)**

I mancati ricavi da traffico determinati da blocchi al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.

**Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale (identificativo 13)**

I costi unitari del personale dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER rettificato sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi, anche accessori/interventi richiesti formalmente dalla Regione. I maggiori scostamenti legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di Trenitalia.

**Dinamica negativa dei costi per effetto di tardivi pagamenti da parte della Regione (identificativo 14)**

gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione sono in capo alla Regione, e saranno considerati anche nella definizione della prima fascia di cui all'art. 8 comma 3 lettera a).

# PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI REGOLATORI - PRO

## Documento di programmazione annesso al PEF

redatto ai sensi della Delibera ART 120/2018.

<b>PREMESSA</b> .....	<b>10</b>
<b>1. PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF</b> .....	<b>11</b>
1.1. LA RETE FERROVIARIA.....	11
1.2. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO .....	12
1.3 PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI ED EFFETTI DI RETE.....	12
1.4. I RICAVI DA BIGLIETTI .....	14
1.5. I COSTI DI PROCESSO .....	17
<b>2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA</b> .....	<b>233</b>
2.1. IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO-KM .....	23
2.2 GLI OBIETTIVI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA.....	25
2.2.1 Indicatore di efficienza operativa.....	27
2.2.2. Indicatori di efficienza – Costi.....	27
2.2.3. Indicatori DI Efficienza – Ricavi.....	29
2.2.4. Indicatori di produttività .....	31
2.2.5. Indicatori di efficacia.....	32
<b>3. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO</b> .....	<b>33</b>
<b>4. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI</b> .....	<b>36</b>
4.1. CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL’OFFERTA ALL’INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÀ.....	366
4.2. CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA .....	36
4.3. CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE ESISTENTE E LA QUOTA DI MATERIALE RINNOVATO .....	38
4.4. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO.....	38
<b>5. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE</b> .....	<b>39</b>
<b>6. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI</b> .....	<b>41</b>
<b>7. RESPONSABILIZZAZIONE DELL’IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI</b> .....	<b>41</b>
<b>TABELLE</b> .....	<b>42</b>
RIEPILOGO DRIVER .....	42
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO .....	433
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DEFLAZIONATO E AL NETTO DEGLI EFFETTI DEI RINNOVI DEI CCNL STIMATI.....	44

## PREMESSA

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio 2019 – 2033 tra Regione Marche (EA) e Trenitalia (IF), e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della *performance* di Trenitalia. In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, il PRO è stato predisposto dalla Regione Marche e concordato con Trenitalia, con riferimento al primo periodo regolatorio quinquennale 2019-2023, sulla base dei seguenti parametri forniti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con nota del 20 dicembre 2018 Prot. 11043/2018:

- i. valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo assunto come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- ii. valore medio, minimo e massimo degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 della Delibera ART 120/2018, assunti come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

Il presente PRO recepisce, inoltre, le richieste di integrazione e le indicazioni pervenute con nota ART 3587 del 12/04/2019, acquisita al protocollo n. 0461799/2019 dalla Regione Marche, con nota ART 8927 del 30/07/2019, recepita al protocollo n. 0944124/2019 dalla Regione Marche, con nota ART del 12/09/2019, acquisita al protocollo della Regione n. 1092517 del 13/9/2019, con nota ART del 18/10/2019, acquisita al protocollo della Regione 1263956 del 22/10/2019 e nota ART del 22/11/2019.

Ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il presente PRO definisce:

- gli obiettivi annuali di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno-km nel quinquennio considerato (2019-2023);
- gli obiettivi annuali per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori interamente o in parte riconducibili alla responsabilità dell'IF, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra EA e IF nell'ambito del CdS, come illustrata nello stesso PRO;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni contrattuali rispetteranno altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui progressivamente Trenitalia si sta adeguando.

Pertanto il CdS prevede l'impegno annuale di Trenitalia, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, unitamente alla redazione di una Relazione Illustrativa, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine Trenitalia si impegna a trasmettere alla Regione e all'ART la 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.

## **1. PRINCIPALI ELEMENTI ALLA BASE DEL PEF**

### **1.1. LA RETE FERROVIARIA**

La rete ferroviaria si sviluppa sul territorio regionale per 386 km ed è costituita da due linee principali e da due interne complementari:

1. la linea Bologna-Lecce (Direttrice Adriatica), che collega il sistema dei porti meridionali (Brindisi, Taranto e Gioia Tauro) con il nord Italia e il centro Europa è parte integrante dei corridoi merci di interesse europeo denominati Rete TEN-T; nella Regione Marche la linea Adriatica da Pesaro a P.to d'Ascoli è elettrificata e a doppio binario e dotata del moderno sistema di comando e controllo SCC;
2. la linea Orte- Falconara della lunghezza complessiva di 204 km costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Bologna-Lecce; la linea è interamente elettrificata e prevalentemente a binario unico;
3. le linee trasversali Civitanova-Albacina non elettrificata, a singolo binario e la Ascoli Piceno Porto d'Ascoli elettrificata, a singolo binario;
4. la linea Fabriano-Pergola (ove sono sospesi i servizi dal 2013) non elettrificata, a singolo binario.

La manutenzione ordinaria e straordinaria e la regolazione dell'esercizio ferroviario sono assicurate da RFI, che assegna la capacità sulla base di un accordo stipulato con la Regione.

Sulla rete, gestita interamente da Trenitalia, circolano ogni giorno centottanta treni passeggeri e circa ottanta treni merci.

<b>Linee ferroviarie in esercizio</b>					
Linee fondamentali	240 km	Linee a doppio binario	201 km	Linee elettrificate	268 km
Linee complementari	146 km	Linee a semplice binario	185 km	Linee non elettrificate (diesel)	118 km

I binari sono lunghi complessivamente 587 chilometri. La rete può contare su sessanta stazioni e tredici biglietterie, di cui otto affidate a terzi e cinque gestite direttamente da Trenitalia.

## 1.2. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte d'*input* nel Programma di Esercizio che deve essere approvato dalla Regione e dal quale scaturisce l'offerta che Trenitalia s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

CONTRATTO DI SERVIZIO REGIONE MARCHE PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2019					
Km Linea	386	Posti km treno	1.219.597.188	Ore treno anno	66.537
Km Binari	587	Passeggeri * km servizio	392.003.382	Eventi treno	45.581
Km Treno	4.160.000	Velocità commerciale	61,3 km/h	Materiale rotabile (convogli)	36

Per l'anno 2019, Trenitalia ha confermato la produzione prevista nel Contratto di servizio 2015/2023 aggiungendo il potenziamento del collegamento estivo Ancona – Falconara Marittima e la modifica dell'origine del treno regionale n. 21570 (da Fabriano anziché da Macerata). Nell'ambito della durata complessiva del PEF è previsto un potenziamento dell'offerta ferroviaria di circa 470.000 treni\*km tra il 2020 e il 2027, in conseguenza dell'entrata in esercizio di nuovi treni e degli interventi di *upgrading* tecnologico sull'infrastruttura. La produzione di 4,63 M di treni\*km sarà raggiunta nel 2027 e mantenuta costante fino al termine del contratto.

## 1.3 PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI ED EFFETTI DI RETE

Come attestato da Trenitalia con nota Prot. 41049 del 07/08/2019, i valori esposti nel PEF sono "pertinenti" al perimetro dei servizi del contratto in oggetto.

Il PEF individua i Ricavi da mercato attesi, tenendo conto:

- per i corrispettivi delle disponibilità e dei vincoli del bilancio regionale;
- per i ricavi da traffico, di un trend positivo di incremento con una crescita media annua del 2,9% sull'intero periodo contrattuale, determinato sostanzialmente dalla dinamica tariffaria, dalla proiezione incrementale dei viaggiatori e dalla prosecuzione del contrasto all'evasione/elusione;
- per gli altri ricavi del dato di preconsuntivo dell'anno precedente al primo di PEF.

Qualora dovessero essere consuntivati a CER valori inferiori rispetto a quelli previsti a PEF, la Matrice dei rischi prevede che a ciascuna delle Parti sia attribuita la quota dello scostamento di cui è responsabile.

Il PEF individua le voci dei costi di produzione “pertinenti” necessari per l’assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio, secondo quanto previsto dall’Autorità per la Regolazione dei Trasporti nella Delibera 49/2015.

I costi sono imputati a detto contratto di servizio in funzione di Centri di Costo univoci per singolo processo industriale. I costi relativi a funzioni comuni, vengono determinati per il primo anno di PEF sulla scorta di specifici “*driver*” di ribaltamento dei costi determinati - nel loro valore numerico – sulla base del consuntivo CER dell’anno precedente al PEF. Per gli anni di PEF successivi, tali costi sono definiti attraverso la proiezione di quelli così determinati per il primo anno, agganciando la dinamica di costi per funzioni comuni alle specificità dei costi del contratto in essere.

In allegato, sono riportati i driver presi a riferimento per la definizione del primo anno di PEF, nonché i relativi coefficienti numerici collegati ai processi comuni, mentre quelli collegati agli altri processi, già oggetto di confronto, sono stati comunque recepiti e messi a disposizione della Regione da Trenitalia.

La corretta e conforme applicazione di tali *driver* è oggetto di certificazione da parte della società di revisione, la corretta applicazione dei quali è verificata annualmente in sede di certificazione del CER a cura della società di revisione.

Nell’arco di durata del contratto, i costi si muovono anche in funzione di una dinamica inflattiva che è stata sviluppata, così come riportato nella tabella seguente:

Anno	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Inflazione</b>	1,2%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%

Tale tasso è stato determinato in negoziazione ad un valore pari al 1,2% per l’anno 2019 e ad un valore del 1,64% per i restanti anni di vigenza contrattuale, tenendo conto del valore medio del deflatore dei consumi del DEF 2019 per gli anni 2020, 2021 e 2022, quale *proxy* della dinamica inflazionistica, assumendo il valore previsto nel 2022 “*flat*” anche per gli anni successivi fino al 2033. Il tutto al netto del costo unitario del lavoro che segue un andamento differente.

Nel Contratto si prevede inoltre che, in occasione delle revisioni del presente PRO, per ogni periodo regolatorio, il tasso di inflazione previsto a PEF possa essere rideterminato, garantendo sempre e comunque il raggiungimento degli obiettivi di efficienza nonché l’equilibrio economico-finanziario del Contratto nell’intero periodo, come previsto dalla normativa europea di riferimento.

Il confronto tra quanto previsto a PEF e nel PRO e quanto consuntivato a CER si effettua annualmente confrontando i valori di PEF/PRO con quelli di CER. In particolare i costi di processo del PEF saranno prima normalizzati al tasso d'inflazione reale, laddove lo scostamento tra l'inflazione stimata a PEF e quella reale sia  $> \pm 0,2\%$ , e il CER rettificato delle partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse e tenuto conto di quanto previsto nella Matrice del rischio.

Gli eventuali scostamenti tra il risultato netto previsionale così normalizzato e il risultato netto consuntivato, al netto degli effetti dell'attribuzione dei rischi di cui alla matrice dei rischi allegata al Contratto, saranno accantonati a debito o a credito di una delle Parti verso l'altra e regolato nelle revisioni periodiche per PRO o nell'eventualità di una revisione del PEF, come contrattualmente previsto.

Relativamente agli effetti di rete, così come definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007, l'unica tipologia significativa è riferibile ai proventi connessi all'attività di biglietteria per emissioni di titoli relativi ad ulteriori servizi erogati da Trenitalia che non siano oggetto del CdS Marche. Di tali effetti se ne dà conto nella successiva sezione relativa ai “costi per marketing e vendita”, nonché nella tabella di PRO, alle voci di dettaglio del PEF, allo scopo di monitorare nel tempo i valori e i KPI.

Sono da escludere ulteriori effetti di rete quantificabili e indotti da altri servizi erogati, secondo diverse modalità e condizioni commerciali, da Trenitalia

#### **1.4. I RICAVI DA BIGLIETTI**

A seguito delle osservazioni fatte nella nota citata ART del 13 settembre 2019 si ritiene di dover partecipare la vigente politica tariffaria nella Regione Marche, dove al momento sono previste le seguenti agevolazioni e accordi di integrazione:

##### **Agevolazioni tariffarie**

La Regione Marche con apposite delibere, da ultimo la DGR 1050/2018, ha individuato le categorie di utenti denominate “socialmente deboli”, residenti nei Comuni della Regione Marche, le quali hanno diritto ad abbonamenti mensili a tariffa regionale o integrata (Treno Marche Bus) con differente scontistica e con la collaborazione e la compartecipazione degli enti locali del territorio.

##### **Trasporto bici**

La Regione Marche ha previsto, su tutti i treni regionali circolanti all'interno del proprio territorio, la gratuità per il trasporto della bici al seguito. Attualmente, sulla quasi totalità dei treni circolanti è prevista la possibilità di trasporto della bicicletta. Anche nel TPL gomma si sta potenziando tale forma di intermodalità.

### **Integrazione Ferro-Gomma su Ancona**

Esistono due differenti integrazioni atte a facilitare la mobilità del capoluogo di Regione incentivando l'utenza all'utilizzo del mezzo pubblico per raggiungere i servizi della città:

- L'Abbonamento Treno Marche Bus, in formato 30 giorni o annuale, che consente di viaggiare sia sui treni regionali da e per il capoluogo, sia sui bus (urbano ed extraurbano).
- Il Biglietto Integrato Giornaliero (B.I.G.), per un'andata e ritorno in giornata ad Ancona, che combina il treno per la tratta extraurbana e il bus per quella urbana.

### **Integrazione Ferro-Gomma su Ascoli Piceno**

L'integrazione PICCHIO intende sviluppare la mobilità del territorio Ascolano ampliando l'offerta del servizio ferroviario tra S. Benedetto del Tronto ed Ascoli Piceno con i servizi su gomma ad esso afferenti, comprendendo l'abbonamento urbano delle città di Ascoli Piceno e S. Benedetto.

### **Progressività del costo a km della tariffa**

La tariffa chilometrica della Regione Marche contiene, comunque un criterio di progressività del costo al km. Tale principio vuole incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico su ferro rendendolo maggiormente attrattivo rispetto al mezzo privato, soprattutto in relazione alle lunghe distanze.

<b>Distanza del viaggio</b>	<b>Costo al Km</b>
>10	0,165
>50	0,093
>100	0,082
>150	0,078

La Regione Marche ha ormai instaurato un confronto sistematico, sia con Trenitalia sia con i vettori del trasporto su gomma, per sviluppare sempre maggiori sinergie orarie dei servizi, finalizzate anche a future integrazioni

tariffarie anche in ottica dell'introduzione della carta UNICA, sistema di pagamento elettronico per la fruizione degli abbonamenti del TPL già previsto nel presente CdS. In tale prospettiva, come illustrato nella DGR 865/2019 che dà avvio al progetto di bigliettazione elettronica regionale, anche l'impianto del sistema tariffario verrà rivisto completamente, nella direzione del sistema a zone, ed in tale prospettiva si terranno in debito conto le indicazioni contenute della delibera ART 48/2017 per l'adozione di un sistema tariffario modulare. Allo scopo saranno attivati apposite piattaforme per garantire flussi costanti di informazioni dai Gestori verso la Regione. Nello specifico, le linee guida si baseranno sia sul riconoscere la qualità del servizio offerto, sia sull'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, in luogo del mezzo privato, favorendo le c.d. fasce di morbida e continuando progressivamente ogni azione anche di sensibilizzazione con tutte le categorie di utenza, a partire dai giovani; si ricorda che da anni la Regione Marche partecipa a progetti comunitari (es. Tisar, Twist) e nell'ultimo biennio ha anche organizzato e coordinato molteplici eventi nell'ambito della Settimana europea per la mobilità sostenibile.

Per i ricavi da mercato è stata prevista una crescita media annua del 2,9%, ottenuta anche con aumento delle tariffe come segue:

- per il 2021 e 2023 incremento del 9%. A fronte di quest'ultimi incrementi/adequamenti tariffari, la stima del correlato incremento dei ricavi da traffico per il 2021 ammonta al 4,3% e per il 2023 al 5,7%; tale stima, che tiene conto anche dei *trend* registrati negli ultimi anni, ha preso in considerazione numerosi fattori tra i quali il possibile diverso mix di acquisto tra biglietto ed abbonamento (e tra diverse tipologie di abbonamento che hanno ricavi medi unitari differenti anche in maniera sostanziale tra loro), il blocco dei prezzi dei biglietti di corsa semplice con applicazione sovraregionale che, per effetto del "tetto" stabilito dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nella definizione del nuovo algoritmo di calcolo, resteranno fermi per diverso tempo, nonché la stessa dinamica degli incrementi delle Regioni confinanti che evidentemente influenzano il prezzo finale dei biglietti ed abbonamenti con applicazione sovraregionale, con impatto importante per una Regione che realizza una quota rilevante della sua produzione proprio oltre i confini regionali;
- per gli anni compresi tra il 2024 e il 2033 la Regione non ha previsto aumenti tariffari oltre quello all'indice di inflazione annuale stimato a PEF, fermo restando la possibilità per la Regione di non procedere agli aumenti, laddove le condizioni lo consentano, come previsto nel Contratto.

Gli incrementi tariffari annuali saranno applicati automaticamente da Trenitalia, al 1° gennaio di ogni anno, con prevedibilità degli abbonamenti al 25 dicembre precedente, nella misura indicata o rettificata in esito all'applicazione del meccanismo del *price cap* definito contrattualmente.

Se la Regione disporrà di non dare seguito agli aumenti tariffari già deliberati, provvederà a individuare idonee soluzioni per consentire l'equilibrio del PEF e compensare il valore dell'aumento atteso.

Con riferimento all'incremento dei passeggeri, il Piano prevede una crescita dei viaggiatori trasportati quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio e della conseguente maggiore attrattività, nonché dell'adozione di politiche incentivanti che la Regione ritiene di poter mettere in essere, anche con il concorso degli Enti Locali

Di seguito i tassi attesi di crescita dei passeggeri trasportati di cui al PEF:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,65%	1,39%	0,19%	1,38%	1,60%	2,05%	2,47%	0,19%	3,08%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%

La dinamica dei ricavi da mercato prevista porta a un incremento degli stessi del 48,62% nel 2033 rispetto al 2019 e fissa il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 42,17% rispetto al 44,58% del 2019.

Ricavi da mercato (Mln €)														
2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
27,3	27,7	29,0	29,4	31,6	32,7	34,1	34,7	36,4	37,1	37,8	38,5	39,2	39,9	40,6

Si precisa, ad ogni buon conto, che nella matrice dei rischi è stato individuato il sistema di riparto degli oneri conseguenti a diminuzione dei volumi di traffico, evidenziando che qualora dovessero verificarsi diminuzioni dei ricavi da mercato, queste ultime non saranno mai compensate mediante aumenti tariffari, atteso anche l'effetto chiaramente ed ulteriormente disincentivante che tale approccio avrebbe.

In ogni caso, in attuazione dell'art. 2, comma 462 della legge 244/07, la Regione Marche e le locali Associazioni dei consumatori hanno avviato un'importante collaborazione finalizzata ad offrire all'utenza del TPL marchigiano strumenti di monitoraggio della qualità ed efficacia e di segnalazione dei disservizi, in linea con le previsioni dell'ART.

## 1.5. I COSTI DI PROCESSO

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF. I costi in esame tengono conto delle quote afferenti ad attività che la Direzione Regionale Marche riceve o espleta "in service" per altre direzioni regionali di Trenitalia (ad esempio: attività di scorta e condotta treno, noleggio materiale rotabile).

Ove pertinente, i costi del personale sono stati separatamente evidenziati in seno ai costi del processo preso di volta in volta in esame.

Nella tabella di seguito si riportano le singole voci di costo che, nell'arco temporale del Piano, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento atteso dei processi (contenimento del costo del lavoro ipotizzato con i nuovi CCNL, investimenti tecnologici, razionalizzazione reticolo manutentivo, etc.) e del tasso di inflazione.

Costi di processo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo condotta, scorta e gestione equipaggi	- 13,7	- 14,1	- 14,3	- 14,8	- 15,3	- 15,9	- 16,6	- 16,9	- 17,7	- 18,0	- 18,4	- 18,8	- 19,1	- 19,5	- 19,8
Costo accesso infrastruttura	- 10,6	- 11,1	- 11,3	- 11,6	- 11,9	- 12,3	- 12,8	- 13,4	- 14,0	- 14,2	- 14,5	- 14,7	- 14,9	- 15,2	- 15,4
Costo gestione circolazione	- 2,2	- 2,3	- 2,3	- 2,4	- 2,5	- 2,5	- 2,6	- 1,6	- 1,7	- 1,7	- 1,7	- 1,8	- 1,8	- 1,8	- 1,9
Costo manovra	- 1,6	- 1,6	- 1,6	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,4	- 1,4	- 1,4	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,6	- 1,6	- 1,6
Costo manutenzione	- 4,0	- 4,1	- 4,1	- 4,2	- 4,3	- 4,4	- 4,5	- 4,6	- 4,8	- 4,9	- 5,0	- 5,0	- 5,1	- 5,2	- 5,3
Costo pulizia materiale rotabile	- 2,4	- 2,5	- 2,5	- 2,6	- 2,7	- 2,8	- 2,9	- 2,9	- 3,0	- 3,1	- 3,1	- 3,2	- 3,3	- 3,3	- 3,4
Costo marketing e vendita	- 2,3	- 2,3	- 2,4	- 2,4	- 2,6	- 2,6	- 2,7	- 2,8	- 2,9	- 2,9	- 2,9	- 3,0	- 3,0	- 3,0	- 3,0
Altri processi	- 7,0	- 6,9	- 6,7	- 6,5	- 6,4	- 6,4	- 6,4	- 6,4	- 6,5	- 6,6	- 6,8	- 6,9	- 7,0	- 7,1	- 7,3
<b>Totale</b>	<b>- 43,8</b>	<b>- 44,8</b>	<b>- 45,2</b>	<b>- 46,0</b>	<b>- 47,0</b>	<b>- 48,4</b>	<b>- 50,0</b>	<b>- 50,0</b>	<b>- 52,0</b>	<b>- 53,0</b>	<b>- 53,9</b>	<b>- 54,8</b>	<b>- 55,8</b>	<b>- 56,8</b>	<b>- 57,7</b>

I costi, come descritto nel punto 1.3, tengono conto della dinamica inflattiva stimata, secondo un tasso fisso dell'1,2% nel 2019 e dell'1,64% dal 2020 al 2033.

Trenitalia si impegna a porre in essere per il periodo 2019-2033 azioni di efficientamento dei propri costi che, a parità di produzione, consentono il mantenimento di un tasso di incremento dei costi operativi al di sotto del tasso di inflazione atteso.

### **CONDOTTA, SCORTA E GESTIONE EQUIPAGGI**

Nella voce “Condotta, scorta e gestione equipaggi” sono indicati i costi sostenuti per il personale di condotta e di scorta (diretto ed indiretto) e i relativi costi (formazione, pernottamenti, divise, visite mediche, buoni pasto, spostamenti per la copertura del turno). Per personale indiretto si intendono le risorse impiegate per l’assegnazione dei turni e quelle per la gestione amministrativa del personale.

Per i processi in esame nel PEF è stato inoltre considerato un aumento del costo del lavoro a seguito del rinnovo del CCNL pari al 2%, compreso il tasso di inflazione.

### **ACCESSO INFRASTRUTTURA**

Per “Accesso infrastruttura” si intende il costo sostenuto per il pedaggio dell’infrastruttura (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per il contratto di servizio), incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo sostenuto per l’energia elettrica e per l’aggio dell’1% che Trenitalia deve riconoscere all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Nel PEF l’andamento di tale costo dipende dalla produzione e sono distintamente esplicitati i costi relativi a energia, soste e parking. In particolare, si conferma che tutti i costi di accesso all’infrastruttura, ivi compresi quelli per sosta e parking, sono ricompresi nel PEF, sulla base delle tariffe attuali pubblicate dal Gestore dell’infrastruttura.

Eventuali variazioni di costo in aumento/diminuzione verso il Gestore dell’Infrastruttura, non previste nel PEF, andranno riconosciute integralmente a Trenitalia/Regione (cosiddetti costi passanti).

## **GESTIONE CIRCOLAZIONE**

Per “Gestione circolazione”, si intende il costo sostenuto per:

- il personale della Sala Operativa, con copertura h24. Le figure presenti in Sala Operativa sono gli operatori della circolazione, della gestione dei turni materiale rotabile, della gestione dei rientri per pulizie, della formazione dei treni e dell’informazione alla clientela;
- autoservizi sostitutivi occasionali;
- consumi di gasolio per trazione diesel.

L’evoluzione del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario pari al 2% medio annuo compreso il tasso di inflazione.

## **MANOVRA**

Per “Manovra” si intende il costo sostenuto per il personale di manovra, diretto ed indiretto, oltre che i relativi costi legati al personale stesso (formazione, divise, visite mediche, buoni pasto, trasferimenti per la copertura del turno). La voce comprende anche il costo sostenuto per i servizi di manovra esternalizzati.

## **MANUTENZIONE E PULIZIE**

Per “Manutenzione” si intende il costo sostenuto per:

- il personale di manutenzione (diretto ed indiretto);
- la manutenzione corrente programmata e correttiva;
- le attività di verifica del materiale rotabile;
- i costi per i ricambi;
- i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
- i costi per servizio di manutenzione dei treni esternalizzato;
- i costi per l’ingegneria ed altri costi di processo;
- le locazioni.

Per quanto riguarda la voce “Pulizie” si intende il costo sostenuto per il processo di pulizia appaltato e per il personale impegnato nella gestione e nel controllo del processo stesso.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e dagli interventi straordinari per aumentare la qualità del servizio (es. rimozione dei graffiti, pulitori viaggianti su alcune relazioni).

È stato attentamente valutato l'impatto di tale onere sul nuovo materiale rotabile, ma da un punto di vista meramente industriale, si ritiene che l'investimento per il rinnovo dei treni non possa generare economie rispetto a tale voce di costo, mentre le stesse possono aversi rispetto alla spesa per manutenzione, come descritto di seguito.

### **COMMERCIALE (Marketing e Vendita)**

Con la voce "Commerciale" si intende il costo sostenuto per il personale delle biglietterie, per le provvigioni ed aggi, per i sistemi informativi ed amministrativi, per i canoni di locazione ed altri costi di processo.

### **STAFF (Altri Processi)**

Con la voce "Staff" si intende il costo sostenuto per il personale delle strutture di staff della Direzione Regionale ed include anche la quota dello staff delle strutture di sede centrale, i servizi amministrativi ed informatici.

I costi di staff della Direzione Regionale includono il costo del personale e i costi collegati alla gestione dello stesso.

I costi di staff indiviso comprendono i costi delle strutture di staff della Divisione Passeggeri Regionale (principalmente costo del personale; voce "Costi interdivisionali vs Corporate") e i costi delle Direzioni non commerciali di Trenitalia.

Come detto al punto 1.3 tali costi di staff indiviso vengono imputati al PEF del contratto con una metodologia di allocazione indiretta, attraverso *driver* (determinati sulla base del consuntivo 2018) di cui alla tabella in allegato.

### **AMMORTAMENTI**

La voce "Ammortamenti" dipende, oltre che dagli interventi di manutenzione ciclica e di revamping, dal piano degli investimenti previsto, descritto nel PRO, ed include oltre all'acquisto di nuovi treni, anche gli investimenti in impianti, tecnologia e informatica.

Valori in M€	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ammortamenti	-13,5	-14,2	-16,9	-21,6	-17,8	-18,6	-19,6	-17,3	-17,7	-16,8	-13,0	-12,7	-12,5	-12,7	-10,1

Trenitalia adotta da diversi anni la metodologia del *Component Approach*, applicando le seguenti aliquote, secondo i principi contabili adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia:

- 3,3% su 83,6% del valore;
- 20% su 3,3% del valore;
- 10% su 13,1% del valore.

Con riferimento al valore degli ammortamenti riportati nel PEF, si esplicita che lo stesso è stato valutato facendo esclusivo riferimento ai cespiti di pertinenza del Contratto di Servizio.

Le quote di ammortamento degli eventuali elettrotreni oggetto di cofinanziamento inserite nel PEF, si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquistata da Trenitalia.

### REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN)

Valori in M€	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
remunerazione CIN	-10,5	-11,3	-11,5	-11,8	-12,9	-13,0	-14,9	-14,2	-13,4	-12,7	-12,3	-11,9	-11,5	-11,1	-10,8

Il tasso di remunerazione del CIN previsto è pari a 5,97%, pari al WACC.

Il CIN è costituito da:

- circolante (cassa+crediti-debiti);
- immobilizzato (principalmente treni ed impianti);
- fondi (a decurtazione principalmente TFR).

La metodologia di applicazione del WACC è *standard* rispetto a quella applicata dai principali operatori finanziari nazionali e internazionali. I parametri di riferimento sono stati verificati con società terze di primario standing e sono risultati in linea con le aziende del settore.

WACC lordo (*)	contratto media lunga
Ke	10,82
risk free	2,44
Beta	0,89
country risk premium	6,50
Kd costo del debito	2,74
equity	40
debt	60
tax rate	24
<b>WACC</b>	<b>5,97</b>
PESO EQUITY	0,4
PESO DEBT	0,6
(1-t)	0,76
(*) Ke lordo imposte e Hd senza scudo	

Con riferimento alla valorizzazione delle voci impiegate per il calcolo della remunerazione del CIN, si rimanda ai dati esposti in tabella che segue (“Dati di Stato patrimoniale”).

DATI DI STATO PATRIMONIALE	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Circolante:</b>															
+ attività	11,39	11,02	11,26	11,32	11,62	11,90	12,25	12,64	12,82	13,30	13,37	13,54	13,71	13,88	14,06
- passività	- 6,77	- 9,74	- 6,07	- 7,71	- 11,92	- 4,44	- 13,74	- 4,54	- 4,71	- 4,78	- 4,88	- 4,96	- 5,07	- 5,18	- 5,26
= circolante netto	<b>4,63</b>	<b>1,29</b>	<b>5,19</b>	<b>3,60</b>	<b>- 0,30</b>	<b>7,46</b>	<b>- 1,50</b>	<b>8,11</b>	<b>8,11</b>	<b>8,52</b>	<b>8,49</b>	<b>8,57</b>	<b>8,64</b>	<b>8,70</b>	<b>8,81</b>
<b>Capitale immobilizzato:</b>															
+ capitale immobilizzato al 31/12 anno X-1															
+ nuovi investimenti -disinvestimenti	17,41	26,07	12,60	23,51	36,80	8,25	56,49	- 9,73	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
+ nuovi investimenti (al netto dei contributi in conto impianti)															
+ manutenzione ciclica capitalizzata	4,00	4,01	4,01	3,00	3,00	3,30	3,30	3,70	4,00	4,00	4,20	4,30	4,50	4,80	4,80
- ammortamenti (al netto ribaltamento full cost)	12,52	13,19	15,86	20,57	16,80	17,57	18,54	16,23	16,68	15,76	11,93	11,68	11,50	11,68	9,11
= totale capitale immobilizzato	<b>181,44</b>	<b>198,33</b>	<b>199,08</b>	<b>205,02</b>	<b>228,02</b>	<b>222,01</b>	<b>263,26</b>	<b>241,00</b>	<b>228,77</b>	<b>217,46</b>	<b>210,18</b>	<b>203,25</b>	<b>196,70</b>	<b>190,27</b>	<b>186,41</b>
<b>Altri fondi:</b>															
- fondo TFR	- 10,36	- 10,53	- 10,60	- 10,73	- 10,92	- 11,16	- 11,50	- 11,69	- 12,13	- 12,38	- 12,63	- 12,88	- 13,15	- 13,41	- 13,68
- altri fondi	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34	- 0,34
= totale fondi	- 10,70	- 10,87	- 10,94	- 11,07	- 11,26	- 11,50	- 11,84	- 12,03	- 12,47	- 12,72	- 12,97	- 13,22	- 13,49	- 13,75	- 14,02
<b>Capitale Investito Netto (CIN)</b>	<b>175,37</b>	<b>188,75</b>	<b>193,32</b>	<b>197,55</b>	<b>216,47</b>	<b>217,96</b>	<b>249,92</b>	<b>237,07</b>	<b>224,40</b>	<b>213,25</b>	<b>205,70</b>	<b>198,60</b>	<b>191,86</b>	<b>185,22</b>	<b>181,20</b>
Rendimento del capitale investito (WACC*CIN)	- 10,47	- 11,27	- 11,54	- 11,79	- 12,92	- 13,01	- 14,92	- 14,15	- 13,40	- 12,73	- 12,28	- 11,86	- 11,45	- 11,06	- 10,82

Cash Flow	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
+/- Cash Flow Operativo (EBITDA - imposte)	20,72	21,35	22,24	23,28	25,33	26,48	27,84	29,00	30,49	30,52	30,78	31,20	31,62	32,08	32,42
+/- Delta circolante e altri fondi (anno X-1 - anno X)	1,25	3,51	- 3,83	1,71	4,08	- 7,51	9,30	- 9,41	0,44	- 0,16	0,27	0,17	0,20	0,21	0,16
*flussi di cassa	6,32	1,54	1,78	5,35	0,63	-	12,38	-	-	-	-	-	-	-	-
- Capex (nuovi acquisti dell'anno)	- 21,39	- 38,87	- 16,26	- 25,73	- 50,67	- 4,41	- 68,08	- 4,44	- 4,45	- 4,45	- 4,65	- 4,75	- 4,95	- 5,25	- 5,25
<b>Cash flow Unlevered</b>	<b>6,9</b>	<b>-12,5</b>	<b>3,9</b>	<b>4,6</b>	<b>-20,6</b>	<b>14,6</b>	<b>-18,6</b>	<b>15,1</b>	<b>26,5</b>	<b>25,9</b>	<b>26,4</b>	<b>26,6</b>	<b>26,9</b>	<b>27,0</b>	<b>27,3</b>
Terminal Value (CIN anno finale)															181,2
<b>Free Cash Flow</b>	<b>6,9</b>	<b>- 12,5</b>	<b>3,9</b>	<b>4,6</b>	<b>- 20,6</b>	<b>14,6</b>	<b>- 18,6</b>	<b>15,1</b>	<b>26,5</b>	<b>25,9</b>	<b>26,4</b>	<b>26,6</b>	<b>26,9</b>	<b>27,0</b>	<b>208,5</b>

## 2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

### 2.1. IL RECUPERO DI EFFICIENZA DEL COSTO OPERATIVO PER TRENO-KM

Il “valore di periodo” dell’indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo individua la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al Contratto di Servizio dalla relativa frontiera del costo operativo totale efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell’Annesso 1 della Delibera ART 120/2018 in base ai valori storici registrati nel periodo 2012 – 2016.

L’anno preso a riferimento per la determinazione degli obiettivi è il 2018, i cui valori sono stati stimati sulla base del consuntivo.

Nel periodo 2016 – 2018 i costi operativi al netto dell’accesso all’infrastruttura hanno registrato un incremento medio annuo del 6,8%. Le motivazioni di ordine economico gestionale che hanno inciso sui principali costi di processo sono riconducibili a:

- incremento dei costi di condotta e scorta pari a 3,4% nel biennio 2017-2018 in ragione delle assunzioni di nuovi Capi Treno e Macchinisti e conseguente periodo di formazione preventiva;
- andamento dei costi di manutenzione dal 2016 a causa dell’internalizzazione dell’attività di manutenzione clima alle vetture in *asset* alla DR Marche, resasi necessaria date le scarse performance delle prestazioni erogate dalle imprese incaricate a tali attività; pertanto per poter assicurare un adeguato confort per i pendolari della Regione Marche si è ritenuto opportuno svolgere questa attività *in house* pur dovendo assumere un costo iniziale maggiore ma sicuramente ammortizzabile nell’arco di pochi anni. I risultati raggiunti hanno dimostrato la bontà di tale scelta: nel 2015 si è registrato nel periodo estivo un andamento medio di anomalie/giorno superiore a 50. Nel 2018 tale dato si è ridotto a una media di 6 anomalie/giorno;
- andamento costo unitario del gasolio per trazione diesel.

Il “valore di periodo” dell’indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo comunicato da ART è 5,86%, pari a un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni, pari all’1,20%. Tale valore rappresenta il riferimento per la fissazione dell’obiettivo di efficienza relativo al primo periodo regolatorio 2019-2023 del Piano Economico-Finanziario.

Le Parti, sulla base dei valori di consuntivo dell’anno 2018, ad oggi disponibili, hanno condiviso un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo dei processi (quindi esclusi gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito), anche in considerazione dei fattori di contesto successivamente descritti, pari a 6,36% (vedi PEF deflazionato nelle tabelle allegata) corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio nei cinque anni pari a 1,31% (CAGR 2018-2023). Tali tassi di efficientamento sono stati calcolati sui valori del PEF al netto dell’inflazione programmata.

COSTI DI PROCESSO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2018- 2023
<b>CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI</b>	- 13,2	- 13,3	- 13,4	- 13,4	- 13,6	- 13,8	<b>0,9%</b>
Costo del lavoro	- 12,5	- 12,2	- 12,3	- 12,3	- 12,5	- 12,7	
altri costi operativi	- 0,7	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	
<b>GESTIONE E CIRCOLAZIONE</b>	- 2,2	- 2,2	- 2,2	- 2,2	- 2,2	- 2,2	<b>0,0%</b>
Costo del lavoro	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	
altri costi operativi	- 1,3	- 1,2	- 1,2	- 1,2	- 1,2	- 1,2	
<b>MANOVRA</b>	- 1,6	- 1,6	- 1,5	- 1,5	- 1,4	- 1,4	<b>-2,7%</b>
Costo del lavoro	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
altri costi operativi	- 1,4	- 1,4	- 1,3	- 1,3	- 1,2	- 1,2	
<b>MANUTENZIONE</b>	- 3,5	- 3,9	- 3,9	- 3,9	- 3,9	- 3,9	<b>2,1%</b>
Costo del lavoro	- 2,7	- 3,0	- 2,8	- 2,6	- 2,4	- 2,2	
altri costi operativi	- 0,8	- 0,9	- 1,1	- 1,3	- 1,5	- 1,7	
<b>PULIZIA MATERIALE ROTABILE</b>	- 2,3	- 2,4	- 2,4	- 2,4	- 2,4	- 2,4	<b>0,8%</b>
<b>COMMERCIALE</b>	- 2,6	- 2,2	- 2,2	- 2,3	- 2,2	- 2,3	<b>-2,6%</b>
Costo del lavoro	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	
altri costi operativi	- 1,9	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	- 1,5	
<b>STAFF</b>	- 7,0	- 6,8	- 6,6	- 6,3	- 6,0	- 5,8	<b>-3,8%</b>
Costo del lavoro	- 2,9	- 3,0	- 2,8	- 2,7	- 2,5	- 2,3	
altri costi operativi	- 4,2	- 3,9	- 3,8	- 3,7	- 3,6	- 3,5	
<b>TOTALE COSTI</b>	- <b>32,5</b>	- <b>32,4</b>	- <b>32,2</b>	- <b>31,9</b>	- <b>31,8</b>	- <b>31,8</b>	<b>-0,4%</b>

Treni km (M)	4,13	4,16	4,21	4,21	4,26	4,32	<b>0,9%</b>
Costo operativo per treno-km	7,86	7,78	7,66	7,58	7,46	7,36	<b>-1,31%</b>

L'efficiamento previsto nell'arco temporale del PRO, si basa su una serie di azioni, meglio illustrate in seguito, che consentono l'ottenimento di economie di scala, con riferimento all'incremento programmato della produzione, e l'efficiamento dei processi (contenimento del costo del lavoro ipotizzato con i nuovi CCNL, investimenti tecnologici, razionalizzazione reticolo manutentivo, ecc.).

Di seguito le motivazioni dell'andamento delle principali voci di costo espresse nel PRO e nel PEF che tiene conto di un aumento di produzione medio annuo nel periodo in esame dello 0,9% (CAGR 2018-2023):

- Condotta e Scorta: la *trend* è stimato in miglioramento per un incremento di produttività pro-capite previsto tra le azioni del Piano di Impresa di Trenitalia riguardanti l'ottimizzazione del processo nel suo complesso e a livello nazionale;
- Gestione e Circolazione: essendo un processo già efficientato, non si prevedono modifiche alla struttura esistente;
- Manovra: l'immissione di nuovi treni che andranno a sostituire treni a composizione convenzionale con Mezzi Leggeri a composizione bloccata, permetterà di ridurre le attività di manovra propedeutiche sia alla manutenzione che alle pulizie;
- Manutenzione e pulizie: partendo dal presupposto che il processo già ha un buon livello di efficientamento, l'immissione di nuovo materiale rotabile permetterà di migliorare i livelli prestazionali del processo in

questione, consentendo il mantenimento dello stesso livello complessivo di costi a fronte di un aumento di produzione;

- Commerciale: il *trend* dei costi risente della dinamica positiva dei ricavi da traffico in relazione al maggior numero di titoli venduti; inoltre risente della riduzione dei costi determinata dagli effetti di rete, che per il primo periodo regolatorio sono stimati a PEF, anche in questo caso sul dato di consuntivo 2018, nei valori sotto riportati in tabella:

	2019	2020	2021	2022	2023
Effetto rete – riduzione costi per marketing e vendita	€ 998.000	€ 998.000	€ 998.000	€ 998.000	€ 998.000

- Staff: l'andamento dei costi del personale di staff è previsto in diminuzione in relazione a politiche di efficientamento aziendali.

Peraltro, il trend di efficientamento dei costi operativi è tanto più apprezzabile se si tiene conto dell'impegno di Trenitalia all'implementazione di nuovi servizi accessori per il miglioramento della qualità del servizio e quindi dell'esperienza di viaggio nel suo complesso, quali ad esempio il potenziamento del servizio di customer care regionale nelle stazioni e a bordo treno, i cui effetti attesi sono riflessi nella previsione di crescita dei ricavi da traffico.

## 2.2 GLI OBIETTIVI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA

Sono riportati di seguito gli indicatori (KPI) di cui All'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.

EFFICIENZA – COSTI		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	

EFFICIENZA – RICAVI		
Nome	Formulazione	Note
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

PRODUTTIVITA'		
Nome	Formulazione	Note
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni.  Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	

Ai fini del calcolo degli indicatori di produttività, i valori totali (costi del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione, come indicato nella comunicazione ART alla Regione Marche del 20 dicembre 2018 prot. n. 11043/2018.

EFFICACIA		
Nome	Formulazione	Note
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

Per ciascuno dei suindicati KPI, l'ART ha comunicato i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2012-2016, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018.

### 2.2.1 INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza operativa:

<b>Efficienza operativa ART</b>	<b>Media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>maxART</b>
Costo operativo per treno-km	7,592	7,06	8,408

Le Parti, in coerenza con i suddetti valori, hanno concordato i seguenti *target* per ciascun anno del primo periodo regolatorio, con la finalità di raggiungere un obiettivo di efficienza operativa al 2023 che si colloca al di sotto del valore medio indicato da ART, nella logica di progressivo efficientamento prevista dal presente PRO.

<b>Efficienza Operativa PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media PEF</b>
Costo operativo per treno-km	7,861	7,777	7,659	7,578	7,456	7,360	7,564

### 2.2.2. INDICATORI DI EFFICIENZA – COSTI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-costi:

<b>Efficienza - Costi ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Costi Manutenzione per treno-km	1,037	0,640	1,934
Costi Manutenzione per costi operativi	13,40%	8,28%	23,01%
Costo operativo per posto-km	0,024	0,023	0,025
Costo operativo per passeggero-km	0,070	0,066	0,076
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	63,829	38,755	118,861

Le Parti hanno concordato valori obiettivo per il periodo regolatorio 2019-2023 che si collocano all'interno dell'intervallo min/max individuato dall'Autorità, secondo la dinamica di progressivo efficientamento prevista dal Piano Economico-Finanziario (rispetto all'anno base 2018).

Di seguito i *target* per ciascun anno del periodo regolatorio e le sottese motivazioni.

<b>Efficienza - Costi PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media PEF</b>
Costi Manutenzione per treno-km	1,411	1,504	1,494	1,484	1,471	1,460	1,482
Costi Manutenzione per costi operativi	17,95%	19,34%	19,50%	19,58%	19,73%	19,83%	19,60%
Costo operativo per posto-km	0,026	0,027	0,029	0,026	0,025	0,023	0,026
Costo operativo per passeggero-km	0,083	0,083	0,081	0,080	0,079	0,078	0,080
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	88,300	94,019	93,393	92,792	91,965	91,267	92,675

Con riferimento agli indicatori di costo di manutenzione, si evidenzia che la dinamica relativa a tale aggregato di costo tiene conto della progressiva razionalizzazione del processo che sarà conseguita, anche grazie al progetto di investimento sull'impianto di manutenzione di Ancona che prevede l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico per la manutenzione dei nuovi treni, con una conseguente maggiore efficienza in termini di tempi e costi degli interventi manutentivi.

Inoltre, a fronte del mantenimento degli attuali livelli dei costi di manutenzione già efficientati, sono stati individuati ulteriori obiettivi di progressiva riduzione degli indicatori di costo di manutenzione per treno\*km e di costo di manutenzione per ore di servizio per effetto dell'ingresso in esercizio dei nuovi rotabili che renderanno possibile realizzare un progressivo aumento della produzione di treni\*km per effetto del loro maggior utilizzo.

Con ciò, merita peraltro evidenziare come negli anni l'impianto di manutenzione di Ancona ha raggiunto livelli di eccellenza nell'ambito del reticolo manutentivo di Trenitalia. Tale impianto, che svolge numerose lavorazioni anche per la flotta in uso nelle Regioni limitrofe con evidenti positive ricadute sul PEF del contratto di servizio, si caratterizza per un forte impegno all'innovazione e allo sviluppo tecnologico, e riesce ad essere anche incubatore di sviluppo e collaborazione Università – Lavoro.

Con riferimento agli indicatori di costo operativo, si dà evidenza di quanto segue: il costo operativo per posto\*km, dopo un iniziale incremento dovuto all'aumento della produzione, registra un progressivo e continuo miglioramento in tutto il periodo considerato, grazie all'ingresso in esercizio del nuovo materiale rotabile il quale

assicura un incremento dei posti offerti. Il costo operativo per passeggero\*km ha un andamento positivo dovuto sia alla diminuzione del costo unitario per treno\*km che al previsto aumento dei viaggiatori.

### 2.2.3. INDICATORI DI EFFICIENZA – RICAVI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-ricavi:

<b>Efficienza Ricavi ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Ricavi da Traffico per treno km	5,929	5,701	6,284
Ricavi da Traffico per posto-km	0,019	0,018	0,020
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,055	0,052	0,059
Ricavi totali per treno-km	16,023	15,442	16,842
Ricavi totali per posto-km	0,050	0,048	0,053
Ricavi totali per passeggero-km	0,149	0,142	0,160
Coverage Ratio	78%	69%	83%

In coerenza con tali valori, le Parti hanno concordato gli obiettivi per il periodo di riferimento 2019-2023. Di seguito i target per ciascun anno del primo periodo regolatorio e le sottese motivazioni.

<b>Efficienza - Ricavi PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media PEF</b>
Ricavi da Traffico per treno km	6,551	6,574	6,587	6,884	6,899	7,307	6,853
Ricavi da Traffico per posto-km	0,022	0,022	0,025	0,024	0,023	0,022	0,023
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,070	0,070	0,070	0,073	0,073	0,077	0,072
Ricavi totali per treno-km	16,216	15,588	15,721	16,072	16,268	16,813	16,098
Ricavi totali per posto-km	0,054	0,053	0,060	0,056	0,055	0,052	0,055
Ricavi totali per passeggero-km	0,172	0,165	0,167	0,170	0,172	0,177	0,170
Coverage Ratio	83%	85%	86%	91%	93%	99%	85%

Con particolare riferimento ai tre indicatori “ricavi da traffico”, sono stati individuati obiettivi leggermente al di sopra del massimo dei valori di confronto in considerazione del fatto che i valori monetari definiti da ART (sulla base dei valori relativi al quinquennio 2012-2016) non registrano la crescita dei ricavi da traffico dell’ultimo biennio 2017-2018. Si dà quindi evidenza che il *trend* positivo di incremento dei ricavi da traffico è determinato sostanzialmente da tre componenti:

- andamento delle tariffe;
- incremento dei viaggiatori;
- contrasto all’evasione/elusione.

Con riferimento all'andamento delle tariffe nell'arco del primo quinquennio, a fronte di una loro invarianza negli anni 2019, 2020, e 2022, sono previsti due aumenti del 9% ciascuno, negli anni 2021 e 2023, in concomitanza dell'atteso miglioramento della qualità erogata in funzione della messa in esercizio di un importante numero di nuovi treni. Dal 2024 in poi, è stato previsto un adeguamento del 1,64% annuo.

Come detto, Trenitalia applicherà il tasso risultante dall'applicazione del meccanismo del *price cap* agli indici previsti a PEF, come previsto contrattualmente.

Con riferimento all'incremento dei viaggiatori trasportati, il *trend* di crescita previsionale alla base del Piano Economico-Finanziario è pari allo 0,96% medio annuo, che si prevede interesserà essenzialmente la clientela per viaggi *leisure* e turistici. Nel 2018, le Marche hanno registrato oltre 2 milioni di arrivi e sfiorato i 10 milioni di presenze, con un aumento rispettivamente del 5,6% e dello 0,6% rispetto al 2017 (Dati Osservatorio Turismo).

Strumento importante per lo sviluppo della mobilità turistica e *leisure* potranno essere nuovi titoli plurigiornalieri, ad esempio dedicati ai singoli e ai piccoli gruppi; così come meccanismi di *pricing* differenziato, ad esempio per prodotto e servizio, nonché per fascia oraria, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta, attraverso una segmentazione per prezzo.

L'obiettivo è quindi quello di spostare una quota sempre crescente di turisti dal mezzo privato al trasporto pubblico, con benefici anche sulla sicurezza stradale e qualità dell'aria: si punta quindi ad offrire un servizio sempre più integrato con orari cadenzati e coordinati ed il comfort della nuova flotta che sarà in grado di offrire soluzioni anche integrate ferro-bici e maggiore accessibilità per i PRM.

Per la quota parte dei viaggiatori sistematici, attribuibile fondamentalmente agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, la Regione intende consolidare l'attrattività del trasporto pubblico nel suo insieme, grazie ad un ulteriore impegno alla programmazione di orari cadenzati e coordinati, tra servizio ferro e gomma, favorendo l'integrazione tra le diverse modalità di spostamento, inclusa la mobilità dolce, per la quale sono stati stanziati anche fondi per nuove ciclovie.

Per raggiungere l'obiettivo di incremento dei viaggiatori, sono inoltre previsti rilevanti investimenti di Trenitalia sull'attività di vendita, che rappresenta a tutti gli effetti parte fondamentale dell'esperienza di viaggio.

Si investirà in sviluppi tecnologici digitali nell'intero arco di piano per rendere estremamente semplice e capillare l'utilizzo del treno. Verranno a tal fine estesi ed implementati:

- la *Card Unica Marche* che, grazie all'uso della tecnologia più avanzata e dello standard di riferimento europeo più diffuso, darà ai cittadini una carta interoperabile in grado di contenere sia biglietti ed abbonamenti aziendali che integrati, ed altri servizi ancillari connessi al trasporto, nonché di effettuare la validazione e controllo;
- le self service, che saranno incrementate in numero e performance.

Inoltre, Trenitalia prevede di potenziare l'attività di vendita e di assistenza attraverso azioni di marketing, anche territoriale, e accordi commerciali con enti, istituzioni, aziende ed altre imprese di trasporto in un'ottica di valorizzazione sinergica del trasporto pubblico.

Pertanto l'incremento dei viaggiatori atteso risente sia delle politiche di pianificazione dei trasporti e di rilancio turistico tipicamente nelle competenze regionali, che dei livelli di qualità e servizio erogati da Trenitalia, opportunamente declinato nella Matrice dei Rischi, allegata al Contratto di Servizio.

Con riferimento all'azione di Trenitalia per il contrasto dell'evasione e dell'elusione, occorre evidenziare come la Regione Marche sia una delle Regioni più virtuose, con un indice di evasione che può essere ritenuto di fatto sostanzialmente fisiologico. In tale ambito, l'impegno di Trenitalia deve essere più che altro teso a vigilare e mantenere, in continuità, i risultati già raggiunti, nonché ad intensificare il raccordo con le altre imprese di trasporto pubblico, in particolare laddove vi sono titoli integrati e nodi di interscambio ad alta frequentazione. La previsione di recupero annuo dell'evasione/elusione è per questo contenuta e stimata allo 0,02%.

## 2.2.4. INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di produttività:

<b>Produttività ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	69.224,59	62.687,72	74.194,42
Treni-km per numero addetti operativi	19.069,32	15.792,76	20.992,89
Treni-km per numero addetti totali*	15.621,45	13.698,38	16.403,35

In coerenza con i suddetti valori, le Parti hanno concordato per il primo periodo regolatorio i seguenti obiettivi degli indicatori, di cui è riportato di seguito l'andamento nel periodo di riferimento, secondo la dinamica di efficientamento prevista dal Piano Economico-Finanziario 2019-2023 (rispetto all'anno base 2018), nonché le motivazioni sottese.

<b>Produttività PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media PEF</b>
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	66.166,34	65.233,18	65.029,75	64.823,79	64.562,39	64.327,87	64.795,24
Treni-km per numero addetti operativi	19.693,30	19.861,05	19.920,89	19.959,01	19.986,25	19.984,46	19.942,74
Treni-km per numero addetti totali*	15.792,35	15.872,02	16.031,84	16.133,51	16.289,55	16.426,93	16.150,86

\* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione

Come risulta dalla precedente tabella, gli obiettivi “Treni\*km per numero addetti operativi” e “Treni\*km per numero addetti totali” rientrano nell’ambito dell’intervallo min/max indicato dall’Autorità sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016.

L’indicatore relativo al costo del lavoro per addetto riflette il processo di efficientamento, raggiungendo un livello di costo medio per lavoratore prossimo al minimo individuato dall’Autorità.

I valori del costo del lavoro per numero addetti totali e quello dei treni\*km per numero di addetti totali non includono quelli relativi alla manutenzione, come indicato nella comunicazione ART alla Regione Marche del 20 dicembre 2018 prot. n. 11043/2018.

## 2.2.5. INDICATORI DI EFFICACIA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficacia:

<b>Efficacia ART</b>	<b>media ART</b>	<b>min ART</b>	<b>max ART</b>
Puntualità	97%	96%	98%
Scostamenti da orario	5%	3%	6%
Regolarità Treni	100%	99%	100%

Le Parti hanno concordato per il primo periodo regolatorio i seguenti valori obiettivo degli indicatori di produttività, che rientrano nell’ambito dell’intervallo min/max indicato dall’Autorità sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2012-2016. Di seguito l’andamento dei suddetti indicatori nel periodo di riferimento 2019-2023 (rispetto all’anno base 2018), nonché le motivazioni.

<b>Efficacia PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Puntualità IF	99,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%
Scostamenti da orario	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%
Regolarità Treni	99,6%	99,5%	99,5%	99,5%	99,5%	99,5%

Le performance in termini di efficacia degli indicatori individuati nella delibera ART 120/2018 misurano le performance unicamente riconducibili all’impresa ferroviaria. In particolare, i valori degli indicatori di puntualità e regolarità registrati hanno raggiunto livelli difficilmente incrementabili e tra i più elevati a livello nazionale, motivo per cui è stato considerato sufficientemente ambizioso porre valori obiettivo in linea con la performance media ottenuta negli anni 2012-2016. L’introduzione dei nuovi treni consentirà di mantenere e consolidare il livello di efficacia raggiunto.

Inoltre, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, l'allegato al contratto "Condizioni Minime di Qualità" prevede ulteriori indicatori di qualità relativi anche alla puntualità e regolarità nelle principali stazioni intermedie e per fascia oraria.

### 3. RIPARTIZIONE DEL RISCHIO

Nel Contratto di Servizio, coerentemente con quanto disposto dall'ART con la Delibera 49/2015, si prevede la definizione delle modalità di ripartizione del rischio, tra la Regione e Trenitalia.

Il monitoraggio di quanto previsto a PRO si effettua annualmente confrontando i valori di PEF normalizzati al tasso di inflazione reale (laddove lo scostamento tra il tasso stimato nel PEF e quello reale sia maggiore del  $\pm 0,2$  p.p.) con quelli di CER, escludendo le partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché l'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, le premialità e le sanzioni applicate a Trenitalia ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Gli eventuali scostamenti saranno accantonati, al netto delle componenti il cui rischio è attribuito a ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto alla Matrice dei rischi allegata al Contratto, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF ovvero in occasione delle revisioni intermedie del PRO, agendo ad esempio sull'entità dei corrispettivi, piuttosto che sul livello di produzione o sulla politica tariffaria.

La Matrice di rischi prevede tra l'altro che:

- i costi dei singoli processi come effettivamente sostenuti e indicati nel CER siano riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF (fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione);
- i costi unitari del personale dei singoli processi effettivamente sostenuti e indicati nel CER siano riconosciuti dalla Regione soltanto nella misura prevista dal PEF (fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione).

Con riferimento ai ricavi da mercato, si illustra di seguito la procedura di applicazione della Matrice dei rischi, che prevede, in caso di scostamento negativo tra quanto previsto a PEF e consuntivato CER, l'attribuzione della responsabilità secondo il seguente ordine:

1. qualora la Regione deliberi di non effettuare l'adeguamento annuale delle tariffe al tasso di inflazione stimata a PEF, gli importi dell'adeguamento atteso saranno considerati a carico della Regione; l'eventuale effetto della riduzione dei ricavi è, però, attribuito a Trenitalia per la quota parte proporzionalmente riferibile al mancato adeguamento tariffario in ragione dell'applicazione del *price cap*. Gli obiettivi per la

determinazione del *price cap* sono definiti con riferimento al piano degli investimenti e alla sua puntuale realizzazione, nonché ad indicatori di qualità erogata del servizio.

2. la riduzione dei ricavi per strategie di marketing messe in atto da Trenitalia è considerata a carico di Trenitalia;
3. la riduzione dei ricavi da traffico riconducibile a fenomeni di evasione/elusione è a carico di Trenitalia;
4. la riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (quali agevolazioni e gratuità diverse da quelle già previste nel PEF) della Regione non saranno a carico di Trenitalia;
5. una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale di scostamento attribuita ai viaggiatori\*km è a carico nella misura del 50% tra le Parti; tale ripartizione del rischio è stata definita considerando le stime di incremento determinate dal miglioramento dell'attrattività del servizio, dalle azioni ipotizzate dalla Regione, nonché dalla forte influenza di più ampie politiche e di fattori esogeni alle Parti (quale ad esempio il prezzo del carburante).

Si precisa inoltre che trattandosi di un affidamento ai sensi del Regolamento comunitario che impone il rispetto dell'articolo 4, e non di una concessione ai sensi del Codice degli appalti, il rischio del mancato/minore incremento dei viaggiatori\*km viene valutato nei termini della condivisione delle parti solo nel caso di scostamento negativo, non compensato dalle voci di attribuzione del rischio di cui ai punti precedenti.

In caso di maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice del rischio anche ai costi, questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo i meccanismi di accantonamento già descritti, così da evitare una possibile sovracompensazione ai sensi del Regolamento comunitario. È rilevante evidenziare come la ripartizione del rischio derivante dal mancato/minore incremento dei viaggiatori\*km risulti residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

Tale metodologia è concordata a priori tra le Parti e pesata per singole componenti come stimate nel PEF, poiché il sistema dei trasporti è complesso e risente di numerose componenti, non sempre chiaramente e puntualmente verificabili e quantificabili, consentendo una determinazione certa e foriera di posizioni contrastanti in sede di monitoraggio e gestione del Contratto.

## DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI

Nel Contratto di Servizio Marche è già previsto un meccanismo che mitiga gli effetti dell'indicizzazione prezzi e del rischio a carico della Regione: il Piano Economico Finanziario è stato predisposto prevedendo un'opportuna indicizzazione del prezzo dei rotabili, anno per anno, che ragionevolmente coprirà l'effettivo costo dei treni.

L'affidamento dei servizi trova il suo fondamento primo negli investimenti in materiali rotabili, pertanto è definito l'importo massimo di investimento in capo a Trenitalia, sul quale è costruito il PEF e si fonda l'equilibrio del contratto stesso Reg. 1370/2007.

Pertanto, fermo restando il predetto importo per il quale Trenitalia si obbliga nei confronti della Regione, 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 e inserito a PEF, potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

In caso di indicizzazione oltre il *trend* già stimato nel PEF, il maggior costo sarà compensato nell'ambito del confronto PEF/CER.

È importante sottolineare che nel caso di abbassamento dei prezzi del materiale rotabile, il delta potrebbe generare un incremento degli investimenti o un accantonamento a favore della Regione.

Si precisa inoltre che gli eventuali scostamenti del risultato netto tra PEF e CER, normalizzati come sopra descritto e calcolati tenendo conto della Matrice dei rischi, compresi tra il  $\pm 0,5\%$  e il  $\pm 5\%$  del valore dei ricavi operativi del PEF, determinano annualmente forme di accantonamento, che saranno poi conguagliate al termine del periodo contrattuale o di ogni periodo regolatorio o comunque in caso di riequilibrio del PEF. Oltre il  $\pm 5\%$  si procede al riequilibrio del PEF.

Pertanto, gli scostamenti non determinano annualmente conguagli monetari, se non al termine del periodo contrattuale.

#### **4. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI**

##### **4.1. CARATTERISTICHE DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA ALL'INTERNO DEL BACINO DI MOBILITÀ**

La Regione Marche ha un territorio per lo più collinare ed è ricca di centri minori distribuiti in modo omogeneo sul territorio. L'assetto urbanistico e demografico della Regione, vista anche la bassa densità di popolazione (163 abitanti/km<sup>2</sup> per ben 228 comuni) favorisce l'utilizzo del mezzo privato a discapito di quello pubblico. La stratificazione della domanda di mobilità nelle Marche mostra una prevalenza per gli spostamenti in ambito lavorativo e di studio, quindi concentrata essenzialmente nelle fasce orarie pendolari del mattino e del primo pomeriggio.

Il mantenimento di tale quota di traffico, legata agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, potrebbe risentire di fattori di contesto di tipo socio-economico, quali ad esempio lo sviluppo dello *smart-working* ovvero dei corsi universitari telematici, che peraltro proprio nelle Marche hanno avuto un forte incremento in funzione dei tragici eventi del terremoto del 2016. A questo si aggiunge inoltre un certo rischio demografico, che potrebbe vedere incrementare il trend di contrazione sin qui registrato, a cui fa da contraltare la concentrazione della popolazione lungo la costa anche a seguito del citato evento del 2016.

Inoltre i progetti di integrazione modale, con l'introduzione di orari cadenzati coordinati e di una piattaforma digitale per l'informazione e la vendita potrebbero registrare un certo rallentamento anche in ragione delle gare per l'affidamento del TPL su gomma e dei possibili ricorsi.

In merito al traffico *leisure* le previsioni di crescita che si sono stimate nella redazione del Piano Economico e Finanziario potrebbero essere soggette a variazioni in relazione agli eventi congiunturali che caratterizzano il settore turistico (es. congiuntura economica).

Più in generale la crescita di modalità di trasporto alternative, come la rinnovata attenzione al *carpooling* e al diffondersi di nuove forme di *carsharing*, più accessibili e dinamiche di quelle sperimentate negli anni scorsi, potrebbero modificare l'assetto della domanda e l'attitudine al viaggio, con potenziale impatto anche su sistemi di trasporto caratterizzati da un Obbligo di Servizio Pubblico, quali il servizio ferroviario regionale.

##### **4.2. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA**

Il sistema ferroviario della Regione Marche è costituito dalla dorsale Adriatica e dalla linea "romana" Ancona-Fabriano-Foligno-Roma, oltre che dalle linee interne Civitanova-Macerata-Fabriano e Porto d'Ascoli-Ascoli.

<b>LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO</b>	<b>386 km</b>
<b>CLASSIFICAZIONE</b>	
Linee fondamentali	240 km
Linee complementari	146 km
<b>TIPOLOGIA</b>	
Linee a doppio binario	201 km
Linee a semplice binario	185 km
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Linee elettrificate	267 km
<i>Linee a doppio binario</i>	<i>201 km</i>
<i>Linee a semplice binario</i>	<i>66 km</i>
Linee non elettrificate (diesel)	118 km

La Regione ha sottoscritto in data 23/12/2016, con il Gestore dell'Infrastruttura, l'Accordo Quadro per la capacità, approvato con DGR 1515 del 5/12/2016, reg int al n° 491/2016.

Nel Piano Economico Finanziario, con riferimento all'attrattività dei servizi ferroviari, sono state considerate alcune migliorie all'infrastruttura ferroviaria; Il Contratto di Programma stipulato tra Stato ed RFI prevede:

- la velocizzazione della dorsale Adriatica attraverso un ammodernamento infrastrutturale che consentirà la riduzione dei tempi di percorrenza della percorrenza lunga nella misura di 10' tra Bologna e Ancona dal 2019 e di 30' tra Ancona e Bari nel 2020;
- l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza, della qualità e regolarità del servizio, attraverso l'ammodernamento infrastrutturale, consistente nell'elettrificazione della linea interna Civitanova – Macerata – Albacina dal 2026. I lavori propedeutici alla suddetta elettrificazione (realizzazione di sottopassi e marciapiedi ad H55, sostituzione del Sistema di Supporto alla Condotta con il Sistema di Controllo Marcia Treno e la rettifica di alcune curve con relativo miglioramento della velocità di tracciato), 1° fase, con inizio dal 1° luglio 2019.

Costo totale dell'intervento è di M€110,00 di cui M€40,00 già finanziati. Con la 2° fase saranno completati i lavori di elettrificazione e soppressione PL.

Un eventuale ritardo nel completamento delle attività, nonché un possibile degrado dei risultati attesi in termini di miglioramento della qualità dell'infrastruttura, potrebbe determinare una attrattività inferiore a quella prevista e pertanto un impatto sensibile sul *trend* dei ricavi da traffico (variabili esogene considerate nel paragrafo 3 Ripartizione dei rischi).

### **4.3. CARATTERISTICHE DEL MATERIALE ROTABILE ESISTENTE E LA QUOTA DI MATERIALE RINNOVATO**

Il Piano di investimenti per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività.

L'età media, pari a 15,23 anni nel 2019, nei cinque anni del primo periodo regolatorio passa a 6,14.

Oltre alle nuove dotazioni e al miglioramento del confort di viaggio, va evidenziato che tali nuovi treni consentiranno di proporre il 100% dei treni accessibile alle persone con mobilità ridotta e il 100% dell'accessibilità con la propria bici a bordo.

### **4.4. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO**

Il servizio ferroviario regionale nelle Marche presenta alcuni elementi di peculiarità, legati in particolar modo alla conformazione geografica e ad una domanda sistematica di trasporto prevalentemente Ancona-centrica. In particolare si evidenzia:

- un'offerta di servizi che insiste principalmente sulla linea Adriatica, con treni che poi sfioccano verso le linee trasversali per Ascoli Piceno, per Albacina e per Fabriano/Roma, dei quali il 44,73 % treni in orari di punta;
- un'offerta di servizi caratterizzata da lunghi percorsi, in buona parte anche al di fuori del territorio regionale (30% dei treni del CdS Marche in un giorno medio feriale), con una velocità media decisamente performante nell'ambito del panorama nazionale (61,3 Km/h);
- la conformazione dell'infrastruttura sulla linea romana, in molti tratti ancora a semplice binario, con conseguenti rischi di regolarità ed interferenze con treni a lunga percorrenza (precedenze ed incroci);
- i collegamenti e flussi di circolazione delle linee trasversali (Civitanova – Albacina, Porto d'Ascoli – Ascoli, Falconara Marittima – Fabriano), con servizi su linee a semplice binario ed appuntamenti di interscambio sulla linea adriatica;
- la densità di circolazione della linea adriatica (vincoli orari dei treni lunga percorrenza), con in alcuni casi soggezioni orarie e allungamenti dei tempi di percorrenza dei treni regionali.

In tale contesto nel Piano Economico-Finanziario si prevede un incremento dei servizi, che dai 4,16 milioni di Treni\*km del 2019 passano a 4,32 milioni di Treni\*km nel 2023, per un 3,85% di crescita.

In tale contesto un problema localizzato nel nodo di Ancona determinerebbe impatti su tutta la Regione, con conseguenti negative evidenze sia dal punto di vista dei ricavi che dei costi, nonché dell'efficienza e dell'efficacia delle prestazioni. Parimenti il grado di saturazione della linea adriatica nonché un eventuale peggioramento delle

performance dei servizi di lunga percorrenza determinerebbe, conseguenti negative evidenze sia dal punto di vista dei ricavi che dei costi, nonché dell'efficienza e dell'efficacia delle prestazioni.

## 5. INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE

Il Contratto di Servizio con Trenitalia prevede importanti investimenti, non solo per il rinnovo del materiale rotabile, che consentiranno di offrire un servizio di trasporto tutto erogato da nuovi treni e con grande innovazione dal punto di vista tecnologico.

Il Piano degli investimenti a carico di Trenitalia, comprensivi di quelli previsti nel CdS 2015-2023 e del contributo regionale di 37 milioni di euro, consente il rinnovo pressoché totale della flotta.

Nello specifico si prevede di investire circa:

- 231,5 mln di euro per il rinnovo della flotta;
- 20,7 mln di euro per gli impianti;
- 14,7 mln di euro per revamping per la flotta esistente;
- 13,4 mln di euro per sviluppi informatici e nuove tecnologie;
- 75,4 mln di euro manutenzione ciclica treni.

Il piano di investimenti in nuovo materiale rotabile consente di acquistare 24 nuovi elettrotreni, 1 treno diesel ed 1 locomotiva diesel di soccorso. L'arrivo dei nuovi treni permetterà di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire alla clientela le più innovative tecnologie di bordo, quali *peoplecounter*, videosorveglianza *live* e *wi-fi portale*.

Di seguito si riportano le tabelle con l'evoluzione dell'*asset* assegnato alla Direzione Regionale Marche:

ASSET ROTABILI MARCHE	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Jazz	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
POP	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
ROCK 4 CASSE				1	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
ROCK 5 CASSE		2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
NUOVI ETR MEDIA CAPACITA' (4 CASSE)							8	8	8	8	8	8	8	8	8
Minuetto elettrici	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Swing	8	8	9	9	9	9	9								
ALn rotabili	6														
Loco E464	13	13	15	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Carrozze MD	65	42	42	30											
Vivalto	5														
new loco TD per soccorso			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

L'investimento in nuovi treni permetterà il completo rinnovo della flotta nel 2025 e di ridurre l'età media del materiale rotabile circolante nella regione Marche che passerà dai 15 anni del 2016 ai 6,14 anni del 2023,

garantendo anche nel 2033 un'età media inferiore a quella di inizio contratto. Con il completo rinnovo della flotta nel 2025, il 100% dei treni al giorno circolanti nelle Marche sarà accessibile alle persone con ridotta mobilità.

Tipo	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età	Età
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
ROCK		0	1	1	0,73	1,73	2,73	3,73	4,73	5,73	6,73	7,73	8,73	9,73	10,73
POP 4 CASSE	0	0,5	1,5	2,5	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5	10,5	11,5	12,5	13,5
ETR MEDIA CAPACITA' (4 CASSE)							0	1	2	3	4	5	6	7	8
JAZZ	3,92	4,92	5,92	6,92	7,92	8,92	9,92	10,92	11,92	12,92	13,92	14,92	15,92	16,92	17,92
SWING	4	5	5,33	6,33	7,33	8,33	9,33								
VIVALTO	8,5														
EMU	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
CARROZZE MEDIA DISTANZA	30,39	31,39	32,39	33,39											
ALN668	36,33														
<b>Totale</b>	<b>15,2</b>	<b>11</b>	<b>11,7</b>	<b>10,7</b>	<b>6,14</b>	<b>7,14</b>	<b>6,7</b>	<b>7,04</b>	<b>8,04</b>	<b>9,04</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>

La maggior parte degli oneri derivanti dagli investimenti, in particolare quelli relativi alla flotta, è sostenuta in autofinanziamento da Trenitalia nel primo periodo regolatorio, posticipando di fatto la redditività agli anni successivi e consentendo la realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario del CdS solo ed esclusivamente nell'intera durata del periodo contrattuale.

L'immissione di nuovo materiale porterà un significativo miglioramento economico e il mantenimento/miglioramento del livello qualitativo raggiunto.

In particolare, dal punto di vista qualitativo, i più significativi miglioramenti attesi sono:

- maggiore *comfort* legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
- 100% dei treni idonei al trasporto delle bici al seguito;
- incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna *live*;
- dotazione di prese elettriche, anche *USB* e predisposizione al *wi-fi*;
- dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

Inoltre i nuovi treni saranno dotati di tecnologia *peoplecounter* che consentirà una più puntuale identificazione dei flussi e conseguentemente di effettuare una migliore pianificazione del servizio.

L'arrivo dei nuovi treni permetterà, quindi, di consolidare e confermare gli *standard* di qualità sui principali indicatori di *performance*, quali puntualità, regolarità, composizione.

Dal punto di vista economico, il maggior *comfort* di viaggio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stato previsto un *trend* di crescita dei viaggiatori\*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato, come riportato nel dettaglio del paragrafo “Ricavi da biglietti”.

Dal punto di vista dei costi, l'entrata in esercizio dei nuovi treni consente di stimare per i processi:

- Manutenzione: una riduzione degli interventi effettuati internamente nel primo periodo contrattuale grazie alla garanzia sul nuovo materiale rotabile;
- Manovra: una riduzione delle attività propedeutiche alla manutenzione e alle pulizie, grazie alla sostituzione di complessi a composizione convenzionale con treni a composizione bloccata.

## **6. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI**

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica al termine del periodo regolatorio, si conferma l'intenzione ad adottare un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale (CER), che permette una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che a cadenze prestabilite consenta, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione del Contratto, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive. Gli incontri del Comitato tecnico si prevedono di norma almeno con cadenza trimestrale.

## **7. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI**

All'interno del CdS sono state previste penali, forme di mitigazione delle penali e premi, in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di efficienza ovvero in caso di over-performance.

Inoltre il Contratto di servizio (Allegato CMQ) contiene a fronte delle violazioni degli obblighi afferenti le condizioni minime di qualità ivi individuati, nonché in caso di mancato rispetto del cronoprogramma degli investimenti, specifiche penali e forme di mitigazione.

Quanto sopra in perfetta coerenza con le previsioni di cui alla delibera ART 120/2018 lettera b) punti iii).

**TABELLE**

**RIEPILOGO DRIVER**

Processo	Allocazione	Descrizione allocazione costi	Formula attribuzione costi	DRIVER DR Marche (Precons.2018)
Accesso Infrastruttura	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Accesso Infrastruttura Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A}}{\sum \text{Accesso Infrastruttura}}$	-
Gestione Circolazione	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Circolazione Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$	-
Condotta	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Condotta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Condotta Regione A}}{\sum \text{FTE Condotta}}$	-
Servizi di Bordo (Scorta)	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Scorta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Scorta Regione A}}{\sum \text{FTE Scorta}}$	-
Gestione Equipaggi	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Equipaggi Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Gestione Equipaggi Regione A}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}$	-
Manovra	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manovra Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manovra Regione A}}{\sum \text{FTE Manovra}}$	-
Manutenzione	Manutenzione Corrente	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Corr. Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$	-
	Pulizia	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Pulizia Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$	-
	Verifica	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Verifica Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$	-
	Manutenzione Ciclica	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manutenzione Ciclica Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$	-
Vendita	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Vendita Diretta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$	-
Staff	Industriali	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff Industriali Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$	<b>2,64%</b>
	Supporto	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff di Supporto Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Totale FTE Regione A}}{\sum \text{Totale FTE}}$	<b>2,57%</b>
	Commerciali	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Staff Commerciali Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$	<b>2,76%</b>
Altri processi	Diretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale: Accantonamenti per Penali da GDS		-
Ammortamenti	Materiale rotabile	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Parco Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Eventi Treno Regione A}}{\sum \text{Eventi Treno}}$	-
	altri ammortamenti: beni mobili /immobili/immateriali	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Altri Amm. ti Processo X Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Costi Processo X Regione A}}{\sum \text{Costi Processo X}} + \text{Ammortamenti Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$	-
Svalutazioni	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Altre Svalutazioni Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$	-
Imposte e Tasse	Quota indiretta	Quota di Imposte e Tasse attribuita attraverso driver calcolato in funzione del peso della base imponibile formata da R.O.D	$\text{Imposte DPR} \cdot \frac{\text{Risultato Operativo Ordinario Regione A}}{\text{Risultato Operativo Ordinario DPR}}$	-



## PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DEFLAZIONATO E AL NETTO DEGLI EFFETTI DEI RINNOVI DEI CCNL STIMATI

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	CAGR
<b>COSTI DI PROCESSO</b>																	
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	13.166.731	13.673.281	14.082.214	14.346.651	14.798.336	15.320.276	15.902.252	16.570.345	16.880.138	17.693.653	18.099.451	18.993.047	19.752.574	19.500.868	19.820.195	20.050.587	2,7%
Costo del lavoro	12.497.235	12.546.884	12.928.952	13.174.133	13.602.708	14.101.891	14.653.709	15.287.327	15.576.889	16.348.193	16.675.959	17.010.283	17.351.295	17.704.672	18.059.575	18.386.231	
altri costi operativi	671.495	1.126.418	1.153.262	1.171.518	1.195.628	1.218.385	1.248.544	1.283.018	1.303.449	1.344.460	1.363.492	1.382.764	1.402.279	1.421.303	1.441.293	1.433.954	
ACCESSO INFRASTRUTTURA	10.654.609	10.639.796	11.091.487	11.273.110	11.587.527	11.936.502	12.347.193	12.822.823	13.391.779	13.988.284	14.217.343	14.450.152	14.688.773	14.927.289	15.171.703	15.420.139	2,7%
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	2.248.135	2.205.939	2.265.788	2.323.110	2.390.108	2.459.117	2.536.388	2.628.113	2.731.096	2.848.982	2.972.595	3.101.694	3.236.788	3.377.394	3.523.012	3.674.230	-1,2%
Costo del lavoro	958.489	990.052	1.010.205	1.078.363	1.111.507	1.154.123	1.199.538	1.272.538	1.198.819	1.221.189	1.246.061	1.271.444	1.297.348	1.323.795	1.350.795	1.378.300	
altri costi operativi	1.289.638	1.215.888	1.255.583	1.244.748	1.278.601	1.324.994	1.386.850	1.455.575	1.462.793	1.462.793	1.462.793	1.462.793	1.462.793	1.462.793	1.462.793	1.462.793	
MANOVRA	1.572.754	1.600.375	1.592.730	1.568.886	1.528.957	1.485.221	1.456.351	1.440.630	1.411.414	1.449.881	1.477.040	1.502.110	1.530.246	1.566.212	1.595.362	1.615.058	0,1%
Costo del lavoro	208.374	213.231	208.139	199.636	189.504	177.251	167.969	161.141	154.192	157.169	160.661	163.753	167.381	170.591	174.360	178.207	
altri costi operativi	1.364.380	1.387.145	1.384.591	1.369.250	1.339.453	1.307.970	1.288.382	1.279.489	1.257.222	1.292.713	1.316.378	1.338.357	1.365.865	1.394.821	1.416.902	1.436.851	
MANUTENZIONE	3.488.875	4.007.005	4.087.081	4.118.480	4.179.941	4.260.344	4.375.302	4.520.748	4.693.107	4.777.728	4.864.961	4.950.368	5.037.071	5.125.123	5.214.016	5.303.473	2,0%
Costo del lavoro	2.716.610	3.041.063	2.969.003	2.787.974	2.580.856	2.447.328	2.435.238	2.511.067	2.607.313	2.699.557	2.802.540	2.887.768	2.975.233	3.069.316	3.161.522	3.256.142	
altri costi operativi	772.265	965.942	1.118.078	1.330.506	1.599.085	1.813.018	1.940.065	2.009.681	1.995.793	2.078.171	2.062.421	2.062.503	2.061.838	2.056.870	2.054.488	2.051.331	
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	2.368.566	2.404.753	2.473.508	2.514.011	2.585.525	2.664.875	2.758.670	2.914.523	3.047.825	3.097.733	3.148.458	3.200.014	3.252.414	3.305.673	3.359.803	3.395.803	2,4%
COMMERCIALE	2.665.707	2.299.221	2.317.420	2.388.715	2.424.687	2.554.671	2.618.917	2.714.202	2.763.843	2.872.356	2.899.418	2.926.734	2.954.300	2.983.130	3.011.235	3.039.605	2,0%
Costo del lavoro	770.789	777.340	796.340	821.445	846.354	869.221	897.421	865.765	867.886	885.621	904.132	922.827	941.914	962.283	982.198	1.002.531	
altri costi operativi	1.894.908	1.521.881	1.521.080	1.567.270	1.578.333	1.685.450	1.761.496	1.848.437	1.905.957	1.986.535	1.995.286	2.023.907	2.012.386	2.020.847	2.029.037	2.037.074	
STAFF	7.077.105	7.009.047	6.885.261	6.712.799	6.533.311	6.368.781	6.369.345	6.398.975	6.419.195	6.531.756	6.646.290	6.762.833	6.881.419	7.012.731	7.135.700	7.260.824	0,3%
Costo del lavoro	2.871.212	3.069.461	2.983.814	2.839.638	2.691.990	2.564.186	2.496.716	2.420.640	2.472.618	2.525.741	2.580.037	2.635.533	2.703.058	2.761.251	2.820.732		
altri costi operativi	4.205.893	3.939.586	3.901.448	3.873.161	3.842.321	3.804.595	3.872.630	3.995.956	3.988.555	4.059.138	4.120.549	4.182.795	4.245.886	4.309.673	4.374.448	4.440.952	
<b>TOTALE</b>	<b>43.244.482</b>	<b>43.839.419</b>	<b>44.795.489</b>	<b>45.237.762</b>	<b>46.028.717</b>	<b>47.049.793</b>	<b>48.364.417</b>	<b>49.963.403</b>	<b>50.981.955</b>	<b>52.044.466</b>	<b>53.988.059</b>	<b>52.954.830</b>	<b>53.875.296</b>	<b>54.814.693</b>	<b>55.785.542</b>	<b>57.686.216</b>	<b>2,0%</b>

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Incremento costo del lavoro	0,08%	3,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Incremento composto	0,99%	1,02%	1,05	1,07	1,09	1,11	1,14	1,16	1,18	1,21	1,23	1,25	1,28	1,31	1,33	1,36

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Tasso d'inflazione previsionale	0,90%	1,20%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%	
Tasso d'inflazione COMPOSTO	1,030%	1,021%	1,037%	1,054%	1,072%	1,089%	1,107%	1,125%	1,144%	1,162%	1,181%	1,202%	1,220%	1,240%	1,261%	1,281%

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
<b>COSTI DI PROCESSO</b>																	
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	13.172.203	13.829.804	13.426.828	13.413.718	13.869.467	13.776.259	14.022.886	14.259.159	14.314.794	14.713.144	14.711.271	14.709.369	14.707.437	14.709.129	14.707.133	14.657.573	0,7%
Costo del lavoro	12.506.697	12.190.671	12.315.600	12.303.089	12.454.242	12.658.116	12.895.527	13.189.336	13.175.478	13.556.913	13.557.665	13.558.207	13.558.837	13.563.702	13.564.311	13.538.860	
altri costi operativi	665.506	1.103.133	1.111.228	1.110.630	1.115.225	1.118.142	1.127.359	1.139.823	1.139.317	1.156.230	1.153.706	1.151.163	1.148.600	1.145.427	1.142.823	1.118.693	
ACCESSO INFRASTRUTTURA	10.589.573	10.419.854	10.887.204	10.887.204	10.808.867	10.954.423	11.148.763	11.361.989	11.705.468	12.029.871	12.029.871	12.029.871	12.029.871	12.029.871	12.029.871	12.029.871	1,0%
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	2.237.307	2.152.698	2.172.098	2.187.117	2.210.281	2.233.989	2.263.855	2.304.733	2.379.880	2.410.684	2.407.802	2.404.504	2.401.990	2.399.080	2.386.114	2.363.152	-3,1%
Costo del lavoro	959.225	961.945	962.262	1.007.064	1.017.663	1.018.010	1.011.612	1.011.966	1.012.323	1.012.684	1.013.048	1.013.416	1.013.788	1.014.163	1.014.542	1.014.925	
altri costi operativi	1.278.132	1.190.753	1.209.816	1.180.053	1.192.619	1.215.880	1.252.243	1.292.767	367.357	398.000	394.753	391.487	388.202	384.897	381.572	378.227	
MANOVRA	1.560.742	1.565.647	1.532.388	1.477.885	1.422.882	1.359.466	1.311.146	1.275.714	1.229.333	1.242.062	1.244.459	1.244.714	1.247.114	1.247.382	1.249.784	1.252.170	-1,6%
Costo del lavoro	208.532	207.177	198.265	186.436	173.504	159.104	147.815	139.026	130.422	130.334	130.618	130.521	130.796	130.691	130.960	131.224	
altri costi operativi	1.352.210	1.358.470	1.334.123	1.291.449	1.249.378	1.200.362	1.163.331	1.136.868	1.098.911	1.111.728	1.113.841	1.114.193	1.116.317	1.116.671	1.116.805	1.120.946	
MANUTENZIONE	3.484.043	3.900.704	3.905.476	3.884.984	3.854.007	3.860.876	3.894.813	3.961.839	3.949.885	4.029.860	4.029.965	4.018.771	4.013.781	4.009.008	4.003.812	3.998.017	0,2%
Costo del lavoro	2.716.617	2.954.730	2.828.153	2.603.640	2.362.956	2.196.764	2.143.052	2.166.455	2.205.385	2.238.637	2.278.467	2.301.721	2.324.939	2.351.430	2.374.578	2.397.692	
altri costi operativi	768.376	945.974	1.077.325	1.281.354	1.491.852	1.663.851	1.751.761	1.785.384	1.744.480	1.787.219	1.745.088	1.717.050	1.688.842	1.657.579	1.629.034	1.600.320	
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	2.347.439	2.355.043	2.383.349	2.383.349	2.411.655	2.445.622	2.490.911	2.547.522	2.547.522	2.621.118	2.621.118	2.621.118	2.621.118	2.621.118	2.621.118	2.621.118	0,8%
COMMERCIALE	2.649.389	2.245.694	2.224.198	2.252.946	2.247.091	2.327.008	2.346.089	2.389.086	2.391.513	2.442.989	2.423.352	2.403.817	2.384.384	2.365.812	2.346.670	2.327.427	0,3%
Costo del lavoro	771.383	758.273	758.927	767.133	774.897	789.228	794.546	746.950	734.068	734.576	735.060	735.548	736.041	737.213	737.716	738.223	
altri costi operativi	1.878.006	1.487.421	1.465.271	1.485.813	1.472.194	1.546.779	1.590.534	1.642.136	1.657.215	1.708.413	1.689.292	1.688.269	1.648.343	1.628.598	1.608.854	1.589.204	
STAFF	7.041.763	6.840.470	6.601.502	6.323.746	6.047.724	5.793.231	5.693.903	5.621.672	5.642.540	5.541.288	5.539.993	5.538.655	5.537.273	5.543.998	5.542.506	5.540.960	-1,5%
Costo del lavoro	2.871.386	2.982.322	2.842.261	2.651.888	2.463.8												

## ALLEGATO 4

### Sistema Tariffario e Agevolazioni

Alla data di sottoscrizione del presente Atto, nelle Marche vige la seguente normativa commerciale:

CORSA SEMPLICE ORDINARIA TARIFFA N.39/11/1  
ABBONAMENTO MENSILE TARIFFA N.40/11/ A  
ABBONAMENTO 12 MESI TARIFFA N. 40/11/B  
ABBONAMENTO SETTIMANALE N. 40/11/C

TARIFFA INTEGRATA TRENOMARCHEBUS  
TARIFFA INTEGRATA TRENOANCONABUS  
TARIFFA INTEGRATA PICCHIO

CONDIZIONI PER VIAGGI TRA DUE O PIÙ REGIONI  
GRATUITÀ ED AGEVOLAZIONI  
Per memoria - CARTA TUTTO TRENO MARCHE

### TARIFFA N.39/11/1 MARCHE

La presente tariffa é valida per la determinazione dei prezzi per viaggi di corsa semplice nell'area regionale delle Marche per tutti i canali di vendita.

TARIFFA N. 39/11/1 - ORDINARIA				
PREZZI				
SCAGL KM	ADULTI		RAGAZZI	
	1^ CL.	2^ CL.	1^ CL.	2^ CL.
1-10	2,75	1,65	2,75	1,65
11-20	3,40	2,15	2,75	1,65
21-30	4,90	3,20	2,75	1,65
31-40	6,05	4,00	3,05	2,00
41-50	7,10	4,65	3,55	2,35
51-60	8,05	5,20	4,05	2,60
61-70	9,20	6,05	4,60	3,05
71-80	10,15	6,65	5,10	3,35
81-90	11,30	7,40	5,65	3,70
91-100	12,50	8,20	6,25	4,10
101-110	13,75	9,00	6,90	4,50
111-120	15,00	9,90	7,50	4,95
121-130	15,85	10,50	7,95	5,25
131-140	16,85	10,90	8,45	5,45
141-150	18,10	11,70	9,05	5,85
151-160	19,30	12,50	9,65	6,25
161-170	20,20	13,05	10,10	6,55
171-180	21,30	13,85	10,65	6,95
181-190	22,35	14,45	11,20	7,25
191-200	23,55	15,20	11,80	7,60
201-220	25,90	16,65	12,95	8,35
221-240	28,30	18,10	14,15	9,05

241-260	30,85	19,60	15,45	9,80
261-280	33,45	21,05	16,75	10,55
281-300	36,00	22,60	18,00	11,30
301-320	38,30	24,05	19,15	12,05
321-340	40,55	25,55	20,30	12,80
341-360	42,75	27,05	21,40	13,55
361-380	44,80	28,60	22,40	14,30
381-400	47,10	30,10	23,55	15,05
401-420	49,15	31,65	24,60	15,85
421-440	51,15	33,10	25,60	16,55
441-460	53,15	34,65	26,60	17,35
461-480	55,25	36,10	27,65	18,05
481-500	57,40	37,65	28,70	18,85
501-520	59,55	39,00	29,80	19,50
521-540	61,75	40,40	30,90	20,20
541-560	64,00	41,90	32,00	20,95
561-580	66,25	43,35	33,15	21,70
581-600	68,40	44,80	34,20	22,40
601-620	70,65	46,25	35,35	23,15
621-640	72,85	47,65	36,45	23,85
641-660	75,05	49,15	37,55	24,60
661-680	77,25	50,55	38,65	25,30
681-700	79,50	51,95	39,75	26,00

## CONDIZIONI PER I VIAGGI DI CORSA SEMPLICE

Per viaggi di corsa semplice all'interno della Regione Marche, vengono rilasciati biglietti ai prezzi della tariffa n. 39/11/MARCHE. Le stazioni da considerare come confini tariffari dell'area regionale delle Marche sono riportate nell'Allegato n. 13 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 1.- Itinerari e prezzi**

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

Per i viaggi con origine o destinazione in una delle seguenti stazioni del nodo di Ancona: Ancona, Ancona Marittima, Ancona Torrette, Palombina, Ancona Stadio e Varano, i biglietti riporteranno genericamente l'indicazione "Ancona" e tassati in base alla distanza esistente fra la stazione di origine/destinazione e Ancona. I biglietti consentono di iniziare o terminare il viaggio in una qualsiasi delle stazioni elencate al comma precedente. Per i viaggi fra due qualsiasi stazioni del nodo di Ancona si applica il prezzo dello scaglione minimo della tariffa 39/11/MARCHE (10 km).

Ai viaggi di corsa semplice si applicano i prezzi della tariffa ordinaria n.39/11/1 adulti e ragazzi; le eventuali riduzioni, a cui il viaggiatore abbia titolo, sono determinate applicando la percentuale di riduzione spettante alla tariffa ordinaria adulti, con arrotondamento matematico ai cinque centesimi e rispettando il minimo

tariffario come disposto al paragrafo *n.2. Calcolo dei prezzi* del punto n.2. ITINERARI E PREZZI della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§ 2.- Riduzioni**

Le riduzioni applicabili alla tariffa 39/11 sono riportate al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 3.- Canali di vendita, utilizzo, convalida e validità del biglietto**

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

Per l'ammissione ai treni di categoria non Regionale si applica quanto disposto al punto 17 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 4.- Modifiche del contratto di trasporto**

Si applica quanto disposto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§ 5.- Irregolarità ed abusi**

Il viaggiatore, con il biglietto non convalidato, che avvisa il Personale di Accompagnamento al momento della salita in treno, viene regolarizzato con il pagamento di una maggiorazione di euro 5,00 ed il biglietto viene obliterato dal personale del treno.

Il viaggiatore, sprovvisto di titolo di viaggio, che avvisa il Personale di Accompagnamento al momento della salita in treno, viene regolarizzato con il pagamento del biglietto a tariffa intera più una maggiorazione di euro 5,00.

La regolarizzazione avviene a tariffa competente e senza applicazione della suddetta maggiorazione, se il viaggiatore avvisa il Personale di Accompagnamento al momento della salita in treno, nei seguenti casi:

- a) partenza da località in cui le validatrici sono mancanti o non funzionanti;
- b) partenza da località sprovvista sia di biglietteria, sia di self-service, sia di punti vendita alternativi. Tali stazioni/fermate sono individuate nella tabella 1;

Nei casi di mancato avviso al Personale di Accompagnamento all'atto della salita in treno, il viaggiatore sprovvisto di valido titolo di viaggio, o con titolo di viaggio non convalidato o convalidato in maniera irregolare è soggetto al pagamento del biglietto a tariffa intera più:

- una sanzione amministrativa di euro 66,00, se paga immediatamente al Personale di Accompagnamento all'atto della contestazione o entro i 3 giorni successivi alla data della notifica;

- una sanzione amministrativa di euro 93,00, se paga la somma dovuta dal 4° al 60° giorno dalla data della notifica;
- una sanzione amministrativa di euro 280,00 se paga oltre il 60° giorno dalla data della notifica.

Per l'uso di un biglietto contraffatto, alterato o abusivamente utilizzato si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

L'agente accertante procede, in ogni caso, al ritiro del titolo di viaggio.

Per le infrazioni di cui all'art. 29 del DPR n. 753/1980 che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle Ferrovie dello stato si applica la sanzione amministrativa da un minimo di euro 103,00 a un massimo di euro 309,00, oltre al risarcimento del danno derivante.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Tabella 1 -STAZIONI PRIVE DI ADEGUATA RETE DI VENDITA

	STAZIONE
1	Camerano Aspio
2	Cerreto d'Esi
3	Corridonia – Mogliano
4	Gagliole
5	Genga - S. Vittore Terme
6	Macerata Fontescodella
7	Maltignano
8	Monteprandone
9	Morrovalle - Monte S. Giusto
10	Offida - Castel di Lama
11	Pantiere di C.
12	Pedaso
13	S.Claudio
14	Spinetoli Villa S. Pio X

#### **§ 6.- Rimborsi e indennità**

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

#### **§ 7.- Bagagli e piccoli animali**

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### §8.- *Trasporto bici*

Il trasporto della bici entro i confini tariffari della regione Marche è gratuito.

Per il trasporto della bicicletta al seguito, sui treni appositamente attrezzati, contrassegnati con apposito pittogramma e nei limiti dei posti disponibili, il viaggiatore, prima della salita, deve presentarsi al Personale di Accompagnamento per il rilascio di un apposito titolo gratuito per la bici.

Il biglietto rilasciato per il trasporto gratuito della bici dà la possibilità di effettuare un numero di viaggi illimitati nell'arco della giornata di emissione. E' ammesso un trasporto gratuito bici per ogni viaggiatore pagante.

Per gruppi di almeno dieci persone con bici al seguito è necessario inoltrare preventivamente una richiesta scritta alla Direzione Regionale Marche ([direzione.marche@trenitalia.it](mailto:direzione.marche@trenitalia.it)).

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto 11.- Bici al seguito della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### § 9. - *Norme particolari*

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

## TARIFFA N.40/11/MARCHE

La presente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento nell'area regionale delle Marche.

TARIFFA N. 40/11/A ABBONAMENTO MENSILE		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^ CL.	2^ CL.
1-10	41,30	27,30
11-20	62,30	41,50
21-30	80,30	53,40
31-40	98,90	65,90
41-50	114,50	76,20
51-60	121,10	80,70
61-70	127,80	85,00
71-80	133,40	88,90
81-90	139,00	92,50
91-100	144,30	96,20
101-110	153,10	101,90
111-120	162,20	108,10
121-130	171,20	113,80
131-140	179,90	119,90
141-150	188,60	125,70

TARIFFA N. 40/11/B ABBONAMENTO PER 12 MESI		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^ CL.	2^ CL.
1-10	386,20	255,30
11-20	582,60	388,10
21-30	750,90	499,30
31-40	924,80	616,20
41-50	1.070,60	712,50
51-60	1.132,30	754,60
61-70	1.195,00	794,80
71-80	1.247,30	831,30
81-90	1.299,70	864,90
91-100	1.349,30	899,50
101-110	1.431,50	952,80
111-120	1.516,60	1.010,80
121-130	1.600,80	1.064,10
131-140	1.682,10	1.121,10
141-150	1.763,50	1.175,30

TARIFFA N. 40/11/C ABBONAMENTO SETTIMANALE		
SCAGL. KM	PREZZI	
	1^ CL.	2^ CL.
1-10	13,80	9,10
11-20	20,80	13,90
21-30	26,80	17,80
31-40	33,00	22,00
41-50	38,20	25,40
51-60	40,40	26,90
61-70	42,60	28,40
71-80	44,50	29,70
81-90	46,40	30,90
91-100	48,10	32,10
101-110	51,10	34,00
111-120	54,10	36,10
121-130	57,10	38,00
131-140	60,00	40,00
141-150	62,90	41,90

151-160	195,30	130,30
161-170	204,40	135,80
171-180	211,00	140,60
181-190	220,20	146,50
191-200	229,30	152,60
201-220	244,90	163,10
221-240	260,50	173,50
241-260	275,90	183,90
261-280	291,50	194,30
281-300	307,20	204,60
301-320	318,80	212,50
321-340	330,50	220,40
341-360	342,20	228,10
361-380	353,80	236,00
381-400	365,60	243,60
401-420	376,40	250,90
421-440	387,00	257,80
441-460	397,70	265,20
461-480	408,40	272,20
481-500	419,00	279,30
501-520	433,00	287,60
521-540	446,70	295,80
541-560	460,10	303,70
561-580	473,40	312,00
581-600	486,50	320,10
601-620	499,40	328,10
621-640	511,90	336,60
641-660	524,30	344,90
661-680	536,50	353,20
681-700	549,40	361,30

151-160	1.826,10	1.218,40
161-170	1.911,20	1.269,80
171-180	1.972,90	1.314,70
181-190	2.058,90	1.369,80
191-200	2.144,00	1.426,90
201-220	2.289,90	1.525,00
221-240	2.435,70	1.622,30
241-260	2.579,70	1.719,50
261-280	2.725,60	1.816,80
281-300	2.872,40	1.913,10
301-320	2.980,80	1.986,90
321-340	3.090,20	2.060,80
341-360	3.199,60	2.132,80
361-380	3.308,10	2.206,60
381-400	3.418,40	2.277,70
401-420	3.519,40	2.346,00
421-440	3.618,50	2.410,50
441-460	3.718,50	2.479,70
461-480	3.818,60	2.545,10
481-500	3.917,70	2.611,50
501-520	4.048,60	2.689,10
521-540	4.176,70	2.765,80
541-560	4.302,00	2.839,60
561-580	4.426,30	2.917,20
581-600	4.548,80	2.993,00
601-620	4.669,40	3.067,80
621-640	4.786,30	3.147,30
641-660	4.902,30	3.224,90
661-680	5.016,30	3.302,50
681-700	5.136,90	3.378,20

151-160	65,10	43,50
161-170	68,20	45,30
171-180	70,40	46,90
181-190	73,40	48,90
191-200	76,50	50,90
201-220	81,70	54,40
221-240	86,90	57,90
241-260	92,00	61,30
261-280	97,20	64,80
281-300	102,40	68,20
301-320	106,30	70,90
321-340	110,20	73,50
341-360	114,10	76,10
361-380	118,00	78,70
381-400	121,90	81,20
401-420	125,50	83,70
421-440	129,00	86,00
441-460	132,60	88,40
461-480	136,20	90,80
481-500	139,70	93,10
501-520	144,40	95,90
521-540	148,90	98,60
541-560	153,40	101,30
561-580	157,80	104,00
581-600	162,20	106,70
601-620	166,50	109,40
621-640	170,70	112,20
641-660	174,80	115,00
661-680	178,90	117,80
681-700	183,20	120,50

## CONDIZIONI PER I VIAGGI DI ABBONAMENTO

La presente tariffa è valida per gli abbonamenti su treni regionali all'interno delle Marche.

Le stazioni da considerare come confini tariffari dell'area regionale delle Marche sono riportate nell'Allegato n. 13 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

### **§1.- Itinerari e prezzi**

Si applica quanto disposto al punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Per gli abbonamenti aventi origine o destinazione una delle stazioni di Ancona, si applicano i medesimi criteri di tassazione e di utilizzazione previsti per i viaggi di corsa semplice di cui alla tariffa n. 39/11/MARCHE. Per gli abbonamenti fra due qualsiasi stazioni del nodo di Ancona si applica il prezzo dello scaglione minimo della tar. 40/11/MARCHE (10 km).

Per gli abbonamenti mensili si applicano i prezzi della tariffa n. 40/11/A, per gli annuali della tariffa n. 40/11/B e per i settimanali della tariffa n. 40/11/C.

In corso di viaggio l'abbonato deve essere munito di un valido documento di riconoscimento.

Ai viaggi di abbonamento si applicano i prezzi della tariffa n.40/11/A-B-C; le eventuali riduzioni per agevolazioni, a cui il viaggiatore abbia titolo, sono determinate applicando la percentuale di riduzione spettante alla tariffa 40 di competenza, con arrotondamento matematico ai dieci centesimi.

### **§2.- Riduzioni**

Non è applicabile nessuna riduzione alle tariffe di abbonamento come indicato al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§3.- Canali di vendita, periodo di utilizzo, convalida e validità del biglietto**

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Per l'ammissione ai treni categoria non Regionale si applica quanto disposto al punto 17 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§4.- Modifiche del contratto di trasporto**

Si applica quanto previsto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§5.- Irregolarità ed abusi**

Al viaggiatore titolare di regolare abbonamento che non sia in grado di esibirlo a bordo al Personale di Accompagnamento è applicata una sanzione pari al doppio della tariffa relativa alla percorrenza di riferimento se entro i 3 giorni successivi alla notifica del verbale presenta il titolo di viaggio presso una biglietteria Trenitalia, purché lo stesso non risulti acquistato successivamente all'accertamento dell'infrazione.

In caso di mancata esibizione dell'abbonamento il viaggiatore viene considerato sprovvisto di titolo di viaggio ed è soggetto al pagamento del biglietto a tariffa intera più:

- una sanzione amministrativa di euro 66,00, se paga immediatamente al Personale di Accompagnamento all'atto della contestazione o entro i 3 giorni successivi alla data della notifica;
- una sanzione amministrativa di euro 93,00, se paga la somma dovuta dal 4° al 60° giorno dalla data della notifica;
- una sanzione amministrativa di euro 280,00 se paga oltre il 60° giorno dalla data della notifica.

L'abbonato privo di documento di identificazione, o che esibisca un abbonamento privo di convalida e/o delle indicazioni richieste, viene regolarizzato come sprovvisto di biglietto.

L'uso di un abbonamento alterato, contraffatto, o abusivamente utilizzato è sanzionato ai sensi del punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

L'agente accertante procede, in ogni caso, al ritiro del titolo di viaggio.

Per le infrazioni di cui all'art. 29 del DPR n. 753/1980 che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle Ferrovie dello stato si applica la sanzione amministrativa da un minimo di euro 103,00 a un massimo di euro 309,00, oltre al risarcimento del danno derivante.

Per quanto non espressamente previsto si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§6.- Rimborsi***

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§7.- Bagagli e piccoli animali***

Per il trasporto dei bagagli e di piccoli animali si applica quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§8.- Trasporto bici***

Per il trasporto della bici si applicano le medesime condizioni previste nella tariffa n. 39/11/Marche.

#### ***§9. - Norme particolari***

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### **ABBONAMENTO MENSILE – CIRCOLAZIONE AGEVOLATA (50%)**

La Regione Marche con apposita deliberazione ha individuato le categorie di utenti denominate “socialmente deboli”, residenti nei Comuni della regione Marche, alle quali è possibile rilasciare abbonamenti mensili a tariffa agevolata per percorsi prescelti e compresi nel territorio delle Marche.

Possono essere acquistati con uno sconto del 50% (tariffa n.40/11/A agevolata 50%) presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie di Ancona, Ascoli Piceno, Civitanova Marche, Fano, Jesi, Macerata, Marotta,

Fabriano, Falconara M., Pesaro, Porto Recanati, Porto S. Giorgio, Senigallia e San Benedetto del Tronto, previa esibizione di apposita certificazione rilasciata dai Comuni di residenza o domicilio.

Gli abbonamenti mensili a tariffa n.40/11/A agevolata 50% sono validi solo se esibiti insieme a quest'ultima e ad un documento di identità, hanno la medesima validità degli abbonamenti mensili a tariffa 40/11/MARCHE, non sono rimborsabili o duplicabili e non consentono fermate intermedie.

Al viaggiatore titolare di regolare abbonamento agevolato, che non sia in grado di esibire l'abbonamento stesso o non è in grado di esibire la certificazione del Comune in fase di controlleria, è applicata una sanzione pari al doppio della tariffa relativa alla percorrenza di riferimento se entro i 3 giorni successivi alla notifica del verbale presenta il titolo di viaggio o il certificato o il documento d'identità presso una biglietteria Trenitalia, purché gli stessi risultino già validi al momento dell'accertamento dell'infrazione.

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme del punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della tariffa n.40/11/Marche.

TARIFFA N. 40/11/A ABBONAMENTO MENSILE AGEVOLATO (50%)	
PREZZI	
SCAGL . KM	2^ CL.
1-10	13,70
11-20	20,80
21-30	26,70
31-40	33,00
41-50	38,10
51-60	40,40
61-70	42,50
71-80	44,50
81-90	46,30
91-100	48,10
101-110	51,00
111-120	54,10
121-130	56,90
131-140	60,00
141-150	62,90
151-160	65,20
161-170	67,90
171-180	70,30
181-190	73,30
191-200	76,30
201-220	81,60
221-240	86,80
241-260	92,00
261-280	97,20
281-300	102,30
301-320	106,30
321-340	110,20
341-360	114,10
361-380	118,00

381-400	121,80
401-420	125,50
421-440	128,90
441-460	132,60
461-480	136,10
481-500	139,70
501-520	143,80
521-540	147,90
541-560	151,90
561-580	156,00
581-600	160,10
601-620	164,10
621-640	168,30
641-660	172,50
661-680	176,60
681-700	180,70

## **TARIFFA N.41/11/TRENOMARCHEBUS**

La tariffa 41/11/TRENOMARCHEBUS è valida per la determinazione dei prezzi di trasporto integrato sulle relazioni riportate nelle seguenti tabelle prezzi.

### ***§1.- Limiti di applicazione***

La Tariffa 41/11/TRENOMARCHEBUS consente di viaggiare sui treni regionali nella sola seconda classe, sui bus extraurbani che percorrono in parallelo le tratte previste e sui bus urbani della città di Ancona.

Nell'ambito del territorio urbano di Ancona si può usufruire dei servizi extraurbani effettuati dai vettori partecipanti all'integrazione, nei limiti delle fermate previste da tale servizio.

Le Ditte di autolinee aderenti all'integrazione sono:

Atma,

Adriabus,

Contram Mobilità,

Trasfer,

Start Plus.

### ***§2.- Canali di vendita***

A tariffa integrata Trenomarcheбус è possibile acquistare:

- Abbonamento mensile – Tariffa 41/11/A
- Abbonamento annuale - Tariffa 41/11/D

Gli abbonamenti mensili e annuali sono nominativi e sono acquistabili presso le biglietterie di Trenitalia della Regione Marche.

In corso di viaggio gli abbonamenti integrati Trenomarchebus devono essere esibiti unitamente ad un valido documento di riconoscimento.

### **§3.- Utilizzo e validità**

Gli abbonamenti integrati Trenomarchebus consentono di effettuare un numero illimitato di viaggi nell'ambito della relazione acquistata e fermate intermedie.

Non devono essere convalidati e non sono cedibili.

ABBONAMENTO MENSILE TRENOMARCHEBUS è valido per 30 giorni dalla data prescelta e può essere acquistato sin da 30 giorni prima dell'inizio di validità.

L'abbonamento mensile non è rimborsabile né sostituibile.

ABBONAMENTO ANNUALE TRENOMARCHEBUS è valido dal primo giorno del mese solare di inizio validità prescelto fino all'ultimo giorno del dodicesimo mese solare successivo, può essere acquistato sin da 7 giorni prima dell'inizio di validità ed è rimborsabile prima dell'inizio di validità con applicazione di una trattenuta a titolo di penale del 5%.

In caso di utilizzazione per un periodo limitato della sua validità complessiva viene rimborsata la differenza tra il prezzo pagato ed il prezzo dovuto per uno o più abbonamenti mensili a tariffa 41/11/A per il periodo di avvenuta utilizzazione considerando le frazioni di mese come mese intero con applicazione di una trattenuta a titolo di penale del 5%.

#### §4.- Prezzi

Al servizio integrato Trenomarche bus si applicano i seguenti prezzi:

TABELLA PREZZI TARIFFA 41/11/A  
ABBONAMENTO MENSILE TRENOMARCHEBUS

<b>RELAZIONI (da e per Ancona)</b>	<b>PREZZI €</b>	<b>SERVIZI AGGIUNTI (compresi nella tariffa)</b>
FALCONARA	64,50	Servizio bus da Falconara Alta
CASTELFERRETTI	72,90	
MARINA M.MARCIANO	73,20	Servizio bus da Montemarciano città
OSIMO STAZIONE	78,00	Servizio bus da Osimo città e da Filottrano
MARZOCCA	78,20	
CHIARAVALLE	78,70	Servizio bus da Grancetta
SENIGALLIA	92,10	
LORETO	96,20	Servizio bus da Loreto città
MAROTTA	96,30	Servizio bus da Mondolfo e Ponte Rio
JESI	94,60	
PORTORECANATI	97,10	
MONTECAROTTO	95,70	Servizio bus da Montecarotto città
CASTELPLANIO-SERRA S.Q.	108,00	Servizio bus da Cupramontana-Maiolati e da Castelplanio città
FANO	108,50	
CIVITANOVA-P.S.ELPIDIO.	108,60	Servizio bus da S. Elpidio a Mare
PESARO	108,50	
PORTO S.GIORGIO	108,60	Servizio bus da Fermo
MACERATA	108,70	
FABRIANO	108,40	
S.BENEDETTO- P.TO D'ASCOLI	108,70	Servizio bus da Porto d'Ascoli
ASCOLI PICENO	122,80	Servizio bus da Arquata d. Tronto e Balzo di Montegallo

TABELLA PREZZI TARIFFA 41/11/D  
ABBONAMENTO ANNUALE TRENOMARCHEBUS

<b>RELAZIONI (da e per Ancona)</b>	<b>PREZZI €</b>	<b>SERVIZI AGGIUNTI (compresi nella tariffa)</b>
FALCONARA	612,80	Servizio bus da Falconara Alta
CASTELFERRETTI	692,60	
MARINA M.MARCIANO	695,40	Servizio bus da Montemarciano città
OSIMO STAZIONE	741,00	Servizio bus da Osimo città e da Filottrano
MARZOCCA	742,90	
CHIARAVALLE	747,70	Servizio bus da Grancetta
SENIGALLIA	875,00	
LORETO	878,40	Servizio bus da Loreto città
MAROTTA	914,90	Servizio bus da Mondolfo e Ponte Rio
JESI	878,40	
PORTORECANATI	878,40	
MONTECAROTTO	909,20	Servizio bus da Montecarotto città
CASTELPLANIO- SERRA S.Q.	1026,00	Servizio bus da Cupramontana- Maiolati e da Castelplanio città
FANO	1012,60	
CIVITANOVA- P.S.ELPIDIO.	1012,60	Servizio bus da S. Elpidio a Mare
PESARO	1030,80	
PORTO S.GIORGIO	1030,80	Servizio bus da Fermo
MACERATA	1032,70	
FABRIANO	1029,80	
S.BENEDETTO- P.to d'ASCOLI	1032,70	Servizio bus da Porto d'Ascoli
ASCOLI PICENO	1166,60	Servizio bus da Arquata d. Tronto e Balzo di Montegallo

ABBONAMENTO MENSILE TRENOMARCHEBUS AGEVOLATO (50%)

La Regione Marche con apposita deliberazione ha individuato le categorie di utenti denominate “socialmente deboli”, residenti nei Comuni della regione Marche, alle quali è possibile rilasciare abbonamenti mensili integrati Trenomarchebus a tariffa agevolata per percorsi prescelti e compresi nel territorio delle Marche.

L'abbonamento mensile agevolato integrato Trenomarchebus è valido solo se esibito insieme alla Certificazione del Comune e ad un documento di identità, ed ha la medesima validità dell'abbonamento mensile Trenomarchebus a tariffa 41/11/A.

L'abbonamento mensile agevolato integrato è nominativo e può essere acquistato, con uno sconto del 50% sulla tariffa base n.41/11/A, presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie di Ancona, Ascoli Piceno, Civitanova Marche, Fano, Jesi, Macerata, Marotta, Fabriano, Falconara M., Pesaro, Porto Recanati, Porto S. Giorgio, Senigallia e San Benedetto del Tronto previa esibizione di apposita certificazione rilasciata dai Comuni di residenza o domicilio.

Non è rimborsabile o duplicabile.

La seguente tariffa è valida per la determinazione dei prezzi di abbonamento mensile agevolato nell'area regionale delle Marche.

TABELLA PREZZI TARIFFA 41/11/A  
ABBONAMENTO MENSILE TRENOMARCHEBUS AGEVOLATO ( 50%)

<b>RELAZIONI (da e per Ancona)</b>	<b>PREZZI €</b>	<b>SERVIZI AGGIUNTI (compresi nella tariffa)</b>
FALCONARA	32,30	Servizio bus da Falconara Alta
CASTELFERRETTI	36,50	
MARINA M.MARCIANO	36,60	Servizio bus da Montemarciano città
OSIMO STAZIONE	39,00	Servizio bus da Osimo città e da Filottrano
MARZOCCA	39,10	
CHIARAVALLE	39,40	Servizio bus da Grancetta
SENIGALLIA	46,10	
LORETO	48,10	Servizio bus da Loreto città
MAROTTA	48,20	Servizio bus da Mondolfo e Ponte Rio
JESI	47,30	
PORTORECANATI	48,60	
MONTECAROTTO	47,90	Servizio bus da Montecarotto città
CASTELPLANIO-SERRA S.Q.	54,00	Servizio bus da Cupramontana-Maiolati e da Castelplanio città
FANO	54,30	
CIVITANOVA-P.S.ELPIDIO.	54,30	Servizio bus da S. Elpidio a Mare
PESARO	54,30	
PORTO S.GIORGIO	54,30	Servizio bus da Fermo
MACERATA	54,40	
FABRIANO	54,20	
S.BENEDETTO- P.TO D'ASCOLI	54,40	Servizio bus da Porto d'Ascoli
ASCOLI PICENO	61,40	Servizio bus da Arquata d. Tronto e Balzo di Montegallo

### **§5.- Irregolarità ed abusi**

Per qualsiasi irregolarità ed abuso si applica, per quanto non espressamente indicato, quanto disposto al punto **§5.- Irregolarità ed abusi** della Tariffa 40/11/Marche.

Per quanto non espressamente citato valgono le norme previste nella Parte III – Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

## **TARIFFA N.41/11/C MARCHE PICCHIO**

La tariffa 41/11/C PICCHIO è valida per la determinazione dei prezzi di trasporto integrato (Trenitalia S.p.A. e START S.p.A.) e consente di viaggiare sui treni regionali in seconda classe e sui servizi automobilistici delle Aziende aderenti, sulla linea tra la città di Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto.

Tariffe in vigore dal 1/1/2018	Abbonamento Mensile Integrato PICCHIO	Abbonamento Annuale Studenti Periodo scolastico Integrato PICCHIO	Abbonamento Annuale Studenti 365 gg Integrato PICCHIO
Fascia 2: da 6,1 a 12 Km	€49,80	€348,10	€397,90
Fascia 3: da 12,1 a 18 Km	€59,10	€413,40	€472,50
Fascia 4: da 18,1 a 24 Km	€68,40	€478,70	€547,10
Fascia 5: da 24,1 a 30 Km	€77,70	€543,90	€621,60
Fascia 6: da 30,1 a 36 Km	€82,90	€580,20	€663,10

## **CONDIZIONI DI VIAGGIO**

### **§1.- Limiti di applicazione**

La Tariffa 41/11/C PICCHIO consente di viaggiare sui treni regionali nella sola seconda classe tra le città di Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto e sui bus extraurbani Start Plus che percorrono in parallelo la medesima tratta e sui bus urbani della città di Ascoli Piceno e di San Benedetto del Tronto (comprendente anche il territorio di Porto d'Ascoli), a condizione che la partenza o l'arrivo sia Ascoli Piceno o San Benedetto del Tronto.

### **§2.- Canali di vendita**

Gli abbonamenti integrati PICCHIO sono rilasciati dietro esibizione della tessera di identificazione distribuita dalla società Start Plus presso i propri punti vendita autorizzati, mediante il sistema di vendita denominato Telemaco.

E' possibile acquistare a tariffa PICCHIO:

- Abbonamento mensile integrato;
- Abbonamento annuale integrato studenti periodo scolastico;

- Abbonamento annuale integrato studenti 365 gg.

### **§3.- Prezzi**

Al servizio integrato si applicano i prezzi calcolati in base a 6 fasce che costituiscono scaglioni chilometrici progressivi da 6 km, come riportato nella tabella prezzi.

### **§4.- Utilizzo e validità**

L'abbonamento mensile integrato ha una validità di 30 giorni dalla data riportata a penna sul titolo di viaggio al momento dell'emissione.

Gli abbonamenti annuali integrati studenti per il periodo scolastico hanno una validità regolata da apposito decreto della Regione Marche in funzione del calendario scolastico regionale.

Gli abbonamenti annuali integrati studenti 365 gg. hanno la validità di 365 gg. a partire dalla data riportata a penna sul titolo di viaggio al momento dell'emissione.

Gli abbonamenti dovranno essere sempre compilati con penna indelebile in tutte le parti mancanti con i propri dati identificativi ed esibiti, in caso di controlleria, insieme alla tessera di identificazione distribuita dalla società Start Plus.

### **§5.- Riduzioni**

Le famiglie con più di un figlio, che acquistano più abbonamenti annuali studenti integrati, hanno diritto ad uno sconto del 20% per il secondo e del 50% per il terzo abbonamento.

### **§6.- Irregolarità ed abusi**

Le irregolarità e gli abusi sono regolarizzati in base alle norme in vigore presso il vettore sul quale vengono rilevate e limitatamente alla tratta di competenza.

Se il viaggiatore è in possesso di un abbonamento integrato Picchio non valido o se è sprovvisto della tessera di identificazione è regolarizzato secondo quanto disposto al punto §5.- *Irregolarità ed abusi* della Tariffa 40/11/Marche. Per quanto non espressamente previsto valgono le norme previste al punto 7 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **§7.- Modifiche del contratto**

Gli abbonamenti integrati Picchio sono nominativi per cui non cedibili. Inoltre non sono né rimborsabili e né sostituibili.

### ***§8.- Bagagli e piccoli animali***

Il trasporto di oggetti e di animali é consentito secondo quanto disposto al punto 9 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

## **Condizioni per viaggi tra due o più Regioni**

CONDIZIONI PER BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE ED ABBONAMENTO (TARIFFA 39/AS e 40/AS)

Per viaggi di corsa semplice ed abbonamenti mensili ed annuali tra due o più regioni Trenitalia rilascia biglietti a tariffa regionale con applicazione sovraregionale (39/AS e 40/AS) per chilometraggi fino a 700 km.

Le stazioni da considerare come confine geografico delle aree regionali sono indicate nell'Allegato n. 14 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### ***§1.- Itinerari e prezzi***

Si applica quanto disposto alla prima parte del punto 2 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

I prezzi sono relativi ad ogni relazione Origine/Destinazione fra due o più Regioni e determinati utilizzando l'“*Algoritmo proporzionale per prezzo*” definito dalle Regioni e Province Autonome, nell'ambito della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome.

### ***§2.- Riduzioni***

Le riduzioni applicabili alla tariffa 39/AS sono riportate al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### ***§3.- Canali di vendita, tipologia di titoli di viaggio, utilizzo, convalida e validità del biglietto.***

Si applica quanto disposto ai punti 3 e 4 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

Per l'ammissione ai treni di categoria non Regionale si applica quanto disposto al punto 17 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

I biglietti e gli abbonamenti della tariffa 39/AS e 40/AS possono essere caricati su Smart Card, laddove disposto alla tariffa 39 e 40 della Regione di riferimento.

#### ***§4.- Modifiche del contratto di trasporto***

Si applica quanto disposto al punto 6 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§5.- Irregolarità ed abusi***

Si applica quanto disposto al punto 7 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§6.- Rimborsi e indennizzi***

Si applica quanto previsto al punto 8 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

#### ***§7.- Norme particolari***

Per quanto non espressamente previsto si applicano le norme della Parte I e della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali di Trasporto.

### **Gratuità ed Agevolazioni**

#### **CIRCOLAZIONE AGEVOLATA**

Abbonamenti agevolati mensili (sconto del 50%) a tariffa n. 40/11/A e n.41/11/ TrenoMarcheBus.

La suddetta agevolazione è compensata con specifiche risorse regionali già stanziare e considerate nel PEF fino al 31/08/2020, nei limiti delle risorse regionali disponibili stanziare dalla delibera n. 1050 del 30/07/2018.

Laddove la compensazione non sia riconfermata con apposito stanziamento dedicato, l'agevolazione cesserà di essere attiva dal 1 settembre 2020.

#### **FORZE DELL'ORDINE**

Le gratuità regionali riconosciute, valide su tutti i treni regionali circolanti entro i confini della Regione Marche, sono quelle previste dalla LR n. 13/2006 e dalla DGR n. 1171/2006 e DGR n. 508/2007, in vigore alla data di sottoscrizione del presente Contratto, disposte in favore delle seguenti categorie:

- Carabinieri
- Polizia di Stato
- Guardia di Finanza
- Polizia Penitenziaria

- Corpo Forestale dello Stato confluito nei Carabinieri
- Capitanerie di Porto

Il riconoscimento dell'ammissione gratuita a bordo treno di queste categorie è subordinato al rispetto di tutti i requisiti di cui all'art. 14 comma 10 del CdS; qualora la fruizione dell'agevolazione dovesse subire un'importante variazione dovrà essere oggetto di opportuna rivalutazione.

#### TRASPORTO BICICLETTE

Gratuito per le relazioni interamente comprese nel territorio delle Marche. I relativi costi stimati al momento della sottoscrizione sono compresi nel PEF; qualora il trasporto delle bici dovesse subire un'importante variazione dovrà essere oggetto di opportuna rivalutazione.

#### CARTA TUTTO TRENO MARCHE

La Carta Tutto Treno è definita in un apposito e distinto accordo, sottoscritto tra Regione Marche e Trenitalia, sottoscritto in data 04 ottobre 2017 registrato dalla Regione Marche con Protocollo n.614/2017 e parzialmente modificato con atto sottoscritto in data 03 novembre 2017, e registrato dalla Regione Marche con Protocollo n 661/2017, con validità 01 agosto 2017- 31 dicembre 2019.

#### INCREMENTI TARIFFARI

La Regione come riportato all'Art.14 ha stabilito l'entità degli 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 Annui	0%	0%	9%	0%	9%	1,64%

Il meccanismo del *price cap* verrà applicato sulla base delle risultanze, valutate entro il mese di settembre di ogni anno, con riferimento alle performance dell'anno precedente con effetto sull'incremento tariffario dal primo gennaio dell'anno successivo, ove previsto.

I criteri di applicazione del meccanismo di *price cap*, per il periodo 2021-2027, sono i seguenti:

- riduzione dello 0,15% per efficacia-puntualità come da allegato 3 al Contratto;
- riduzione dello 0,15% per efficacia-regularità come da allegato 3 al Contratto;
- riduzione dello 0,15% per disponibilità di servizi bici come da allegato 6 al Contratto;
- riduzione dello 0,15% per il mancato rispetto del programma di consegna del materiale rotabile come da cronoprogramma all'allegato 7 al Contratto.

I criteri di applicazione del meccanismo di *price cap*, per il periodo 2028-2033, sono i seguenti:

- riduzione dello 0,15% per efficacia-puntualità come da allegato 3 al Contratto;
- riduzione dello 0,15% per efficacia-regularità come da allegato 3 al Contratto;
- riduzione dello 0,15% per disponibilità di servizi bici come da allegato 6 al Contratto.

Le parti condividono che i criteri sopra descritti possono dar atto ad una riduzione dell'incremento tariffario previsto di un valore massimo pari al 0,30% per ogni anno di applicazione.

I valori di riferimento della disponibilità del servizio bici è da intendersi come media dei valori previsti nell'allegato 6 al contratto. Trenitalia trasmette alla Regione le tabelle delle tariffe regionali ed integrate aggiornate entro il 1° ottobre dell'anno precedente l'aumento considerato.

## ALLEGATO 5

### Listino Prezzi - Servizi di Trasporto Ferroviario

Il listino prezzi è stato predisposto sulla base del PEF, tenendo conto dei costi di processo e della produzione complessiva in treni\*km.

Prezzi medi unitari (€/km)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
EMU Swing Jazz	9,26	9,35	9,44	9,50	9,57	9,66	9,76	9,77	9,88	10,05	10,23	10,41	10,59	10,77	10,96
5-6 MD POP Rock 4 casse	12,15	12,27	12,39	12,46	12,56	12,68	12,81	12,81	12,96	13,19	13,42	13,65	13,90	14,14	14,38
Vivalto 8 MD Rock 5 casse	13,00	13,13	13,26	13,33	13,44	13,56	13,70	13,71	13,87	14,11	14,36	14,61	14,86	15,12	15,39

Per la determinazione del preventivo, in base alle caratteristiche particolari del servizio richiesto, si applicano le seguenti maggiorazioni:

#### SERVIZI FESTIVI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di sabato, domenica e festivi diurni +18%

#### SERVIZI NOTTURNI

Maggiorazione per servizi svolti in fascia oraria che impegna il servizio notturno. +16%

Per i servizi straordinari si applica una maggiorazione fino al 20% a valle dei correttivi sopra individuati.

Il preventivo dovrà tenere conto che i prezzi sopra definiti tengono conto del ricavo medio unitario regionale stimato a PEF e dell'incidenza media degli invii stimati a PEF. Va inoltre quotato l'eventuale fermo del materiale rotabile per la produzione aggiuntiva/straordinaria richiesta.

## ALLEGATO 6

### CONDIZIONI MINIME DI QUALITA', DI EFFICACIA ED EFFICIENZA DEI SERVIZI PENALITA' E PREMI

Ai sensi della Delibera ART 16/2018, vengono di seguito definitive le condizioni minime di qualità (CMQ) al di sotto delle quali si applicano le penalità e le relative mitigazioni, nonché i parametri per la definizione dei premi.

Allo scopo si definiscono, in relazione al rapporto tra il numero dei treni nel giorno medio feriale e il totale dei treni circolanti nella Regione nello stesso intervallo di tempo, la classificazione delle linee (Tabella 1) e, in relazione al rapporto tra numero di passeggeri serviti in una determinata stazione e il numero di passeggeri regionali serviti in tutte le stazioni del bacino di riferimento, la tipologia delle stazioni e le stazioni intermedie rilevanti (Tabella 2):

#### CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE – Tabella 1

LINEE	Diretrici
FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Regione nel giorno medio feriale $\geq$ a 20 %	Ancona – Pesaro – Rimini Ancona - Fabriano
FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti del CdS nella Regione nel giorno medio feriale $<$ 20 %	Ancona – Porto d'Ascoli Ancona – San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno San Benedetto del Tronto – Ascoli Piceno Ancona – Civitanova Marche – Macerata – Fabriano Civitanova – Macerata - Fabriano

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio. , come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012, allegato B.

Le stazioni sono individuate e classificate secondo il numero dei passeggeri serviti in stazione rispetto al numero dei passeggeri serviti nella Regione (perimetro del Contratto di servizio), di cui alla rilevazione delle frequentazioni giorno medio feriale, marzo 2018:

- A – stazione con frequentazione >10 % e comunque le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B – stazione con frequentazione  $\geq 2$  % e  $\leq 10$  %
- C – stazione con frequentazione <2 %

STAZIONI – Tabella 2

STAZIONI (Decreto ANSF n. 4/2012 – allegato B)	Tipologia (A – B – C)	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI
Ancona	A	SI
Albacina	C	NO
Ascoli Piceno	A	SI
Castelplanio - Cupramontana	C	NO
Castelraimondo	C	NO
Civitanova	B	NO
Corridonia Marittima	C	NO
Cupra Marittima	C	NO
Fabriano	B	NO
Falconara Marittima	B	NO
Fano	B	NO
Genga San Vittore Terme	C	NO
Jesi	B	NO
Loreto	C	NO
Macerata	A	SI
Marotta – Mondolfo	B	NO
Matelica	C	NO
Montecosaro	C	NO
Montemarciano	C	NO
Morrovalle - Monte San Giusto	C	NO
Offida	C	NO
Pedaso	C	NO
Pesaro	A	SI
Porto d'Ascoli	C	NO
Porto Sant'Elpidio	C	NO
Porto San Giorgio	B	NO
San Benedetto del Tronto	B	NO
San Severino Marche	C	NO
Senigallia	B	NO
Serra San Quirico	C	NO
Tolentino	C	NO
Varano	C	NO

L'elenco delle stazioni rilevanti, definito tra Regione, RFI e Trenitalia in data 9 luglio 2019, potrà subire modifiche a seguito di riprogrammazioni del servizio e della realizzazione di nodi di interscambio programmati, nonché a seguito di migliorie e/o modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Le Stazioni intermedie rilevanti saranno considerate nella misurazione della puntualità solo a valle dell'adeguamento da parte del Gestore dell'Infrastruttura (RFI) dei sistemi di monitoraggio e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI.

Si definisce nel documento CONVOGLIO l'insieme di carrozze che costituiscono un complesso che effettua più treni commerciali nell'arco della giornata.

## **PENALI E FORME DI MITIGAZIONE DELLE STESSE**

Nella definizione dei consuntivi, l'arrotondamento è determinato matematicamente; ad esempio alla cifra decimale, laddove per centesimi tra 1 e 4 si arrotonda per difetto, mentre tra 5 e 9 per eccesso.

### **Offerta di posti**

Trenitalia deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (allegato 1), anche considerando eventuali variazioni concordate, ai sensi dell'art. 5 del Contratto.

La conformità è valutata per la totalità dei treni circolati, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato, di cui all'allegato 1 Programma d'Esercizio, tenendo conto delle necessarie variazioni per effetto di quanto previsto all'art. 11 "Flessibilità del programma di esercizio" e all'art. 12 "Interruzione dei servizi".

Per ogni non conformità, come da dichiarazione mensile posticipata di Trenitalia, è applicata una penale pari a 20 euro a treno.

### **Regolarità e Puntualità**

Fino all'adeguamento dei sistemi di monitoraggio della circolazione da parte di RFI e alla revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi annuali sono determinati coerentemente con quanto previsto dalla Delibera 16/2018, ad esclusione del rilevamento delle puntualità rilevate nelle stazioni intermedie rilevanti nonché del conteggio dei treni con ritardo superiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (comunque da considerarsi per intervalli superiori

a 60') che – in ragione della disponibilità di dati – sono computati nella puntualità piuttosto che nella regolarità.

Implementato il nuovo sistema di monitoraggio da RFI e definita la revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi annuali, stabiliti nelle tabelle sotto riportate, saranno proporzionalmente ridefiniti a partire dal secondo anno utile (mantenendo fissi i differenziali di miglioramento stabiliti), nel caso si rilevasse per il consuntivo del primo anno utile uno scostamento tra il consuntivo calcolato come definito dalla Delibera e come determinato per l'obiettivo (e sopra descritto), maggiore di 0,1% in valore assoluto.

Gli obiettivi potranno essere ridefiniti anche nel caso in cui vengano inseriti, nelle liste dei treni a domanda di trasporto rilevante, specifici treni con frequentazione elevata nel giorno medio feriale, oggi computati nella fascia non rilevante in relazione all'orario effettivo, fuori dalle fasce definite rilevanti.

### **Regolarità**

Secondo la Delibera ART, l'indice di regolarità è calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra treni circolati e treni programmati nel mese,

$$\text{L'indice di regolarità} = \frac{\text{treni circolati}}{\text{treni programmati}}$$

dove:

**Treni circolati:** numero dei treni programmati, detratti:

- treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne, se non adeguatamente sostituiti;
- treni parzialmente o totalmente soppressi imputabili a Trenitalia o ad altre IF o al Gestore dell'Infrastruttura, se non adeguatamente sostituiti;
- treni arrivati a destinazione con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, se non adeguatamente sostituiti;
- treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

**Treno adeguatamente sostituito:** come da Piano d'Intervento, secondo quanto previsto all'art. 5 comma 9 e articolo 12 comma 4 e 5 del Contratto.

**Treni programmati:** numero di treni programmati in orario detratto il numero dei treni parzialmente o totalmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti.

<b>Regolarità del servizio: valori annuali</b>	<b>CMQ 2019 - 2033</b>
%	99,8

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .
  
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo unitario della penale:
  - 5.000 per ogni decimo di punto di scostamento.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (*over-performance*) di cui alla tabella successiva comporterà l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

<b>Regolarità del servizio: valori annuali <i>over-performance</i></b>	<b>CMQ 2019 - 2033</b>
%	99,9

- Importo unitario della mitigazione della penale pari a 10.000 per ogni decimo di punto di scostamento.

### **Puntualità**

Secondo la Delibera ART, la puntualità viene misurata nelle stazioni intermedie rilevanti di cui alla tabella 2 e nella stazione di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore % di scostamento orario OS (0'-5') dei treni, per ogni linea della tabella 1 e per mese.

**L'indicatore %OS** è calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei treni effettuati al netto di quelli arrivati con un ritardo superiore a 5 minuti ed il numero dei treni effettuati, ove:

**Treni arrivati con ritardo** = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, un ritardo superiore a 5 minuti, per cause GI, di Trenitalia o altra IF, come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura.

**Treni effettuati** = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi, inclusi i treni che hanno maturato un ritardo maggiore al distanziamento temporale rispetto al treno successivo (considerati soppressi nell'indicatore della regolarità).

Per la codifica delle cause di ritardo e di soppressione dei treni si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore della rete infrastrutturale nazionale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, come da “Comunicazione Operativa n. 269/RFI del 30 luglio 2010”, che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo “Fiche UIC 450 -2 – edizione 2009” Fonte PIC WEB RFI.

L'indicatore %OS si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (6-9 in arrivo e 17-20 in partenza), dal lunedì al venerdì;
- servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), tutti i giorni della settimana.

Puntualità del servizio: valori mensili	CMQ Obiettivo 2019 esteso agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore	CMQ Obiettivo 2020 - 2033 nel caso in cui il dato di consuntivo sia $\geq$ al CMQ dell'anno precedente
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	96,00%	+ 0,1 punto
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	95,1%	+ 0,1 punto
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	97,7%	+ 0,1 punto
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	96,6%	+ 0,1 punto

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale mensile} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .
  
- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo unitario mensile della penale:
  - Linea FR1/2 domanda rilevante 75 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno
  - Linea FR1/2 domanda non rilevante 50 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in meno.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza di puntualità (*over-performance*), di cui alla tabella sotto, comporterà l'applicazione di una mitigazione mensile, come di seguito riportato:

<b>Puntualità del servizio: valori mensili over-performance</b>	<b>CMQ 2019 Estesa agli anni successivi se il dato di consuntivo è minore</b>	<b>CMQ 2020 - 2033 nel caso in cui il dato di consuntivo sia <math>\geq</math> al CMQ dell'anno precedente</b>
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	96,7%	+ 0,1 punto
Linee FR1 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	95,8%	+ 0,1 punto
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto rilevante	98,4%	+ 0,1 punto
Linee FR2 – servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante	97,3%	+ 0,1 punto

- Linea FR1/2 domanda rilevante: 150 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più
- Linea FR1/2 domanda non rilevante: 100 euro per ogni decimo di punto percentuale di scostamento in più.

### **Informazioni all'utenza – prima del viaggio**

Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO\_AN.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Con riferimento ai Punti Vendita Convenzionati, considerando l'attuale dotazione elettronica degli stessi, si stabilisce che le penali potranno essere applicate a partire dal 2020; nel 2019 Trenitalia si impegna ad individuare le azioni per la conformità, nell'ambito del Piano di intervento vendita ed informazioni, di cui all'art. 14 comma 8 del Contratto.

Trenitalia attesta la programmazione della diffusione delle informazioni di propria competenza (dalla 1 alla 19 e dalla 25 alla 29) alla Regione annualmente mentre le informazioni dalla 20 alla 23 secondo quanto previsto dal successivo paragrafo "Livelli minimi di trasparenza". Le informazioni di cui al punto 24 saranno diffuse a cura della Regione.

Per ogni singola non conformità rilevata dalla Regione rispetto alla tabella sotto riportata, è applicata una penale pari a 12 euro;

Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati	
STATICHE	1	Condizioni generali di trasporto	X		X	X	X		
	2	Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto		X			X		
	3	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno	X		X	X	X		
	4	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza	X	X	X	X	X	X	
	5	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell'utenza	X			X	X		
	6	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi	X		X	X			
	7	Modalità di consultazione della carta dei servizi	X		X	X	X		
	8	Modalità di convalida dei biglietti e le sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido	X	X	X	X	X	X	
	9	Orari di partenza e arrivo dei treni	X	X	X	X	X	X	X
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	X	X	X	X	X	X	X
	11	Disponibilità di posti in prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette	X	X	X	X	X	X	X
	12	Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti	X		X	X	X		
	13	Condizioni di accesso per biciclette e animali domestici	X	X	X	X	X	X	X
	14	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR	X	X	X	X	X		
	15	Modalità di richiesta per assistenza a bordo ed in stazione e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR	X		X	X			
	16	Orari e condizioni per viaggio più veloce	X	X	X	X	X	X	X

Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	17	Orari e condizioni per tariffa più bassa	X	X	X	X	X	X
	18	Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	X		X	X	X	
	19	Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi	X		X			
	20	Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica				X		
	21	Corrispettivo totale annuo (in euro)				X		
	22	Compensazione finanziaria annua (in euro)				X		
	23	Compensazioni per utenze agevolate o esentate (in euro)				X		
	24	Obiettivi, politiche e strumenti per il bacino di riferimento legate alla sostenibilità ambientale				X		
	25	Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell'organizzazione aziendale redatti secondo criteri e modelli della Corporate Social Responsibility come ad esempio quelli elaborati dalla Global Reporting Initiative (GRI)				X		
	DINAMICHE	26	Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione			X	X	X
27		Binario di arrivo e partenza dei treni			X	X	X	
28		Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione			X	X	X	
29		Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto			X	X		

### **Informazioni all'utenza – durante il viaggio**

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate nelle due tabelle sottostanti, e sono misurate attraverso l'indicatore INFO\_DU.

Le informazioni si considerano presenti nei casi in cui siano anche conformi; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

Trenitalia attesta la programmazione della diffusione delle informazioni alla Regione annualmente.

Per ogni non conformità per convoglio, relativa alla comunicazione statica rilevata dalla Regione, è applicata una penale pari a 12 euro.

Per ogni non conformità, per treno, relativa alla comunicazione dinamica rilevata dalla Regione è applicata una penale pari a 12 euro.

	Nr Ordine	Tipologia di informazione
<b>STATICHE</b>	30	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF
	31	Procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti
	32	Disponibilità di servizi a bordo
	33	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
	34	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Note
<b>DINAMICHE</b>	35	Prossima fermata	
	36	Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del GI)	
	In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anomalità di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:		
	Nr ordine	Tipologia di informazione	Note
	37	Ritardi durante la marcia	Tali informazioni sono: - Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli
	38	Anormalità della circolazione	Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio
	39	Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato	-Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline
	40	Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti	-Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anomalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.
	41	Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione	
	42	Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto	

Livelli minimi di trasparenza

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, Trenitalia e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le informazioni e i documenti previsti dalla Delibera ART 16/2018 Misura 10, dalla 20 alla 23 della tabella di cui al precedente paragrafo “Informazioni all’utenza prima del viaggio”, salvo successive modifiche ed integrazioni. Contestualmente Trenitalia invia le informazioni all’ART, anche per conto della Regione, mettendo in copia la Regione.

### **Livelli minimi di accessibilità commerciale**

La CMQ relativa all’accessibilità commerciale è garantita, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l’obbligo di:

- a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV);
- b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTEL);
- c) funzionamento delle BSS full (rilevanti ai sensi della Delibera ART 16/2018) - biglietterie automatiche (%BAUT);
- d) funzionamento delle validatrici (%VAL).

#### **a) Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV)**

È misurata tramite l’indicatore %ACV, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica, per ogni tipologia di stazione, dei valori mensili del numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni.

**Numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita:** stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, APP), almeno uno dei seguenti canali a terra:

- biglietteria in stazione aperta (da programma) almeno 5 giorni a settimana;
- biglietteria *self service* full ove sono accettate sia le banconote, sia le monete che il pagamento con carta di credito/debito;
- punto vendita convenzionato, raggiungibile a piedi in sicurezza e in condizioni ordinarie (presenza di marciapiedi) percorrendo una distanza non superiore a 350 metri, nonché aperti in media non meno di 6 giorni a settimana, fatti salvi i periodi di chiusura per ferie purché debitamente indicati.

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione, avvisando il capotreno all’atto della salita.

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico – Finanziario, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART 16/2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni	CMQ	CMQ	CMQ
	2019 - 2020	2021	2022 - 2033
%ACV annuale Tipologia A	100%	100%	100%
%ACV annuale Tipologia B	100%	100%	100%
%ACV annuale Tipologia C	68%	80%	80%

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo \%ACV} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo annuo della penale: 150 euro per ogni punto di scostamento percentuale in meno, se dovuto a problematiche della rete di vendita diretta *self service* di cui al presente Contratto, escludendo gli atti vandalici e di sabotaggio.
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

#### **b) Funzionamento canali telematici (%BTEL)**

La CMQ è soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee di tutti i canali telematici (Sistemi Bigliettazione Telematica SBT) superiori alle 12 ore consecutive.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BTEL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di giorni nel mese con funzionalità adeguata rispetto al numero totale di giorni del mese di riferimento.

**Funzionalità adeguata dei SBT:** funzionamento non interrotto per un periodo superiore alle 12 ore consecutive. Sono esclusi i tempi necessari per effettuare gli interventi di manutenzione dei SBT.

<b>Funzionamento canali telematici (%BTEL)</b>	<b>CMQ %</b>
% BTEL annuale	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo unitario della penale: 1000 euro per ogni punto percentuale
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

### **c) Funzionamento delle biglietterie automatiche - *self service* BSS full (%BAUT)**

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BAUT, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni di cui alla tabella 2, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS decorre a partire dalla segnalazione di Trenitalia (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

<b>Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)</b>	<b>CMQ %</b>
% BAUT annuale Tipologia A	100
% BAUT annuale Tipologia B	100
% BAUT annuale Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo annuale della penale:
  - BAUT Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - BAUT Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - BAUT Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

#### **d) Funzionamento delle validatrici (%VAL)**

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, presenti nelle stazioni, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di Trenitalia (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

<b>Funzionamento validatrici (%VAL)</b>	<b>CMQ %</b>
% VAL annuale – Stazioni Tipologia A	100
% VAL annuale – Stazioni Tipologia B	100
% VAL annuale – Stazioni Tipologia C	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);

- 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo unitario della penale:
  - VAL Tipologia A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - VAL Tipologia B: 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  - VAL Tipologia C: 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

### **Livelli minimi di pulizia**

Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

Indicatore 1 – PULT\_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

Indicatore 2 – PULT\_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

I cicli di pulizia programmati nel contratto vigente tra Trenitalia e il fornitore differiscono per alcune attività rispetto a quanto definito dall'ART nella richiamata Delibera 16/2018. Le Parti condividono che Trenitalia si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 12 della delibera 16/2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro sei mesi dalla sottoscrizione del Contratto. In Comitato tecnico di gestione del Contratto saranno valutate le azioni individuate e l'eventuale aggiornamento della tabella sotto riportata.

Trenitalia si impegna inoltre a tragaruarne la conformità a partire dal nuovo affidamento che Trenitalia disporrà, previsto a partire dall'anno 2020, nell'ambito dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Fino ad allora gli indicatori sono valutati sulla scorta del programma di pulizie adottato da Trenitalia con il Fornitore. L'indicatore è valutato per CONVOGLIO (ad esempio se per il convoglio sono previsti 6 cicli di pulizia ed il convoglio effettua 10 treni commerciali nella giornata, sono considerati per il convoglio i sei cicli di pulizia, senza considerare il numero dei treni commerciali effettuati).

Di seguito si riportano le previsioni di pulizia in vigore tra Trenitalia e il fornitore.

Classe di intervento	Frequenza minima (interventi eseguiti nei cantieri sede di appalto)	Obiettivo	Descrizione
PR.1	Variabile, in relazione a necessità e tempi di sosta (min. 20 minuti)  A bordo	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio	Intervento Veloce: pulizia toilette, asportazione sommaria dei rifiuti  Pulizia effettuata a bordo dal Pulitore viaggiante; in tal caso il controllo di qualità degli Ispettori regionali sarà effettuato a valle dell'intervento.
PR.2	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza	Intervento di mantenimento: pulizia toilette, asportazione dei rifiuti, spazzamento pavimento, spolveratura delle parti maggiormente a contatto con la clientela, svuotamento reflui*, rifornimento acqua e accessori igienici*
PR.3	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento)	Intervento di base: oltre a quelle degli interventi precedenti, lavaggio accurato pavimenti e toilette, lavaggio finestrini e aspirazione e smacchiatura sedili
PR.4	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate (nei cantieri attrezzati per l'intervento) o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	Intervento accurato: pulizia accurata di tutte le superfici eseguita con idonee attrezzature

\*compatibilmente con l'attrezzaggio delle località di effettuazione delle attività.

**Le sedi ove le attività di pulizia possono essere svolte sono:** Ancona, Ascoli Piceno, Civitanova Marche, Fabriano, San Benedetto del Tronto e Pesaro. Non tutte queste sedi consentono al momento della sottoscrizione lo svolgimento di tutte le attività previste; in particolare le tipologie PR 3 e PR 4 sono svolte unicamente ad Ancona.

**Indicatore 1 - PULT\_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile:** è definito in relazione all'esecuzione di un insieme di interventi volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro, misurata come segue

$$PULT\_EX = (n^\circ \text{ interventi eseguiti} / \text{interventi programmati}) \cdot 100$$

<b>Livelli minimi di pulizia</b>	<b>CMQ %</b>
% <i>PULT_EX</i> – classe A – PR1	100
% <i>PULT_EX</i> – classe B – PR2	100
% <i>PULT_EX</i> – classe C – PR3	100
% <i>PULT_EX</i> – classe D – PR4	100

PR = pulizia rotabile

Trenitalia utilizza la piattaforma informatica SUPER per la tracciatura e registrazione delle attività di pulizia.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2033).
  
- Importo unitario annuale della penale di:
  - 250 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe A – PR1
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe B – PR2
  - 750 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe C – PR3
  - 1000 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT\_EX* – classe D – PR4
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;

- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0.

**Indicatore 2 – PULT\_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:**

Fino alla definizione del campione significativo tra le Parti, tenuto conto delle verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione, secondo la check list sotto riportata: le penali saranno determinate in maniera puntuale, secondo i seguenti importi:

- € 1.200 per ogni rilevazione non a standard rilevata entro la stazione successiva a quella di partenza del treno (graffiti, pulizia esterna ed interna, toilette con pulizia giudicata insufficiente all'atto della partenza del treno, sedute ed interni delle carrozze giudicata insufficiente) in contraddittorio con il personale di Trenitalia in servizio a bordo treno
- Mitigazione penale graffiti: € 7,00 moltiplicato per la superficie in mq dei graffiti rimossi. La sanzione applicata non potrà superare € 30.000/anno. Inoltre saranno considerate valide le rilevazioni per la stessa carrozza dopo 7 giorni dalla prima rilevazione.

CHECKLIST PULIZIE

<b>CHECK LIST</b>			
<b>ORIGINE CORSA / PRIMA TRATTA</b>			
<b>data</b>		<b><i>REQUISITI</i></b>	
<b>treno n.</b>			
<b>carrozza controllata n.</b>			
<b>impianto/stazione</b>			
<b>ora di controllo</b>			
<b><i>FATTORI CONTROLLO</i></b>			
<b>VETTURA</b>	Ogni rifiuto grossolano rimosso da cestini, pavimenti e sedili	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Pavimento e sedute privi di polvere	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza di macchie che possono danneggiare o sporcare gli abiti dei passeggeri (inchiostro/gomme da masticare)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Vetri puliti con visibilità esterna	<b>SI</b>	<b>NO</b>

<b>TOILETTE</b>	Ogni rifiuto grossolano rimosso da cestini e pavimenti	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Materiale di consumo presente (carta igienica, salviette)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Scarichi non otturati	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Scorte di acqua rifornite	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<p><i>Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso.</i></p> <p>Se il numero degli item negativi supera il numero di quelli positivi (oltre il 50%) la prestazione è negativa</p>			

<b>CHECK LIST CORSO DI VIAGGIO</b>			
<b>data</b>		<b><u>REQUISITI</u></b>	
<b>treno n.</b>			
<b>tratta percorsa</b>			
<b>ora di controllo</b>			
<b><u>FATTORI CONTROLLO</u></b>			
<b>E' presente il pulitore viaggiante? (se no, scheda non valida al fine dell'attribuzione di penali)</b>		<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>VEETTURA</b>	Pavimento e sedute privi di polvere	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza rifiuti	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>TOILETTE</b>	Materiale di consumo presente (carta igienica, salviette)	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	Presenza di detergente	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>GIUDIZIO SOMMARIO:</b>			

Una volta stabilito tra le Parti il campione significativo e la metodologia di calcolo dell'indicatore percentuale a partire da verifiche ispettive puntuali e a campione condotte dalla Regione da effettuarsi nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, l'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati sulla base delle check list allegata e rilevate attraverso le verifiche ispettive a campione condotte dalla Regione; le rilevazioni dovranno

avvenire nella località di partenza del treno, dove ha avuto luogo l'intervento di pulizia entro 10 minuti dalla partenza del treno/prima tratta ed in contraddittorio con il personale di Trenitalia.

$$PULT\_CF = (n^\circ \text{ interventi conformi} / \text{interventi eseguiti}) \cdot 100$$

<b>Livelli minimi di pulizia</b>	<b>CMQ %</b>
% <i>PULT</i> _CF – classe A – PR1	100
% <i>PULT</i> _CF – classe B – PR2	100
% <i>PULT</i> _CF – classe C – PR3	100
% <i>PULT</i> _CF – classe D – PR4	100

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020)
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2032).
  
- Importo unitario della penale di:
  - 50 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe A – PR1
  - 150 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe B – PR2
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe C – PR3
  - 1000 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *PULT*\_CF – classe D – PR4
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

Di seguito si riportano comunque le previsioni della Delibera ART 16/2018.

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minime di riferimento	Oggetto
A.1 – Intervento sosta breve o intervento a bordo	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta	A.1 – A.2: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio	A.1 – A.2: Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento acqua e accessori igienici	A.1 – Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
B – Intervento fine servizio	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, al termine del servizio	Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l'utenza Rifornimento acqua e accessori igienici Svuotamento reflui	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
C – Intervento sosta lunga	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
D – Intervento sosta manutenzione	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne dei rotabili Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi delle vetture Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffiti e scritte qualora necessario	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Le rilevazioni non conformi di cui al presente articolo, dovranno essere accertate in contraddittorio con il personale di Trenitalia.

### **Livelli minimi di comfort del materiale rotabile**

Il comfort è strettamente legato all'età della flotta. Alla sottoscrizione, nella flotta nuova sono compresi i treni Minuetto, Jazz e Swing e i complessi nuovi che saranno immessi in servizio successivamente alla stipula del contratto; nella seconda categoria il restante materiale.

La differenziazione tra flotta nuova e altra flotta potrà essere rivista con effetti sul calcolo delle penali, alla fine di ogni periodo regolatorio.

### **Indicatore %CLI\_FN Funzionamento impianti di climatizzazione:**

Prima implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale delle carrozze dotate di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno effettivamente circolato. È calcolato come rapporto tra le carrozze con impianto di climatizzazione funzionante e il totale delle carrozze dotate di impianto di tutti i treni circolati:

$$\%CLI\_FN = (n^\circ \text{ carrozze dotate di impianto funzionante} / n^\circ \text{ totale carrozze dotate di impianto}) \cdot 100$$

Funzionamento impianti di climatizzazione	CMQ %
%CLI_FN flotta nuova	100
% CLI_FN flotta restante	90

In relazione alla dotazione del singolo treno l'indicatore sarà calcolato su un unico impianto di climatizzazione dotato della doppia funzione caldo/freddo o sui singoli impianti di riscaldamento e condizionamento.

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS *Rolling Stock Management System*) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati;

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021 – 2033).
  
- Importo unitario della penale di:
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *CLI\_FN* flotta nuova
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per *CLI\_FN* flotta restante
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

Nelle more dell'implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi e considerata l'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le Parti condividono di mantenere la modalità di controllo in uso al momento della sottoscrizione. Le penali sono pertanto determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive regionali condotte dalla Regione in contraddittorio con il Capotreno, secondo quanto di seguito previsto.

**Sarà conteggiata la prima rilevazione effettuata in qualsiasi punto del percorso, ed ogni successiva, purché effettuata dopo 7 giorni sulla stessa carrozza.**

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
<b>Climatizzazione</b>	verificato da ispettori regionali	Ad evento accertato	1.200 €

**Indicatore %WC\_AFN Accessibilità e funzionamento delle toilette:**

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e il totale delle toilette presenti. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

$$\%WC\_AFN = (n^\circ \text{ toilette accessibili e funzionanti} / n^\circ \text{ totale toilette}) \cdot 100$$

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ %
% WC_AFN flotta nuova	100
% WC_AFN flotta restante	90

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS *Rolling Stock Management System*) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (anno 2019);
  - 0,8 per il secondo anno (anno 2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021-2032).
  
- Importo unitario della penale di:

- 300 euro per ogni punto percentuale di scostamento per WC\_AFN flotta nuova
- 150 euro per ogni punto percentuale di scostamento per WC\_AFN flotta restante
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

Nelle more dell'implementazione dei sistemi aziendali e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate secondo le modalità in uso al momento della sottoscrizione in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
Toilette	Il servizio si intende reso quando le toilette presenti (o almeno la metà, se presenti più toilette) risultano in servizio/accessibili	Ad evento accertato	1.200 euro per treno

### Indicatore %SPMR Disponibilità e fruibilità di servizi PMR

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è definito in relazione alla percentuale dei treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

$$\%SPMRL = \left( \frac{n^\circ \text{ di corse mensili accessibili e fruibili}}{n^\circ \text{ di corse mensili programmate accessibili}} \right) \cdot 100$$

**Numero di corse mensili accessibili e fruibili:** numero di corse mensili effettuate con materiale rotabile omologato accessibile, a passeggeri PMR, che garantisca anche l'utilizzo del treno da parte di passeggeri con sedia a rotelle. In particolare, ai fini dell'indicatore, la corsa è considerata accessibile se è risultato presente e utilizzabile il 100% dei posti con priorità e degli spazi per sedie a rotelle e, se presente, è risultato funzionante e utilizzabile il 100% delle pedane retrattili;

**Numero di corse mensili programmate accessibili:** totalità delle corse indicate accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato.

<b>Disponibilità e fruibilità di servizi PMR – annuo</b>	<b>CMQ %</b>
%SPMR	100

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS *Rolling Stock Management System*) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021 – 2032).
  
- Importo unitario della penale di:
  - 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SPMR
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

Fintanto che non saranno implementati i sistemi aziendali Trenitalia, per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
PMR	Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in Orario da relativo	Ad evento accertato	1.200 euro per treno

	pittogramma sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo è presente, conforme ed utilizzabile, dotazione PMR, salvo casi di vandalismo		
--	--	--	--

**Indicatore %PAF Porte di accesso funzionanti**

Previa implementazione dei sistemi aziendali Trenitalia, per la misurazione dei treni commerciali circolanti con carrozze non conformi, l'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come percentuale delle corse effettuate con treni con porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

$$\%PAFL = (n^{\circ} \text{ di corse effettuate con treni con porte funzionanti} / n^{\circ} \text{ di corse totali effettuate}) \cdot 100$$

**Treno con porte funzionanti:** treno che presenta contemporaneamente il 100% delle porte laterali funzionanti e, se presenti, il 100% delle porte intercomunicanti funzionanti.

<b>Treno con porte funzionanti - annuo</b>	<b>CMQ %</b>
%PAF – flotta nuova	100
% PAF – flotta restante	90

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso ZA di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione RSMS *Rolling Stock Management System*) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 7 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021 – 2033).

- Importo unitario della penale di:
  - 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF –flotta nuova
  - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF – flotta restante
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

Fintanto che non saranno implementati i sistemi aziendali e tenuto conto dell'indisponibilità dei dati relativi al triennio precedente, le penali saranno determinate in maniera puntuale, sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Regione, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	Rilevazione	Penale
<b>Porte</b>	Il servizio si intende reso quando almeno 80% delle porte sono funzionanti nel caso di flotta nuova ed il 75% delle porte sono funzionanti nel caso di altra flotta; la penale viene in ogni caso applicata in caso di due porte consecutive non funzionanti. Per le porte intercomunicanti consentono il passaggio dei viaggiatori.	Ad evento accertato	300 euro per convoglio

**Indicatore %SBICI Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli):** indicatore calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

$$\%SBICI = \left( \frac{n^\circ \text{ di corse mensili attrezzate trasporto biciclette}}{\text{in}^\circ \text{ di corse mensili totali}} \right) \cdot 100$$

Disponibilità di servizi BICI (non pieghevoli) - annuo	CMQ	CMQ	CMQ
	2019	2020	2021 - 2033
	%	%	%
% SBICI – linea FR1	100	100	100

% <b>SBICI</b> – linea FR2	95	95	100
----------------------------	----	----	-----

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo})) * Kx)$$

Dove:

- Coefficiente di gradualità pari a:
  - 0,5 per il primo anno di validità (2019);
  - 0,8 per il secondo anno (2020);
  - 1,0 per tutti gli altri anni (2021 – 2033).
  
- Importo unitario della penale di:
  - 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SBICI – linea FR1
  - 80 euro per ogni punto percentuale di scostamento per SBICI – linea FR2
  
- Coefficiente di mitigazione Kx (se obiettivo costante rispetto ad anno precedente):
  - pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e [il valore medio dell'anno precedente] sia  $\leq 0$ ;
  - pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è  $>0$ .

## OBIETTIVO DI EFFICIENZA OPERATIVA

Di seguito la penale per il mancato rispetto dell'obiettivo di Efficienza Operativa del PRO, se non influenzato dai fattori di contesto, e le mitigazioni in caso di over-performance.

<b>Efficienza Operativa PEF</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Media PEF</b>
Costo operativo per treno-km	7,861	7,777	7,659	7,578	7,456	7,360	7,564

Penale/Mitigazione annua:

- 5.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
- 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi.

## **PENALE PER MANCATO RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA DEI NUOVI TRENI E PER ALTRI INVESTIMENTI**

Il Contratto, all'allegato 7- Piano Investimenti, detta le scadenze per l'immissione in esercizio dei nuovi treni, secondo l'apposito cronoprogramma ivi previsto. Il mancato rispetto di dette scadenze comporterà l'applicazione di una penale, a decorrere dal 1° novembre dell'anno successivo a quello di riferimento, pari a euro 25.000,00 per ogni mese di ritardo.

Annualmente, nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione dedicato alla chiusura dell'esercizio, sarà verificato lo stato di avanzamento degli investimenti diversi da quelli per materiale rotabile. Al termine di ogni quinquennio sarà valutata la complessiva ottemperanza tra preventivato ed effettuato ed eventualmente – laddove si riscontri un'esecuzione  $\leq$  al 35% – saranno determinate le opportune azioni correttive e sarà applicata una sanzione di 5.000,00 euro per quinquennio.

## **PREMI**

Sono individuati due diversi premi che spettano, rispettivamente, nei casi di incremento della *Customer Satisfaction* e dei viaggiatori trasportati.

### **PREMIO PER L'INCREMENTO DELLA SODDISFAZIONE DEI VIAGGIATORI**

Si verifica la condizione per il riconoscimento del premio relativo alla soddisfazione dei viaggiatori, qualora si raggiungano gli obiettivi di cui alla tabella sotto:

<b>Indicatori</b>	<b>Customer Satisfaction (CS) Obiettivo 2019 e anni successivi nel caso in cui il dato di consuntivo anno precedente <math>\leq</math> obiettivo anno precedente</b>	<b>Customer Satisfaction (CS) Obiettivo anni successivi nel caso in cui il dato di consuntivo anno precedente &gt; obiettivo anno precedente</b>
Viaggio nel complesso	86,9%	Obiettivo anno precedente + 0,1
Pulizia	77,5%	Obiettivo anno precedente + 0,1
Comfort	86,7%	Obiettivo anno precedente + 0,1
Informazione a bordo	87,6%	Obiettivo anno precedente + 0,1
Puntualità	74,7%	Obiettivo anno precedente + 0,1
Permanenza a bordo	88,0%	Obiettivo anno precedente + 0,1

Sono utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della *Customer Satisfaction* dei treni della Divisione Passeggeri Regionale (DPR), di cui all'art 15 comma 5 del Contratto, che Trenitalia effettua ogni anno. Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini della determinazione degli obiettivi e dei consuntivi, le valutazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori al 6.

Tali indicatori e valori obiettivo saranno oggetto di revisione in occasione di ogni periodo regolatorio.

**Valore del premio:** € 25.000 + iva per il raggiungimento dell'obiettivo per ciascun indicatore, fermo restando il fatto che sarà liquidato fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato a credito della Regione nell'anno di riferimento.

#### INCENTIVO PER L'INCREMENTO DEI VIAGGIATORI TRASPORTATI

Si verifica la condizione per il riconoscimento del premio relativo all'incremento dei viaggiatori trasportati, qualora i ricavi da mercato siano  $\geq 0,5\%$  rispetto a quanto previsto per l'anno di riferimento nel PEF. Per la determinazione verranno utilizzati i valori di CER.

**Valore del premio:** 10% dell'incremento dei ricavi da mercato+iva per il raggiungimento dell'obiettivo, fermo restando il fatto che sarà liquidato fino a concorrenza dell'importo eventualmente accantonato a credito della Regione nell'anno di riferimento.

## ALLEGATO 7

### Piano Investimenti

Trenitalia si impegna a garantire il piano di investimenti richiamato all'art. 16 "Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile" finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, al revamping dello stesso, agli sviluppi informatici e alla tecnologia e all'ammodernamento dell'impianto manutentivo.

Di seguito il cronoprogramma degli investimenti complessivi:

<b>Investimenti Mln € (Trenitalia)</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>Totale</b>
Acquisto	12,6	25,2	4,3	17,0	46,3	-	63,8	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>169,1</b>
Revamping	0,4	1,9	2,4	0,9	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	<b>7,3</b>
Impianti	2,5	4,8	3,6	3,7	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	<b>17,0</b>
Informatica	1,0	1,1	1,0	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	<b>4,8</b>
Tecnologie	0,9	1,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	<b>6,4</b>
Ciclica	4,0	4,0	4,0	3,0	3,0	3,3	3,3	3,7	4,0	4,0	4,2	4,3	4,5	4,8	4,8	<b>58,9</b>
<b>Totale</b>	<b>21,4</b>	<b>38,9</b>	<b>16,3</b>	<b>25,7</b>	<b>50,7</b>	<b>4,4</b>	<b>68,1</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,7</b>	<b>4,8</b>	<b>5,0</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>263,6</b>

<b>Contributi da Regione Mln €</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>Totale</b>
Acquisto MR	6,7	7,6	4,9	1,9	15,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>37,0</b>

Di seguito il Cronoprogramma delle consegne ed immissione in esercizio relativo ai nuovi treni:

<b>Entrate in esercizio Acquisto (n.)</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>Totale</b>
Jazz	1															<b>1</b>
POP 4 casse o equivalenti	2	2					8									<b>12</b>
Elettrotreni 4 casse (Rock)				1	7											<b>8</b>
Elettrotreni 5 casse (Rock)		2		1												<b>3</b>
DMU			1													<b>1</b>
Loco diesel di soccorso			1													<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>26</b>							

La data ultima di immissione in esercizio di cui al cronoprogramma è da intendersi entro il 31 dicembre delle singole annualità ivi indicate.

Gli investimenti complessivi in materiale rotabile ammontano 206,1 milioni di euro, di cui:

- 37,0 milioni € contributi in capo alla Regione;
- 169,1 milioni € in capo a Trenitalia.

## **ALLEGATO 8**

### **Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione**

#### **Componenti del Comitato**

Il Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale nella Regione Marche tra Regione Marche e Trenitalia S.p.a. anni 2019 –2033 è costituito da:

- a) due rappresentanti di Trenitalia;
- b) due rappresentanti di Regione Marche

Il Comitato è presieduto da uno dei membri di Regione Marche, che provvede alle convocazioni anche su richiesta di Trenitalia.

Ciascuna Parte deve formalmente comunicare all'altra Parte, prima della seduta del primo Comitato le persone designate a rappresentarle. In caso di variazione dei nominativi, queste dovranno essere previamente comunicate all'altra Parte.

#### **Regole di composizione**

Il Comitato si intende validamente costituito con l'intervento diretto di tutti i suoi componenti, ovvero delle persone eventualmente delegate a rappresentarli.

Ogni Parte può far partecipare alle sedute del Comitato, senza diritto di voto, propri collaboratori per la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, informando preventivamente l'altra Parte. Il Comitato può avvalersi del supporto di esperti esterni per lo svolgimento delle funzioni di sua competenza.

La partecipazione ai lavori del Comitato non comporta riconoscimento di compensi o gettoni di presenza.

#### **Compiti del Comitato**

I compiti del Comitato sono regolati nell'ambito del Contratto di Servizio.

Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti nell'ambito del Comitato. Il tentativo di conciliazione deve concludersi comunque entro il termine definito nel Contratto.

## **Decisioni**

Le decisioni del Comitato sono prese a maggioranza dei voti.

A ciascun rappresentante delle Parti è riconosciuto uguale potere di voto.

In mancanza di accordo tra i componenti del Comitato, la questione è devoluta all'esame delle Parti.

## **Verbale**

Trenitalia di norma predispone una relazione di sintesi sugli argomenti all'ordine del giorno, che invia a Regione Marche prima della data fissata per la seduta del Comitato, allo scopo di agevolare la trattazione degli stessi.

Trenitalia è incaricata di redigere il verbale che sarà sottoscritto da entrambe le Parti. Il verbale dovrà indicare:

- a) Data, luogo ed ora di inizio/ fine;
- b) Ordine del giorno;
- c) Nome, cognome, ruolo ed eventuale funzione dei partecipanti;
- d) Resoconto sintetico della discussione, osservazioni delle Parti e decisioni prese.

Il verbale deve essere sottoscritto in ogni sua parte, allegati inclusi, da tutti i presenti alla seduta.

## **Convocazione del Comitato**

Le riunioni del Comitato si svolgono, di norma, almeno con cadenza trimestrale.

Regione Marche provvede alla convocazione, anche su richiesta di Trenitalia. In quest'ultimo caso, la convocazione deve avvenire entro 15 giorni dalla richiesta.

Può inoltre essere convocato in qualsiasi momento, qualora se ne ravvisi la necessità, su proposta di una delle Parti.

La nota di convocazione con l'ordine del giorno deve pervenire via e-mail ai componenti del Comitato di norma almeno 10 giorni prima della data fissata.

Nei casi di particolare urgenza, concordati tra le Parti, tale intervallo può ridursi in misura congrua all'oggettiva necessità.

Le Parti nel corso di una seduta del Comitato possono definire nel verbale la data, l'ora, il luogo e l'ordine del giorno della seduta successiva; in tal caso, il verbale equivale a convocazione.

Nel caso in cui una Parte proponga la convocazione di una seduta del Comitato per più di due volte senza esito, decorsi 30 giorni dall'ultima richiesta, la Parte richiedente potrà comunque dare seguito e adottare direttamente gli atti conseguenti, senza conseguenze in capo alla Parte diligente.