

CONTRATTO DI SERVIZIO

***PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO
DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE***

TRA

REGIONE BASILICATA

E

TRENITALIA S.p.A.

ANNI 2022-2031

L'anno 2023, il giorno 1 del mese di dicembre, con la presente scrittura privata

tra

la Regione Basilicata in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in via Vincenzo Verrastro, n. 4, codice fiscale n. 80002950766, rappresentata dalla Dott.ssa Liliana Santoro, nata a Napoli (NA) il 09/06/1959, che interviene ed agisce in qualità di Direttore Generale della Direzione Generale “Infrastrutture e Mobilità”.

(di seguito, per brevità, denominata “Regione” o “Ente affidante”)

e

Trenitalia S.p.A. – società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – con sede legale e amministrativa in Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma (RM), Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale € 1.607.137.500,00 (euro unmiliardoseicentosepttemilionicientotrentasettemilacinquecento/00) interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 05403151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, rappresentata nel presente atto nella persona dell'ing. Maria Annunziata Giaconia in qualità di Direttore della Direzione Business Regionale e Sviluppo Intermodale (di seguito, per brevità, denominata “Trenitalia”)

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

PREMESSO

1. che Trenitalia è società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (nel prosieguo anche “FS”) operante nel settore del trasporto ferroviario avente ad oggetto la programmazione, la commercializzazione e la gestione di servizi di trasporto ferroviario, in ambito nazionale, internazionale e locale, nonché dei servizi accessori al trasporto dei viaggiatori medesimi, in virtù della Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1 del 23 maggio 2000;
2. che, a far data dall'anno 2001, la Regione 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., con particolare riguardo al Regolamento (UE) 2338/2016;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario come sostituito dal Regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021 in vigore dal 7 giugno 2023;
- Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all’art. 61 prevede *“Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;
- Decreto Legislativo del 15 luglio 2015, n. 112 *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”* e s.m.i.;
- Legge Regionale n. 22/1998 del 27/07/1998 *“Riforma del Trasporto Pubblico regionale e locale in attuazione del d. lgs. 19 novembre 1997, n. 422”* e s.m.i.;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 2017 n. 48 *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti dell’8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120 recante *“Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”*;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 9 dicembre 2018 n. 106 recante *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”*;

- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 che sostituisce la Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 49/2015 e contiene le *“Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 10 marzo 2022, n. 35, con cui si definisce il *“Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019”*;
5. che in data 1° marzo 2010 la Regione e Trenitalia hanno sottoscritto 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 28 luglio 2017 hanno sottoscritto il rinnovo del predetto contratto di servizio fino al 2023 (nel prosieguo denominato “Atto di rinnovo”);
 7. che i rapporti reciproci fra le Parti sono difatti regolamentati nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007, 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 la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, 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. 3) 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”), certificato a valle dell’approvazione del Bilancio di Trenitalia, per registrare eventuali scostamenti;
 9. che l’articolo 4, comma 3 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 4.4);
 10. che, in data 22 settembre 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 dieci anni più ulteriori cinque anni;
 11. che la Regione, constatata la convenienza di tale nuovo affidamento rispetto al precedente Atto di rinnovo, in data 30 settembre 2017 ha proceduto, ai sensi di quanto previsto dall’articolo 7 paragrafo

- 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione per l'affidamento diretto a Trenitalia del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale della durata massima di dieci anni più ulteriori cinque anni;
12. che nelle more della negoziazione e secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) 2338/2016, la durata massima dell'affidamento diretto del servizio ferroviario è diventata di 10 anni e , pertanto, la Regione, dopo aggiornamento della proposta commerciale di Trenitalia inviata in data 25 ottobre 2021, ha proceduto, in data 30 novembre 2021 alla pubblicazione in GUUE dell'integrazione dell'avviso di pre-informazione circa l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale;
13. che la sottoscrizione di un nuovo contratto per la durata complessiva di 10 anni - 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 di trasporto, anche mediante la realizzazione di investimenti in materiale rotabile, altrimenti non conseguibili nei tempi normativi stabiliti, consentendo all'impresa ferroviaria maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione dei suddetti investimenti;
14. che Trenitalia, con gara europea, ha sottoscritto con Alstom Ferroviaria S.p.A. un Accordo Quadro, per la fornitura di nuovi treni regionali a trazione elettrica denominati POP, 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, dalla cessazione anticipata dell'Atto di rinnovo sottoscritto il 28.07.2017 conseguente alla sottoscrizione del presente contratto, non deriva alcun onere aggiuntivo per la Regione, ferma restando la necessità - per la frazione di periodo di vigenza (2015-2021) del suddetto Atto di rinnovo - di garantire l'equilibrio economico-finanziario nei termini pattuiti nell'ambito di un'apposita seduta di Comitato Tecnico di Gestione;
16. che, secondo quanto previsto dall'Atto di rinnovo 2015-2023 all'articolo 4 comma 4, nell'ipotesi di cessazione anticipata dello stesso, il risultato economico regolatorio relativamente agli anni dal 2015 al 2021 sarà regolato una volta consuntivato, certificato e consolidato tra le Parti e liquidato entro i successivi 60 giorni come previsto dall'art. 9 comma 10 dello stesso Atto di rinnovo;
17. che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART n.120/2018, la Regione ha richiesto all'ART in ultimo in data 25 novembre 2021 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto;
18. che la Regione ha predisposto la Relazione *ex* Delibera ART 48/2017 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 S.p.A., di seguito anche "Gestore"), inviandola all'ART in data 10 febbraio 2022 e ricevendo positivo riscontro dalla Stessa in data 23 marzo 2022;

19. che, in data 8 agosto 2022, la Regione ha inviato all'ART la Relazione di Affidamento di cui alla Delibera ART 154/2019, ricevendo in data 22 agosto 2022 riscontro da ART, la quale rinviava l'analisi a seguito della ricezione del PRO e del PEF;
 20. che le Parti, sulla base dei parametri di efficienza ricevuti dall'ART in data 6 dicembre 2021, hanno predisposto e concordato il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (di seguito PRO - All. 3), nel quale sono stati definiti per il primo periodo regolatorio, gli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto, nonché il PEF (All. 3), sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, incentivando il progressivo miglioramento dei predetti obiettivi di efficacia ed efficienza, di cui al PRO;
 21. che la Regione con nota del 18 novembre 2022, in ottemperanza alla Misura 2.7 della delibera ART 120/2018, ha inviato il PEF e l'annesso PRO all'ART, e quest'ultima, in data 28 dicembre 2022, ha fornito riscontro positivo con l'invito a dare seguito alle osservazioni formulate;
 22. che la Regione, con nota prot. 19744 del 30 gennaio 2023, in ottemperanza alla Misura 3, punto 8, della Delibera ART n.16/2018, ha trasmesso il Piano di Accesso al Dato (PAD) ai principali stakeholder, quale consultazione preventiva alla sottoscrizione del nuovo CdS;
 23. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i., 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 2022 – 2031;
 24. che, con DGR n.805 del 30 novembre 2023, la Regione ha approvato lo schema del presente Contratto di Servizio e incaricato la Direzione Generale alle Infrastrutture e Mobilità per la sottoscrizione del 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.

Art. 2

(Struttura e modifica degli allegati)

1. Il presente Contratto è strutturato come segue:

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura e modifica degli allegati)

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata ed 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 (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)

Art. 14 (Politica tariffaria)

Art. 15 (Politica della qualità dei servizi)

Art. 16 (Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

Art. 17 (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia ed efficienza)

Art. 18 (Sistema dei premi, delle penalità e sistema di mitigazione delle medesime)

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 (Obblighi alla scadenza del Contratto)

Art. 24 (Controversie tra le Parti)

Art. 25 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 26 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 27 (Codici etici)

Art. 28 (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Art. 29 (Trattamento dei dati personali)

Art. 30 (Titolarità Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 17 comma 5, per le abilitazioni previste dall'articolo 17 comma 7 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 19)

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

Art. 32 (Disposizioni finali)

Allegati:

- 1) Programma di Esercizio;
- 2) Servizi connessi al trasporto;
- 3) Piano economico Finanziario (PEF) e Piano raggiungimento Obiettivi (PRO);

- 4) Matrice dei Rischi;
 - 5) Sistema tariffario;
 - 6) Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime;
 - 7) Listino Prezzi;
 - 8) Piano Investimenti;
 - 9) Schema caratteristiche materiale rotabile in uso e manutenzione;
 - 10) Procedure di aggiornamento del programma di esercizio;
 - 11) Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione;
 - 12) Schema della carta dei servizi;
 - 13) Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse;
 - 14) Piano di intervento vendita ed informazioni.
2. L'Allegato n. 3 (PEF e PRO), l'Allegato n. 4 (Matrice dei Rischi), l'Allegato n. 6 (Condizioni minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime) e l'Allegato n. 8 (Piano Investimenti) al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 19.

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione 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 (del tipo net cost) secondo le condizioni minime di qualità ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) di cui al precedente comma 1 – un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito secondo quanto disciplinato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i e secondo i criteri previsti dalla Delibera ART n.154/2019.

Art. 4

(Durata ed effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Contratto ha durata decennale per il periodo 1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2031, in ragione dell'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario ai sensi dell'art. 5 par. 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.
2. Le Parti concordano che l'Atto di rinnovo sottoscritto in data 28.07.2017 cessa di produrre i suoi effetti alla data del 31.12.2021.

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 (Allegati 1a - Servizi ferroviari, 1b - Servizi autosostitutivi programmati, 1c - Servizi minimi garantiti in caso di sciopero e 1d – Anno 2022 – Dato consolidato), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'All. 2, nel rispetto delle condizioni minime di qualità dettagliate all'All. 6. Tutto il servizio di cui all'Allegato 1a è svolto in modalità ferroviaria. Rimane in capo a Trenitalia lo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari di cui all'Allegato 1b, fino al subentro del/dei nuovo/i gestore/i dei servizi a seguito dell'affidamento degli stessi con procedura ad evidenza pubblica da parte della Regione. La Regione comunica a Trenitalia la cessazione di tali servizi con un preavviso di almeno 6 mesi e comunque con previsione di decorrenza dal cambio orario di dicembre. Detti servizi sostitutivi sono computati nel PEF fino al cambio orario di dicembre 2024.
2. Il Programma di Esercizio, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
 - a) categoria del treno;
 - b) codice identificativo del treno;
 - c) stazioni di partenza e di arrivo del treno e fermate intermedie;
 - d) orari di partenza e di arrivo;
 - e) Km relazione;
 - f) tratta di competenza;
 - g) giorni di esercizio annuo e periodicità;
 - h) treno *km annui;
 - i) tempo di percorrenza;
 - j) ore annue per servizio commerciale
 - k) materiale rotabile utilizzato;
 - l) composizione programmata e composizione minima del treno;
 - m) posti a sedere offerti della composizione programmata e posti offerti*km della composizione minima;
 - n) servizio sostitutivo.
3. Il Programma di Esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in relazione allo sviluppo del calendario di ciascun anno o alle esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. La Regione procederà, inoltre, a valutare modifiche alla programmazione in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali. Detti aggiustamenti non tengono conto

di eventuali produzioni straordinarie, richieste dalla Regione, che saranno oggetto di separata regolazione, secondo quanto previsto all'art. 8, comma 5 e all'Allegato 7 (Listino prezzi).

4. Trenitalia si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Contratto con materiale rotabile in uso, incluso il materiale rotabile concesso in uso a tale scopo dalla Regione, e di cui al Piano di Investimenti - Allegato 8, ritenuto dalle Parti idoneo e sufficiente a garantire confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento dell'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 prenota nell'ambito dell'Accordo Quadro, sottoscritto con il Gestore dell'infrastruttura. Per gli anni successivi al primo, il programma di esercizio ad ogni cambio dell'orario sarà concordato con 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 e comunicato alla clientela attraverso il sito internet di Trenitalia. All'Allegato 10 sono riportate le procedure di aggiornamento del programma di esercizio.
6. È 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 sostitutivi automobilistici da orario definiti nel programma di esercizio (All. 1b – Servizi autosostitutivi programmati);
 - b) 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;
 - c) 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 b) e c), le cause della loro effettuazione, indicando la durata, che non può superare i 60 giorni per i servizi di cui al punto c).
9. Trenitalia ha predisposto uno specifico "*Piano di intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse*" (All. 13) relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo", in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse

definisce le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

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, secondo quanto previsto dall'Allegato 6.
11. Trenitalia effettua il servizio con il materiale rotabile di cui all'All. 9, aggiornato annualmente, ove sono riportati: l'elenco dei rotabili in disponibilità e i livelli e tipologie di manutenzione programmata. Trenitalia, in occasione di eventuali immissioni, dismissioni e/o trasferimento di rotabili provvede a informarne almeno 15 giorni prima la Regione.
12. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto e ferma restando la sua esclusiva responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali, può avvalersi di altre aziende od operatori, garantendo comunque gli stessi analoghi livelli prestazionali del servizio reso con proprio materiale rotabile.

Art. 6

(Corrispettivi e modalità di pagamento)

- 1 A fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente art. 3, la Regione corrisponde a Trenitalia un corrispettivo che assicuri la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, garantisca la remunerazione del capitale investito e che comunque non superi l'importo necessario per coprire, anche dal punto di vista finanziario, la differenza tra i ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo anche conto dei relativi ricavi da traffico, e i costi sostenuti ivi incluso il ragionevole utile, in coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e con le previsioni della Delibera ART n.154/2019.
- 2 Il corrispettivo che determina l'equilibrio economico e finanziario del Contratto è quello riportato nell'Allegato 3 secondo lo Schema 3 di cui all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.
- 3 Il PEF comprende quanto previsto nel PRO per il primo quinquennio 2022 – 2026, tiene conto di tutte le voci di costo e di ricavo pertinenti al Contratto e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario per l'intero periodo contrattuale di dieci anni, avuto riguardo non solo ai costi operativi, ma anche a tutte le altre voci di costo, inclusi ad esempio gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma che dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco temporale del Contratto e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio, nonché ai costi ed ai ricavi relativi allo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari fino al cambio orario di dicembre 2024, di cui all'Allegato 1b.

- 4 L'elenco delle gratuità è riportato all'All. 5; il PEF tiene conto dei relativi minori ricavi.
- 5 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.
- 6 Eventuali premi, penalità e relative mitigazioni non concorrono alla formazione del corrispettivo come sopra definito, ma vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva prestazione registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto al successivo art.18 e all'Allegato 6 Condizioni Minime di qualità, efficacia ed efficienza, premi, penalità e sistema di mitigazione delle medesime. Il calcolo delle penalità e relative mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento, salvo diversa tempistica per i consuntivi certificati degli indicatori forniti dal Gestore Infrastruttura. L'importo delle penali, al netto delle mitigazioni delle penali stesse, laddove la Regione ne richieda la restituzione, sarà liquidato a compensazione finanziaria della prima fattura utile. 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.
- 7 Il corrispettivo è diviso annualmente in quattro rate di pari importo che Trenitalia fattura alla Regione su base trimestrale alla fine del periodo di riferimento. La Regione liquida i predetti importi a Trenitalia entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento, in modalità elettronica, della fattura inviata secondo la vigente normativa.
- 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 moratori 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.
- 9 Nel caso di ritardo nei pagamenti, la relativa remunerazione non concorre all'ammontare di cui alla previsione dell'articolo 8 comma 3 lettera a).
- 10 La Regione si riserva di aderire alla richiesta di Trenitalia di eventuale liquidazione anticipata delle fatture in correlazione alla disponibilità delle risorse, valutandone gli effetti positivi sul CER.

Art. 7

(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia nella misura da questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'infrastruttura per l'esecuzione del presente Contratto, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a Trenitalia, in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015 s.m.i.

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

Art. 8

(Confronto annuale ed effetti conseguenti)

1. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto per l'intero periodo di dieci anni di durata, le Parti procedono, acquisito il consuntivo dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali annui riportati nel PEF con quelli consuntivi desumibili dal CER dell'esercizio in questione, al fine di determinare eventuali scostamenti rispetto alle stime del citato PEF, secondo le modalità riportate nell'Allegato 4 Matrice dei rischi.
2. Allo scopo Trenitalia, annualmente, nel termine fissato dal quadro normativo e regolatorio di riferimento, 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 n.120/2018 e s.m.i., 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 alla citata Delibera ART n.120/2018.

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

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

3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento calcolato, si possono adottare le seguenti misure e produrre i seguenti effetti alternativi:
 - 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 annuo del PEF), si evidenzia una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) rispetto ai Ricavi Operativi annui del PEF, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;

- b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la fascia di cui al precedente punto a) ($\pm 0,5\%$ dei ricavi annui), ma inferiore alla fascia di cui alla lettera c) ($\pm 5\%$), l'importo corrispondente alla parte eccedente il punto a), scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei rischi di cui all'Allegato 4, è rendicontato per essere poi compensato algebricamente alla fine del periodo di riferimento del PEF, ovvero in occasione della revisione intermedia di cui al PRO per il secondo periodo regolatorio, ovvero regolato secondo quanto previsto al successivo articolo 9. In alternativa le Parti possono condividere la possibilità di reimpiego durante le riunioni del Comitato Tecnico di Gestione;
- c) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente il più o meno cinque per cento ($\pm 5\%$) dei ricavi operativi, non riassorbibile nel corso di validità del Contratto, le Parti provvedono alla rendicontazione ai sensi del precedente punto b) e ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che modifichi il PEF sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al presente Contratto, con le modalità previste al successivo articolo 9.
4. Nel secondo periodo regolatorio, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti dall'ART, effettuata una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER rendicontati e cumulati algebricamente (sia positivi che negativi) negli anni precedenti, a norma del precedente comma 3, le Parti definiscono il PRO per il successivo periodo regolatorio, e la conseguente eventuale revisione/rimodulazione del PEF, rideterminando eventualmente il tasso di inflazione previsto a PEF, sempre mantenendo l'originario equilibrio economico-finanziario del Contratto, inclusa l'originale remunerazione del capitale. In caso di importi rendicontati a favore della Regione, le Parti potranno definire il riutilizzo per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.
5. Infine, la tabella di Listino Prezzi (All. 7), 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 all'articolo 8 comma 3 lettera a).
6. Entro il mese di luglio dell'anno successivo all'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 di tutti gli importi annuali determinati e rendicontati secondo i precedenti commi, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e/o oggetto di accordi tra le Parti volti alla parziale regolarizzazione delle eccedenze in più o in meno.

7. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia pari a $\pm 0,5\%$ del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra a tale titolo.
8. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, al netto di eventuali accordi tra le Parti rettificativi dei servizi da rendere e volti a riassorbire parzialmente le differenze preliminarmente rendicontate e non utilizzate, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia diviene definitivo e pertanto iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi sessanta giorni.

Art. 9

(Riequilibrio del PEF)

1. Le Parti provvedono ad aggiornare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali di cui all'art. 8 comma 3 lett. b) nel frattempo rendicontati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto che ripristini l'originario equilibrio economico-finanziario di cui al precedente articolo 6 comma 1, modificando il PEF e sostituendo quindi l'allegato (All. 3) al Contratto, nei seguenti casi:
 - a) nel caso in cui i risultati del confronto PEF/CER di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui all'art.8 comma 3 lett. b, e facciano registrare scostamenti totali, entrambi positivi od entrambi negativi, di ammontare complessivo del biennio superiore al 5% dei Ricavi operativi dello stesso biennio di cui al PEF;
 - b) nel caso di cui all' art. 8 comma 3 lett. c);
 - c) nel caso di modifica permanente del programma di esercizio dei servizi ferroviari superiore al 2% (due per cento) rispetto al perimetro degli stessi servizi previsti nel PEF;
 - d) nel caso in cui la redazione del PRO, per il secondo periodo regolatorio, renda necessaria una modifica del PEF;
 - e) nei casi di adempimento a sopravvenute disposizioni normative, nonché in caso di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, diversi dalla Regione, che comportino una variazione significativa dell'ammontare complessivo degli

investimenti in capo a Trenitalia o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio.

2. In tutti i casi elencati sub comma 1), le Parti procedono a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito dell'ultimo confronto PEF/CER, procedendo 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.

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

Art. 10

(Fondi stanziati a copertura del Contratto e minimo garantito)

1. Le Parti si avvalgono della revisione del PEF di cui al precedente art. 9 nel caso di insufficienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto. In caso di mancato accordo sull'aggiornamento del PEF entro 60 giorni dall'intervenuto accertamento della predetta insufficienza, 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.

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 8, comma 5 (All. 7). 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 disposta 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 (prestazioni di servizio minime) di cui all'Allegato 1c, 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 s.m.i. Trenitalia garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla clientela e alla Regione.
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 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 loro natura.
4. La Regione, se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, ha facoltà di richiedere spazi nella disponibilità esclusiva di Trenitalia per la divulgazione di informazioni di proprio interesse coerenti con le finalità del presente Contratto, quali la promozione del territorio, previa valutazione dei relativi costi conseguenti alla predetta divulgazione/mancati ricavi che saranno riconosciuti a Trenitalia con separata regolazione. La Regione fornirà a Trenitalia, al momento della richiesta, il contenuto dell'informazione al fine di consentirle di valutare che la stessa non sia lesiva o in contrasto con interessi/policy/attività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Resta in capo alla Regione ogni responsabilità sul contenuto delle informazioni, manlevando Trenitalia da ogni responsabilità a riguardo.
5. Le Parti si impegnano a individuare annualmente, entro il mese di gennaio di ogni anno, il programma delle iniziative culturali che possono essere volano di promozione e sviluppo del territorio regionale, da raggiungere con il collegamento ferroviario e/o intermodale e da promuovere per mezzo almeno dei canali di comunicazione di Trenitalia.

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 è riportato nell'Allegato 5.
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 già non contenute nel PEF che possono essere stabilite solo dalla Regione.
3. La Regione ha definito nel PEF che:
 - negli anni 2023 – 2024 – 2025, a far data dal 1° gennaio (con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente), l'incremento delle tariffe nella misura del 5% annuo;
 - annualmente per il 2022 e dal 2026, a far data dal 1° gennaio (con prevendita al 25 dicembre dell'anno precedente), l'adeguamento delle tariffe al tasso di inflazione programmato di cui al NADEF dell'anno precedente a quello di riferimento;
 - gli aggiornamenti conseguenti delle tariffe con applicazione sovraregionale da applicarsi secondo quanto disposto dalla Conferenza delle Regioni e Province Autonome (al momento della

sottoscrizione del Contratto al 1° febbraio con prevendita degli abbonamenti al 25 gennaio e al 1° agosto con prevendita degli abbonamenti al 25 luglio).

Gli incrementi/adequamenti delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali/integrate e sono automaticamente applicati da Trenitalia, salvo deliberazione contraria da parte della Regione. Con riferimento agli anni 2022 e 2023 la differenza percentuale tra l'incremento/adequamento attuato e quanto previsto nel PEF sarà effettuata a seguito della sottoscrizione del presente Contratto e lo scostamento rispetto al ricavo di cui al PEF sarà computato a carico della Regione nel confronto PEF/CER dell'anno.

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adequamento/incremento di cui al precedente comma contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione intervenga per non effettuarlo nella misura di cui al PEF, l'importo corrispondente all'aumento dei ricavi atteso, anno per anno considerando l'effetto cumulato sarà attribuito alla Regione secondo quanto previsto all'Allegato 4 Matrice dei Rischi; tale importo non è 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 ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "*Piano Operativo di sicurezza e controlleria*", che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del Contratto. Il Piano definirà le necessità, le attività, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
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 hanno predisposto un apposito "*Piano di intervento vendita ed informazione*" (All. 14), anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano definisce la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-

finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 6 potranno essere ridefinite.

9. Trenitalia si impegna a prendere parte ad un progetto di integrazione tariffaria regionale, fermo restando che, qualora lo stesso risulti economicamente penalizzante e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti, Trenitalia ha facoltà di non aderirvi ovvero di recedere.
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 (CMQ) di cui all'All. 6. Il rispetto delle 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 predispone, 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 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 n.16/2018.

6. Trenitalia elabora la Carta dei Servizi, secondo lo schema di cui all'Allegato 12, 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 alle Delibera ART n.16/2018, Delibera ART n.106/2018 e ai diritti minimi degli utenti con possibilità di rimando alle "Condizioni generali di trasporto" di Trenitalia. Trenitalia si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi 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 considera approvata e Trenitalia procede a pubblicarla sul proprio sito internet entro il 31 marzo di ogni anno, provvedendo al successivo invio all'ART. 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. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.
7. Trenitalia, in ottemperanza a quanto disposto all'art. 2 comma 461, lett. f, Legge n. 244/2007, cit. si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di 2.000 euro le attività di cui alle lett. b, c, d. della suddetta Legge, a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate alla Regione stessa.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. Trenitalia e la Regione si impegnano a realizzare il piano di investimenti di cui all'All. 8, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato. Gli investimenti complessivi a carico di Trenitalia ammontano a 56,16 milioni di euro (di cui 25,94 milioni di euro quali cofinanziamento per nuovo materiale rotabile e revamping e 30,22 milioni di euro per impianti, informatica, tecnologie e ciclica). Le Parti, se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie, entro un anno dalla sottoscrizione del Contratto, nei limiti dell'investimento complessivo previsto a PEF, predispongono i seguenti Piani:
 - Piano per la sostituzione progressiva del materiale rotabile (per età e classe ambientale);
 - Piano per investimenti per innovazione tecnologica;
 - Piano per ICT (rilevazione automatizzata contapasseggeri, diagnostica a bordo, videosorveglianza, attrezzaggio per PMR, wi-fi, ecc).
2. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile, di proprietà di Trenitalia, e di revamping sono pari a 67,64 milioni di euro, di cui 25,94 milioni di euro in autofinanziamento Trenitalia (di cui 16,40 per revamping e 9,54 per acquisto di nuovo materiale rotabile) e 41,70 milioni di euro finanziati

dalla Regione per acquisto di nuovo materiale rotabile; l'imputazione delle quote di cofinanziamento è riportata nell'Allegato 8. In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, per effetto di quanto previsto al punto 14 delle premesse, il maggior importo degli investimenti per il quale Trenitalia si è impegnata, potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF di cui al precedente art. 9. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, il maggior costo sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, ai sensi del precedente art. 9, e/o si procederà a una rimodulazione degli investimenti previsti a PEF, sempre fermo restando l'importo complessivo degli investimenti di cui al precedente comma 1 e quanto previsto alla Matrice dei rischi (All. 4) e al PRO (All. 3).

3. Trenitalia, nell'ambito del quadro economico del Contratto, procede all'ammortamento del valore del materiale rotabile al netto dei finanziamenti regionali, applicando i principi contabili Internazionali (IFRS) adottati da Trenitalia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia.
4. Alla cessazione – anche anticipata – del Contratto, in caso di affidamento dei servizi ad un diverso gestore e su richiesta di Trenitalia, la Regione si obbliga sin d'ora ad acquistare, previa corresponsione del valore netto contabile alla data di cessione, il materiale rotabile acquistato da Trenitalia in forza del presente Contratto, nonché in virtù di disposizioni di precedenti contratti di servizio. Nel caso in cui i rotabili acquistati non siano stati ancora consegnati/collaudati, Trenitalia potrà liberamente decidere, per tutti o per parte di detti treni, di cedere il relativo contratto di acquisto col fornitore alla Regione; in tal caso, quest'ultima si impegna sin d'ora a subentrare in detto contratto ed a restituire a Trenitalia gli importi di corrispettivo già liquidati al fornitore, facendosi inoltre carico di ogni ulteriore onere economico e/o finanziario connesso.

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

Nei casi di cui al presente comma, il trasferimento della proprietà ovvero il subentro è subordinato al pagamento integrale di quanto dovuto a Trenitalia e costituisce condizione di efficacia del nuovo affidamento.

5. Trenitalia si obbliga, inoltre, alla cessazione anche anticipata del Contratto a trasferire alla Regione la proprietà del materiale rotabile da essa eventualmente interamente finanziato.

Art. 17

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

1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità definite nell'All. 6 e nel PRO All. 3, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate, nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera ART n.120/2018, nella quale sono esaminate le *performance* e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove possibile, quelle preventive.
2. Trenitalia illustra alla Regione i risultati conseguiti 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 delle condizioni minime di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento. Le Condizioni minime di qualità sono sottoposte a una valutazione in sede di revisione del PEF di cui all'art. 9. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri e degli indicatori di cui all'Allegato 6.
Allo scopo la Regione istituisce un tavolo di confronto da essa presieduto tra la Regione e le Associazioni dei Consumatori con il compito di valutare l'andamento del servizio, la qualità percepita, la rispondenza alle esigenze dei viaggiatori. In tale ambito, la Regione potrà richiedere la partecipazione di Trenitalia in qualità di soggetto tecnico, per fornire specifici approfondimenti, cui Trenitalia ha obbligo di partecipare.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto degli standard di qualità del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
Le verifiche sono formalizzate in contraddittorio con i rappresentanti di Trenitalia.
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 (CLC) e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Trenitalia in un numero massimo annuale pari a 10.
6. Trenitalia è tenuta a fornire i dati numerici relativi alle 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 ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). 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".

Art. 18

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

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'All. 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'irrogazione delle penalità non potrà superare l'1,5% del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF (All. 3). Qualora le mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle mitigazioni potranno determinare per Trenitalia un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4 comma 6 del D.Lgs. n. 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 le condizioni minime 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) n. 1371/2007 e dal Regolamento UE n.782/2021. Le somme che Trenitalia dimostri di aver sostenuto per l'applicazione dei predetti Regolamenti e della Delibera ART n.106/2018, tra cui le somme erogate per l'indennità da ritardo biglietti singoli e abbonamenti, vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali.
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 dei suddetti Regolamenti e della Delibera ART n.106/2018, sono utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela e per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.
6. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad

inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 giorni dalla data di accertamento della medesima. Trenitalia, entro 10 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 giorni dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

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”, disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'Allegato 11, composto da:
 - a) due rappresentanti di Trenitalia, tra cui il Direttore Regionale;
 - b) due rappresentanti della Regione, a cui spetta la nomina del Presidente.
2. Il Comitato ha le seguenti funzioni: assiste le Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali; esamina ed approva i Piani di cui agli articoli 14, 15; analizza il monitoraggio dei dati anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di cui all'art. 15; si occupa della prevenzione e della soluzione delle controversie; si occupa della definizione delle penali e delle mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale; verifica l'equilibrio economico-finanziario del Contratto e, in caso di squilibrio, provvede agli adempimenti relativi al riequilibrio dello stesso; verifica lo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente articolo 16.
3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni e verbalizzazioni, anche su richiesta di Trenitalia.

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 ART n.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. La Regione si impegna ad osservare ed a far osservare al proprio personale e a propri consulenti/collaboratori a qualsiasi titolo l'obbligo di riservatezza in ordine a tutte le informazioni, di qualsivoglia natura, fornite in relazione all'esecuzione del presente Contratto. La Regione si impegna pertanto ad adottare tutte le misure necessarie per non pregiudicare la riservatezza delle

predette informazioni e ad utilizzare ciascuna informazione esclusivamente per la gestione del presente Contratto.

Gli obblighi di riservatezza di cui sopra restano vincolanti, senza limiti di tempo, anche in caso di risoluzione e/o di cessazione degli effetti del presente Contratto.

Art. 21

(Clausola Fiscale)

La presente scrittura privata non autenticata è sottoscritta digitalmente.

Trenitalia si obbliga:

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

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.
2. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e della Delibera ART n.154/2019), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. In tali casi, non trova applicazione il meccanismo di cui all'art. 8, comma 7. Il versamento della Parte a debito avverrà con le modalità e tempistiche definite concordemente e comunque non oltre il termine di 12 mesi dalla data di cessazione del Contratto. È vietata a pena di nullità la cessione del Contratto. Previa verifica in capo al potenziale cessionario dell'effettivo possesso dei requisiti e della idoneità a fornire adeguate garanzie sul piano tecnico-organizzativo ed economico-finanziario, è ammessa la cessione del Contratto nei soli seguenti casi:
 - a) operazioni derivanti dalla riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
 - b) variazioni organizzative nell'ambito dell'Ente Affidante.

Art. 23

(Obblighi alla scadenza del Contratto)

1. Al fine di consentire alla Regione l'organizzazione della procedura di affidamento del servizio alla scadenza del Contratto, tre anni prima della scadenza di cui all'art. 4 e su richiesta della Regione, Trenitalia - se d'obbligo in base alle prescrizioni normative e/o regolatorie - si impegna a trasmettere:
 - a) l'elenco dei beni strumentali allo svolgimento del servizio con indicazione del valore di cessione;
 - b) elenco dei beni essenziali/indispensabili in proprietà di Trenitalia, con l'indicazione del titolo giuridico di cessione (proprietà/locazione/altro);
 - c) l'elenco, in forma anonima, del personale utilizzato riportando, per ogni lavoratore, i dati su inquadramento, abilitazioni, anzianità, trattamento economico e costo complessivo annuo;
 - d) ulteriori informazioni riguardanti i servizi oggetto del Contratto necessarie all'organizzazione e allo svolgimento della procedura di affidamento del servizio che Trenitalia avrà l'obbligo di fornire in base alla normativa che sarà vigente.
2. Resta inteso che ogni informazione/dato/elenco di cui al comma precedente verranno fornite nella misura in cui siano contemplate dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

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 Potenza.
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;
- si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Atto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

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.

Art. 27

(Codici etici)

1. La Regione dichiara e garantisce che nello svolgimento delle attività oggetto del presente Contratto e per tutta la durata dello stesso, ivi incluse le attività ad esso connesse, conformerà i propri comportamenti ai principi di lealtà, correttezza, integrità e trasparenza; la Regione assicura altresì che i propri funzionari, dipendenti, nonché agenti, consulenti, rappresentanti, subappaltatori e subcontraenti eventualmente impiegati ai fini dell'esecuzione del presente Contratto – previa adeguata informativa – opereranno nel pieno rispetto:

- a) delle proprie Policy nonché di tutte le leggi, norme e regolamenti applicabili e adotterà i presidi atti ad evitare le condotte che possano integrare le ipotesi di reato indicate nel D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i.;
- b) di ogni normativa e regolamento in materia di anticorruzione applicabile; in particolare e in coerenza con tali normative, la Parte si impegna ad astenersi nello svolgimento delle attività connesse al presente Contratto (a) dall'offrire, promettere, elargire, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, denaro o altre utilità, benefici, vantaggi, indebitamente, a un Pubblico Ufficiale o ad un Incaricato di Pubblico Servizio, per sé o per altri, o a qualsivoglia soggetto terzo e (b) dal sollecitare o dall'accettare, direttamente o indirettamente, anche per interposta persona, offerte di danaro o altre utilità, benefici, vantaggi, non dovuti, per sé o per altri, da un Pubblico Ufficiale, un Incaricato di Pubblico Servizio o da un qualsivoglia soggetto terzo.

2. La Regione dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, pubblicato al seguente indirizzo Internet: <http://www.fsitaliane.it> nella sezione “Il Gruppo FS” sottosezione “Governance” – sottosezione “Codice etico”, che è parte integrante del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di FS, di averne ben compreso i principi, i contenuti e le finalità e di obbligarsi al loro pieno ed integrale rispetto;

b) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo FS Italiane, disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.trenitalia.com>, sezione “Chi siamo”, area “Etica, compliance e integrità”, di averne ben compreso i principi, i contenuti e le finalità e di attenersi, nei rapporti con Trenitalia, a quanto ivi contenuto.

c) di aver preso visione della Parte Generale del Modello 231 di Trenitalia, disponibile al seguente indirizzo Internet: <http://www.trenitalia.com>, sezione “Chi siamo”, area “Etica, compliance e integrità” e di averne ben compreso i contenuti e le finalità, aderendo ai principi etico-comportamentali ivi previsti e di obbligarsi al loro pieno ed integrale rispetto.

3. La Regione si impegna a segnalare tutti i casi di violazioni dei principi contenuti nei documenti sopraccitati e nei commi 1) e 2) prendendo atto che le segnalazioni devono essere effettuate secondo le modalità e tramite i canali indicati, per Trenitalia, sul proprio sito internet nell’area “Etica, compliance e integrità” sopra indicata.

4. Trenitalia si impegna a rispettare gli obblighi derivanti dal Codice di comportamento dei dipendenti della Giunta regionale di cui alla DGR n. 44 del 01/02/2023 pubblicato sul sito della Regione Basilicata www.regione.basilicata.it, sezione Amministrazione Trasparente - Disposizioni generali - Atti generali - Codice disciplinare e codice di condotta in quanto applicabili che, seppure non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso Trenitalia dichiara di aver preso conoscenza.

5. La violazione grave o reiterata a di uno dei principi etico-comportamentali e delle previsioni contenute nel comma 2 sub a), b) e c) e nel comma 4, la commissione di uno o più reati previsti nel D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. accertata con sentenza passata in giudicato o a seguito di applicazione della pena su richiesta delle Parti ex art. 444 c.p.p., che riconosca la responsabilità della Parte secondo la normativa alla stessa applicabile, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui ai commi 1), 2), 3) e 4) del presente articolo, configurano un’ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1456 del codice civile.

Art. 28

(Tracciabilità dei flussi finanziari)

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.

Art. 29

(Trattamento dei dati personali)

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'affidamento e all'esecuzione del Contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

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

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

L'obbligo di informativa di cui sopra viene assolto da Trenitalia S.p.A. mediante pubblicazione nella sezione "Protezione Dati Personali" del sito istituzionale www.trenitalia.com e dalla Regione mediante pubblicazione nella sezione Privacy policy del sito istituzionale www.regione.basilicata.it.

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

Art. 30

(Titolarietà Autonoma per il trattamento dati necessario per l'emissione delle credenziali di libera circolazione (CLC) previste dall'articolo 17 comma 5, per le abilitazioni previste dall'articolo 17 comma 7 e per la costituzione del "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto" di cui all'articolo 19)

L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Trenitalia S.p.A. e della Regione che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

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

In particolare, le Parti si impegnano:

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

Art. 31

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

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 di avere proceduto all'implementazione delle misure ivi previste.
2. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, la Regione si obbliga a:
 - a) segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 3316360190 o scrivendo all'indirizzo mail securityincident@fsitaliane.it;
 - b) consentire l'accesso del personale incaricato da Trenitalia per la verifica delle misure minime adottate, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

Resta inteso che, in caso di inadempimento parziale o integrale anche di uno soltanto degli obblighi sopra elencati, 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.
- 3 Trenitalia s'impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

Articolo 32

(Disposizioni finali)

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.

Per la Regione Basilicata

Per Trenitalia S.p.A.