

CONTRATTO DI SERVIZIO

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

TRA

REGIONE CAMPANIA

E

TRENITALIA S.p.A.

ANNI 2019-2033

L'anno 2019, il giorno 2 del mese di dicembre con la presente scrittura privata

tra

la Regione Campania in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Napoli, via Santa Lucia, codice fiscale 80011990639, rappresentata dall'Avv. Giuseppe Carannante, domiciliato per la carica in Napoli, via Santa Lucia 81, che interviene, agisce e stipula nel nome, per conto e nell'interesse dell'Ente che rappresenta, in qualità di Direttore Generale per la Mobilità e giusta delibera n. 592 del 27 novembre 2019
(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 in persona dell' Ing. Orazio Iacono, in qualità di Amministratore delegato
(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.;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all’art. 61 prevede *“Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*;
- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”*;
- Legge Regionale n.3 del 28 marzo 2002 e ss. mm. e ii., che detta la *“Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania;*
- Legge Regionale n. 5 del 6 maggio 2013 (art. 1 cc.89 e ss) e ss. mm. Li. (Legge Finanziaria Regionale 2013), istitutiva del Bacino Unico Regionale in materia di TPL;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015 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”*;
- 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*”;
5. che, in data 14 settembre 2009, 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 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, 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) e qui nuovamente allegato (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”), rilasciato di norma a valle dell’approvazione del Bilancio di Trenitalia, per registrare e valutare eventuali scostamenti;
 9. che, in data 11 aprile 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 (2019-2033), 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;
 10. 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;
 11. che la più lunga durata del contratto consente all’impresa ferroviaria una maggiore 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;

- 12.che, in data 01/08/2015 Trenitalia ha bandito una gara europea per la fornitura di nuovi treni regionali aggiudicata a Alstom Ferrovia S.p.A. per il lotto n.1 e ad Hitachi Rail Italy S.p.A. per il lotto n.2, con le quali ha sottoscritto Accordi Quadro che prevedono 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);
- 13.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;
14. che - in mancanza di una specifica previsione nell'ipotesi di sospensione anticipata dell'Atto di Rinnovo e in esito alle specifiche negoziazioni - le Parti hanno individuato il risultato economico regolatorio dell'Atto di rinnovo per gli anni dal 2015 al 2017 quale risultato netto derivante dai relativi Conti Economici Regionali, a cui è stato aggiunto l'effetto delle svalutazioni del materiale rotabile preventivate a PEF nel 2017 e occorse nel 2018; per l'anno 2018 il risultato netto, al netto delle predette svalutazioni, sarà regolato - una volta consuntivato, certificato e consolidato tra le Parti- in quote annuali costanti nei cinque anni successivi, o in sede di revisione del PEF, laddove occorra prima dei cinque anni;
15. che con deliberazione n. 599 del 26.09.2017, la Giunta regionale, sulla base della proposta commerciale formulata da Trenitalia, ha espresso l'indirizzo operativo di attivare le procedure preordinate all'affidamento diretto dei servizi ferroviari alla soc. Trenitalia, per il periodo di anni 15, ai sensi degli artt. 5 par. 6 e 4 par. 4 del Reg. Ce n. 1370/07, nell'osservanza degli obblighi di legge;
16. che con la medesima delibera di Giunta regionale è stato approvato lo schema di Protocollo di intesa tra Regione Campania e Trenitalia per lo sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari, mediante la realizzazione di investimenti e l'affidamento diretto dei servizi ferroviari;
17. che il suddetto Protocollo è stato sottoscritto da Regione Campania e Trenitalia il 27.09.2017;
18. che la DGR in argomento, inoltre, ha demandato alla Direzione Generale per la Mobilità di procedere alla tempestiva comunicazione prevista dall'art. 7 del Reg. Ce n. 1370/07, nel rispetto della tempistica prescritta dall'art. 27 del D.L. 24 aprile 2017, n.50, conv. L. 21 giugno 2017, n. 96, nelle more della definizione del procedimento volto alla stipula del contratto di servizio ai sensi degli artt. 5 par. 6 e 4 par. 4 del Reg. Ce n. 1370/07;
19. che in esecuzione alle previsioni della DGR n. 599/2017, nel rispetto dei termini fissati dall'art. 27 del D.L. 24 aprile 2017, n.50, conv. L. 21 giugno 2017, n. 96, in data 27.09.2017 si è proceduto spedizione dell'Avviso in GUCE per l'affidamento dei servizi ferroviari per un periodo quindicennale ed il suddetto Avviso è stato pubblicato in GUCE il 30.09.2017;
20. con DGR n. 891 del 28.12.2018 è stato approvato l'Atto integrativo al Protocollo menzionato, volto

a prolungarne gli effetti, poi sottoscritto il 27.02.2019;

21.che, in data 15 novembre 2018, Trenitalia ha aggiornato la proposta commerciale con l'offerta delle condizioni in termini di qualità ed affidabilità del servizio per il periodo di quindici anni (2019-2033);

22.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), inviandola all'ART in data 3 maggio 2019 e ricevendo riscontro dalla Stessa in data 29 maggio con richiesta di ulteriori integrazioni; che la Regione ha quindi fatto seguito con le integrazioni verso ART in data 09/10/2019, ricevendo riscontro con raccomandazioni dalla Stessa in data 21/11/2019;

23.che a seguito dell'entrata in vigore della Delibera ART 120/2018 cit., la Regione ha richiesto all'ART in data 18 dicembre 2018 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 28 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, inviato ad ART in data 09/10/2019 e ricevendo riscontro dalla Stessa in data 21/11/2019;

24. che le Parti hanno rimodulato la proposta e, conseguentemente, 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;

25.che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo "Atto" o "Contratto"), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 2019 – 2033;

26.che, con DGR 592 del 27 novembre 2019, la Regione ha preso atto della finalizzazione del procedimento attivato con delibera di Giunta regionale n. 599/2017 ed ha autorizzato la Direzione Generale Mobilità a sottoscrivere il nuovo contratto di servizio di durata quindicennale 2019-2033;

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 (Piano Economico Finanziario –PEF– e Piano Raggiungimento Obiettivi –PRO–), l'allegato 4 (Matrice dei rischi), l'allegato 7 (Condizioni Minime di Qualità, di efficacia ed efficienza dei

servizi, penali, mitigazioni delle penali e premi –CMQ–) 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, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 19.

Art. 2

(Struttura)

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

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 QUALITÀ

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 obiettivi 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 (Codice etico ed altre disposizioni)
Art. 28 (Tracciabilità dei flussi finanziari)
Art. 29 (Trattamento dati personali per l'esecuzione del contratto)
Art. 30 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)
Art. 31 (Partite pregresse)
Art. 32 (Disposizioni finali)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3

(Oggetto)

1. La Regione affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento e l'organizzazione operativa 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 ivi fissati.
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, secondo quanto disciplinato dal Regolamento CE 1370/2007 e s.m.i. e secondo i criteri previsti alla Delibera ART 49/2015 di cui alla Misura 13, garantendo la remunerazione del capitale investito.

Art. 4

(Durata e effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Atto ha durata quindicennale, 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 ed 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 della pre-informativa pubblicata il 30/09/2017 in GUUE, ex art. 7 par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.
2. La sottoscrizione del presente Contratto spiega effetti in subentro dell'Atto di rinnovo che si intende automaticamente risolto, per mutuo consenso delle Parti.

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, di cui 1a Programma di esercizio - Treni, 1b Programma di esercizio - Bus programmati, 1c Servizi minimi garantiti), assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'All.2, nel rispetto degli standard qualitativi dettagliati all'All.7.

2. Rimane in carico a Trenitalia lo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari programmati in orario, di cui all'Allegato 1b, fino all'affidamento degli stessi con procedure di evidenza pubblica già avviate, ad aziende diverse da Trenitalia, esercenti servizi di trasporto pubblico su gomma. La Regione comunicherà a Trenitalia la cessazione di tali servizi con un preavviso di almeno tre mesi e comunque con previsione di decorrenza dal cambio orario di dicembre o in occasione della revisione degli orari di giugno. Si farà quindi luogo alle conseguenti modifiche del programma di esercizio e del PEF.
3. Il Programma di esercizio - Treni, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
 - codice identificativo del treno;
 - stazioni di partenza e di arrivo del treno, la tratta di competenza e i km* treno;
 - gli orari di partenza e di arrivo;
 - tempo di percorrenza;
 - i giorni di esercizio annuo e periodicità;
 - la composizione del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
 - categoria del treno;
 - intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.
4. 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. 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.
5. 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.
6. 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 che la stessa Regione ha sottoscritto in data 26/04/2016 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.
7. È facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e Trenitalia.
 8. 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);
 - 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.
 9. 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).
 10. Trenitalia predisporrà entro 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto uno specifico *“Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse”* relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un *“adeguato servizio sostitutivo”*, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, laddove si prevedano *azioni/performance* incrementali rispetto a quanto già previsto, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.
 11. 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 (compreso quello di proprietà regionale e in comodato a Trenitalia) e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - b) le condizioni di sicurezza;
 - c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'Allegato 7.
 12. Trenitalia, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

Art. 6

(Corrispettivi e modalità di pagamento)

- 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 la remunerazione del capitale investito, secondo quanto previsto dalle delibere ART 49/2015 e 120/2018.
- 2 Il corrispettivo da riconoscere a Trenitalia per il servizio espletato dal 1° gennaio 2019, riportato nel PEF (All.3) è determinato in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, garantendo che la somma dei risultati netti regolatori di conto economico, per gli anni 2019 – 2033 sia tendente a zero, ivi incluso il parziale riassorbimento del risultato economico regolatorio dell'Atto di Rinnovo di cui al precedente punto 14 delle premesse. Tale corrispettivo:
 - per l'anno 2019 è pari ad Euro 149,8 mln (oltre IVA)
 - per l'anno 2020 è pari ad Euro 153,1 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2021 è pari ad Euro 155,1 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2022 è pari ad Euro 162,7 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2023 è pari ad Euro 165,0 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2024 è pari ad Euro 165,3 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2025 è pari ad Euro 165,6 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2026 è pari ad Euro 165,8 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2027 è pari ad Euro 166,1 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2028 è pari ad Euro 166,4 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2029 è pari ad Euro 166,7 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2030 è pari ad Euro 167,0 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2031 è pari ad Euro 167,3 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2032 è pari ad Euro 167,6 mln (oltre IVA);
 - per l'anno 2033 è pari ad Euro 168,0 mln (oltre IVA).
- 3 Il PEF comprende quanto previsto nel PRO, Piano Raggiungimento Obiettivi, per il primo quinquennio 2019 – 2033, e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo contrattuale di quindici anni, tenendo conto non solo dei costi operativi di cui al PRO, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi gli investimenti che si realizzano 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'All.5; 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. 17. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà regolato entro e non oltre il quarto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

- 6 Il corrispettivo è diviso annualmente in quattro rate trimestrali al 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre e 31 dicembre di ciascun anno. La Regione liquida i predetti importi a Trenitalia entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura inviata secondo la vigente normativa. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad $\frac{1}{4}$ (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto; la quarta rata è pari all'80% (ottanta per cento) di $\frac{1}{4}$ (un quarto) del corrispettivo complessivo annuale previsto. Il restante 20% della quarta rata è regolato nella prima rata dell'anno successivo a quello di riferimento, tenendo conto della definizione di penali e forme di mitigazione e relativa destinazione.
- 7 Le Parti si riservano di prevedere una maggior frequenza dei pagamenti, previa valutazione degli 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.
- 9 Ai sensi della DGR n. 592/2019, la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal nuovo contratto è assicurata a valere sugli stanziamenti dei pertinenti capitoli del bilancio di previsione 2019/2021 nell'ambito della Missione 10, Programma 1001 e per gli anni dal 2022 al 2033 la spesa annua derivante dal nuovo contratto troverà copertura nell'ambito degli stanziamenti dei pertinenti capitoli di spesa dei bilanci successivi.

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.
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, 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.
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 ed 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, Titolo II. Il confronto annuale è effettuato tra PEF normalizzato al tasso di inflazione reale NIC registrato per l'anno di riferimento e CER opportunamente rettificato da Trenitalia dalle voci attive e/o passive di importi non di competenza dell'anno di riferimento, degli importi effettivamente corrisposti al gestore dell'infrastruttura di cui al precedente articolo, nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, come previsto al successivo articolo 18.
3. Il confronto fra il CER e le previsioni del PEF opportunamente normalizzati come sopra definito dovrà far emergere gli scostamenti complessivi e quelli contrattualmente ammissibili ai fini delle valutazioni di cui al punto successivo del presente articolo, tenendo anche conto della matrice dei rischi.
4. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato e valutato dalle Parti come da Contratto, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
 - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER rettificato) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Risultato netto PEF normalizzato), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) 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 espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
 - b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ($\pm 0,5\%$) e inferiore alla fascia della successiva lettera c) ($\pm 5\%$), 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 4, è registrato

e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF, 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 articolo 9 comma 8;

- 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 ($\pm 5\%$) 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'originario equilibrio economico-finanziario di cui al precedente articolo 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 di accantonamenti, di cui al comma 3 lettera b) del precedente articolo, per due esercizi consecutivi 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 necessaria una modifica del PEF, secondo quanto previsto al successivo comma 4;
 - d) nei casi 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, che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
 - e) nel caso di sopravvenute disposizioni normative ovvero delibere ART aventi natura cogente che dispongano – con specifico riferimento ai contratti di servizio di trasporto ferroviario – un parametro del WACC o lo stesso WACC diverso da quello previsto nel PEF allegato al presente contratto.
2. Nei casi previsti le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito del confronto PEF/CER. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario,

attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:

- a) 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 obbligazione giuridicamente vincolanti;
- e) sul livello dei servizi.

3. Si conviene che, in ogni caso, nella ridefinizione del PEF si debba tenere conto degli obiettivi di produttività in valore percentuale e assoluto assunti da Trenitalia nel presente Contratto e le Parti si impegnano a gestire, in modo equo, eventuali e potenziali situazioni di inefficienza rilevate o di mancati recuperi di produttività addebitabili alla gestione del servizio che abbiano riflesso sulla struttura dei costi operativi presa a riferimento per la ridefinizione del PEF stesso.
4. 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 Atto, 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.
5. Nel quinto anno e decimo anno di vigenza contrattuale, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti da ART e la definizione del PRO per il relativo periodo regolatorio quinquennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma dell' art.8, 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 la remunerazione del capitale. In caso di importi accantonati a credito della Regione, le Parti potranno definire il riutilizzo per progetti di miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale.
6. Infine, la tabella di Listino Prezzi (All.6), derivata dai valori del primo anno del PEF ed aggiornata secondo la previsione del PEF annualmente, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte 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 1 lettera a) del presente articolo.
7. 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 dell'intero periodo contrattuale e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.

8. 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 ($\pm 0,5\%$) del fatturato del periodo successivo all'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.
9. 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 sessanta giorni.
10. 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 tentativo formale di condivisione con la Regione da concludersi entro 20 giorni, ad una riprogrammazione quantitativa/qualitativa dei servizi, secondo quanto previsto all'art. 5.
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 6 (All.6). 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.7.
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.7 – 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 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 stabiliti solo dalla Regione.
3. La Regione, inoltre, ha previsto in PEF i seguenti incrementi tariffari:
 - con cadenza annuale, a far data dal 1° gennaio 2019 e fino al 1° gennaio 2023, le tariffe regionali aziendali ed integrate TIC sono incrementate del 2,6%;
 - con cadenza annuale, a far data dal 1° gennaio 2024 e fino a scadenza, le tariffe regionali aziendali ed integrate TIC sono incrementate dell'1,5%.

Gli incrementi delle tariffe saranno deliberati dalla Regione con congruo anticipo, per consentire l'aggiornamento dei sistemi di vendita.

4. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento di cui al precedente comma 3, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione non proceda, sarà computato a credito di Trenitalia l'importo corrispondente all'aumento atteso, anno per anno considerando l'effetto cumulato, secondo quanto previsto alla Matrice dei rischi.
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, laddove si prevedano azioni/*performance* incrementali rispetto a quanto già previsto, 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 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto un apposito Piano di intervento per la vendita e l'informazione, anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il Piano di Intervento per la vendita e l'informazione definisce la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, laddove si prevedano azioni/*performance* incrementali rispetto a quanto già previsto, 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 7 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 e finanziariamente penalizzanti per Trenitalia e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.
10. La Regione riconosce forme di agevolazione a favore delle Forze dell'Ordine (FF.OO.) e delle Forze Armate (FF.AA.) di cui all'allegato 5; è inoltre prevista l'ammissione gratuita a bordo treno, per scopi di sicurezza sociale, per gli appartenenti alle FF.OO., confermata dalla Regione con apposite Delibere. Entro il 1° luglio 2020 l'accesso a bordo prevedrà le seguenti modalità:
 - registrazione ad ogni viaggio sulla App Board Support di Trenitalia;
 - esibizione della tessera di riconoscimento personale in fase di controlleria.
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.
12. Fermo restando l'andamento dei ricavi legato all'incremento tariffario a carico della Regione di cui al PEF allegato, Trenitalia si obbliga ad aderire ad eventuali modifiche alla struttura tariffaria adottate dalla Regione, di cui si terrà conto in sede di confronto PEF/CER. Trenitalia, inoltre, si obbliga ad aderire ad iniziative adottate dalla Regione relative al progetto ITSC (Intelligent Transportation System

Campania), a garantire i relativi collegamenti. La Regione si obbliga a sopportarne gli eventuali costi aggiuntivi.

13. Come previsto nella DGR 384 del 19/06/2018 la Ripartizione degli introiti da tariffa integrata avviene secondo i seguenti criteri:

- gli introiti da tariffa integrata sono ripartiti tenendo conto del viaggio medio percorso dall'utente (in termini di percorrenza media a bordo) e della corrispondente tariffa integrata pagata;
- i dati di viaggio sono acquisiti attraverso gli indicatori derivanti dai sistemi di bigliettazione elettronica e/o altre tecnologie disponibili, eventualmente integrabili attraverso indagini statistiche all'uopo predisposte.

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. 7. 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, laddove si prevedano *azioni/performance* incrementali rispetto a quanto già previsto, 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 7 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, laddove si prevedano *azioni/performance* incrementali rispetto a quanto già previsto, 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 metodologia di 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 alle Delibere ART 16/2018 e 106/2018. 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. 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, 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, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

Art. 16

(Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. Trenitalia e la Regione si impegnano al piano di investimenti in materiale rotabile di cui all'All.8, secondo le consegne indicate nel cronoprogramma ivi riportato. Gli investimenti complessivi a carico di Trenitalia ammontano a 501,6 milioni di euro, mentre quelli della Regione ammontano a 180 milioni di euro, per complessivi 681,6 milioni di euro di investimento.
2. Gli investimenti in acquisto di nuovo materiale rotabile, di proprietà di Trenitalia, o di revamping di cui al precedente comma, pari a 388,9 milioni di euro, di cui 208,9 milioni di euro in autofinanziamento Trenitalia e 180 milioni di euro finanziati dalla Regione per nuovo materiale rotabile; l'imputazione delle quote percentuali del cofinanziamento è riportata nell'allegato 8. In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile e degli impianti rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti per il quale Trenitalia si è impegnata, potrà essere

destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF di cui al precedente art.9. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, lo scostamento sarà gestito nel confronto PEF/CER e, laddove fosse necessario attivare la procedura di riequilibrio del PEF, si procederà individuando le azioni secondo quanto contrattualmente previsto.

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. Per gli investimenti in Informatica, Impianti, Tecnologie e infrastrutture rappresentati e conteggiati nel PEF, i valori indicati rappresentano valori massimi ammissibili. In particolare, eventuali ribassi di gara per la realizzazione degli interventi presso le officine di Napoli Centrale e Napoli Campi Flegrei saranno individuati, evidenziati e considerati nell'analisi degli scostamenti fra CER e PEF.
5. 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 a porre in carico al nuovo Affidatario l'obbligo di 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 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.

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. 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.

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

SEZIONE TERZA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 17

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

1. Trenitalia fornisce le rilevazioni interne sul rispetto degli standard di qualità e di efficacia ed efficienza definiti nell'All. 7 e al PRO, secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate, nonché trasmette annualmente la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera 120/2018, nella quale sono esaminate le *performance* e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove 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 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, la Regione per tramite del Consorzio Unico Campania emette apposite tessere ispettive, con validità annuale, nominative e provviste di fototessera nel numero massimo di 80, che consentono a funzionari regionali la circolazione a bordo dei treni regionali. La Regione entro il mese di febbraio comunica a Trenitalia i nominativi degli intestatari delle tessere ispettive.
6. Trenitalia è tenuta a fornire alla Regione i dati 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 riduzione/mitigazione delle medesime)

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità ed efficienza, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'All. 7.
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, come da DGR n. 408/2016, il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 5% 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.
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 e comunque, entro 60 giorni dalla data di avviso della violazione, provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Trenitalia.

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”, disciplinato secondo il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, di cui all'allegato 9, composto da:
 - a) tre rappresentanti di Trenitalia;
 - b) tre rappresentanti della Regione o dell'Agencia Campana per la Mobilità (Acamir).
2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali e all'esame ed approvazione dei Piani di cui agli articoli 5, 14 e 15, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione 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.
3. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà, avvalendosi di un membro del Comitato, 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 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 di tutte le informazioni acquisite in base al presente Atto, di qualsivoglia natura, 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 8 e 9. Il versamento dalla Parte a debito sarà definito tra le Parti nelle modalità e tempistiche entro 60 giorni dalla risoluzione.
2. È vietata a pena di nullità la cessione del Contratto, fatto salvo quanto indicato nel successivo capoverso.

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. Per garantire la continuità dei servizi essenziali, le Parti concordano che, nel caso in cui si verifichi la condizione di cui sopra, i patti di cui al presente contratto rimarranno comunque in vigore fino alla conclusione della nuova procedura per l'affidamento del servizio ed al relativo avvio del servizio, fermo restando la rimodulazione del piano degli investimenti di cui all'articolo 8 e conseguentemente del PEF, tenuto conto della minore durata dello stesso contratto, 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 Napoli.
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 in conformità alle leggi che disciplinano la cessione dei crediti rispetto alla pubblica amministrazione.
2. Entro 45 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

(Codice etico ed altre disposizioni)

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. 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. Nell’esecuzione del presente contratto gli obblighi di condotta stabiliti dal Codice di comportamento dei dipendenti della Giunta regionale sono applicati, in quanto compatibili, a Trenitalia ed ai suoi collaboratori a qualsiasi titolo.
2. 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 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 nei loro confronti di Trenitalia e si obbliga a non concludere tali contratti con i soggetti richiamati a pena di nullità dei contratti stipulati.

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, per espresso accordo tra le Parti, 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 dati personali per l’esecuzione del contratto)

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. n. 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:

- **Dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del 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 DPO

Per l'esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Trenitalia S.p.A.

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

Per Regione Campania

Titolare del Trattamento è la Giunta Regionale, contattabile all'indirizzo mail dpo@regione.campania.it, con sede legale in via S. Lucia n.81, Napoli

Il **Data Protection Officer** è il dott. Eduardo Ascione, contattabile all'indirizzo mail dpo@regione.campania.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. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art. 30

(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 alla 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 331.6360190 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 si impegna a individuare e rispettare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

Articolo 31

(Partite pregresse)

Con riferimento al periodo contrattuale 2015-2018 dell'Atto di rinnovo 2015-2023 di cui al punto 6 delle Premesse, le Parti hanno definito il risultato economico regolatorio della frazione di periodo tenuto conto del risultato netto consuntivato per gli anni 2015, 2016 e 2017, a cui è stato aggiunto l'effetto delle

svalutazioni del materiale rotabile preventivate a PEF nel 2017 e occorse nel 2018, di cui al punto 14 delle Premesse, sulla base del preconsuntivo di cui al Verbale tra le Parti del 09 ottobre 2019.

Non appena consolidato tra le Parti il risultato del confronto PEF/CER 2018, ove dovesse essere rilevato uno scostamento, al netto delle predette svalutazioni, questo sarà versato dalla Parte debitrice in quote annuali costanti nei cinque anni, a partire dal 30 giugno 2020.

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 allegati e, pertanto, gli art. 1341 e 1342 del codice civile non trovano applicazione.

Letto, confermato e sottoscritto con firma digitale.

Per la Regione Campania: Avv. Giuseppe Carannante

Per Trenitalia S.p.A.: Ing. Orazio Iacono

Allegati al presente Atto:

1. Programma di Esercizio;
2. Servizi connessi al trasporto;
3. PEF 2019 – 2033 e PRO del primo periodo regolatorio 2019 - 2023;
4. Matrice dei Rischi;
5. Sistema tariffario;
6. Listino Prezzi servizi di trasporto;
7. Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza dei servizi, penali, mitigazioni delle penali e premi;
8. Piano Investimenti;
9. Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione.