

## **CONTRATTO DI SERVIZIO**

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

***TRA***

***AGENZIA PER LA MOBILITA'  
METROPOLITANA***

***E***

***TRENITALIA S.p.A***

***ANNI 2011-16***

Con la presente scrittura privata

tra

l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Torino, Via Belfiore 23/c, 10125 Torino, codice fiscale n. 97639830013 , nella persona dell'ing. Cesare Paonessa, omissis , nella sua qualità di direttore generale f.f., di seguito denominata "Agenzia"

e

la Società Trenitalia S.p.A., di seguito denominata "Trenitalia", con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1 – codice fiscale e partita IVA n. 05403151003, nella persona di Francesco CIOFFI, omissis , nella sua qualità di Direttore della Divisione Passeggeri regionale,

PREMESSO CHE:

1. Trenitalia è la società del gruppo FS che, per Statuto, svolge i servizi ferroviari di persone e di merci, avendo acquistato l'azienda "Trasporto" da "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per azioni" con contratto di compravendita in data 28 novembre 2000.
2. Trenitalia è in possesso di licenza n. 1 del 23 maggio 2000 rilasciata con DM 73-T per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e del certificato di sicurezza n. 02/2000.
3. Il contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti legislativi:
  - a. [Direttiva 91/440/CEE "relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"](#).
  - b. [Regolamento \(CE\) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007](#) che definisce "obbligo di servizio pubblico", l'obbligo che un operatore, *"ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso"* e che, al riguardo, prevede l'obbligo per l'Autorità regolatrice ed aggiudicatrice di esercitare un controllo rigoroso sulla qualità del servizio offerto, nonché di verificare che le compensazioni concesse per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico siano calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive e siano tali da prevedere modalità di applicazione dettagliate, idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità. Il medesimo Regolamento prevede una disciplina transitoria fino al 3 dicembre 2019, data entro la quale non sono previsti vincoli in ordine all'affidamento diretto.

- c. [Regolamento \(CE\) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.](#)
  - d. [Legge 15 Marzo 1997, n. 59 e successive modificazioni.](#)
  - e. [Decreto Legislativo 19 Novembre 1997, n. 422](#), in applicazione dell'art. 4, comma 4 della L. 59/97 e Decreto Legislativo 20 Settembre 1999, n. 400.
  - f. [Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto Pubblico Locale in attuazione del D. Lgs. 422 del 19 novembre 1997"](#) e successive modificazioni/integrazioni introdotte con Legge Regionale 19 luglio 2004, n. 17; in particolare si richiama l'art. 8 della L.R. 1/2000 che prevede, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, l'istituzione da parte della Regione e degli enti locali interessati, del consorzio denominato Agenzia per la mobilità metropolitana. L'Agenzia, costituita il 09/05/2003, gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano. La Regione Piemonte, con la nota del 27/06/2011 prot. Agenzia n. 2770 ha comunicato l'imminente conclusione dell'iter per il conferimento all'Agenzia delle competenze amministrative inerenti i servizi ferroviari sulla direttrice ferroviaria Torino – Bra e sui servizi automobilistici sostitutivi della linea Torino – Bra – Ceva.
  - g. [Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 Novembre 2000.](#)
  - h. [Decreto Legislativo 8 Luglio 2003, n. 188 "Attuazione delle direttive 2001/12 CE, 2001/13 CE, 2001/14 CE"](#).
  - i. [Legge 23 luglio 2009 n. 99 art. 61.](#)
4. Le fonti di finanziamento necessarie all'erogazione del corrispettivo dovuto dall'Agenzia a Trenitalia sono state definite nell'ambito dei provvedimenti di seguito richiamati:
- a) [D.P.C.M. 16.11.2000](#), pubblicato sulla G.U. del 30.12.2000 in merito all'attuazione dei conferimenti ed all'attribuzione delle risorse individuate nell'accordo di programma sottoscritto in data 17 gennaio 2000;
  - b) [Legge n.2 del 28 gennaio 2009 che all'art.25, comma 2](#), ha stanziato 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009 – 2010 – 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio fra Regioni e Trenitalia subordinando l'erogazione delle risorse all'efficientamento e razionalizzazione dei servizi ;

c) [Legge Regionale 1 giugno 2010, n. 15](#) Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2010 e bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2010-2012 e [Legge Regionale 27 dicembre 2010, n. 25](#) Legge finanziaria per l'anno 2011.;

d) D.G.R.. n 16-2262 del 27/06/2011

5. Il contratto di servizio, nel rispetto delle previsioni di legge, formalizza i reciproci impegni e obblighi tra Agenzia e Trenitalia, quale soggetto dotato di personalità giuridica e autonomia gestionale ed economica.
6. Il contratto di servizio deve avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura nel bilancio regionale, deve essere strutturato in modo da assicurare all'impresa di trasporto la sostenibilità economico-finanziaria e deve prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.
7. Il contratto di servizio deve avere una durata tale da consentire all'impresa che gestisce il servizio un'adeguata programmazione delle attività sul piano industriale e commerciale, con particolare riguardo al potenziamento ed all'ammodernamento del materiale rotabile, al fine di assicurare un livello sempre maggiore di qualità dei servizi in un quadro economico sostenibile;
8. La Legge 9 aprile 2009 n. 33, di conversione del DL 5/2009 "recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi", all'art. 7, comma 3-ter, stabilisce che al comma 1 dell'art. 18 del d.lgs 422/97 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati".
9. Al fine di assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto, il corrispettivo è determinato in modo da compensare almeno i costi da sopportare per l'erogazione del servizio, tenuto conto dei livelli delle tariffe, del loro progressivo previsto incremento, nonché dell'incidenza sui costi e sulle tariffe del fenomeno inflativo.
10. E' necessario assicurare a Trenitalia la certezza della corresponsione del corrispettivo ed, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione del medesimo.
11. Con Accordo Quadro Stato Regioni del 18 giugno 1999 si è definito un periodo transitorio di gestione nel processo di decentramento amministrativo nel settore dei trasporti ferroviari in affidamento ad FS SpA e, contestualmente, si è stabilito un regime di regolamentazione dei diritti/doveri delle Parti durante il medesimo periodo transitorio; al fine di fissare elementi comuni per tutte le Regioni per la disciplina del rapporto contrattuale nella fase

transitoria, si era definito uno schema di contratto di servizio allegato al citato Accordo Quadro, che ne costituiva parte integrante; tale schema ha subito evoluzioni, modificazioni e integrazioni che ne hanno definitivamente alterato l'impostazione originaria.

12. Trenitalia in data 07 novembre 2007 ha inviato la nota prot. 2580/07 all'Agenzia ove proponeva – come già illustrato in sede di Conferenza delle Regioni - di aprire tempestivamente la trattativa sul Contratto di Servizio 2008 su nuove basi e, più specificatamente, prendendo le mosse da un concetto di contratto di servizio basato su un catalogo articolato in due sezioni: servizi di trasporto e servizi connessi. Al riguardo, Trenitalia ha rappresentato la disponibilità ad articolare un'offerta di servizi calibrata, da un lato, sulle esigenze della Agenzia e, dall'altro, sull'inderogabile principio del ristoro dei costi da sostenersi per l'espletamento del servizio pubblico, proponendo, a tale scopo, la logica del Catalogo.
13. La difficoltà a raggiungere un accordo tra le Parti relativamente agli aspetti economici conseguenti alla nuova impostazione contrattuale indicata da Trenitalia ha determinato la rottura delle trattative di rinnovo del Contratto di Servizio.
14. Nel corso del 2010, è ripresa la negoziazione che si è conclusa nella sottoscrizione, da parte di Regione Piemonte e Trenitalia, di un Protocollo d'Intesa contenente le linee guida per la stipulazione di un nuovo Contratto di Servizio per il periodo 2011-2016, impostato secondo il sistema del Catalogo proposto da Trenitalia.
15. In attuazione del Protocollo d'Intesa di cui al precedente punto 14, i servizi di cui al presente contratto sono strettamente connessi e collegati al Contratto che sarà sottoscritto tra Regione e Trenitalia in quanto l'equilibrio economico-finanziario – con particolare riguardo alla sostenibilità del piano di investimenti di cui al Contratto di Servizio con Regione Piemonte – viene raggiunto sul presupposto che i due contratti di servizio possano generare integralmente i flussi finanziari previsti in favore di Trenitalia e che, pertanto, non vi siano ritardi o minori fondi a disposizione per il pagamento dei corrispettivi pattuiti in entrambi i contratti.
16. L'Agenzia farà fronte agli obblighi contrattuali attingendo le relative risorse finanziarie sulla base delle fonti citate ai punti precedenti e, ove tali risorse si rivelassero successivamente insufficienti o indisponibili, l'Agenzia ne prevederà ulteriori a copertura delle esigenze derivanti dal presente Contratto e/o prevederà azioni di rimodulazione dell'offerta.
17. Le Parti condividono l'esigenza di rinnovare il materiale rotabile in esercizio nella regione Piemonte ed, a tal riguardo, fanno riferimento all'accordo intervenuto tra Regione e Trenitalia in ordine al piano di investimenti di cui al Contratto di Servizio con Regione

Piemonte, la cui entità tiene conto della durata del contratto, dell'equilibrio economico-finanziario del medesimo, del valore complessivo dei corrispettivi fissati nel presente Contratto ed in quello sottoscritto con la Regione, nonché del valore dei ricavi da tariffa stimati. Le parti danno atto che i suddetti investimenti sono effettuati da Trenitalia in autofinanziamento, anche a fronte di una contribuzione annuale di 10,5 milioni di euro assicurata dalla Regione Piemonte a titolo di quota annuale del FONDO DI RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE, per un valore stimato complessivo di 280 milioni di euro, con un ammortamento valutato in 24 anni.

18. Le Parti, per il caso in cui i fondi stanziati a copertura dello svolgimento dei servizi oggetto del presente contratto, a causa di riduzioni o di mancati adeguamenti, non possano essere sufficienti ad assicurare a Trenitalia il pagamento del corrispettivo, intendono prevedere un meccanismo contrattuale predefinito che, al fine di mantenere l'equilibrio economico-finanziario rispetto alla gestione dei servizi ferroviari regionali in Piemonte, consenta a Trenitalia medesima di rimodulare prontamente la tipologia e/o il perimetro dei servizi stessi e/o il piano degli investimenti del materiale rotabile di cui al Contratto di Servizio con Regione Piemonte;
19. Le Parti riconoscono che la necessaria attività di pianificazione e adeguamento continuo dei servizi di trasporto pubblico ai mutamenti della domanda di mobilità richiede adeguati strumenti e tecniche per:
  - la valutazione di costi e ricavi del servizio;
  - la rilevazione dei carichi sui treni;
  - il monitoraggio della qualità del servizio erogato;
  - la rilevazione della soddisfazione dei clienti-utenti.
20. Le Parti riconoscono la necessità di adeguare costantemente la qualità dei servizi e di perseguire obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio riconducibili ai seguenti punti:
  - trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico;
  - valorizzazione del ruolo della rete dei servizi ferroviari;
  - ristrutturazione della rete dei servizi di trasporto pubblico in base al concetto dell'intermodalità;
  - incremento del livello qualitativo dei servizi, ottenibile anche tramite investimenti in nuove tecnologie;
  - incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resa all'utenza;
  - risanamento ambientale.

21. Le Parti, ai fini dell'operatività del sistema di monitoraggio e nello spirito dei principi della riforma, riconoscono l'opportunità di perfezionare nel Contratto il sistema di penalità e premialità atti ad incentivare Trenitalia al miglioramento degli standard qualitativi erogati e del livello di soddisfazione dell'utenza.
22. L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana con delibera del Consiglio d'Amministrazione n. 13 del 28/06/2011 ha affidato a Trenitalia S.p.A. i servizi di cui all'Allegato 1 al presente contratto, per il periodo 2011-2016, approvandone contestualmente lo schema contrattuale ed i relativi allegati.

## PREMESSO QUANTO SOPRA

## SI STIPULA E SI CONVIENE QUANTO SEGUE

### **Art. 1 - (Premesse ed Allegati)**

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto di Servizio, di seguito chiamato per brevità "Contratto".

### **Art. 2 - (Struttura del Contratto)**

1. Il Contratto è strutturato in sei distinte sezioni, articolate come segue:

Art. 1 - (Premesse ed Allegati)

Art. 2 - (Struttura del Contratto)

#### SEZIONE I - DURATA E OGGETTO

Art. 3 - (Oggetto)

Art. 4 - (Durata)

#### SEZIONE II - IMPEGNI PROGRAMMATICI DELLE PARTI

Art. 5 - (Politica della qualità dei servizi)

Art. 6 - (Programmazione del servizio ferroviario)

Art. 7 - (Politica tariffaria)

#### SEZIONE III - PRESTAZIONI E FLESSIBILITÀ CONTRATTUALE

Art. 8 - (Termini e modalità di esecuzione)

Art. 9 - (Corrispettivo e modalità di pagamento)

Art. 10 - (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del contratto)

Art. 11 - (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 12 - (Interruzione dei servizi)

Art. 13 - (Scioperi)

Art. 14 - (Servizi commerciali all'utenza)

#### SEZIONE IV - OBBLIGHI DELLE PARTI

Art. 15 - (Subaffidamento)

Art. 16 - (Investimenti per il materiale rotabile)

Art. 17 - (Obblighi delle Parti concernenti il parco rotabile)

Art. 18 - (Obblighi di Trenitalia in relazione all'attivazione del servizio)

#### SEZIONE V - SISTEMA DI MONITORAGGIO

- Art. 19 - (Monitoraggio del sistema produttivo del servizio)
- Art. 20 - (Monitoraggio dei servizi e attività di vigilanza)
- Art. 21 - (Sistema delle sanzioni)
- Art. 22 - (Non cumulabilità di sanzioni e detrazioni di corrispettivo)
- Art. 23 - (Premialità)
- Art. 24 - (Comitato tecnico di gestione del contratto di servizio)
- Art. 25 - (Consultazione delle Associazioni dei Consumatori)

#### SEZIONE VI - DISPOSIZIONI VARIE

- Art. 26 - (Definizione delle controversie)
- Art. 27 - (Clausola fiscale)
- Art. 28 - (Clausola finale)

#### ALLEGATI

- ALL. 1 - PROGRAMMA DI ESERCIZIO
- ALL. 2 - SERVIZI CONNESSI
- ALL. 3 - SISTEMA TARIFFARIO
- ALL. 4 - STAZIONI DOTATE DI CANALE DI VENDITA
- ALL. 5 - SCHEMA ASSET
- ALL. 6 - STANDARD QUALITATIVI, SANZIONI E SISTEMA PREMIANTE
- ALL. 7 - PARAMETRI DI MONITORAGGIO E DI NATURA ECONOMICO-GESTIONALE
- ALL. 8 - CARTA DEI SERVIZI
- ALL. 9 - PROGRAMMA INVESTIMENTI
- ALL. 10 - PROGRAMMI OBIETTIVO
- ALL. 11 - CONDIZIONI DI TRASPORTO E ANTIEVASIONE
- ALL. 12 - CODIFICA CAUSE DI ESCLUSIONE DI RITARDI E SOPPRESSIONI

### **SEZIONE I - DURATA E OGGETTO**

#### **Art. 3 - (Oggetto)**

1. L'Agenzia affida a Trenitalia, che accetta, lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale, nelle relazioni riportate nell'Allegato 1 Programma di Esercizio, nonché l'effettuazione dei servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nell'[Allegato 2](#) del presente Contratto.
2. Le Parti condividono l'impostazione del rapporto contrattuale secondo una metodologia denominata a "catalogo", con definizione dell'offerta in relazione ai servizi programmati e richiesti dall'Agenzia
3. Il sistema a "catalogo" si articola in quattro voci di produzione:
  - a) *trasporto*: calcolato applicando il costo per specifica categoria di treno circolante in Regione (in funzione della tipologia del materiale rotabile e dei posti offerti), con le relative maggiorazioni (materiale nuovo, servizio notturno, prefestivo/festivo, scarso affollamento), alle ore di percorrenza;
  - b) *pedaggio*: calcolato applicando la normativa vigente;
  - c) *servizi accessori*: parametrati ai turni di lavoro per la gestione dei servizi di biglietteria e di



assistenza alla clientela, alle ore di servizio per i servizi di informazione ed ai Viaggiatori\*km per il servizio Sipax;

d) rimborso dei costi sostenuti per l'esercizio del servizio automobilistico programmato (costo a bus\*km + pedaggi e costi aggiuntivi documentati).

4. L'Agenzia corrisponde a Trenitalia – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente comma 1 – un corrispettivo calcolato sulla base del catalogo dei servizi offerti dalla stessa Trenitalia e in modo da assicurare la sostenibilità economica-finanziaria del Contratto.

#### **Art. 4 - (Durata)**

1. Il Contratto ha la durata di 6 (sei) anni con decorrenza dal 01.01.2011 al 31.12.2016, rinnovabile di altri 6 (sei) nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

2. Considerato che è intendimento della Regione Piemonte di procedere all'indizione di una gara per l'affidamento dei servizi ferroviari attraverso procedura ad evidenza pubblica per il periodo successivo alla scadenza dei primi sei anni di validità del contratto stesso, Trenitalia si obbliga - su formale richiesta dell'Agenzia, da presentarsi almeno 12 (dodici) mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale e previo accordo tra le Parti sulla ridefinizione delle condizioni tecniche ed economiche - a continuare a svolgere i servizi oggetto del presente Contratto al fine di garantire la continuità del servizio pubblico nelle more del completamento delle procedure per l'affidamento del servizio. In tal caso Trenitalia si impegna a effettuare il passaggio di consegne al nuovo gestore del servizio entro il cambio orario del dicembre 2016 senza riserva alcuna. Ove non si trovasse l'accordo per la ridefinizione delle condizioni tecniche ed economiche, la continuità sarà assicurata comunque non oltre i sei mesi successivi alla scadenza del Contratto, fermo restando che, ove venisse a scadere anche questo periodo e non si fosse conclusa la procedura di gara, il presente contratto si intenderà rinnovato, agli stessi prezzi patti e condizioni, per ulteriori sei anni, ai sensi del precedente comma.

### **SEZIONE II - IMPEGNI PROGRAMMATI DELLE PARTI**

#### **Art. 5 - (Politica della qualità dei servizi)**

1. L'obiettivo primario dell'Agenzia condiviso con Trenitalia, è quello di valorizzare il trasporto ferroviario, asse portante del sistema di trasporto pubblico locale attraverso il miglioramento dell'offerta dei servizi resi, prevedendo a favore dei clienti delle ferrovie servizi affidabili e di alta qualità garantendo, informazione, efficienza del materiale rotabile, condizioni di sicurezza, puntualità, igiene, comodità ed accessibilità con particolare riferimento alle esigenze dei passeggeri diversamente abili.

2. L'Agenzia e Trenitalia si impegnano per quanto di competenza a:

- a) prevedere nei propri piani formativi specifiche azioni di intervento a favore di un miglioramento della qualità del trasporto ferroviario.
- b) incentivare i progetti di miglioramento delle infrastrutture intermodali nei modi e tempi definiti nel Piano Regionale dei Trasporti;
- c) promuovere ed a sostenere l'integrazione modale e tariffaria;
- d) promuovere nell'ambito dell'OSSERVATORIO PERMANENTE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE di cui alla [DGR n. 19-855 del 25.10.2010](#):
  - un Piano programmatico sulla mobilità finalizzato all'abbattimento delle barriere architettoniche esistenti al fine di aumentare la fruibilità del trasporto pubblico da parte degli utenti, attuali e potenziali, con ridotta capacità motoria.
  - un Piano programmatico finalizzato a migliorare le condizioni di accessibilità al servizio, garantendo un interscambio efficace tra i diversi sistemi di trasporto con particolare attenzione all'utilizzo della bicicletta;

3. Trenitalia eroga i servizi oggetto del presente Contratto nel rispetto sia dei livelli qualitativi sia degli standard definiti nel presente Contratto.

4. Trenitalia si impegna ad emanare, a diffondere e ad aggiornare annualmente la Carta dei Servizi, predisposta in linea con quanto previsto dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998. La Carta dei Servizi, redatta e presentata alle associazioni di tutela dei consumatori maggiormente rappresentative interessate, dovrà riportare standard e obiettivi allineati a quelli del presente Contratto, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e i casi di rimborso previsti. Trenitalia provvederà a diffondere la Carta dei Servizi con apposite pubblicazioni informative, sul sito internet aziendale ed attraverso ogni ulteriore canale di comunicazione che riterrà opportuno. La Carta dei Servizi sarà pubblicata anche sul sito ufficiale dell'Agenzia.

5. Le Parti prendono atto della Carta dei Servizi 2011 allegata al presente Contratto (Allegato n. 8). Per gli anni successivi al 2011 Trenitalia si impegna a trasmettere all'Agenzia la Carta dei Servizi entro il 31 marzo e a pubblicarla entro i successivi 30 giorni sul proprio sito internet.

6. L'Agenzia e Trenitalia si danno reciprocamente atto che la disciplina, gli standard di qualità, i parametri quantitativi e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Contratto sono definiti tenendo conto della natura pubblica del servizio stesso. In particolare, il sistema delle sanzioni e delle detrazioni di corrispettivo è definito a tutela dell'utenza regionale e con lo scopo di assicurare alla medesima il pieno ristoro di eventuali disagi e danni nonché per progetti di miglioramento del servizio condivisi tra le Parti.

## **Art. 6 - (Programmazione del servizio ferroviario)**

1. L'attivazione del SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO (SFM) di competenza dell'Agenzia prevede l'introduzione di un orario sostanzialmente organizzato per sistema, omogeneo e coerente:
  - nelle relazioni servite;
  - nelle fermate;
  - nei tempi di percorrenza;
  - nel minuto di partenza
2. Le Parti condividono di attivare nel corso di validità del presente Contratto appositi PROGRAMMI OBIETTIVO per il miglioramento dei servizi ferroviari offerti all'utenza. La base di riferimento per il miglioramento dei predetti servizi ferroviari è rappresentato dal programma di esercizio del primo anno di vigenza del presente Contratto.
3. Per definire il PROGRAMMA OBIETTIVO per ogni relazione viene individuato un treno standard caratterizzato da:
  - origine-destinazione
  - minuto di partenza
  - numero di fermate previsto
  - tempi di percorrenza complessivi e nelle singole tratte.
4. All'Allegato n. 10 sono definiti i PROGRAMMI OBIETTIVO per i primi 3 anni di vigenza del presente Contratto. Tramite successivi accordi tra le Parti verranno definiti i PROGRAMMI OBIETTIVO sino all'annualità 2016.
5. E' impegno comune delle Parti definire un'intesa per la gestione unitaria del trasporto ferroviario nell'area metropolitana di Torino e nelle sue estensioni al fine di realizzare attraverso la razionalizzazione ed ottimizzazione dei fattori produttivi, l'obiettivo di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale previsto dal progetto del SFM. I contenuti dell'intesa saranno oggetto di specifico accordo unitario per la gestione integrata dei servizi del SFM

## **Art. 7 - (Politica tariffaria)**

1. Trenitalia, per i viaggi all'interno del territorio regionale, adotta il sistema tariffario vigente al momento della sottoscrizione del presente Contratto (ivi comprese le integrazioni tariffarie vigenti al momento della stipula del presente Contratto), nonché l'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali come da AS/39/40 per i viaggi attraverso due o più regioni, descritta nell'[Allegato 3](#).

2. Salvo accordo tra le Parti riguardante una diversa compensazione a favore di Trenitalia (aumento dei corrispettivi, riduzione di servizi improduttivi, etc.) rivolta a mantenere l'equilibrio economico del Contratto, la Regione provvede ad effettuare annualmente l'aggiornamento delle tariffe al pubblico al raggiungimento di parametri di efficientamento e qualità di cui all'Allegato 3 pari al 50% dell'indice di inflazione programmato. Eventuali aumenti oltre a questa misura andranno a decrementare le somme dovute dall'Agenzia per i corrispettivi dei servizi resi secondo un metodo di calcolo definito dal Catalogo in accordo tra le Parti.
3. Con riferimento ai servizi oggetto del presente Contratto, Trenitalia potrà adottare, in accordo l'Agenzia, ulteriori tipologie di titoli di viaggio, complementari rispetto a quelle di cui al precedente comma, con caratteristiche tali da favorire l'accesso ai servizi da parte di specifici segmenti di clientela.
4. Con riferimento ai servizi oggetto del presente Contratto, Trenitalia potrà adottare, in accordo con l'Agenzia, per particolari servizi o linee di prodotto, tariffe diverse da quelle previste al presente articolo.
5. Nelle aree nelle quali sarà prevista, da provvedimenti regionali, l'adozione di sistemi tariffari integrati e/o l'attuazione di integrazioni modali o tariffarie, Trenitalia aderirà ai nuovi sistemi tariffari previsti, con riferimento ai servizi oggetto del presente Contratto, previo impegno dell'Agenzia a compensare eventuali squilibri economici che dovessero compromettere l'equilibrio economico del Contratto derivanti dall'applicazione dei sistemi di cui sopra.
6. In particolare, ai sensi di quanto previsto dalla [DGR n. 8-8955 del 16 giugno 2008](#) e smi, Trenitalia si impegna ad aderire al Progetto Biglietto Integrato Piemonte (BIP) e ad adottarne le relative tecnologie, con una partecipazione finanziaria del 50%. A tal fine le Parti si impegnano a definire congiuntamente alla Regione condizioni e modalità di adesione al BIP in apposito atto, entro quattro mesi dalla firma del Contratto, concordando i necessari interventi e le relative scadenze di attuazione, tenendo conto dell'effetto sugli introiti a salvaguardia dell'equilibrio economico del Contratto stesso.
7. Trenitalia deve garantire livelli di accessibilità e di fruibilità del servizio da parte dell'utenza non inferiori agli attuali, anche attraverso l'integrazione modale e tariffaria con gli altri vettori terrestri presenti sul territorio. Analoga clausola sarà inserita nei Contratti di Servizio con gli altri vettori ferroviari operanti sul territorio regionale di competenza dell'Agenzia.
8. Trenitalia deve provvedere ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri, comminando le sanzioni previste dalla normativa vigente ai clienti sprovvisti di idoneo titolo di viaggio ed in partenza dalle stazioni di cui all'[Allegato 4](#). Trenitalia ha l'obbligo di comunicare all'utenza l'articolazione e il funzionamento del sistema tariffario.
9. Le Parti condividono il Progetto Antievasione ed approvano il programma di cui all'[Allegato](#)

[n. 11.](#)

10. Le Parti danno atto che la Regione è impegnata a riconoscere a Trenitalia l'integrale compensazione per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità stabiliti dalle normative vigenti o da quelle successive eventualmente emanate. Il calcolo delle compensazioni spettanti a Trenitalia si baserà sulle modalità di monitoraggio e verifica statistiche condivise tra Trenitalia e la Regione.

11. Con riferimento alla normativa vigente al momento della stipulazione del presente Atto, le Parti prendono atto che :

- a. allo scopo di garantire ai titolari di tessere regionali di libera circolazione rilasciate ai sensi della [D.G.R. n. 2 – 8049 del 23 dicembre 2002](#) e smi (persone diversamente abili) il libero accesso ai servizi ferroviari oggetto del presente Contratto, la Regione riconosce a Trenitalia un importo annuo forfetario di €2.400.691,46 (I.V.A. inclusa);
- b. il libero accesso ai treni regionali riconosciuto da parte della Regione, a garanzia della sicurezza dei viaggiatori, agli agenti e funzionari delle Forze dell'Ordine e assimilati ai sensi delle leggi regionali [n. 9 del 14 maggio 2004](#), [n. 9 del 23 aprile 2007](#) e della [D.G.R. n. 56-6346 del 5 luglio 2007](#), darà luogo al riconoscimento, a favore di Trenitalia, da parte della Regione, di un importo annuo forfetario di €475.000 (I.V.A. inclusa)
- c. gli importi di cui alle precedenti lettere a) e b), compensano integralmente anche i medesimi obblighi di servizio previsti nel Contratto di Servizio redatto tra Regione e Trenitalia.

12. Gli importi di cui ai precedenti commi saranno soggetti a revisione in proporzione a ciascun adeguamento tariffario ed in presenza di variazioni delle condizioni di ammissione ai rispettivi benefici o in seguito alle risultanze sull'utilizzo delle agevolazioni di cui al comma precedente derivanti dalle apposite verifiche statistiche, effettuate già nel corso dell'anno 2011.

### **SEZIONE III - PRESTAZIONI E FLESSIBILITÀ CONTRATTUALE**

#### **Art. 8 - (Termini e modalità di esecuzione)**

1. Trenitalia esercisce il servizio di trasporto ferroviario di cui al Contratto, secondo un Programma di Esercizio annuale di cui all'[Allegato n. 1](#), assicurando i servizi connessi al trasporto di cui all'[Allegato n. 2](#).
2. I programmi di esercizio annuali, sono approvati attraverso provvedimenti adottati dalla competente struttura dell'Agenzia.
3. Il Programma di Esercizio è strutturato secondo la seguente ripartizione:
  - a) codice identificativo del treno
  - b) codice identificativo del bus sostitutivo

- c) la direttrice e la relazione servita
- d) le stazioni di partenza e di arrivo del treno e la tratta di competenza dell’Agenzia
- e) treni\*km
- f) treno\*ore
- g) bus\*km
- h) le fermate intermedie
- i) gli orari di partenza e di arrivo ed il tempo di percorrenza
- j) la periodicità e i giorni di effettuazione
- k) il tipo di materiale rotabile utilizzato
- l) la composizione del treno ed i posti a sedere offerti
- m) il codice del quadro dell'orario ufficiale nel quale viene riportato il treno.

4. Trenitalia effettua il servizio con modalità automobilistica nei seguenti casi:

- a) servizi sostitutivi automobilistici da orario definiti nel Programma di Esercizio di cui all'[allegato n. 1](#);
- b) servizi automobilistici sostitutivi di corse ferroviarie soppresse secondo le modalità e nei termini di cui al successivo [articolo 12](#);
- c) in altri casi oggetto di apposito accordo tra le Parti.

5. E’ facoltà dell’Agenzia , a far data dal 2012 di non richiedere a Trenitalia l’effettuazione dei servizi sostitutivi con autolinee, previa comunicazione da inviarsi a Trenitalia entro 90 giorni dalla decorrenza del provvedimento senza che ciò comporti a carico di Trenitalia oneri né obblighi per l’eventuale definizione, con le Società di autotrasporto, di accordi riguardanti l’attivazione di integrazioni modali o l’ammissione della clientela FS ai servizi automobilistici delle linee interessate.

6. L’Agenzia si impegna ad indicare a Trenitalia il modello di programmazione dell’orario ferroviario in coerenza con i principi di cui all’[art. 6](#) con un anticipo, non inferiore a 12 mesi dalla data di entrata in vigore del successivo nuovo orario annuale.

7. Trenitalia entro 30 giorni dalla richiesta presenterà all’Agenzia un prospetto analitico dei relativi corrispettivi, calcolati sulla base del Catalogo revisionato.

8. Trenitalia, per conto e nel rispetto delle indicazioni dell’Agenzia, programma i servizi ferroviari e sottopone all’Agenzia stessa il “Programma di esercizio” predisposto. In seguito all’approvazione dell’Agenzia, Trenitalia inoltra la richiesta delle tracce a R.F.I. S.p.A., impegnandosi a trasmettere nuovamente all’Agenzia la richiesta di eventuali variazioni dell’orario. Nel caso in cui l’Agenzia non richieda modifiche al documento presentato da Trenitalia, entro quindici giorni dalla data di presentazione dello stesso, il “Programma di esercizio” diventa esecutivo. La procedura descritta

deve completarsi entro le scadenze previste dal P.I.R. (Prospetto Informativo Rete).

9. Previo accordo tra le Parti, il Programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti/modifiche in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione.

10. Il tempo di percorrenza di ciascun treno, stabilito in fase di stesura dell'orario, non dovrà aumentare rispetto al precedente orario in vigore, a parità di condizioni di servizio, senza il preventivo accordo dell'Agenzia. In assenza di accordo e in caso di imposizione di modifica degli orari da parte di RFI, il tempo di percorrenza utilizzato ai fini del calcolo del corrispettivo sarà quello precedente alla modifica.

11. Trenitalia si impegna a fornire all'Agenzia, prima dell'attivazione dell'orario ufficiale (invernale ed estivo), il "Programma di esercizio" definito, sia su supporto cartaceo che informatico.

12. 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 straordinaria, ordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- b) le condizioni di sicurezza.
- c) la pulizia del materiale rotabile;
- d) le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione, garantendo in particolare la distribuzione dei titoli di viaggio.

#### **Art. 9 - (Corrispettivo e modalità di pagamento)**

1. L'Agenzia corrisponde a Trenitalia, per lo svolgimento dei servizi di trasporto e dei servizi connessi scelti ed acquistati sulla base del catalogo proposto annualmente da Trenitalia, al netto dei ricavi da traffico dell'anno di competenza, un corrispettivo annuo determinato sulla base del Catalogo proposto.

2. L'Agenzia riconosce un corrispettivo annuo pari a Euro 47.083.067,42 al netto dell'IVA per l'annualità 2011. Tale corrispettivo è così determinato:

- a) valore annuo per lo svolgimento dei servizi di trasporto acquistati per l'anno 2011 - come definiti nell'[Allegato n. 1](#) (servizi di trasporto su ferro e su gomma) - pari ad Euro 44.273.463,92;
- b) valore annuo per lo svolgimento dei servizi connessi al trasporto per l'anno 2011 - come definiti nell'[Allegato n. 2](#) (servizi connessi) - pari ad Euro 3.678.682,82;
- c) rimborso dei costi sostenuti per l'accesso all'Infrastruttura pari ad Euro 7.398.632,03;
- d) agli importi di cui alle lettere a), b), c) viene dedotta la stima dei ricavi da tariffa assunta per l'anno 2011 ai fini della determinazione del corrispettivo, pari a Euro

8.267.711,36. In sede di saldo l'importo di riferimento sarà quello consolidato della regolatoria dell'anno precedente.

2 bis. Qualora le risorse previste dall'art. [25 della L. n. 2 del 9/01/2009](#), per l'annualità 2011, venissero erogate direttamente a Trenitalia dal Ministero dell'Economica e delle Finanze, l'importo di cui al [comma 2](#), da fatturare all'Agenzia, viene stimato in Euro 36.426.737,28, oltre IVA, con una conseguente e relativa riduzione dei corrispettivi dovuti dall'Agenzia.

3. Le Parti concordano che rispetto al modello di esercizio dell'Orario 2010/2011 saranno introdotte sperimentazioni sulla direttrice Torino – Bardonecchia/Susa, con l'attivazione dell'Orario 2011/2012, secondo le modalità previste nel presente Contratto di Servizio. Per gli anni successivi al periodo sperimentale 11 dicembre 2011 - 9 dicembre 2012, le Parti valuteranno congiuntamente alla Regione l'esito dell'implementazione del nuovo modello sulla linea in oggetto riservandosi di trasferire pari valore contrattuale su altre direttrici.

4. I valori a Catalogo sono aggiornati annualmente e per tutto il periodo di efficacia del presente contratto, in applicazione del [D.Lgs. 422/97, art. 19 comma 4 e smi](#), in misura corrispondente al tasso di inflazione previsto nel documento di programmazione economico-finanziaria emanato dal Governo italiano e in vigore alla data di formazione del bilancio regionale.

5. Nel caso in cui l'Agenzia si avvalga della facoltà di cui all'[art. 8 comma 4](#), il corrispettivo dovuto a Trenitalia verrà ridotto per la quota relativa ai servizi con modalità automobilistica non esercita.

6. L'Agenzia ha facoltà di variare per ciascuna annualità successiva al 2011 il corrispettivo riconosciuto, dandone comunicazione a Trenitalia entro il mese di aprile dell'annualità precedente a quella di riferimento. In questo caso le Parti dovranno rimodulare il programma di esercizio dell'anno di riferimento al fine di assicurare la sostenibilità economica finanziaria del Contratto. Le Parti sono consapevoli che ciò comporterà la revisione del Piano degli investimenti di cui al Contratto di Servizio con Regione Piemonte.

7. L'Agenzia comunque garantisce a Trenitalia, per tutta la durata del presente Contratto, un corrispettivo minimo annuo pari all'80% del valore dei servizi di cui al presente articolo ai prezzi di cui al precedente comma 2.

8. Il corrispettivo viene erogato dall'Agenzia a rate trimestrali posticipate, corrisposte entro 60 (sessanta) giorni successivi alla data di ricevimento di regolare fattura. Trenitalia emette fattura entro il 30° (trentesimo) giorno dalla conclusione del trimestre di riferimento. L'importo di ciascuna delle prime tre rate è pari ad  $\frac{1}{4}$  del corrispettivo complessivo annuale stimato a preventivo; la quarta rata è pari al 80% di  $\frac{1}{4}$  del corrispettivo complessivo annuale stimato a preventivo. Il saldo sarà conguagliato entro 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento di regolare fattura, da emettere a seguito di riunione del Comitato di cui all'art. 24, da tenersi entro il quarto mese successivo



all'anno di riferimento, e successiva contestuale stesura del verbale, relativo alla verifica degli eventuali importi derivanti da premi, sanzioni, riduzioni del corrispettivo e somme che Trenitalia dimostri di avere sostenuto per l'applicazione del [Regolamento \(CE\) 1371/2007](#), che andranno a ridurre in misura corrispondente gli importi delle eventuali sanzioni.

9. Trenitalia deve intestare la fattura a: AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA, Via Belfiore 23/C – 10125 TORINO. La fattura dovrà riportare le coordinate bancarie in base alle quali effettuare l'accredito del pagamento.

10. In caso di ritardato pagamento del corrispettivo di cui al [comma 2](#), a condizione che l'emissione della fattura sia regolare, l'Agenzia è tenuta a corrispondere a Trenitalia gli interessi di mora al tasso stabilito dalle norme vigenti emanate in attuazione delle direttive comunitarie in materia di ritardi nelle transazioni commerciali ai sensi dell'art. 5 del [D.Lgs 9 ottobre 2002, n. 231](#) di recepimento della direttiva [2002/35/CE](#).

11. Il tasso di cui al comma 10, ai sensi dell'art. 5 del [D.Lgs 9 ottobre 2002, n. 231](#) di recepimento della direttiva [2002/35/CE](#), alla data di stipula del presente contratto è pari a 8,00%.

12. L'Agenzia prende atto che, nella determinazione dei costi e dei ricavi, Trenitalia ha tenuto conto del mantenimento delle forme di agevolazione/gratuità riconosciute al personale FS in virtù dell'applicazione del CCNL vigente all'atto della stipulazione del presente Contratto.

13. Il corrispettivo dovuto a Trenitalia sarà oggetto di ricontrattazione fra le Parti da concludersi entro 90 giorni dalla richiesta formalizzata da una delle Parti, nelle ipotesi che seguono:

- vengano introdotte unilateralmente nuove agevolazioni o gratuità tariffarie rispetto a quelle di cui all'[Allegato 3](#);
- la Regione non ottemperi a quanto previsto dall'[art. 7, comma 2](#), in tema di aggiornamento delle tariffe all'inflazione;
- la Regione emetta un provvedimento normativo che vari in diminuzione l'importo delle sanzioni da applicare alla clientela in caso di irregolarità del titolo di viaggio ovvero che introduca una nuova disciplina che renda comunque più oneroso o difficoltoso il controllo ed il contrasto dei fenomeni dell'evasione e dell'elusione tariffaria;
- l'Agenzia, in corso di efficacia del rapporto contrattuale durante i primi sei anni di vigenza del Contratto, debba procedere, in applicazione di inderogabili norme legislative, all'assegnazione mediante procedura concorsuale di servizi di trasporto ferroviario compresi nell'ambito di applicazione del presente contratto;
- la Regione proceda con provvedimenti regionali, l'adozione di sistemi tariffari integrati e/o l'attuazione di integrazioni modali o tariffarie e non provveda a compensare eventuali

squilibri economici che dovessero compromettere l'equilibrio economico del Contratto derivanti dall'applicazione dei sistemi di cui sopra;

- si verifichino eventi non prevedibili all'atto della stipula, tali da determinare un cambiamento sostanziale delle componenti di costo e ricavo incidendo sull'equilibrio economico del contratto.

14. Ove le Parti, negoziando ai sensi dell'art. 1375 CC con l'obiettivo di ricondurre il rapporto contrattuale all'originario equilibrio economico-finanziario, non dovessero trovare un accordo sulla revisione del corrispettivo entro 90 giorni dall'apertura delle trattative, la Parte che ha interesse avrà diritto di risolvere il presente Contratto.

15. Le Parti condividono, fatto salvo la struttura del catalogo ed i prezzi unitari dei servizi, la necessità di riesaminare le condizioni economiche conseguenti ad eventi non prevedibili all'atto della stipula del contratto, ad esclusione di quelle derivanti dall'applicazione dei CCNL, tali da determinare un cambiamento sostanziale delle condizioni iniziali, incidendo sull'equilibrio economico del Contratto stesso anche in esito a quanto previsto al [comma 4 dell'art. 32 del Decreto Legislativo 6 maggio 2011, n. 68](#).

16. I pagamenti avverranno mediante bonifico bancario al conto corrente presso omissis intestato a Trenitalia S.p.A codice Swift\_\_\_\_\_. La causale del bonifico dovrà far riferimento espresso al presente atto ed ai documenti contabili emessi da Trenitalia, di cui al precedente punto 3, che costituirà prova dell'avvenuto pagamento per entrambe le parti, con impegno di inviare alla Agenzia la ricevuta quietanzata del bonifico effettuato.

17. Trenitalia, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'[art. 3 della legge 3 agosto 2010, n. 136 s.m.i.](#)

#### **Art. 10 - (Sopravvenuta incapienza dei fondi stanziati a copertura del contratto)**

1. Nel caso di ritardo nel pagamento del corrispettivo di cui al precedente [art. 9](#), oltre quindici giorni dalla scadenza prevista, l'Agenzia su richiesta di Trenitalia, dovrà formalizzare entro trenta giorni l'impegno ad onorare gli obblighi contrattuali assunti.

2. Qualora l'Agenzia non proceda a formalizzare l'impegno di cui al comma precedente entro i termini fissati, Trenitalia procederà, anche in corso d'orario previa intesa con l'Agenzia ed eventualmente anche con la Regione, da raggiungere entro sessanta giorni dalla comunicazione di Trenitalia, alla riprogrammazione quantitativa e/o qualitativa dei servizi forniti ai sensi del presente Contratto ed eventualmente di quelli di cui al contratto stipulato con la Regione. Tale riprogrammazione, finalizzata a mantenere l'originario equilibrio economico finanziario del

contratto e da concludersi entro sessanta giorni dall'attivazione, potrà prevedere la sostituzione di servizi ferroviari con quelli automobilistici e/o la soppressione/rimodulazione di un quantitativo di servizi tale da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata secondo le modalità previste dall'[art. 9](#).

3. Qualora non venga raggiunta l'intesa nei tempi previsti al precedente comma 2, Trenitalia, previa comunicazione alla Agenzia ed eventualmente alla Regione, ai sensi dell'art.1461 del Codice Civile, potrà sospendere l'effettuazione dei servizi attraverso la soppressione/rimodulazione di un quantitativo di servizi previsti nel presente Contratto o, se del caso, nel Contratto di Servizio stipulato con la Regione, tale da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a Trenitalia.

4. Indipendentemente dal mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del presente Contratto, qualora l'insufficienza dei fondi non consenta alla Regione e alla Agenzia di corrispondere a Trenitalia, nei termini previsti al precedente art. 9 il complessivo importo annuale di Euro 236,02 Milioni, le Parti sono consapevoli che ciò comporterà la revisione del piano degli investimenti di cui al Contratto di Servizio con Regione Piemonte.

5. In ogni caso resta ferma la facoltà di Trenitalia, nel caso in cui l'Agenzia non garantisca l'importo minimo del valore dei servizi di cui all'art. [9 comma 7](#), di procedere alla risoluzione del Contratto per inadempimento, fermo restando l'obbligo di garantire il servizio per i successivi sei mesi.

6. La procedura di cui ai primi 3 commi del presente articolo potrà essere attivata da Trenitalia anche qualora nell'ambito del Contratto di Servizio stipulato fra Trenitalia e la Regione, quest'ultima ritardi nei pagamenti contrattuali ai sensi del primo comma del presente articolo, ferma restando in questa ipotesi, la possibilità che l'intesa di cui al [comma 2](#) possa raggiungersi congiuntamente tra Regione, Agenzia e Trenitalia.

#### **Art. 11 - (Flessibilità del programma di esercizio)**

1. Nel corso dell'esecuzione del Contratto, Trenitalia può procedere a modifiche del servizio programmato per l'effettuazione di lavori programmati dal gestore dell'infrastruttura per migliorie, rinnovo e potenziamento delle infrastrutture stesse, nonché delle aree e degli impianti nei quali si sviluppano le attività relative all'esercizio ferroviario oggetto del Contratto, previa tempestiva informativa all'Agenzia circa le modifiche al servizio apportate, assicurata contestualmente alla programmazione degli interventi. Nei casi di urgenza l'informativa deve essere assicurata in anticipo rispetto alla data di inizio degli interventi stessi. Eventuali variazioni di produzione devono essere espressamente autorizzate dall'Agenzia, fermo restando il ricalcolo del valore a Catalogo dei servizi.

Per tali variazioni l'Agenzia non erogherà i corrispettivi correlati alla produzione non effettuata.

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

3. L'Agenzia si riserva di chiedere a Trenitalia la realizzazione di treni speciali in occasione di eventi/manifestazioni e/o eventi particolari a carattere turistico, sportivo, storico, culturale o sociale previa corresponsione di un corrispettivo extra contrattuale, oggetto di specifico accordo tra le Parti, che sarà trasferito a Trenitalia al superamento della fascia di flessibilità di cui al successivo comma 5.

4. Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, le Parti possono procedere d'intesa senza variazione di corrispettivo nei limiti di cui al comma 5 del presente articolo ad una modifica quantitativa e/o qualitativa dei servizi in aumento o in diminuzione.

5. La valorizzazione dei servizi resi in sede di conguaglio sarà effettuata tenendo conto della flessibilità del +/- 0,30% del valore a Catalogo della produzione programmata per l'anno di competenza.

#### **Art. 12 - (Interruzione dei servizi)**

1. L'esecuzione dei servizi di trasporto non può essere interrotta né sospesa da Trenitalia, fatta eccezione per:

- a) sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche o disposizione delle Autorità competenti sulla sicurezza e l'ordine pubblico;
- b) eventi naturali quali: calamità naturali, terremoti, allagamenti, frane, uragani, trombe d'aria che insistono sull'infrastruttura ferroviaria del servizio interrotto;
- c) eventi non prevedibili, fortuiti o di forza maggiore e/o non imputabili a Trenitalia.

I casi sopra citati rientrano nei criteri di esclusione applicati dal Gestore dell'Infrastruttura per la rilevazione dei ritardi secondo lo standard B di RFI e riportati nell'[All. 12](#).

2. In caso di:

- a) interruzione temporanea dei servizi di trasporto programmati, la riduzione delle somme contrattualmente stabilite non si applica qualora l'evento sia configurabile ai sensi del precedente comma. L'elenco dei treni soppressi per le predette cause esimenti proposto da Trenitalia ai sensi del successivo [art. 19, comma 1, punto b\)](#), viene verificato in sede di Comitato Tecnico.
- b) interruzione non temporanea dei servizi di trasporto programmati, Trenitalia assicura la mobilità dei viaggiatori programmando di intesa con l'Agenzia servizi sostitutivi adeguati

alla domanda di mobilità conosciuta. In tal caso l'Agenzia erogherà a Trenitalia la compensazione per i servizi sostitutivi prevista dal presente Contratto ([Allegato 2](#)).

3. Le Parti stabiliscono che gli eventi non configurabili come caso fortuito o di forza maggiore sono quelli:

- a) che dipendono dall'organizzazione, dalla logistica e dalla buona conservazione dei fattori produttivi di Trenitalia;
- b) evitabili con l'applicazione della normale diligenza e della buona manutenzione preventiva e conservativa sugli impianti e sull'infrastruttura disponibile, anche in relazione alla territorialità dei servizi.

4. Per cause diverse da quelle del comma 1, ogni qualvolta proceda ad interrompere o sospendere i servizi ferroviari di cui all'[Allegato n. 1](#), Trenitalia è tenuta a garantire la mobilità dei viaggiatori effettuando servizi sostitutivi con autobus in proprietà e/o di terzi, adeguati rispetto ai servizi ferroviari non effettuati. In tal caso l'Agenzia erogherà a Trenitalia la compensazione per i servizi sostitutivi prevista dal Contratto come meglio indicati in [allegato 2](#). In ogni caso sarà applicata una riduzione delle compensazioni per i servizi ferroviari non effettuati secondo i prezzi a catalogo, nonché una riduzione del corrispondente valore del pedaggio. Nel caso di soppressioni parziali saranno applicate le detrazioni in misura proporzionale al tempo di soppressione.

5. Trenitalia si impegna a comunicare all'Agenzia la mancata effettuazione dei servizi di biglietteria con congruo anticipo. La mancata effettuazione del servizio comporterà la riduzione del corrispettivo per ogni singolo turno non effettuato, nonché, in caso di mancata comunicazione alla Agenzia, una detrazione aggiuntiva del 30% sul valore del singolo turno.

6. Trenitalia si impegna a comunicare all'Agenzia, laddove attivata, la mancata effettuazione dei servizi di assistenza alla clientela con congruo anticipo. La mancata effettuazione del servizio comporterà la riduzione del corrispettivo per ogni singolo turno non effettuato, nonché, in caso di mancata comunicazione all'Agenzia, una detrazione aggiuntiva del 30% sul valore del singolo turno.

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

### **Art. 13 - (Scioperi)**

1. Trenitalia garantisce, in caso di sciopero nazionale o territoriale del personale, l'erogazione dei servizi minimi riportati nell'[Allegato n. 1](#).

2. Trenitalia assicura ai viaggiatori la comunicazione dei programmi di circolazione attraverso:

- a) il proprio sito internet;

- b) comunicati da esporre nelle stazioni negli spazi predeterminati in funzione dei flussi dei viaggiatori;
  - c) annunci sonori nelle stazioni, laddove compatibile con le dotazioni tecnologiche.
3. Oltre ai servizi minimi garantiti, Trenitalia potrà effettuare ulteriori servizi, previa comunicazione ai viaggiatori nelle medesime modalità del comma precedente.
4. L’Agenzia si riserva di chiedere variazioni al programma dei servizi minimi per ogni cambio orario, nei tempi adeguati per la pubblicazione dei servizi garantiti in caso di sciopero sull’Orario Ufficiale. Trenitalia dovrà esaminare le richieste dell’Agenzia e accogliere le variazioni laddove tecnicamente realizzabili, sulla base della disponibilità dei fattori produttivi e della normativa vigente.
5. In materia di compensazioni l’Agenzia provvederà a rideterminare le somme contrattualmente previste con la seguente modalità:
- a) esclusione dal catalogo dei servizi ferroviari non effettuati;
  - b) corrispondente riduzione del valore del pedaggio;
  - c) riduzione del valore dei servizi accessori erogati da Trenitalia (informazioni, biglietteria, assistenza alla clientela) sulla base dei turni personale non completati.

#### **Art. 14 - (Servizi commerciali all'utenza)**

1. L'organizzazione e la gestione della rete di vendita e la commercializzazione dei titoli di viaggio è curata da Trenitalia, che la realizza nel rispetto delle seguenti condizioni minime:
- a) la dislocazione dei punti vendita (biglietterie, rivendite esterne o emettitrici automatiche) dovrà garantire la massima omogeneità nella copertura del territorio regionale in proporzione ai dati di afflusso ai servizi ferroviari;
  - b) dovrà essere garantita la vendita dei titoli di viaggio on line.
2. Nelle località in cui problematiche di carattere tecnico-logistico e/o scarsa consistenza di viaggiatori non consentono l’attivazione di un canale di vendita, Trenitalia s’impegna ad effettuare la regolarizzazione a bordo treno dei viaggiatori sprovvisti di titolo di viaggio secondo la normativa vigente.
3. In caso di mancanza o di chiusura/malfunzionamento di biglietteria o distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza, i viaggiatori sono informati in stazione:
- a) della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via internet o, eventualmente, a bordo treno senza sovrapprezzo, e della modalità di acquisto;
  - b) della stazione ferroviaria o del luogo più vicini in cui sono disponibili punti vendita e/o distributori automatici.

4. Trenitalia si impegna a sviluppare ed a mantenere i servizi integrati di facilitazione dei rapporti con gli utenti, con particolare riferimento al call-center telefonico e al sito internet aziendale.

5. Trenitalia si impegna inoltre a garantire la gestione della pagina web “ViaggiaPiemonte”. Le Parti danno atto che i relativi costi di mantenimento annuo, stimati in Euro 20.000,00 (ventimila), sono a carico della Regione così come eventuali ulteriori costi derivanti dallo sviluppo dell'applicativo (pubblicazione servizi commerciali di stazione, ecc.).

#### **SEZIONE IV - OBBLIGHI DELLE PARTI**

##### **Art. 15 - (Subaffidamento)**

1. È consentito a Trenitalia il ricorso al subaffidamento dei servizi di trasporto ferroviario nei limiti previsti dall'[art. 118 del D.Lgs. 163/2006](#) previa autorizzazione concessa dall’Agenzia in funzione dei requisiti posseduti dall’Impresa subaffidataria. In particolare quest’ultima deve essere in possesso dei requisiti previsti dal [D.Lgs. 188/2003](#). Parimenti Trenitalia può avvalersi di altre Aziende o Operatori per lo svolgimento di specifici servizi attinenti al trasporto.

2. Ai sensi del comma 1 del presente articolo è da intendersi autorizzato il servizio attualmente svolto da G.T.T. S.p.A.

3. Trenitalia conserva la titolarità e la responsabilità del servizio, sia nei confronti dell’Agenzia, sia nei confronti dell’utenza. Essa si impegna, in particolare, a garantire il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, nonché ad assicurare il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti.

4. In ogni caso il sub-affidamento di cui al presente articolo deve essere effettuato a condizioni per l’utenza non inferiori rispetto a quelle previste nel presente Contratto.

5. Trenitalia è tenuta a rendere note formalmente alle Imprese sub-affidatarie tutte le condizioni e gli obblighi cui l’Impresa medesima è soggetta nei confronti dell’Agenzia e degli utenti, con l’obbligo per l’Impresa subaffidataria di accettare e fare proprie tali condizioni nel quadro del subaffidamento, ferma restando l’estraneità dell’Agenzia al rapporto tra Trenitalia e l’Impresa subaffidataria.

##### **Art. 16 - (Investimenti per il materiale rotabile)**

1. Le Parti concordano sulla necessità di addivenire ad un significativo rinnovo del materiale rotabile prevedendo la progressiva immissione in servizio secondo il Programma Investimenti previsto nell’Allegato 9 del Contratto di servizio stipulato tra Trenitalia e Regione Piemonte, riportato in [allegato 9](#) al presente Contratto.

### **Art. 17 - (Obblighi delle Parti concernenti il parco rotabile)**

1. Trenitalia si impegna a presentare all'Agenzia, entro il mese di febbraio di ogni anno, una tabella dell'asset del materiale rotabile utilizzato per l'effettuazione del servizio sulle tratte ferroviarie secondo lo schema di cui all'[Allegato n. 5](#).
2. Entro sei mesi dalla data di stipula del presente Atto, il materiale rotabile utilizzato per i servizi di trasporto regionale dovrà esporre un logo adesivo definito per il Trasporto Pubblico Piemontese. Le Parti danno atto che la copertura dei costi che saranno sostenuti da Trenitalia per approntare ed applicare il predetto logo adesivo, sarà assicurata mediante ricorso alle somme accantonate dalla Regione in applicazione di detrazioni connesse alla gestione dei Contratti di Servizio stipulati con Trenitalia.
3. Sono a carico di Trenitalia l'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari per il mantenimento in perfetto stato di sicurezza ed efficienza del materiale rotabile utilizzato per l'erogazione del servizio, nel rispetto dei tempi e degli impegni previsti dagli specifici programmi di manutenzione.

### **Art. 18 - (Obblighi di Trenitalia in relazione all'attivazione del servizio)**

1. Trenitalia dichiara e garantisce di essere in possesso dei requisiti e delle idoneità previste dal [D.Lgs. 188/2003](#) e si obbliga a mantenere tali requisiti ed idoneità per tutto il periodo dell'affidamento.
2. Trenitalia è tenuta ad adempiere agli eventuali obblighi che possano intervenire a seguito di provvedimenti normativi di nuova emanazione ed a quelli derivanti dall'esecuzione del servizio oggetto del presente Contratto
3. Trenitalia è tenuta a garantire la massima trasparenza nei confronti dell'Agenzia riguardo alla definizione ed alla gestione del contratto con il gestore dell'infrastruttura nazionale.

## **SEZIONE V - SISTEMA DI MONITORAGGIO**

### **Art. 19 - (Monitoraggio del sistema produttivo del servizio)**

1. Trenitalia si impegna a fornire all'Agenzia, al fine di garantire l'attività di monitoraggio e di verifica di competenza, i seguenti dati anche su supporto informatico:
  - a) il riepilogo mensile dei treni soppressi da fornirsi entro il mese successivo a ciascun mese di riferimento. Tale report deve essere comprensivo del dato relativo all'avvenuta o meno attivazione del servizio sostitutivo, con l'esatta motivazione che ha causato la cancellazione. In caso di sostituzione deve essere indicato il dato relativo alla tipologia del mezzo sostitutivo utilizzato;
  - b) l'elenco mensile dei treni soppressi, da fornirsi entro il mese successivo a ciascun mese di



riferimento, cancellati per le cause indicate al precedente [art. 12 comma 1](#), da non considerare nel calcolo degli indici di sistema di cui al successivo [art. 20](#);

c) il riepilogo trimestrale della produzione programmata ed effettuata da fornirsi entro il mese successivo al trimestre di riferimento;

d) il riepilogo degli indici di affidabilità e puntualità di cui all'[art. 20 comma 8](#), calcolati su base mensile, da fornirsi trimestralmente entro il mese successivo al trimestre di riferimento.

2. Trenitalia si impegna a fornire all'Agenzia eventuali informazioni di dettaglio relative a specifici treni e disservizi.

3. Trenitalia fornisce all'Agenzia per ogni semestre di anno solare, anche su supporto informatico, entro il mese successivo a ciascun semestre, un elaborato concernente un'analisi relativa ai seguenti temi:

a) la rete di vendita nelle stazioni;

b) l'articolazione della domanda di acquisto dei biglietti ferroviari;

c) i dati di frequentazione (coefficienti medi di occupazione, numero di viaggiatori, numero di posti offerti) rilevati nei periodi invernale ed estivo.

d) le segnalazioni ed i reclami prevenuti, in forma statistica.

4. Trenitalia fornisce all'Agenzia, in tempo reale, l'informazione circa le problematiche riscontrate durante l'esercizio del servizio secondo le modalità che saranno stabilite nell'ambito di uno specifico accordo tra le Parti.

#### **Art. 20 - (Monitoraggio dei servizi e attività di vigilanza)**

1. L'Agenzia ha facoltà di disporre verifiche e controlli sui servizi e sull'osservanza delle norme stabilite nel presente Contratto. Trenitalia, ai sensi della [l.r. n. 1/2000 e smi](#), è tenuta ad assicurare il libero accesso ai treni e agli autobus di cui ai programmi di esercizio ed alle aree aperte al pubblico delle linee/tratte di competenza oggetto delle verifiche e dei controlli summenzionati, da parte del personale ispettivo all'uopo incaricato dall'Agenzia stessa.

2. Il monitoraggio della qualità del servizio di Trenitalia sarà effettuato dall'Agenzia anche avvalendosi di soggetti terzi attraverso:

a) rilevazione dei fattori collegati alla qualità dei servizi;

b) indagini campionarie sulla qualità percepita.

3. Per l'effettuazione delle ispezioni e verifiche di cui ai commi 1 e 2, l'Agenzia incarica proprio personale e/o soggetti terzi che, ai sensi della [l.r. n. 1/2000 e smi](#), munito di apposito tesserino / credenziale, avrà libero accesso ai treni di cui al Programma di Esercizio. Trenitalia rilascia a favore del personale sopra indicato preposto all'attività ispettiva e di verifica n° 11 tessere nominative annuali di libera circolazione a titolo gratuito.

4. Trenitalia garantisce gli adempimenti presso RFI affinché l’Agenzia sia abilitata senza soluzione di continuità alla consultazione via internet dei sistemi informativi di circolazione di RFI, con il profilo di accesso del “Committente/Cliente di Impresa Ferroviaria”. Rimane fermo che tutti i costi relativi al servizio di consultazione saranno a carico dell’Agenzia. Ai fini della quantificazione dei costi le Parti faranno riferimento ai valori economici del profilo utilizzato, stabiliti da RFI.

5. Trenitalia, al fine di consentire le attività relative all’infomobilità e al monitoraggio dei servizi regolati dal presente Contratto e da quello di competenza della Regione, si impegna a sottoscrivere, entro 10 giorni dalla firma del presente, una liberatoria con cui autorizza RFI a mettere a disposizione le seguenti tipologie di dati:

- orario programmato: su base annua (cambio orario invernale) e relativo aggiornamento (cambio orario estivo);
- variazioni in corso di orario (VCO): periodicità giornaliera;
- scostamento di orario tra programmato ed esercito in “tempo reale”: ad ogni variazione del dato;
- orario consolidato per ogni singolo treno con micro-cause in caso di scostamento dal programmato: periodicità mensile;
- modello rete ferroviaria: ad evento;
- login e password per l’accesso al sistema PIC da parte dei funzionari indicati dall’Agenzia: dalla sottoscrizione del Contratto a 1 mese dopo la scadenza dello stesso.

Ai fini del calcolo degli indici di puntualità e affidabilità di cui [al comma 8](#) del presente articolo e di cui all’[All. 6](#), saranno utilizzati i dati derivanti da PIC estratti da Trenitalia.

6. Sempre al fine di permettere all’Agenzia di svolgere i suoi compiti di monitoraggio, Trenitalia fornirà in formato elettronico utilizzabile dalla Committenza i dati di frequentazione rilevati per ciascun singolo treno nelle due canoniche rilevazioni stagionali (invernale ed estiva).

7. L’Agenzia si impegna a non divulgare i dati di micro-cause e di frequentazioni se non in forma aggregata e per soli scopi statistici. L’Agenzia potrà avvalersi di enti strumentali o società appositamente autorizzati per l’acquisizione ed elaborazione dei dati.

8. La valutazione della qualità erogata viene effettuata attraverso il calcolo di indici di affidabilità e puntualità del servizio:

- A - Affidabilità: rapporto fra il numero di servizi circolati ed il numero di servizi programmati.
- PS – Puntualità di Sistema: rapporto fra il numero di servizi arrivati a destino entro 5’, secondo lo standard B di RFI, ed il numero di servizi circolati.
- PP – Puntualità fascia pendolare: rapporto fra il numero di servizi arrivati a destino entro 5’, secondo lo standard B di RFI, ed il numero di servizi circolati nelle fasce orarie 6-9 e 17-19

9. All'Allegato n. 6 al presente Contratto sono riportati:

- a) il calcolo dell'indicatore di affidabilità;
- b) gli standard previsti per gli indici di cui al comma 7 nonché la procedura di calcolo;
- c) i fattori collegati alla qualità dei servizi ed i relativi standard obiettivo.

10. Il mancato rispetto degli standard obiettivo di cui al comma 9 rende assoggettabile Trenitalia alle sanzioni indicate nel medesimo allegato.

11. Il montante complessivo per le sanzioni di cui al comma 10 del presente articolo, di cui all'[articolo 21](#) e per le detrazioni di cui all'articolo [12 commi 5 e 6](#), non potrà superare annualmente, per i primi tre anni, l'1% e per i successivi tre anni l'1,5% del valore complessivo del Contratto (servizi treni + bus) fermo restando il mantenimento delle detrazioni per le interruzioni e/o soppressioni del servizio.

12. La sostituzione della composizione del treno con una di categoria inferiore rispetto a quella prevista nel Programma di esercizio comporterà una revisione del corrispettivo contrattuale, calcolata secondo il corrispondente valore a Catalogo.

13. L'Agenzia provvederà a trattenere l'importo complessivo delle sanzioni e detrazioni di cui al comma 11, nonché gli importi derivanti da detrazioni per interruzioni e/o soppressioni di servizio, dalla rata di saldo del corrispettivo di cui al precedente articolo 9.

14. Le Parti prendono atto che la Regione effettua l'indagine per la rilevazione della Qualità Percepita dall'utenza, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione degli utenti, anche dei servizi oggetto del presente contratto, almeno una volta all'anno e/o in periodi significativi di erogazione del servizio.

15. La Regione, per la rilevazione della Qualità Percepita dall'utenza, adotterà metodi e criteri concertati con l'Agenzia, Trenitalia e con le Associazioni dei Consumatori, avvalendosi di un soggetto terzo specializzato e di riconosciuta esperienza e professionalità. I relativi risultati, insieme alla documentazione esplicativa di dettaglio, dovranno essere trasmessi a Trenitalia anche su supporto informatico entro tre mesi dall'effettuazione dell'indagine.

16. Il miglioramento dell'indice di soddisfazione dell'utenza, rilevato con le modalità di cui al comma 14, sarà adottato quale riferimento per l'erogazione degli incentivi di cui al successivo [art. 23](#).

17. Trenitalia si obbliga a fornire i dati consuntivi relativi ai parametri di monitoraggio e di natura economico-gestionale del servizio, anche su supporto informatico, riportati nell'[Allegato n. 7](#). Trenitalia fornisce i dati riferiti alla produzione relativa al servizio di cui al presente Contratto. Qualora alcuni dati non fossero disponibili nella contabilità di Trenitalia gli stessi verranno ricercati di comune accordo da fonti extracontabili.

18. Le Parti danno atto che il sistema di monitoraggio sui servizi ferroviari forniti da Trenitalia,

ottempera agli obblighi previsti dall'art. 2, comma 461, lett. d) e f). della [Legge 244/2007](#) e che le somme necessarie per l'attività relativa al sistema di monitoraggio sui servizi ferroviari forniti da Trenitalia sono preventivate dalla Regione in € 300.000,00 annue e trovano capienza nelle somme accantonate dalla Regione derivanti dall'applicazione del Contratto di propria competenza.

#### **Art. 21 - (Sistema delle sanzioni)**

1. La mancata o incompleta fornitura, da parte di Trenitalia, dei dati relativi al monitoraggio del sistema produttivo del servizio di cui ai commi 1 e 3 dell'[art. 19](#) comporta l'applicazione di una sanzione pari a 1.000,00 Euro per ogni giorno di ritardo rispetto alle scadenze previste.
2. L'eventuale prolungata (superiore a 48 ore) disfunzione del sito internet aziendale trenitalia.com comporta l'applicazione di una sanzione pari a 1.000 Euro per ogni giorno interessato dalle disfunzioni. Le suddette sanzioni non troveranno applicazione in caso di manutenzioni programmate o upgrade programmati dei quali Trenitalia si impegna ad informare la Regione con anticipo di una settimana.
3. La mancata predisposizione annuale da parte di Trenitalia della Carta dei Servizi comporta l'applicazione di una sanzione pari a 5.000 Euro per ogni mese di ritardo.
4. La mancata o incompleta fornitura all'Agenzia dell'orario ufficiale (invernale o estivo) comporta l'applicazione di una sanzione pari a 1.000,00 Euro per ogni giorno di ritardo.

#### **Art. 22 - (Non cumulabilità di sanzioni e detrazioni di corrispettivo)**

1. In tutte le ipotesi previste nel presente contratto ove, per fatti addebitabili a Trenitalia, fossero disposte detrazioni di corrispettivo, i medesimi fatti non potranno essere conteggiati ai fini dell'applicazione del sistema sanzionatorio, fatto salvo quanto previsto all'Allegato 6.

#### **Art. 23 - (Premialità)**

1. Il superamento annuale da parte di Trenitalia degli indicatori obiettivo, di cui all'[Allegato 6](#), comporterà la corresponsione da parte dell'Agenzia di premi secondo quanto indicato nell'Allegato stesso.
2. L'importo di cui al comma precedente non potrà in ogni caso superare l'importo dovuto da Trenitalia a titolo di sanzioni, nell'anno di riferimento.

#### **Art. 24 - (Comitato tecnico di gestione del contratto di servizio)**

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto di Servizio, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio", di seguito

denominato per brevità "Comitato", composto da due rappresentanti per ciascuna delle Parti.

2. Il Comitato potrà avvalersi della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, di riconosciuta esperienza in materia di mobilità e trasporto pubblico, nominati di comune accordo tra le Parti e con spese a carico della parte richiedente.

3. Le funzioni di segreteria del Comitato sono svolte dall'Agenzia, che provvederà alle relative convocazioni secondo le modalità di funzionamento stabilite in un apposito regolamento interno.

4. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti, nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, con particolare riferimento all'applicazione di sanzioni, riduzioni di corrispettivo e riconoscimento di incentivi. Ciascuna delle Parti potrà coinvolgere nei lavori, ove necessario ed in relazione agli argomenti trattati, i referenti interessati alla risoluzione delle problematiche emerse.

#### **Art. 25 - (Consultazione delle Associazioni dei Consumatori)**

1. Le attività di consultazione e di verifica previste con la Associazioni di Consumatori, avvengono nell'ambito delle attività proprie dell'OSSERVATORIO PERMANENTE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE di cui alla [DGR n. 19-855 del 25.10.2010](#).

2. Trenitalia assicura una partecipazione qualificata agli incontri di confronto convocati dalla Regione nell'ambito dell' "OSSERVATORIO PERMANENTE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE".

### **SEZIONE VI - DISPOSIZIONI VARIE**

#### **Art. 26 - (Definizione delle controversie)**

1. Ciascuna delle Parti può nominare un proprio Referente per la gestione del Contratto.

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

3. La parte interessata a far valere una propria posizione chiede alla controparte di svolgere il tentativo di conciliazione.

4. Entro 10 giorni dalla richiesta, la questione dovrà essere rimessa alla valutazione del Comitato di cui al precedente art. 24 che si dovrà pronunciare entro i successivi trenta giorni.

5. Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Roma. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

**Art. 27 - (Clausola fiscale)**

1. Ai sensi dell'[articolo 5 del DPR 26 aprile 1986, n. 131](#) il presente atto è esente da registrazione fino al caso d'uso.

**Art. 28 - (Clausola finale)**

1. Le Parti si danno reciprocamente atto che, il presente Contratto e i relativi allegati in esso richiamati rappresentano la sostanziale volontà delle Parti e sono stati stato in ogni loro parte oggetto di trattative e che tutte le clausole sono espressamente approvate da ciascuna parte. Non trova pertanto applicazione l'art. 1341 del codice civile in tema di clausole vessatorie

**ALLEGATI**

**ALL. 1 - PROGRAMMA DI ESERCIZIO**

**ALL. 2 - SERVIZI CONNESSI**

**ALL. 3 - SISTEMA TARIFFARIO**

**ALL. 4 - STAZIONI DOTATE DI CANALE DI VENDITA**

**ALL. 5 - SCHEMA ASSET**

**ALL. 6 - STANDARD QUALITATIVI, SANZIONI E SISTEMA PREMIANTE**

**ALL. 7 -PARAMETRI DI MONITORAGGIO E DI NATURA ECONOMICO-GESTIONALE**

**ALL. 8 - CARTA DEI SERVIZI**

**ALL. 9 - PROGRAMMA INVESTIMENTI**

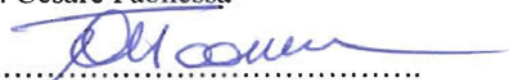
**ALL. 10 - PROGRAMMI OBIETTIVO**

**ALL. 11 - CONDIZIONI DI TRASPORTO E ANTIEVASIONE**

**ALL. 12 - CODIFICA CAUSE DI ESCLUSIONE DI RITARDI E SOPPRESSIONI**


Letto, confermato e sottoscritto in 2 originali in data .....*28-06-2011*.....

Per l' Agenzia per la Mobilità Metropolitana  
Il Direttore generale f.f.,  
ing. Cesare Paonessa

  
.....

Per Trenitalia S.p.A.  
Il Direttore della Divisione Passeggeri regionale:

ing. Francesco CIOFFI

  
.....